



Nytt innspill til utredning av nasjonalt månedskort

Vi vil igjen understreke den store samfunnsnyttien som kollektivtrafikken har, og at det er veldig positivt at det er interesse og vilje på Stortinget til å satse på kollektivtrafikken. Byutredningene viser at nullvekstmålet ikke vil nås med videreføring av dagens politikk. Det er derfor avgjørende med nye virkemidler, herunder en styrking av kollektivtilbudet.

Vi viser til vårt innspill av 16.02, og vi har følgende tilføyelser:

- **Den kraftige kostnadsveksten i kollektivtrafikken må adresseres.**
I vårt forrige innspill viste vi bl.a. til TØI-rapporten Kostnader i bussmarkedet (2025) som dokumenterte 25 prosent realvekst i kostnadene for bussdrift fra 2019-2024. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet (2026) har på oppdrag for Samferdselsdepartementet dokumentert det samme. TØI gjennomfører nå på oppdrag fra Kollektivtrafikkforeningen en utredning av scenarier og prognoser for kostnadsutviklingen i bussmarkedet frem mot 2035. Denne rapporten forventes å bli publisert i midten av mai. Dersom vi får foreløpige funn i tide før slutføringen av deres utredningsoppdrag, kan vi dele dette med dere.

Vi viser til en [oversikt fra høsten 2025 om fylkesvise konsekvenser utarbeidet av Kollektivtrafikkforeningen](#). Flere av våre medlemmer har de siste årene gjennomført betydelige kutt i kollektivtilbudet. I årene fremover skal flere store kontrakter fornyes flere steder, hvor det nå også utredes dramatiske kutt for å håndtere forventet kostnadsvekst. Eksempler på dette er AtB som nå utreder minimumsalternativ for stor-Trondheim fra 2029 som innebærer nedskalering til 65-70 % av dagens produksjon. I Innlandet er den forventede kostnadsveksten i kommende anbud så stor at om alt kollektivtilbud utenom skoleskyss hypotetisk skulle bli lagt ned, vil det ikke være nok midler til å dekke veksten i kostnader.

Stortingets budsjettvedtak for 2026 om 1 mrd. kr i økte frie inntekter begrunnet i kollektiv ga en viktig styrking av kollektivøkonomien, men utfordringen er fremdeles betydelig i årene fremover.

Det finnes til enhver tid mye ledig kapasitet i kollektivtrafikken, og det er svært samfunnsnyttig å utnytte den kapasiteten som finnes gjennom døgnet med en slik type billett som foreslått. Dersom etterspørselen derimot øker mye i rush, vil det noen steder være svært vanskelig å øke kapasiteten og andre steder kan det være mulig men svært dyrt.

Dersom det blir sterk etterspørsel etter mer kollektivtrafikk i rush som resultat av en løsning med lav pris på månedsbillett, kan tiden være inne til å løfte til politisk debatt spørsmålet om det er mulig å tilby lavere pris utenom rush. Alternativt kan man tilby et månedskort til en gitt pris, men at det krever en tilleggsbillett for å reise i rush.

- **Antakelsen i utredningen om at kollektivtilbudet skal være konstant, er urealistisk.**
Jernbanedirektoratet har opplyst at det er satt som forutsetning for utredningen at dagens kollektivtilbud skal videreføres. Kollektivtrafikkforeningen understreker at dette er en urealistisk forutsetning. Erfaringene fra Tyskland og Østerrike viser at det kan forventes betydelig økt antall reisende, noe som også er målet med tiltaket. Det vil kreve økt kapasitet i



kollektivtilbudet, særlig i rushtiden i byområdene. Dette må synliggjøres og settes som et forutsettende tiltak for at et nasjonalt månedskort skal kunne innføres.

- **Dersom månedskort innføres, bør det aktivt legges til rette for lokale muligheter for å tilby tilleggstjenester på toppen av et standard månedskort.**

Framtidas kollektivtransport vil bestå av buss, tog, båt og bane samt bestillingstransport, mikromobilitet, samkjøring, bildeling og alle modaliteter sømløst koblet sammen både for bestilling, betaling og overganger i selve reisen.

Et statlig prissatt månedskort kan ha en grunnpakke for buss, båt og bane og må være dynamisk, slik at våre medlemmer kan eksperimentere med andre modaliteter, legge til nye tjenester og øke prisen for disse tjenestene for å skape et integrert mobilitetsstilbud og ivareta innovasjon og utvikling i sektoren.

Kollektivtransporten er avhengig av innovasjon og utvikling for å møte framtidens utfordringer med sterkt økende kostnader og store endringer i demografi. Nye mobilitetsformer og autonomi er nødvendig for å møte mobilitetsbehovet i årene framover. Dersom man legger opp til en statisk prismodell med lav pris på månedskort uten at den er koblet mot andre mobilitetsløsninger er risikoen at den kan hindre innovasjon og at kollektivaktørene mister sin innovasjonskraft.

På samme måte som det i ett av alternativene som Jernbanedirektoratet utreder legges opp til at fjerntog er en tilleggstjeneste man må betale ekstra for, kan det åpnes for at de fylkeskommunale kollektivselskapene tilbyr tilleggstjenester med for eksempel bestillingstransport, bildeling eller andre, til et tillegg i prisen. På denne måten kan innføring av et nasjonalt månedskort gå fra å bli en barriere mot videre utvikling av kollektivtilbudet, til å være en viktig markedsfører og driver av et mer fremtidsrettet og integrert tilbud med flere transporttjenester enn i dag.

- **Lengre og dyrere reiser kan ev. løses med en plassbillett**

Dersom ikke staten dekker dyrere reiser med hurtigbåt som inkluderes av månedskortet, kan en løsning være at det blir krav om seteavgift. Dette kan også være et alternativ for fjerntog.

Risikoen dersom seteavgiften som foreslås er lav, er at passasjerer som ikke reiser unnlater å avbestille sitt sete. Det holdes da av en plass uten passasjer, noe som vil være uheldig på avganger med høyt belegg.

Olov Grøtting
Daglig leder
olov.grotting@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 918 20 510

Daniel Rees
Spesialrådgiver
daniel.rees@kollektivtrafikk.no
Tlf.: 994 52 400