



Tværgående samarbejde om kollektiv trafik i hovedstadsregionen

Resume af analyse af nye samarbejdsmodeller og fælles opgaveløsning i den kollektive trafik i hovedstadsregionen

Maj 2020



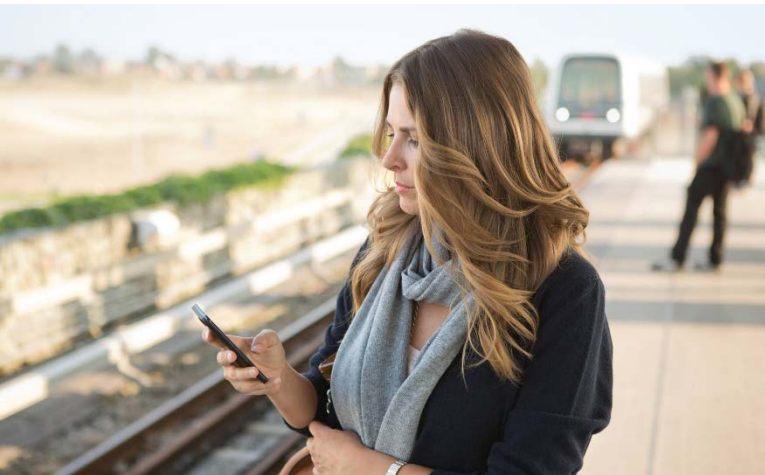


Indhold

1. Indledning
2. Baggrund og tilgang
3. Nutidsbillede
4. Analysens anbefalinger
5. Vejen frem

Indledning

Rejsen i hovedstadsregionen er under forandring. Regionen vokser ift. antallet af indbyggere, økonomi og antal rejsende, og det generelle indtryk er, at den kollektive trafik og mobilitet er relativt veludviklet specielt i hovedstaden. På længere sigt, tegner der sig dog nogle udfordringer for mobiliteten, bl.a. i form af stigende trafik og trængsel, og frem mod 2035 skal det samlede trafiksystem kunne håndtere 20 pct. flere pendlerture. Kombineret med en national og global tendens om faldende tilslutning til den kollektive trafik, faldende passagerindtægter og et bredt politisk ønske om at reducere CO₂-udledningen fra transport med op til 70 % giver det nogle store udfordringer, som kan være svære at håndtere for de enkelte trafikbestillere og trafikselskaber.



Fremtidige udfordringer og behov

For at kunne imødekomme fremtidens transportbehov er der en række forhold, aktørerne i fællesskab med fordel kan arbejde med, for at understøtte en mere effektiv kollektiv transport og øget mobilitet:

- Fælles politisk fokus på kollektiv transport som et middel til at afhjælpe trængsel og reducere CO₂-udledning
- Højere grad af planlægning af trafiksystemet med udgangspunkt i passagerens samlede dør-til-dør-rejse, i stedet for det enkelte transportmiddel
- Mere viden om de samlede passagerstrømme
- Bedre samarbejde om påtrængende opgaver og problemstillinger, herunder tværgående tiltag mod bedre kapacitetsudnyttelse
- Styrket strategisk kobling mellem planlægning af den individuelle og den kollektive transport
- Fokus på etablering og udvikling af knudepunkter, vejvisninger m.m. for derigennem at sikre en helhedstænkning, der gør rejsen nemmere for pendlere og ideelt medvirker til, at den kollektive transport får flere passagerer
- Optimering og samordning af trafiksignaler som fælles udgangspunkt for trafikledelse.

Nye muligheder og tendenser

Der er samtidig en række nye muligheder inden for transport- og mobilitetsområdet, der i disse år gennemgår en digital transformation. Teknologiunderstøttende services vil ændre på måden, vi oplever transport på. Fremtidens persontransport vil være baseret på flere digitale løsninger, anvendelse af nye intelligente teknologier og data, og de globale tendenser går mod den multimodale rejse og Mobility as a Service (MaaS).

De nye teknologiske og digitale muligheder vil få størst effekt for den rejsende, hvis de anvendes og implementeres i et samarbejde mellem transportaktørerne.

Der er endvidere globale tendenser, der peger i retning af mere tværgående samarbejde, fælles opgaveløsning og øget koordinering af den kollektive trafik samt et bredt mobilitetsudbud.

Forskellige erfaringer og elementer fra bl.a. Manchester, Oslo, Hamborg og Skåne viser, at bedre mobilitetsplanlægning og mere sammenhængende servicering af den rejsende med den kollektive trafik som rygraden i den daglige rejse kræver en stigende strategisk og integreret tilgang samt tværgående beslutningskraft fra de involverede aktører.

Indledning

Mere forpligtende samarbejde og opgaveløsning på tværs af alle aktører inden for kollektiv trafik og mobilitet forventes at kunne bidrage til en række gevinster i transformationen mod en bedre og mere bæredygtig mobilitet i hovedstadsregionen og i Østdanmark*.



De rejsende – at bidrage til, at den kollektive trafik opleves som en integreret og attraktiv mobilitetsservice for den rejsende, som kan levere et alternativ til – eller kombineres med – bilen, være en mere klimavenlig rejse og være kendetegnet ved en mere friktionsfri og integreret dør-til-dør-rejse på tværs af transportformer.



Samfundet – at bidrage til at sætte rammer, der kan understøtte den grønne omstilling, optimere den samlede udnyttelse af kapacitet på vej- og banenet, reducere trængsel samt forbedre rammevilkår for virksomheder. Herudover åbne den offentlige transport for samarbejdet med private virksomheder og deleøkonomiske transportformer.



Transportaktører – at bidrage til øget kundetilfredshed, passagervækst og styrkelse af den kollektive trafik og mobilitet som en attraktiv service, bl.a. gennem bedre koordinering mellem aktørerne, mere sammenhængende planlægning og design af det samlede netværk samt nye muligheder for finansiering af mere sammenhængende løsninger.

*Da Movia og DOT omfatter Østdanmark (ekskl. Bornholm), foreslås det, at fokus for kommende indsatser og aktiviteter dækker samme område, og ikke bare hovedstadsregionen

Baggrund & tilgang

Region Hovedstadens politikere godkendte i foråret en rammesættende 'Trafik-og mobilitetsplan for hovedstadsregionen' med forslag til, hvordan aktørerne sammen kan finde løsninger på tværs af trafiksselskaber samt offentlige og private aktører. I den forbindelse har Region Hovedstaden bedt KPMG om at udarbejde en analyse om tværgående samarbejde om kollektiv trafik og komme med anbefalinger hertil (se formål herunder).

