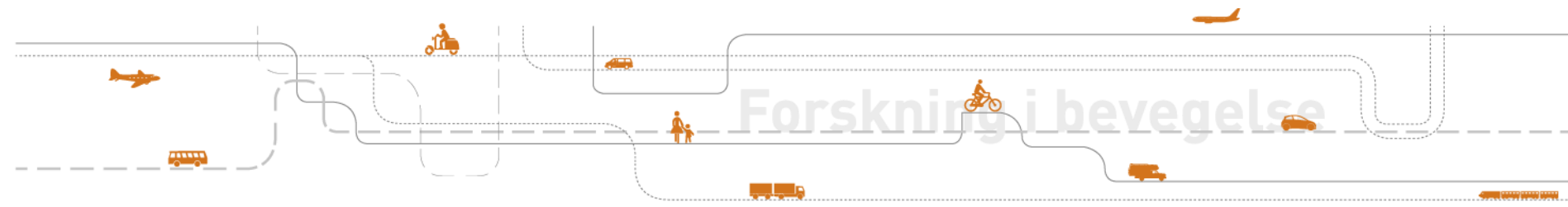


Vil kollektivtransport og mobilitetstjenester fortsatt være et offentlig ansvar?

Silvia Olsen

Transportøkonomisk institutt



Grunnleggende spørsmål

- BØR det offentlige ta et utvidet ansvar?
- KAN det offentlige ta et utvidet ansvar?
- ØNSKER det offentlige å ta et utvidet ansvar?

BØR det offentlige ta et utvidet ansvar?

- Innovasjonene er i stor grad basert på framskritt i IT-teknologi
 - *forbedringer i eksisterende transportsystem*
 - *nye tjenester*
 - *nye måter å organisere tjenester på*
- Fremtidens transportløsninger må forholde seg til forholde seg til utviklingen
- Bottom up-innovasjoner, på nisjenivå

KAN det offentlige ta et utvidet ansvar?

- En løsning som innebærer
 - *Inkludering av innovasjonene som skjer på nisjenivå*
 - *Koordinering av tjenester som drosjer, leiebiler, bysykler*
- Den offentlige aktøren vil være et mellomledd mellom ulike private aktører
 - *Likebehandling av kommersielle tilbud*
 - *Gode og objektive kriterier for utvelgelse*
 - *Konkurransen mellom subsidierte tilbud og kommersielle tilbud?*
- EU er i ferd med å revidere sitt ITS-direktiv

ØNSKER det offentlige å ta et utvidet ansvar?

- Nasjonalt:
 - *SVV: Smart mobilitet. Veiledning og tiltak.*
 - *NTP: Kap 5 «Effektiv bruk av ny teknologi»*
- Viken:
 - *Samferdselsstrategi 2022-2033 Temastrategi for Viken fylkeskommune*
 - *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet (Ruter)*
 - *M2016 (Ruter)*
 - *KVU Oslo-Navet, (JBV, SVV, Ruter AS).*
 - *Brakar strategiplan 2015-2040*



Takk for meg!

Kjør debatt!