



Arbejdsgruppe 1

Incitamerter til mere miljørigtige og mindre trængselsskabende transportvaner

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

"(...) kommissionen (skal) vurdere mulighederne for at skabe øget incitament til at anvende samkørsel, delebiler og biler m.m. med lavere miljøbelastning ved f.eks. at øge disses fremkommelighed, prioritere p-pladser eller lignende i hovedstaden."

Trængslen i hovedstaden kan bl.a. mindskes ved, at trafikanterne ændrer adfærd f.eks. kører uden for myldretiden eller vælger toget frem for bilen. Det vil derfor være relevant bl.a. at undersøge, hvilke løsningsmodeller og initiativer, som vil være effektive for at mindske trængslen i hovedstadsområdet.

Tid, pris, pålidelighed, komfort, udbud af transportformer og byens struktur er væsentlige elementer, når der vælges transportform. For at sikre det rette fokus og de rette virkemidler er det derfor nødvendigt at få et billede af, hvornår og hvordan de forskellige elementer spiller ind, således at der kan skabes et en forståelse for hvordan transportvanerne ændres, så der skabes mindre trængsel.

Hvad skal der f.eks. til for at fremme samkørsel, delebiler, cykelisme, mere miljøvenlige biler, rejser udenfor myldretiden og overflytning fra biler til kollektiv trafik?

Arbejdsgruppens opgaver

For at mindske trængslen og styrke anvendelsen af mere miljøvenlige transportformer undersøger arbejdsgruppe 1, hvordan og i hvilken grad trafikanters adfærd kan ændres, så der skabes mindre trængsel i hovedstadsområdet.

Arbejdsgruppe 1 skal bl.a. kortlægge og beskrive hvilke tiltag, som kan gennemføres for at skabe mere miljørigtige og mindre trængselsskabende transportvaner. Derudover kan arbejdsgruppen undersøge effekterne af de forskellige tiltag.

Endvidere kan der gennemføres analyser af f.eks. forskellige trafikanters præferencer og påvirkelighed.

Arbejdet kan inddrage en bred vifte af forslag til initiativer, som ikke kun omhandler økonomiske incitamenter, men også f.eks. bedre muligheder for hjemmearbejde og arbejde under kollektiv transport, byens struktur mv.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Undersøge og beskrive forskellige trafikanttyper og deres påvirkelighed
- Incitamentet til at rejse uden for myldretiden
- Incitamenterne for at øge anvendelsen af kollektiv trafik og cykel
- Incitamenterne til samkørsel og delebil
- Fremme anvendelsen af biler med lav miljøbelastning
- Fremme og anvendelse af mobility management
- Fremme af bedre udnyttelse og koordinering af gods og erhvervskørsel – herunder også kørsel uden for myldretiden

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Direktør Anne Skovbro, Københavns Kommune
- Trafikkonsulent Susanne Krawack, Det Økologiske Råd
-

Eksterne medlemmer/eksperter

- Brian Hansen, Områdechef , Center for trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen – Københavns Kommune
- [Miljøstyrelsen]

Sekretariatsbetjening

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Tine Lund samt specialkonsulent Karoline Lolk og Fuldmægtig Anne Louise Kristiansen fra Transportministeriet.



Arbejdsgruppe 2

Alternativ finansiering af projekter til reduktion af trængsel

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

”Kommissionen skal (...) komme med forslag til finansiering af initiativer til at mindske trængsel, luftforurening og løfte den kollektive trafik yderligere. (...) Forslagenes omkostningseffektivitet i forhold til at reducere såvel trængsel som negative miljø- og sundhedseffekter skal indgå i vurderingen. (...) Kommissionens arbejde skal ikke omfatte en trængselsring for hovedstadsområdet.”

Der er langt fra ubegrænsede midler til finansiering af trængselsprojekter. Derfor kan der med fordel ses på, hvorledes alternativ finansiering kan anvendes til de projektforslag trængselskommissionens vil komme frem med.

Samtidig er der visse tiltag, som både kan bidrage til finansiering af andre trængselsinitiativer og i sig selv regulere trafikanternes adfærd og trængslen. Eksempler på dette kan være roadpricing, som behandles i arbejdsgruppe 6, og parkeringsafgifter.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 2 skal komme med forslag til alternativ finansiering af initiativer, der kan begrænse trængslen og luftforurening i hovedstaden. Dette kan f.eks. være salg af arealer og øget brug af parkeringsafgifter m.m.