En grundpræmis og rammesætning for udarbejdelse af analysen har været, at der ikke skal ske egentlige ændringer af de nuværende selskaber, herunder Movia, DSB og Metro eller deres kerneopgaver. Analysen har således taget udgangspunkt i de nuværende aktører, og hvordan samarbejdet mellem dem kan styrkes og gøres mere robust.

Fokus i analysen har været på indsatser, der kan skabe højere kundetilfredshed og øget tilslutning til den kollektive transport. Det bl.a. ud fra en tilgang om, at kollektiv transport skal ses i sammenhæng med den efterspørgselsbaserede transport for at understøtte den individuelle rejse bedst muligt og på tværs af alle transportformer.

Analysens formål

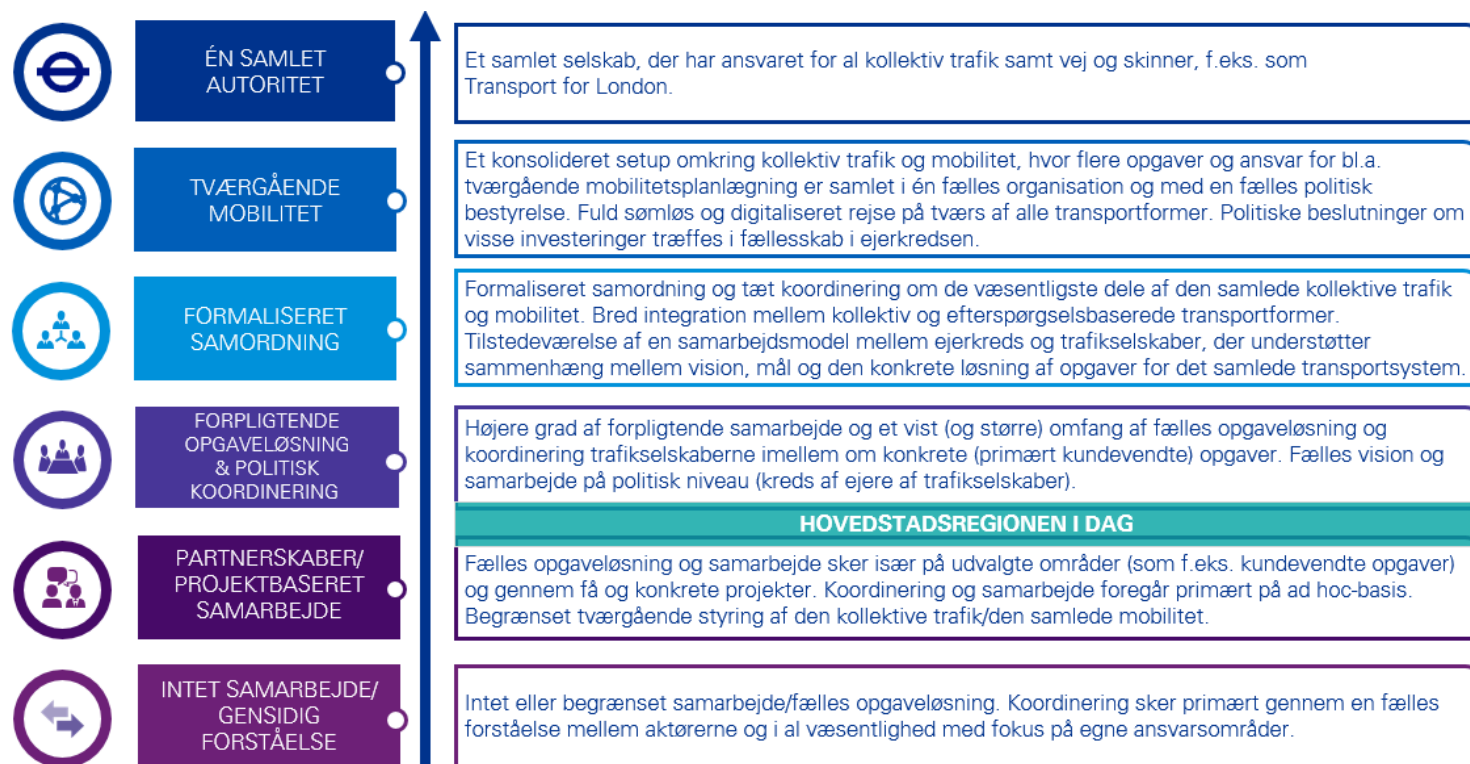
Analysen har til formål at afdække og undersøge transportaktørernes fælles interesser, som kan omsættes til fælles handlinger, når det handler om at:

- Optimere den samlede kapacitet på vores vej- og banenet
- Understøtte vækst for vores virksomheder
- Bidrage til den grønne omstilling, ved at flere kører kollektivt
- Udnytte nye digitale løsninger og intelligente trafiksystemer
- Identificere en mulig vej for udvikling af den kollektive trafik og mobilitet

Der er gennemført interview med repræsentanter fra de væsentlige aktører inden for kollektiv trafik og mobilitet i hovedstadsregionen og på Sjælland dækkende både ejerkreds, trafiksselskaber, infrastrukturudbydere og interesseorganisationer

Nutidsbillede - Skala over samarbejdsniveauer

Der er gennemført en overordnet analyse og vurdering af samarbejdet om kollektiv trafik i hovedstadsregionen i dag, herunder fælles opgaver, koordineringsniveau og organisering. I den forbindelse har KPMG lavet en vurdering af samarbejdsniveauet.



Den nuværende organisering af mobiliteten i hovedstadsregionen er således kendetegnet ved en vis grad af integration, delvis forpligtende fælles opgaveløsning/samarbejder inden for specifikke områder samt ved en begrænset politisk koordinering. Det vurderes, at det nuværende samarbejdsniveau i hovedstadsregionen opgjort ud fra ovenstående skala er placeret mellem "partnerskaber/projektbaseret samarbejde" og "forpligtende opgaveløsning og politisk koordinering". Figuren på den efterfølgende side illustrerer aktørsituationen og nogle af de fremadrettede pejlemærker, der kan sigtes efter i udviklingen af den kollektive trafik og mobilitet i Østdanmark.

Mobilitetssituationen i dag og fremadrettede pejlemærker

Komplekst aktørlandskab

Kollektiv transport i hovedstadsregionen udgøres i dag af:

- 48 ejere (stat, regioner, kommuner)
- 4 kollektive transportformer - med hver deres bestyrelse
- Mange beslutningsfora

Med konsekvens for beslutningskraft og implementeringstid

Visioner, retning og fælles historie

Behov for en fælles vision og mobilitetsstrategi, der forener ejere og selskaber om fælles udvikling af det samlede transportsystem.

Fokus på kollektiv trafik

Større fokus på kollektiv transport som et middel til at afhjælpe trængsel og reducere CO₂-udledning.

