

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. køre uden for myldretiden eller vælger alternativer frem for bilen. Det vil derfor være relevant at bl.a. undersøge hvilke løsningsmodeller og initiativer som vil være effektive for at mindske trængslen i hovedstadsområdet.

Tid, pris, 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 trafikanters adfærd kan optimeres på den mest hensigtsmæssige måde.

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 således at det skaber mindre trængsel i hovedstadsområdet.

Arbejdsgruppe 1 skal bl.a. kortlægge hvilke 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:

- Forskellige trafikanttyper og deres påvirkelighed
- Incitamenterne for at øge anvendelsen af kollektiv trafik og cykel
- Incitamenterne til samkørsel og delebil
- Fremme anvendelsen af biler med lav miljøbelastning
- Incitamentet til at rejse 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

- Susanne Krawack, Trafikkonsulent, Det Økologiske Råd (formand)
- Karl Vogt-Nielsen, CASA Analyse
- Charlotte Fischer, regionsrådsmedlem, Region Hovedstaden
- Michael Svane, branchedirektør, DI
- Vibeke Storm Rasmussen, Regionsrådsformand, Region Hovedstaden

Eksterne medlemmer/eksperter

- Brian Hansen, Områdechef, Center for trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen

- Københavns Kommune
- Miljøstyrelsen
- Bjarke Fønnesbech, direktør for delebilsfonden
- Lise Drewes Nielsen, Professor RUC
- Anna Thormann , Gate 21
- Janni Torp Kjærgaard, Udviklingschef, Region Hovedstaden
- Ove Holm, Chefkonsulent, Dansk Transport og Logistik (DTL)
- Trine Wollenberg, direktør, Dansk Taxiråd
- Thomas Suenson, Chefkonsulent, Danske Speditører
- Henrik Busch, KCC
- Christian Ibsen, Plan og Klimachef, Fredensborg Kommune
- Jens Loft Rasmussen, Direktør, Cyklistforbundet
- Ole Christiansen, byplanlægger, Helsingør Kommune

Sekretariatsbetjening

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Tine Lund samt specialkonsulent Karoline Lolk 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 developer-bidrag, herunder OPP-samarbejde og øget brug af parkeringsafgifter, brugerbetaling m.m.

Arbejdsgruppen skal være særligt opmærksom på om finansieringsmodeller skaber merværdi. Herunder vurdere, om det er tilfældet i forhold til den enkelte bidragsyder, bruger og/eller i samfundsøkonomisk henseende.

Arbejdsgruppen skal blandt andet belyse, hvor der kan ses på provenupotentialet for forskellige finansieringsmodeller, de administrative omkostninger samt fordelingsmæssige implikationer

Arbejdsgruppen vil behandle:

- Fordele og ulemper ved inddragelse af developer-bidrag ved værdiskabelse i forbindelse med byudvikling - som finansieringskilde til ny infrastruktur
- P-afgifter som instrument til at begrænse trængsel – samt P-afgifter som finansieringskilde og forholdet til private p-pladser
- Anvendelse af brugerbetaling ved nye større infrastruktur projekter
- Potentialet for anvendelse af OPP
- Betydningen af befordringsfradraget og andre skatte- og afgiftsmæssige instrumenter som eksempelvis benzinafgiften

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

- Anne Skovbro, Københavns Kommune
- Ivan Lund Pedersen, NOAH Trafik
- Niels Buus Kristensen, Institutdirektør, DTU Transport
- Annette Christensen, DI

Trængselskommissionens medlemmer bliver bistået af:

- Mads Monrad Hansen, Teamleder i Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen Københavns Kommune
- Kristian Kristiansen, DTU Management

Der er følgende eksterne medlemmer af arbejdsgruppen:

- Thomas Jørgensen, EuroPark A/S
- Thomas, TorpPFA
- Søren Ulslev, Pension Danmark
- Per Alkestrup, FDM
- Allan Skytte Christensen, FDM
- Jørgen Kønigshøfer, Danmarks Restauranter og Caf er (DRC)
- Henrik Busch, KCC

Arbejdsgruppen inddrager eksterne medlemmer efter behov.

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Jakob Karlshøj samt fuldmægtig Christine Jørn  Vestergaard 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 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 og sikker trafikafvikling på vejene – herunder forslag i form af investeringer i 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), vendbare vognbaner, 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

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Thomas Jørgensen og fuldmægtig Christian Løvenbalck Haxthausen fra Transportministeriet samt Henrik Bacteman Larsen fra Vejdirektoratet.

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 løfte størstedelen af fremtidens vækst i trafikken, er det væsentligt, at flere danskere finder 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.

Arbejdsgruppen skal komme med forslag til hvordan den kollektive trafik kan gøres mere attraktivt på kort, mellemlangt og langt sigt.

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, pålidelighed, fleksibilitet m.v.

Arbejdsgruppen skal komme med konkrete forslag til, hvordan der kan sikres et bedre kollektivt alternativ til bilen – herunder komme med konkrete forslag til hvordan den kollektive trafik gøres mere attraktiv. Arbejdsgruppens forslag kan være mindre forbedringer, der kan gennemføres på kort sigt og større strategiske forbedringer, som vil kunne gennemføres langt sigt.

I den sammenhæng kan arbejdsgruppen bl.a. arbejde med at opstille servicemål for den kollektive trafik – herunder f.eks. målsætninger som tager udgangspunkt i hovedstadens geografi (herunder de store indfaldskorridorerne) og betjeningsstandarder i form af antal afgang og rejsetider, som de mest centrale.