Særligt i forhold til parkeringsafgifter kan arbejdsgruppen se på fordele og ulemper ved anvendelsen af p-afgifter som trængselsregulering af trafikken i hovedstadsområdet. P-afgifter er både med til at regulere biltrafikken, og kan bidrage til finansiering af øvrige trængselsinitiativer. I den sammenhæng kan der ses på den nuværende organisering af p-afgifterne og mulighederne for evt. at omorganisere disse. Endvidere kan arbejdsgruppen redegøre for de juridiske forudsætninger for at få en p-afgift til at gælde private parkeringsarealer.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Muligheder for anvendelse af OPP som organiseringsmodel
- Fordele og ulemper ved inddragelse af byudvikling som finansieringskilde til ny infrastruktur
- Potentialerne for at anvende p-afgifter som instrument til at begrænse trængsel – herunder P-afgifter som finansieringskilde
- Afklaring af omfanget af private parkeringspladser i København herunder sammensætning af betaling og afgifter ved private parkeringspladser
- Anvendelse af brugerbetaling ved nye større infrastrukturprojekter
- Arbejdsgruppen kan inddrage internationale erfaringer til at belyse ovenstående emner.

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre, at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Flemming Stenild, Regionsrådsmedlem, Region Sjælland
- Ivan Lund Pedersen, NOAH Trafik
- Niels Buus Kristensen, Institutdirektør, DTU Transport
-

Eksterne medlemmer/eksperter

- Mads Monrad Hansen, Teamleder i Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen Københavns Kommune
-

Eksterne medlemmer

- [EuroPark A/S]
- [PFA/Pension Danmark]
-

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Jakob Karlshøj samt specialkonsulent Karsten Kirk Larsen og fuldmægtig Christian Løvenbalck Haxthausen fra Transportministeriet.

Arbejdsgruppe 3: Bedre trafikafvikling på vejene

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

”Kommissionen skal endvidere vurdere perspektiverne i tiltag, som kan forbedre trafikafviklingen i hovedstadsområdet helt grundlæggende, herunder fx ved øgede incitamenters til at benytte den kollektive trafik gennem ændrede parkeringsvilkår, grøn differentiering af parkeringsafgifter samt brug af intelligente trafiksystemer og bedre samordning af vejarbejder. (...) Også mulighederne på vejområdet skal vurderes, herunder vedrørende park og rideanlæg, ringvejsforbindelserne og de store indfaldsveje.”

Bedre trafikafvikling enten via udbygning af vejkapaciteten eller gennem bedre udnyttelse af den nuværende vejkapacitet kan bidrage til at mindske trængslen i hovedstadsområdet væsentligt.

En bedre trafikafvikling på vejene vil også bidrage til at sikre med fremkommelighed og øget hastighed for f.eks. busser.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 3 skal komme med konkrete forslag til udformningen af tiltag, der kan sikre en bedre trafikafvikling på vejene – herunder forslag i form af investeringer enten lokale løsninger eller i form af bedre udnyttelse af den eksisterende infrastruktur.

Arbejdsgruppen skal også se på mulighederne vedrørende parker og rejsanlæg, ringvejsforbindelserne og de store indfaldsveje.

Arbejdsgruppen kan endvidere se på mulighederne for bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet – herunder f.eks. fordele og ulemper ved at taxaer og vare- og lastbiler kan køre i busbaner, ensretning af hastighedsbestemmelser for last- og personbiler, Intelligente Transport Systemer (ITS), variable kørespor, inddragelse af kantstensparkeringer i myldretid, varedistribution udenfor myldretiden og samordning af vejarbejder mv.

Endelig kan arbejdsgruppen se på, hvordan der sikres bedre forhold for cyklister i hovedstadsområdet, så det bliver mere attraktivt at cykle. Det kan være i form anlæg af nye cykelstier eller udvidelse af eksisterende cykelstier – herunder kan også cykelsuperstier og grønne bølger inddrages.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Forslag til forbedringer af den nuværende infrastruktur
- Optimering af signalregulering
- Bedre planlægning vejarbejde samt forslag til hvordan ledningsejere optimere arbejder, der begrænser vejkapaciteten
- Bedre afvikling af vejtrafikken gennem brug af ITS
- Bedre forhold for cyklister
- Bedre fremkommelighed for den kollektive trafik på vejene
- Forslag til nye større strategiske investeringer i udvidelsen af vejkapaciteten