Sæt de rejsende først

Mere fokus på den samlede og sammenhængende kunderejse, kundetilfredsheden og bedre skift.

Udnytte digitale muligheder

Anvendelse af flere smarte digitale løsninger, nye intelligente teknologier og data som middel til at forbedre den samlede kundeoplevelse og bedre kapacitetsudnyttelse.

Samarbejde og fælles opgaveløsning

Øget samarbejde mellem trafikselskaber og infrastrukturudbydere om relevante og påtrængende opgaver, herunder om mere sammenhængende rejse fra dør til dør, bedre trafikinformation og trafikknudepunkter.





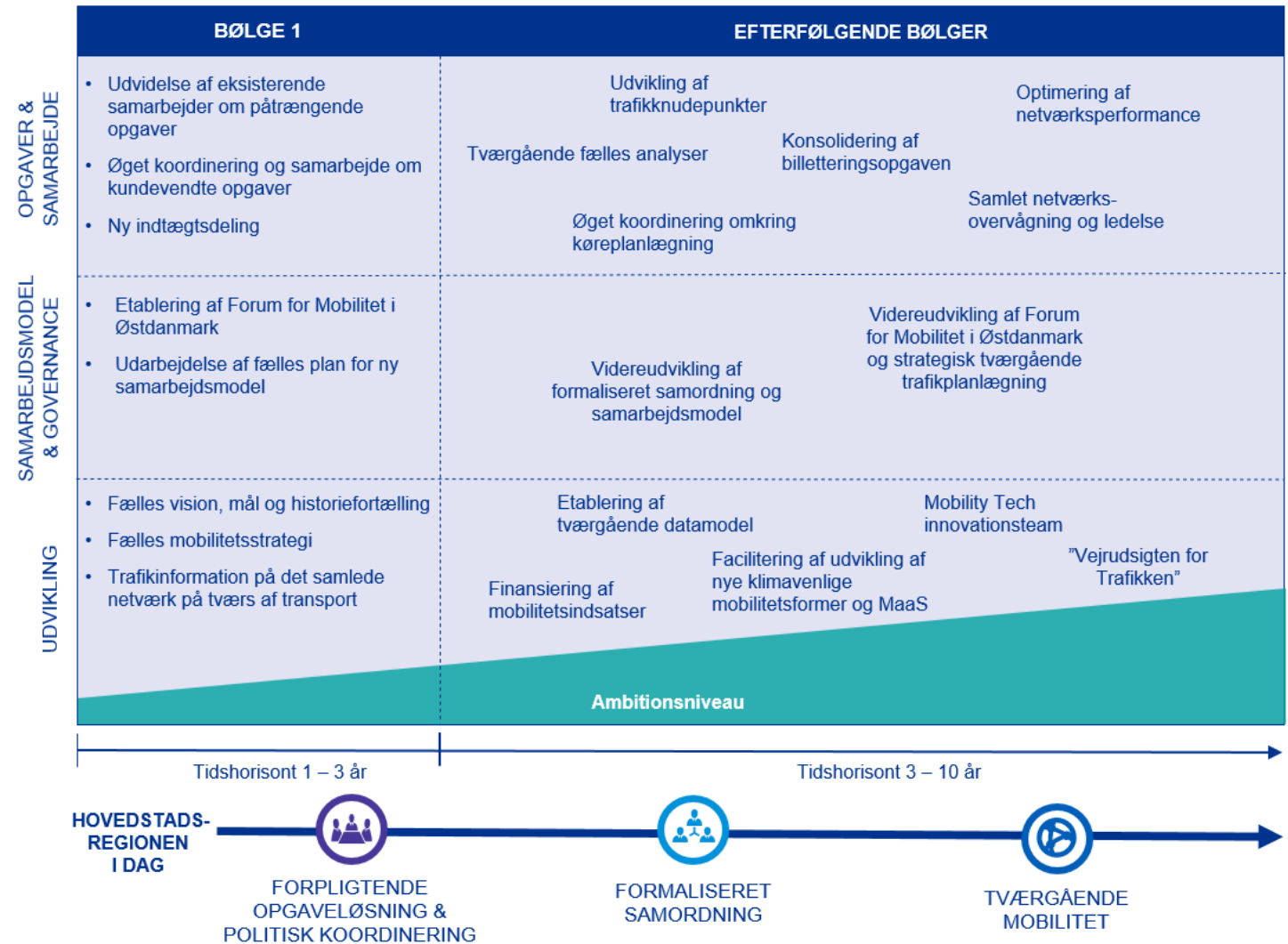
Analysens anbefalinger

Øget samarbejde, integration og fælles opgaver

Forslag til implementeringsbølger for mobilitet i Østdanmark og en inkrementel udvikling mod tværgående mobilitet

Det vurderes, at en øget grad af forpligtende samarbejde, øget koordinering og fælles opgaveløsning omkring mobilitet kan understøtte aktørernes muligheder for bedre at håndtere nogle af de nuværende udfordringer og udnytte nye muligheder.

KPMG har udarbejdet et forslag til et roadmap for en inkrementel udvikling af den kollektive trafik og mobilitet i implementeringsbølger (se illustration).



Øget samarbejde, integration og fælles opgaver

KPMG's forslag til indsatser og initiativer i første bølge kan tilsammen ses som det politiske og organisatoriske fundament for arbejdet med at udvikle og fremme mobiliteten i Østdanmark. Initiativerne omfatter forslag til:

- 1 En ny politisk organisering i form af Forum for Mobilitet i Østdanmark
- 2 Et styrket DOT
- 3 En ny samarbejdsmodel for mobilitet i Østdanmark med et fælles strategisk grundlag

Forslag til fremtidig aktørlandskab for kollektiv trafik og mobilitet i hovedstadsregionen

Illustration over det samlede mobilitetslandskab på tværs af den kollektive, efterspørgselsbaserede og personlige transport. Der anbefales en øget integration og samarbejde på tværs af aktørerne, bl.a. via et politisk forum, et styrket DOT samt introduktion til ny samarbejdsmodel.

Bestiller & finansierer	45 kommuner	Region Hovedstaden og Region Sjælland	Stat, FRB og KBH kommuner	Region Hovedstaden og 11 kommuner	Stat	Stat og kommuner	Udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer
Vision og strategisk planlægning	1 Forum for Mobilitet for Østdanmark					Vejdirektoratet, Banedanmark og kommuner	Private aktører
Indkøber, planlægger & kundevendte aktiviteter	2 DOT						
Operatører	Private busoperatører	Lokaltog A/S	Metro Service A/S	DSB	-	Private aktører	
Transportformer & infrastruktur	Lokal bus trafik	Regional bus trafik	Privatbaner	Metro	Letbanen	Tog	Vej, bane, cykler, gang Cykler, løbehjul, taxi, flextrafik, samkørsel og delebiler m.m.

