



# Referat mobilitets- og markedskomiteen

13.06.2024

**Medlemmer tilstede:**

Kari Steinsland, Skyss  
Marthe Andersen, Nordland  
Bjørn Oscar Unander, Ruter  
Stine Fredriksen, Innlandstrafikk  
Toril Karlsnes, Fram/Møre og Romsdal  
Kjersti Nordgård Danielsen, Brakar  
Hallvard Natvik, Skyss  
Pål Tumyr, Kolumbus  
Helene Seglem, Kolumbus  
Christel Reinertsen, Vestfold  
Lasse Lauritz Pettersen, Troms fylkestrafikk  
Hallvard Natvik, Skyss  
Karsten Skotte Eriksen, Entur  
Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen

**Sekretariat:**

**17/24 Godkjenning referat fra 16. april 2024**

*Vedtak: Referatet ble godkjent*

**18/24 Scenarier for vekst i kollektivtrafikken**

*Se presentasjon.*

Spørsmål og kommentarer fra deltagerne:

- Hvis man hadde gjort den offensive satsingen, hvordan ville folks liv blitt påvirket? Norheim Analyse har ikke gjort denne analysen, og man må nok være klar over at det er mange steder kollektivtrafikken ikke kan løse alt.
- Det er viktig å spille på lag med andre mobilitetsaktører med andre modaliteter.



- Byvekstavtalene bidrar til bedre løsninger.
- Klokkt å optimalisere storbuss og komme med andre løsninger i tillegg. Komme opp med et minimumstilbud for noen grupper, og kompensere for ulempene ved å ta bort bilreiser.
- Må kjøre store kjøretøy der mange skal samme vei, og gi et annet tilbud dør-til-dør i tillegg.
- Ikke en kamp mot bilen, men en kamp for bare å bruke bilen når det er nødvendig.
- Økt satsing på kollektiv er en fjern drøm for mange, der det er kutt mange steder.

## 19/24 **Norge Rundt med buss, båt og tog**

### *Se presentasjon.*

Odd Steinar presenterte tankene sine om en reisehåndbok for ferie med kollektivtrafikk. Han kommer tilbake senere. Han trenger også en kvalitetssikring av innholdet, muligens i dialog med det enkelte fylke/organisasjon.

## 20/24 **Fremtidig finansiering av kollektivtrafikk og mobilitet**

### *Robert Fjelltn, Ruter innledet til diskusjon.*

Utfordringen er at om man skal nå klimamålene og nullvekstmålet må man øke finansieringen av kollektivtrafikken. Man trenger derfor å øke inntektene, og det er en mulighet å se på ulike modeller for det.

Det finnes eksempler på ny finansiering:

- Et fremtidig mobilitetssystem inkl. nye mobilitetsformer som er mer fleksible og kan tilpasse seg byutviklingen, og som kan redusere behovet for infrastrukturbygging
- I Frankrike har de en ordning som heter Versement mobilite som har eksistert siden 70-tallet. Det betyr at alle selskaper av en størrelse i større kommuner/byer må betale et bidrag årlig.
- Vancouver har en fordelsbeskatning for de som eier eiendom og bolig.



- Grunneierfinansiering, pga forventet verdistigning av eiendom der det er et godt kollektivtilbud, eks. Sydney og Hong-Kong.
- Brukerbetaling – forskjellig prissetting

**Diskusjon:**

Interessant med økt betaling fra næringseiendom, men om det gjøres – vil det kanskje ha en effekt på hvor næringsaktørene etablerer seg. Kan få konsekvenser som ikke er ønsket. Man må da se på helheten for ikke å få de uønskede konsekvensene.

Økt brukerbetaling er noe som bør testes ut. Er det mer betalingsvilje for en tjeneste dør til dør.

I kommuner bringes de eldre inn til ulike type tjenester, så kan det kobles sammen med skoleskyss spesialtransport på morgenen. Så kan man kjøre eldre på dagen, og aktiviteter for unge på ettermiddagen. Skoleskyss og rushtid vil kollidere litt, men ellers vil det passe godt sammen.

21/24

**Veien videre for felles samarbeid om digital tjenesteutvikling**

***Se presentasjon.***

Ønsker en presentasjon av den digitale løsningen.

22/24

**Eventuelt**

Snik er viktig. Hva får man igjen for kontroll på snik?