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Erik Østergaard, Dansk Erhverv (formand for arbejdsgruppen)
- Henrik Holmer, Borgmester Vordingborg, KKR
- Thomas Møller Thomsen, Adm. Dir., FDM
- Trine Juncher Jørgensen, soufschef, Dansk Cyklist Forbund
- Otto Anker Nielsen, professor, DTU Transport

Eksterne medlemmer/eksperter

- Steffen Rasmussen, Områdechef, Center for trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
- Jan Villadsen, Gruppeformand, 3F Transportgruppen
- Peter Langg, Direktør, Nettbuss
- Miljøstyrelsen Planafdelingen
-

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Thomas Jørgensen samt fuldmægtig Christian Løvenbalck Haxthausen fra Transportministeriet.

Arbejdsgruppe 4

Bedre kollektiv trafikbetjening

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

”Kommissionen skal bl.a. vurdere perspektiverne i en bedre banebetjening af hovedstadsområdet, herunder fx letbaner, udbygning af metroen, udvikling af S-banen, busbetjeningen samt betjeningen af pendlertrafikken. (...) Endvidere undersøges mulighederne for bedre kombinationsmuligheder mellem de grønne transportformer (kollektiv trafik, cykler og gang) samt bedre rammer for cyklister, fx i form af cykelsuperstier m.v.”

Attraktiv kollektiv trafik kan bidrage til at flytte trafikanter fra biler til kollektiv trafik og dermed mindske trængslen og gavne miljø og klima. Meget kollektiv trafik er dog ikke i sig selv en garanti for bedre miljø og mindre trængsel.

Skal den kollektive trafik skal løfte størstedelen af fremtidens vækst i trafikken, er det væsentligt at flere danskere skal finde det attraktivt at lade bilen stå og i stedet benytte den kollektive trafik. Det er derfor vigtigt at bus- eller togrejsen er mere attraktiv end bilen.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 4 skal undersøge hvad der gør den kollektive transport konkurrencedygtig i forhold til bilen samt hvordan den kollektive transport gøres mere attraktivt i forhold til bilen. I den sammenhæng kan det være relevant at se nærmere på hastighed, priser, pålidelighed, fleksibilitet m.v.

Arbejdsgruppen kan komme med konkrete forslag til, hvordan der kan sikres et bedre kollektivt alternativ til bilen. Der kan bl.a. udarbejdes forslag til hvordan det nuværende kollektive net og betjeningen gøres mere attraktivt samt perspektiverne i en bedre banebetjening af hovedstadsområdet - herunder mulighederne og perspektiverne for at etablere nye metro- og letbanelinjer. Samtidig kan der ses på, om S-togtrafikken kan gøres mere attraktiv f.eks. med S-tog til Roskilde og Helsingør samt etableringen af flere knudepunkter, som f.eks. Ny Ellebjerg.

Arbejdsgruppen skal endvidere se på mulighederne for bedre bustrafik og sammenhængen til de øvrige kollektive transportformer, men også i relation til biltrafikken og cykellister. I den sammenhæng kan det også være relevant at se på bedre busbetjening f.eks. med flere busser i regnvejrsdage, hurtigere busser i myldretiden m.v.

Endelig skal arbejdsgruppen komme med bud på, hvordan der kan sikres bedre kombinationsmuligheder mellem transportformer (cykel med tog og bus, park-and-ride, kombinerede rejseplaner mv.).

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Potentialer for at øge attraktiviteten i det nuværende kollektive transportsystem på kort sigt og effekterne heraf
- Strategisk udbygninger af banenettet herunder også letbaner og BRT-løsninger (Bus Rapid Transport)
- Mere attraktiv S-togsdrift herunder f.eks. S-tog til Roskilde og Helsingør og automatisk S-tog
- Bedre og mere attraktiv busbetjening
- Potentialer og muligheder for at udbygge hovedstadsområdet kollektive net med flere trafikknudepunkter
- Bedre kombinationsmuligheder mellem de forskellige transportformer (cykel med tog og bus, park-and-ride, kombinerede rejseplaner mv.)