- Områder, der ændres ift. i dag
- # Nye tiltag og samarbejder, der anbefales i analysen.



Øget samarbejde, integration og fælles opgaver

1 Forum for Mobilitet i Østdanmark

KPMG foreslår, at der etableres et forum for mobilitet i Østdanmark bestående af politiske repræsentanter fra de væsentlige beslutningstagere, dvs. ejere og bestillere af kollektiv trafik i Østdanmark. Forummet kan f.eks. have repræsentanter fra Transport- og Boligministeriet, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune samt øvrige kommuner i Østdanmark. Principperne for udpegning af medlemmerne af forummet og beslutning om forummets mandat/kompetence vil skulle besluttes i den videre proces.

Formålet er at skabe et forum blandt beslutningstagerne til fælles og koordinerede drøftelser af de overordnede udfordringer og muligheder inden for trafik og mobilitet i Østdanmark, herunder hvordan kollektiv trafik kan bidrage til den grønne omstilling, bedre kapacitetsudnyttelse, etablering af strategiske knudepunkter, trafikopgavekonsolidering m.m.

2 Et styrket DOT med flere opgaver

DOT's rolle som den fælles organisation, der faciliterer samarbejde, koordinering og udvikling af den kollektive trafik, vurderes at kunne udvikles yderligere.

Den udvidede rolle kan ske gennem et forøget fokus på DOT's udførelse af såvel eksisterende som nye opgaver og med et kontinuerligt fokus på aktiviteter, der fremmer servicen og den samlede rejseoplevelse for kunden.

Øget samarbejde, integration og fælles opgaver

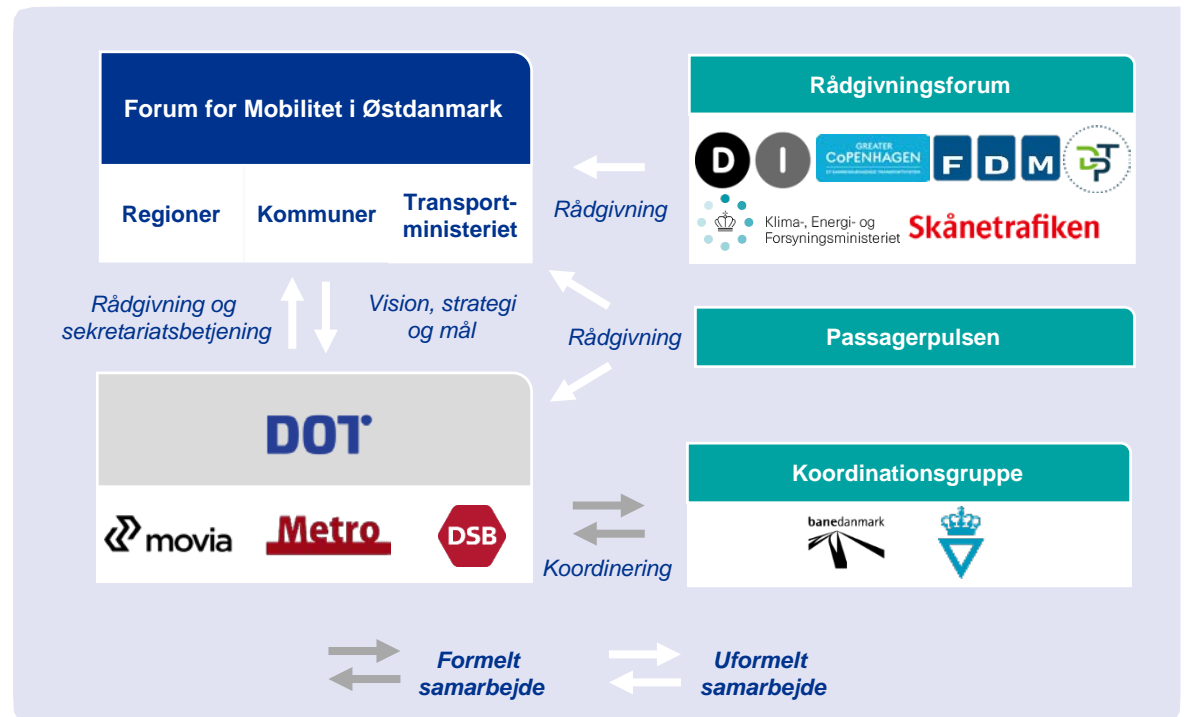
3 Udvikling af ny samarbejdsmodel for mobilitet i Østdanmark

En ny samarbejdsmodel for kollektiv trafik og mobilitet dækkende Østdanmark har helt overordnet til formål at understøtte realiseringen af de politiske visioner og beslutninger, skærpe fokus på mobilitet og yderligere integration mellem aktørerne samt sikre større tværgående beslutningskraft og robusthed. Organiseringen, de fastlagte samarbejdsrelationer samt eventuelle styringsværktøjer skal tilsammen således bidrage til at skabe sammenhæng mellem vision, mål og de konkrete aktiviteter/opgaver.

Den konkrete opgaveløsning kan gennemføres af et styrket DOT, et (eller flere) af trafikselskaberne og infrastrukturudbydere og visse opgaver i samarbejde med andre aktører som Vejdirektoratet eller Rejsekort & Rejseplan.

Forum for Mobilitet i Østdanmark og DOT kan hensigtsmæssigt suppleres af forskellige samarbejder/fora, som med indsigt, faglighed og holdninger kan berige samarbejdet og komme med input til fælles løsninger, i både Østdanmark og Greater Copenhagen-området.

Overordnet bygger den foreslåede samarbejdsmodel i nogen udstrækning på elementer, der allerede findes i dag, men tilføjer samarbejdsorganer, der kan give større beslutningskraft og på sigt større ansvar for den samlede mobilitet*



*Graden af formalisering af samarbejdsrelationen skal tilpasses det politiske ambitionsniveau.

Øget samarbejde, integration og fælles opgaver

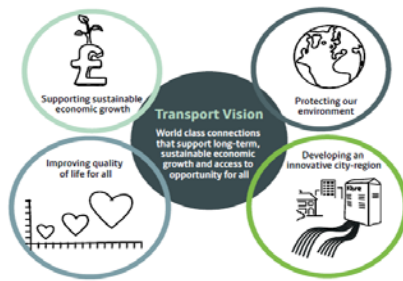
Fælles opgaveløsning og koordinering

Det vurderes, at en øget grad af forpligtende samarbejde, øget koordinering og fælles opgaveløsning omkring mobilitet vil kunne understøtte aktørernes muligheder for bedre at håndtere nogle af de nuværende udfordringer og nemmere kunne eksekvere på nogle af de nye muligheder.