Derudover kan der bl.a. udarbejdes forslag til, hvordan det nuværende kollektive net 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. Endvidere bør der også undersøges hvordan f.eks. regionaltog på Sjælland gøres mere attraktiv og dermed bidrage til at mindske trængsel på indfaldsvejene.

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 regnvejrskørsel, hurtigere busser i myldretiden, hurtigbusser til og fra provinsbyerne 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.). I de tyndere befolkede områder kan det være relevant netop, at se på kombinationsmulighederne mellem bil, tog og bus.

Emner, arbejdsgruppen skal behandle:

- Analyse af kapacitet og flaskehalse i den kollektive trafik
- Potentialer for at øge attraktiviteten i det nuværende kollektive transportsystem på kort sigt og effekterne heraf
- Opstille forslag til servicemål for den kollektive trafik
- Betydningen af stationsnærhedsprincippet – lokalisering af større besøgsområder
- Strategisk udbygninger af banenettet herunder også letbaner og BRT-løsninger (Bus Rapid Transit)
- Muligheder for at gøre regionaltog på Sjælland mere attraktiv
- Mere attraktiv S-togsdrift

- Muligheder og potentialer for optimering af køreplaner i relation til rejsetid, kapacitet og regularitet
- Bedre og mere attraktiv busbetjening
- Bedre kombinationsmuligheder mellem de forskellige transportformer (cykel med tog og bus, pendlercykler ved stationer, park and ride, kombinerede rejseplaner mv.)
- Potentialer og muligheder for at udbygge hovedstadsområdet kollektive net med flere trafikknudepunkter
- Overvejelser om den forventede fremtidige befolkningsudvikling i hovedstadsområdet i relation til målsætningerne om væksten i den kollektive trafik

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Trængselskommission den 14. november 2012.

Herudover skal der bl.a. udarbejdes en rapport indeholdende en overordnet beskrivelse af udfordringerne inden for den kollektive trafik samt beskrivelser og vurderinger af løsningsforslagene. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre, at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter. Endelig afrapportering afleveres til Trængselskommissionens sekretariat ultimo november 2012.

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

- Dorthe Nøhr Pedersen, Adm. Dir., Movia (formand)
- Hans Toft, Borgmester, Gentofte Kommune
- Steen Christiansen, Borgmester, Albertslund Kommune
- Peter Jacobsen, regionsrådsmedlem i Region Sjælland
- Vibeke Storm Rasmussen, Regionsrådsformand, Region Hovedstaden
- Henrik Plougmann Olsen, Adm. Dir., Metroselskabet
- Aino Vedel, Sekretariatschef, LO Storkøbenhavn

- Trine Juncher Jørgensen, Souschef, Dansk Cyklistforbund
- Per Homann Jespersen, Lektor, RUC
- Anne Skovbro, Direktør, Københavns Kommune
- Otto Anker Nielsen, Professor, DTU Transport
- Karl Vogt-Nielsen, CASA Analyse
- Jesper T. Lok, Adm. Direktør, DSB

Eksterne eksperter

- Per Als, Kontorchef, Center for Byudvikling, Københavns Kommune
- Kjeld A. Larsen, formand for Rådet for Bæredygtig Trafik
- Birgit Elise Petersen, chefkonsulent, Region Hovedstaden
- Steen Bundgaard, Adm. Dir., Danske Busvognmænd
- Alex Landex, lektor, DTU Transport
- Kristoffer Kejser, Albertslund Kommune
- Bo Rasmussen, Kommunaldirektør, Gladsaxe Kommune

De eksterne medlemmer inddrages i arbejdsgruppen De eksterne eksperter har ikke mulighed for at sende suppleanter til møderne.

Sekretariat

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

Sekretariatet er ansvarlig for mødeindkaldelser, udarbejdelse af notater, beskrivelser af løsningsforslag m.m.

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 for person- og varebiler 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
- Morten Kabell, medlem af borgerrepræsentationen i København

Eksterne medlemmer

- Tanja Provstgaard, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Eksterne eksperter

- Miljøstyrelsen
- DI Transport
- DTL

- Gehl Arkitekterne

Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Tine Lund samt fuldmægtig Anne Louise Kristiansen fra Transportministeriets departement og Ulrik Lopdrup fra Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport.

Arbejdsgruppe 7

Sammenhæng og organisering af den kollektive trafik

En forudsætning for at skabe et attraktivt kollektivt transportsystem er, at brugeren oplever, at der 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) og dermed 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 med trafikbestilling, markedsføring, 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, herunder den strategiske planlægning, 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 and Ride 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 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

- Adm. dir. Henrik Plougmann Olsen, Metroselskabet (formand)
- Per Homann Jespersen, lektor, RUC
- Jesper T. Lok, adm. dir., DSB
- Lise Bjørg Pedersen, politisk medarbejder, Forbrugerrådet
- Flemming Stenild, regionsrådsmedlem, Region Sjælland
- Morten Kabell, medlem af borgerrepræsentationen, Københavns Kommune

- Steen Christiansen, borgmester, KKR, hovedstaden
- Vibeke Storm Rasmussen, regionsrådsformand, Region Hovedstaden

Eksterne medlemmer/eksperter

- Claus Hedegaard Sørensen, DTU
- Joost Nielsen, direktør, Region Hovedstaden
- Per Gellert, centerchef, Movia
- Per Henriksen, chefkonsulent, Dansk Kollektiv Trafik
- Niels Mortensen, direktør, Rejseplanen

Sekretariat

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