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Hans Toft, Borgmester, Gentofte Kommune
- Steen Christensen, Borgmester, Albertslund Kommune

- Peter Jacobsen, regionsrådsmedlem i Region Sjælland
- Vibeke Storm Rasmussen, Regionsrådsformand, Region Hovedstaden
- Dorthe Nøhr Pedersen, Adm. Dir., Movia
- Henrik Plougmann Olsen, Adm. Dir., Metroselskabet
- Aino Vedel, Sekretariatschef, LO Storkøbenhavn
- Trine Juncher Jørgensen, Souschef, Dansk Cyklistforbund
- Per Homann Jespersen, Lektor, RUC
- Otto Anker Nielsen, professor, DTU Transport

Eksterne medlemmer/eksperter

- Per Als, Kontorchef, Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen – Københavns Kommune
-

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Lasse Winterberg, specialkonsulent Jesper Overgaard samt fuldmægtig Jeppe Hartmann Rasmussen fra Transportministeriet.



Arbejdsgruppe 5

Tiltag til reduktion af biltrafikkens miljøpåvirkning

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

”Kommissionen skal undersøge mulighederne for hurtigt virkende indgreb, der begrænser trængslen og forbedrer miljøet, herunder udvidelse og skærpelse af miljøzoner og skrappe krav for at opnå miljøgodkendelse af lastbiler.”

Trafikkens miljøpåvirkninger er markante. Der skal derfor findes helhedsorienterede løsninger på trængsels og mobilitetsproblemerne, der samtidig reducerer støj, luftforurening og klimapåvirkningen.

Det skal derfor kortlægges hvilke løsningsmuligheder der er til rådighed for at reducere biltrafikkens miljøpåvirkning.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 5 skal bl.a. undersøge muligheden for at udvide og skærpe de eksisterende miljøzoner og indføre skrappe krav for at opnå miljøgodkendelse af varebiler og lastbiler. Det skal samtidig vurderes, om persontrafikken bør inkluderes i miljøzonerne, som det er tilfældet i flere andre europæiske storbyer.

Arbejdsgruppen bør endvidere afdække forskellige transportformers miljøbelastning, således at der skabes en sammenligneligt billede af transportformernes miljøbelastning.

Endvidere kan mulighederne og potentialerne ved hybrid, el-biler og andre alternative drivmidler kortlægges samt erfaringer med kampagner som f.eks. ”Kør grønt”.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Afdækning af transportformernes miljøbelastning

- Effekt af miljøzoner for biltransport (forurening, mobilitet, trængsel)
- Fordele og ulemper ved restriktioner på færdsel i indre by
- Fordele og ulemper med bilfri zoner
- Effekt af flere miljøzoner for varebiler og godstransport
- Internationale erfaringer med miljø-zoner
- Muligheder for at inddrage støjaspekter i miljøzoner
- Fremme af el- og hybridbiler samt andre drivmidler

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Britta Gammelgaard, Professor, CBS
- Ivan Lund Pedersen, NOAH Trafik
- Aino Vedel, Sekretariatschef, LO Storkøbenhavn
- Morten Kabell, medlem af borgerrepræsentationen i København
-

Eksterne medlemmer/eksperter

- FDM
- DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi
- Miljøstyrelsen

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Tine Lund samt fuldmægtig Anne Louise Kristiansen fra Transportministeriet.



Arbejdsgruppe 6

Landsdækkende roadpricing

Af kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet fremgår det, at:

”Kommissionen skal (...) belyse mulighederne for roadpricing på landsplan...”

Landsdækkende roadpricing fremhæves ofte som en del af den langsigtede løsningen på fremtidens trængselsproblemer. Der er dog brug for en afklaring af de nuværende tekniske muligheder samt hvad der skal til for at der kan udrolles et velfungerende system på landsplan. Der findes roadpricingsystemer for lastbiler i flere andre lande, men der er endnu ikke implementeret landsdækkende roadpricingløsninger for personbiler i udlandet.

Det foreløbige udviklingsarbejde peger i retning af, at strækningsbaserede kørselsafgifter med positionsbestemmelse via GNSS-satellitter¹ kan være et fleksibelt system til regulering af trafikmønstre – både når formålet er regulering af trængsel og bekæmpelse af luftforurening, støj og CO₂.

Der er udenlandske erfaringer fra bl.a. Holland, hvor man har arbejdet med at indføre GPS-baserede afgiftssystemer for alle køretøjer. Samtidig arbejdes der frem mod implementering af satellitbaserede kørselsafgifter for lastbiler i Danmark.

Udenlandske erfaringer bør inddrages i arbejdsgruppens arbejde sammen med den viden og de erfaringer, der høstes i arbejdet med implementeringen af satellitbaserede kørselsafgifter for lastbiler i Danmark.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppen skal undersøge mulighederne for at indføre roadpricing på landsplan. Det skal bl.a. ske ved at inddrage udenlandske analyser og overvejelser om roadpricing samt inddrage danske eksperter på området.