Eksempler på konkrete opgaver, samarbejder og udvikling på både kort og langt sigt fremgår af efterfølgende slide og bilag. De anførte initiativer og indsatser har bl.a. til formål at sikre en endnu større samhørighed og indbyrdes forståelse på tværs af de involverede aktører samt bedre indsigt i de tværgående problemstillinger og løsninger inden for det samlede transportsystem.



Uddrag af yderligere specifikke fælles indsats- og udviklingsområder



Fælles mobilitetsstrategi, vision og historie*

Fælles vision, mål og historiefortælling

Hovedopgaven for Forum for Mobilitet i Østdanmark er at udarbejde en fælles vision, "historie" og mobilitetsstrategi for den samlede rejse på tværs af transportformer.

Strategiske knudepunkter

Udvikling af knudepunkter understøttende større mængder af rejsende samt den kollektive trafik generelt. Der peges på et entydigt ansvar og større beslutningskraft i forhold til udvikling af trafikknudepunkter for bedre at kunne bidrage til at understøtte højere tilfredshed blandt de rejsende.

Trafikinformation for det samlede netværk på tværs af transportformer

Trafikinformation har vist, at den kan have en signifikant effekt på både rejseadfærd og optimering af bevægelsesstrømme i trafikken. Det forslås, at der etableres en fælles trafikinformation, der dækker det samlede netværk, på tværs af kollektiv trafik, vej og den efterspørgselsbaserede transport, herunder mikromobilitet.

Fælles mobilitets- og innovationsteam, der understøtter tværgående teknologiudvikling

Etablering af et fælles mobilitets- og innovationsteam, der skal have til opgave at drive en tværgående teknologiudvikling og understøtte anvendelse af de nyeste mobilitetsteknologier hos både det enkelte selskab og på tværs af den samlede rejse og derved flere selskaber.

Finansiering af fælles strategiske mobilitetsindsatser

Det har været et gennemgående synspunkt hos de interviewede, at realisering af de politiske visioner for mobiliteten i Østdanmark på en række områder vil kræve betydelige investeringer. Der peges i analysen på forskellige kilder hertil.

Konsolidering af billettering, betaling og rejseplanlægning i én samlet service

I dag findes mindst 7 forskellige billetteringsapps i Danmark, herunder Rejseplanen, DOT og DSB billetteringsapp. Det anbefales at konsolidere disse tjenester til én fælles tjeneste og derved reducere barrierer for de rejsende.

"Vejrudsigten for Trafikken"

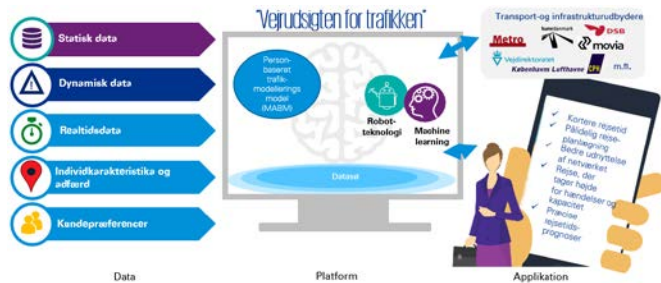
Det skal være muligt hver dag at få præsenteret tre rejseforslag til og fra arbejde, institution el. skole. Rejseforslaget samtænker alle transportformer, akutte hændelser på netværket, vejrlige forhold, grønneste rejse, korteste rejsetid samt validering af rejseforslag med historiske data og algoritmer. KPMG foreslår, at aktørerne i fællesskab udvikler en sådan løsning.

Fælles trafikovervågning, -information og -ledelse på det samlede netværk via fælles Trafikcentre

Der peges på etablering af en samlet operationel styring på tværs af bil, bus, tog, cykel, efterspørgselsbaserede transportformer m.m. Tværgående trafikstyring og trafikovervågning af det samlede netværk vil potentielt kunne ske i regi af det nuværende Trafiktårn.



Trafikcenter med ansvar for fælles trafikinformation og trafikledelse på det samlede transportnetværk



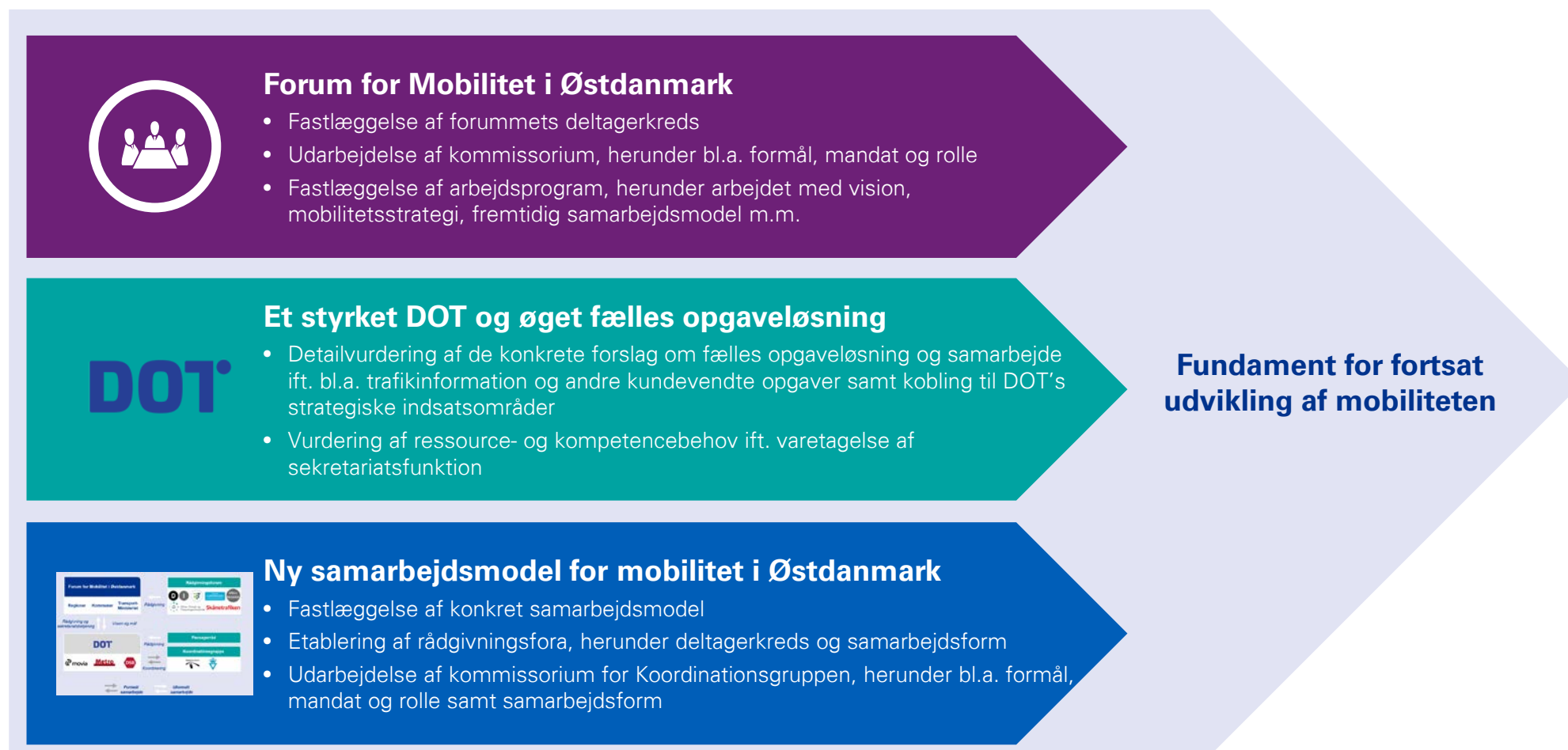
Konceptuel visning af platform for understøttelse af "Vejrudsigten for trafikken"

*F.eks. med inspiration fra Transport for Greater Manchester's Transport Strategy 2040

Vejen frem

Realiseringen af de foreslåede indsatser og initiativer til at fremme et forpligtende og tværgående samarbejde afhænger helt overordnet af muligheden for at skabe en fælles forståelse, ambition og vilje blandt de forskellige politiske aktører på tværs af regioner og kommuner i Østdanmark og i fællesskab med regeringen/Folketinget.

I nedenstående figur er illustreret eksempler på elementer, KPMG vurderer, bør undersøges og besluttes nærmere som led i planlægningen og implementeringen af initiativerne i bølge 1, herunder i den politiske/administrative proces.








Bilag

Fælles opgaveløsning og koordinering, bølge 1

Der er udpeget konkrete områder, hvor der med fordel kan ske en højere grad af fælles opgaveløsning, samarbejde og udvikling. Det henover en periode på 1-3 år.



Forpligtende opgaveløsning & politisk koordinering

	Forslag til indsatser	Formål	Forslag til ansvarlig og øvrige involverede*
 <p>Fælles opgaveløsning</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ny metode for indtægtsdeling 1 Samarbejde om relevante kundevedtede opgaver, f.eks. forbedret rejseplanlægning og sammenhæng til efterspørgselsbaserede transportformer, forbedring af knudepunkter og skifte m.m. Fortsættelse og udvidelse af eksisterende samarbejder om fælles opgaver, f.eks. gennemførelse af Fremkommelighedsudvalgets anbefalinger, grønne omstillingsprojekter, deling af rejse- og trafikdata via NAP, OTMAN m.m.³⁶ 	<ul style="list-style-type: none"> Øget integration og samordning ml. aktører Sænkning af barrierer og forbedret kundeoplevelse Skabe flere fælles løsninger og en bedre mobilitet 	<ul style="list-style-type: none"> DOT, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen DOT, Rejsekort & Rejseplan, Movia, DSB, Metro, kommuner m.fl. Koordinationsgruppen, infrastrukturudbydere, kollektiv trafik aktører, udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer m.fl.
 <p>Samarbejdsmodel/Governance</p>	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af et Forum for Mobilitet i Østdanmark. Se afsnit 4.1.2. Udarbejdelse af plan for etablering af ny fælles samarbejdsmodel, se afsnit 4.1.3. 	<ul style="list-style-type: none"> Styrke tværgående samarbejde, helhedsorienteret fokus på mobilitet og øget tværgående beslutningskraft Etablering af fælles samarbejdsgrundlag 	<ul style="list-style-type: none"> Transportministeriet, regioner, kommuner, DOT Forum for Mobilitet i Østdanmark, regioner, kommuner, Transportministeriet, DOT
 <p>Udvikling</p>	<ul style="list-style-type: none"> Udarbejdelse af fælles vision, mål og fælles historiefortælling 2 Udarbejdelse af fælles mobilitetsstrategi og fælles strategiske transportnet for Østdanmark 3 Udarbejdelse af div. tværgående analyser som grundlag for fælles mobilitetsstrategi, CO₂-reducerende tiltag og bedre udnyttelse af den samlede kapacitet med fokus på de rejsende Tværgående trafikinformation for det samlede netværk på tværs af transportformer 4 	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af fælles og tværgående målbillede Etablering af tværgående strategi og plan Fælles og tværgående analyser med fokus på klima og kunden Forbedret trafikinformation og kundetilfredshed 	<ul style="list-style-type: none"> Forum for Mobilitet i Østdanmark, DOT, infrastrukturudbydere Transportministeriet og Forum for Mobilitet i Østdanmark, DOT, regioner, kommuner, infrastrukturudbydere DOT, øvrige relevante aktører DOT, Infrastrukturudbydere, Rejsekort & Rejseplan, øvrige relevante aktører

*Organisationen (-erne) markeret med fed tekst foreslås at være ansvarlig for initiativet.

For initiativer, hvor DOT er ansvarlig, gælder, at opgaven kan løses af DOT, eller af et (eller flere) af trafikselskaberne, alt efter hvad der fagligt giver bedst mening.

Fælles opgaveløsning og koordinering, bølge 1

Der er bl.a. opgjort forudsætninger, omkostninger samt forventet output og effekt ved den foreslåede implementerings bølge 1



Forpligtende opgaveløsning & politisk koordinering



Implementerings-
overvejelser

Forudsætninger

- Essentielt for bølge 1 er såvel trafikskabernes som de politiske niveaus opbakning samt fokus på de foreslåede indsatser, der i videre udstrækning kræver, at flere aktører samarbejder mere end man gør i dag.
- Det forudsættes også, at der kan opnås enighed omkring styrkelse af DOT som drivende og faciliterende part for udviklingen af mobiliteten, herunder at Forum for Mobilitet i Østdanmark sekretariatsbetjenes af DOT. Det skal afklares, om de respektive ejeres/trafikbestilleres politiske fora formelt skal godkende en fælles mobilitetsstrategi.

Geografisk fokusområde

- KPMG foreslår, at det geografiske område for første bølge omfatter Østdanmark³⁶. Der vil således i denne fase være sammenfald mellem det område, som DOT-samarbejdet fungerer og udvikles i, og det område, som det politiske forum er tænkt at dække. Når man har gjort sig nogle konkrete erfaringer med samarbejdsmodellen, kan det vurderes, om flere aktører skal indgå i samarbejde og på hvilken vis. Dette velvidende, at der er tætte sammenhænge til f.eks. rejsen over Øresund (Greater Copenhagen foreslås at indgå i Rådgivningsforum allerede på kort sigt) og til transport vest for Storebælt.