¹ GNSS – *Global Navigation Satellite Systems* er en fællesbetegnelse for satellitbaserede systemer til positionering såsom det amerikanske GPS, det europæiske Galileo og det russiske GLONASS.

Det skal kortlægges, hvor langt man er teknologisk fra at kunne udvikle et vel-fungerende landsdækkende roadpricingsystem. Derudover skal en række andre aspekter behandles, herunder hvilken effekt roadpricing vil have på trængsel, miljø og klima, samt hvordan der tages højde for snyd, jamming af signaler, overvågningsaspektet, håndtering af unøjagtige GNSS-positioner mv.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Nuværende teknologi og fremtidige teknologiske muligheder
- Afgiftsmæssige løsninger – herunder mulige afgiftsstrukturer
- Effekter af forskellige modeller (trængsel, miljø og klima)
- Tiltag til begrænsning af snyd
- Håndtering af overvågningsaspektet
- Håndtering af unøjagtige GNSS signaler mv.

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne af arbejdet for den samlede Trængselskommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Thomas Møller Thomsen, Adm. Dir., FDM
- Michael Svane, direktør, DI
- Harry Lahrman, lektor, Aalborg Universitet
-

Eksterne medlemmer/eksperter

- [Kai Borre, professor, Aalborg Universitet]

- [Kort og Matrikelstyrelsen]
- [Road Pricing, Skatteministeriet]
- [Miljø & Energi, Skatteministeriet]

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Tine Lund samt specialkonsulent Søren Clausen og specialkonsulent Karoline Lolk fra Transportministeriet.



Arbejdsgruppe 7

Sammenhæng og organisering af den kollektive trafik

En forudsætning for at skabe et attraktivt kollektivt transportsystem er, at brugeren oplever, at det er sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Langt de fleste brugere af den kollektive trafik anvender en eller flere transportformer ved deres rejse. F.eks. anvendes ofte bus eller cykel i forbindelse med en togrejse.

I hovedstadsområdet er der flere forskellige aktører inden for den kollektive trafik herunder kommuner, region, stat, trafikskaber samt bus- og togoperatører.

Samarbejdet og koordineringen mellem trafikskaberne foregår i dag gennem direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet, hvor der arbejdes på at skabe et fælles kundefokus, både hvad angår de fysiske forhold omkring rejsen, trafikinformation og billettsamarbejde.

Den kollektive trafik kan gøres mere attraktiv ved at skabe nye fleksible muligheder for kunderne til kombinere forskellige transportformer (f.eks. bil, tog, cykel) på samme rejse kan bidrage til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene.

Arbejdsgruppen skal komme med løsningsforslag til hvordan, der skabes bedre sammenhæng i den kollektive trafik f.eks. gennem en bedre organisering af den kollektive trafik.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 7 skal se nærmere på den nuværende sammenhæng i den kollektive trafik og komme med forslag til, hvordan sammenhængen kan forbedres mellem de forskellige transportformer.

Samtidig kan arbejdsgruppen undersøge fordele og ulemper ved den nuværende organisering og samarbejde mellem de forskellige parter i hovedstadsområdet – herunder f.eks. i forbindelse markedsføring og trafikinformation, billetter og køreplanlægning.

Arbejdsgruppen kan kortlægge de nuværende udfordringer i forhold til at skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik og på baggrund heraf komme med forslag til løsninger til, hvordan sammenhængen og organiseringen forbedres. Der kan inddrages erfaringer fra udlandet.

Emner arbejdsgruppen kan behandle:

- Forslag til løsninger og initiativer, som skaber bedre sammenhæng for kunderne i den kollektive trafik
- Kortlægge fordele og ulemper ved den nuværende organisering inden for den kollektive trafik
- Forslag til tiltag som skaber større fælles kundefokus, f.eks. gennem fælles rejseregler, billetkampagner mv.
- Forslag til hvordan brugen af Park og Rejs fremmes – herunder kortlægning af udfordringerne for at fremme brugen af kombinationsrejser mellem bil og kollektiv trafik.

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede kommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioritere løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Adm. dir. Henrik Plougmann Olsen, Metroselskabet
- Per Homann Jespersen, lektor, RUC
-

Eksterne medlemmer/eksperter

- [Claus Hedegaard Sørensen, senior forsker, DTU Transport

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Mikkel Sune Smith samt fuldmægtig Line Ringsholt Jensen, Transportministeriet.