Kompetenceniveau**

- Det skannes i al væsentlighed ikke at være særlige eller nye krav til kompetenceniveau hos de involverede aktører for at kunne understøtte de foreslåede indsatser i bølge 1. Det måske med undtagelse i forslaget om, at DOT varetager sekretariatsfunktion for Forum for Mobilitet i Østdanmark.

Omkostninger

- Det vurderes, at udgifterne ved de anførte initiativer er begrænsede, bl.a. da flere af initiativerne i en vis udstrækning vil kunne afløse/supplere opgaveløsning hos de forskellige aktører³⁷. Det forudsættes derfor, at de anførte initiativer i al væsentlighed håndteres inden for de enkelte aktørers egen økonomi. Erfaringer fra referenceorganisationerne viser, at omkostninger for dette niveau af tværgående samarbejde og fælles opgaveløsning er overskuelige. En detailplanlægning af de foreslåede indsatser i samarbejde mellem de involverede aktører vil skulle afdække behovet for evt. yderligere ressourcer nærmere.

Geografi



Tidshorisont

2 - 3 år



Effekter

Forventet output og effekter

- Fælles vision og målsætninger, der kan bidrage til en større samhörighed, samarbejde og yderligere integration mellem de relevante aktører. Det vil sandsynligt kunne føre til en oplevelse af bedre service og ydelser til de rejsende.
- Mere hensigtsmæssig afvikling af bil- og bustrafik i hovedstadsområdet via samordnede trafiksignaler og trafikinformation om vejarbejder og arrangementer på alle kommuneveje.
- Et politisk og strategisk fundament for udvikling af den samlede mobilitet.
- Samlet set skabe fundament for en bedre, mere sammenhængende og integreret rejseoplevelse for kunden og dermed potentiel større kundetilfredshed. Det vil på sigt give mulighed for flere rejsende med den kollektive trafik.
- En større opbakning til den kollektive trafik som klimavenlig og trængselsreducerende evt. i samspil med bilen og efterspørgselsbaserede transportformer.

** Der er ikke gennemført en egentlig kompetenceanalyse i regi af nærværende analyse, men vurderingen bygger primært på KPMG's egne observationer og dialog med de adspurgte interviewpersoner.





© 2020 KPMG P/S, et dansk partnerselskab, der er medlemsfirma af KPMG-netværket af uafhængige medlemsfirmaer tilknyttet KPMG International Cooperative ("KPMG International"), en schweizisk enhed. Alle rettigheder forbeholdes.

Fælles opgaveløsning og koordinering, efterfølgende bølge

Der er udpeget konkrete områder, hvor der med fordel kan ske en højere grad af fælles opgaveløsning, samarbejde og udvikling. Det henover en periode på 3-10 år.



	Forslag til indsats	Formål	Forslag til ansvarlig og øvrige involverede*
 <p>Fælles opgaveløsning</p>	<ul style="list-style-type: none"> Videreudvikling af samarbejdet om tværgående analyser og rådgivning inden for mobilitet og trafik Øget koordinering af køreplanlægning og samarbejde om takster og korrespondance-garanti Udvikling af trafikknudepunkter i relation til det fælles strategiske transportnet** Optimeringstiltag ift. den samlede netværksperformance samt optimering af dør-til-dør-rejsen Fælles planlægning og koordinering af mobilitetsinvesteringer på tværs af aktører Konsolidering af billettering og betaling i én samlet service (kombineret med rejseplanlægning) 	<ul style="list-style-type: none"> Fælles og tværgående analyse og forslag til optimering Øget kundetilfredshed og mere sammenhængende mobilitet Øget kundetilfredshed og forbedret understøttelse af den multimodale rejse Øget kundetilfredshed og forbedret understøttelse af den multimodale rejse Forbedret tværgående planlægning og øget kundetilfredshed Kundetilfredshed og sænkning af barrierer til kollektiv trafik 	<ul style="list-style-type: none"> DOT, DSB, Rejsekort & Rejseplan, Movia, Metroselskabet, Region Hovedstaden, Region Sjælland DOT, DSB, Metroselskabet, Movia, Banedanmark Forum for Mobilitet i Østdanmark og DOT, infrastrukturudbydere, udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer m.fl. DOT, koordinationsgruppen og udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer m.fl. Forum for Mobilitet i Østdanmark, DOT, øvrige relevante aktører Rejsekort & Rejseplan, øvrige selskaber, der i dag har billetteringsløsninger
 <p>Samarbejdsmodel/ Governance</p>	<ul style="list-style-type: none"> Videreudvikling af rollen for Forum for Mobilitet i Østdanmark og af samarbejdsmodellen jf. afsnit 4.2.1 	<ul style="list-style-type: none"> Øget og forbedret politisk samarbejde og koordinering 	<ul style="list-style-type: none"> Forum for Mobilitet i Østdanmark og DOT, øvrige væsentlige aktører

*Organisationen (-erne) markeret med fed tekst foreslås at være ansvarlig for initiativet.

For initiativer, hvor DOT er ansvarlig, gælder, at opgaven kan løses af DOT, eller af et (eller flere) af trafikselskaberne, alt efter hvad der fagligt giver bedst mening.

Fælles opgaveløsning og koordinering, efterfølgende bølge

Der er udpeget konkrete områder, hvor der med fordel kan ske en højere grad af fælles opgaveløsning, samarbejde og udvikling. Det henover en periode på 3-10 år.



Tværgående mobilitet



Udvikling

Forslag til indsats	Formål	Forslag til ansvarlig og øvrige involverede*
<ul style="list-style-type: none"> Finansiering af strategisk vigtige mobilitetsindsatser Facilitering og udvikling af nye mobilitetsformer og -tilbud, der bidrager til at reducere udslip af CO₂ "Vejrudsigten for trafikken" 	<ul style="list-style-type: none"> 6 • Sikring af finansiering til prioriterede initiativer 7 • Bedre trafikinformation og -ledelse samt fremkommelighed 	<ul style="list-style-type: none"> Forum for Mobilitet i Østdanmark og DOT, øvrige væsentlige aktører DOT, infrastrukturudbydere, udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer, m.fl. Rejsekort & Rejseplan, DOT, infrastrukturudbydere, udbydere af efterspørgselsbaserede transportformer, m.fl.
<ul style="list-style-type: none"> Stimulering og facilitering af tiltag mod MaaS, jf. kapitel 3 og Fremtidens mobilitet Undersøgelse af, hvorvidt der kan skabes yderligere grad af integration mellem trafikselskaberne og evt. sammenlægning af aktiviteter og opgaver, f.eks. styring af skinnetrafikken 	<ul style="list-style-type: none"> Forbedret kundeoplevelse og bedre mobilitet Samordning, tværgående styring og kundetilfredshed 	<ul style="list-style-type: none"> DOT, Forum for Mobilitet i Østdanmark, MaaS-udbydere (internationale og nationale) Forum for Mobilitet i Østdanmark, Transportministeriet
<ul style="list-style-type: none"> Etablering af fælles Mobilitets- og innovationsteam, der understøtter tværgående teknologiudvikling Etablering af trafikovervågning, -information og -ledelse på det samlede netværk via fælles Trafikcentre Etablering af tværgående datamodel til brug for bedre overordnet planlægning på det samlede netværk 	<ul style="list-style-type: none"> 8 • Øget digital understøttelse af mobilitet til gavn for kunderne 9 • Forbedret trafikinformation og trafikledelse Bedre sammenhængende planlægning og kundetilfredshed 	<ul style="list-style-type: none"> DOT og Rejsekort & Rejseplan, eksterne leverandører af intelligente transportløsninger Vejdirektoratet og Banedanmark, kommuner, Movia, Metroselskabet, DSB DSB, offentlige og private leverandører af rejse- og trafikdata

*Organisationen (-erne) markeret med fed tekst foreslås at være ansvarlig for initiativet.

For initiativer, hvor DOT er ansvarlig, gælder, at opgaven kan løses af DOT, eller af et (eller flere) af trafikselskaberne, alt efter hvad der fagligt giver bedst mening.

Fælles opgaveløsning og koordinering, efterfølgende bølge

Der er bl.a. opgjort forudsætninger, omkostninger samt forventet output og effekt ved efterfølgende bølge



Implementerings- overvejelser

- I de efterfølgende bølger er det en forudsætning, at de centrale "byggesten" er på plads fra bølge 1, herunder ny samarbejdsmodel, et styrket DOT samt Forum for Mobilitet i Østdanmark.
- En målsætning om bedre koordinering og mere forpligtende samarbejde vil de fleste aktører formentlig bakke op om. Det kan dog være relevant, at implementeringen understøttes lovgivningsmæssigt, eller ved at der skabes incitament for at opnå de ønskede målsætninger. Samtidig er der også en række af de foreslåede indsats, der bygger på et frivillighedsprincip, hvor de involverede parter skal bakke op om de nødvendige skridt hen mod bedre koordinering og tættere samarbejde til fordel for de rejsende på tværs af netværket.
- Et øget ansvar for opgaver i Forum for Mobilitet i Østdanmark og en formel samarbejds-/styringsrelation til DOT vil nødvendiggøre en vurdering af behovet for ændringer af Lov om trafikelskaber og af vedtægterne for DOT, ligesom forummets beslutningskompetence over for DOT skal fastlægges nærmere. Flere af de øvrige foreslåede indsats og aktiviteter vil også kræve en vurdering af behovet for lovændringer.
- Der er derudover en lang række usikkerhedsfaktorer og forbehold knyttet til forslag til initiativer i disse efterfølgende bølger, dels pga. den lange tidshorisont, dels da udviklingen inden for mobilitetsområdet går meget stærkt.

Geografi



Geografisk fokusområde

- KPMG vurderer, at man i denne fase bør påbegynde en dialog med trafikelskaber og politiske aktører uden for Østdanmark, f.eks. på tværs af Øresund i regi af samarbejdet i Greater Copenhagen og nationalt ift. køreplanlægning, billettering og andre kundevendte aktiviteter. Fokus bør være på at sikre bedst mulig sammenhæng, øget koordinering og fokus på at løse fælles udfordringer.

Kompetenceniveau***

- Der skønnes at være nye krav til kompetenceniveau hos de involverede aktører for at kunne understøtte de foreslåede indsats, f.eks. inden for mobilitetsteknologi. Det vil således være relevant at lave en afdækning af aktuelle og fremtidige krav til kompetencer.

Omkostninger

- Afhængig af politisk vilje og ambitionsniveau vurderes det, at udgifterne ved de hér anførte initiativer vil have et vist omfang, bl.a. da flere af initiativerne i en vis udstrækning vil kræve større udviklingsprojekter og implementeringsindsats. Hertil kommer midler til investeringer i fysisk infrastruktur, f.eks. knudepunkter samt den digitale infrastruktur, f.eks. ITS. Der vil skulle gennemføres en nærmere detailplanlægning af de foreslåede indsats i tæt samarbejde mellem de involverede aktører for at afdække gevinster, omkostninger og ressourceforbrug nærmere.

Tidshorisont



Forventet output og effekter



Effekter

- Tæt, forpligtende og beslutningsdygtigt samarbejde blandt de væsentlige aktører, både ejere/bestillere og trafikelskaber
- En strategisk udvikling af den samlede mobilitet
- Stigende tilslutning til en kollektiv trafik, der fungerer som ryggraden i kundernes daglige rejse, og integreret med både efterspørgselsbaserede og private transportformer
- Kundevendte aktiviteter som billettering, rejseplanlægning og trafikinformation er samlet ét sted uanset tjeneste, kunden anvender (f.eks. Rejseplanen, Google m.fl.)
- Væsentlig forbedret kundetilfreds i dør-til-dør-rejsen i Østdanmark
- Tverrgående og koordinerede investeringer i både den fysiske og digitale infrastruktur samt koordineret planlægning på tværs af transportformer
- Markant bedre kapacitetsudnyttelse af det samlede netværk samt opnåelse af kritiske målsætninger, f.eks. målet om, at 80 % af alle rejser i hovedstadsregionen sker med CO₂-neutrale transportformer

*** Der er ikke gennemført en egentlig kompetenceanalyse i regi af nærværende analyse, men vurderingen bygger primært på KPMG's egne observationer og dialog med de adspurgte interviewpersoner.



kpmg.com/socialmedia

Dette tilbud er afgivet af KPMG P/S og er i alle væsentlige henseender betinget af forhandling, aftale og underskrift af et specifikt aftalebrev samt kunde- og opgaveaccept i henhold til vores interne procedurer. KPMG P/S er medlem af KPMG-netværket af uafhængige medlemsfirmaer tilknyttet KPMG International Cooperative ("KPMG International"), som er en schweizisk enhed. KPMG International leverer ikke ydelser til kunder. Et medlemsfirma har ikke fuldmagt til at forpligte eller tegne KPMG International eller andre medlemsfirmaer over for tredjepart, og KPMG International har ikke fuldmagt til at forpligte eller tegne et medlemsfirma

© 2020 KPMG P/S, et dansk partnerselskab, der er medlemsfirma af KPMG-netværket af uafhængige medlemsfirmaer tilknyttet KPMG International Cooperative ("KPMG International"), en schweizisk enhed. Alle rettigheder forbeholdes.