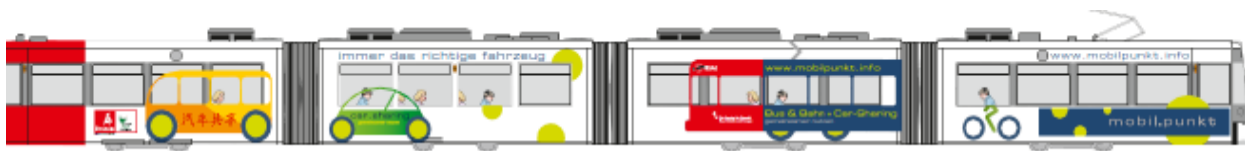
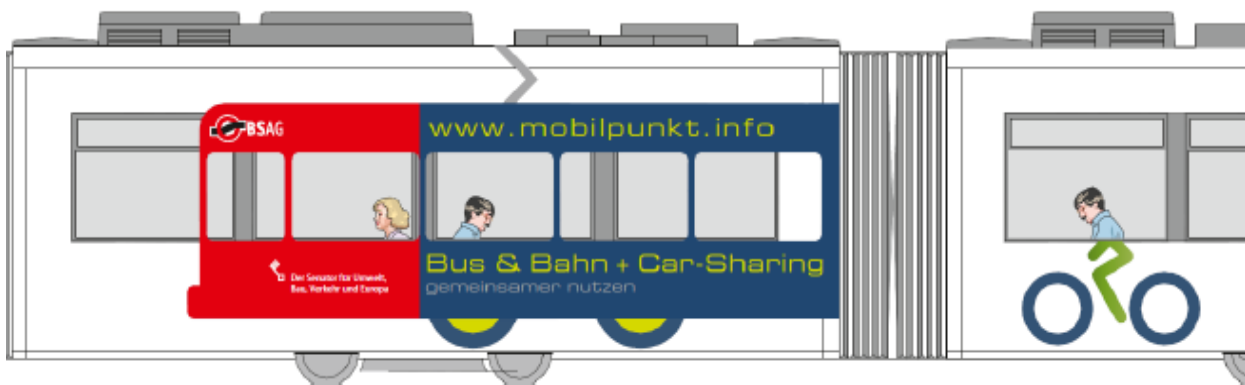


Kollektiv trafik og delebiler – en samlet mobilitetsløsning.

Ansøgning til Trafikstyrelsen om tilskud til energieffektive transportløsninger 2012, projektbeskrivelse.



...always the right vehicle...



Ansøgning om tilskud til energieffektive transportløsninger 2012, projektbeskrivelse

1. Projekttitle

Kollektiv trafik og delebiler – en samlet mobilitetsløsning.

2. Resumé

Der er for mange biler på vejene i Danmark og i særdeleshed i hovedstadsregionen. Det giver store udfordringer i forhold til både fremkommelighed, støj, miljømæssige påvirkninger og CO₂ udledning. Der er således behov for bæredygtige løsninger, der samtidig kan begrænse kørte kilometre i bil, forøge den kollektive trafik og antallet af cyklister, samt øge mobiliteten.

Udenlandske erfaringer viser, at én delebil reducerer antallet af almindelige personbiler med 4-8. Udenlandske erfaringer viser endvidere, at medlemmer af delebilsordninger forøger deres brug af kollektiv trafik med 15-20 %. Der er således store potentialer i at udbrede antallet af delebiler og sammentænke delebiler med de kollektive trafiktilbud.

Projektet gennemføres som et konkret forsøgsprojekt over 1,5 år, hvor der opsættes delebiler langs én konkret buslinie, 350 S, og hvor der samtidig introduceres et mobility-pass. Med et mobility-pass får du et gratis medlemskab hos LetsGo (LetsGo er en delebilordning der administreres af Delebilfonden), hvis du i forvejen har et periodekort til den kollektive trafik. Hvis du ikke har et periodekort til den kollektive trafik får du et medlemskab til halv pris hos LetsGo, samt et gratis Rejsekort med eksempelvis 475 kr. sat ind på kontoen.

Det udvidede mobilitetstilbud kommunikeres til borgerne i enkle formuleringer a la "Få en bil med, når du køber periodekort". Samtidig gennemføres en række informationsinitiativer der skal skabe synlighed omkring og interesse for det udvidede mobilitetsalternativ.

Projektet ejes og ledes af Region Hovedstaden og gennemføres i samarbejde med Delebilfonden og Movia. I projektet vil effekten af de forskellige initiativer blive testet, med det formål at identificere metoder, der både kan øge antallet af delebilbrugere og antallet af passagerer i den kollektive trafik.

Projektet vil blive evalueret med udgangspunkt i en vurdering af effekten i forhold til at øge antallet af delebilbrugere og udviklingen i deltagernes brug af kollektiv trafik.

Undervejs og ved projektets afslutning afrapporteres om projektets resultater og der gives anbefalinger til, hvordan samspillet mellem kollektiv trafik og delebiler kan udvikles. Der afholdes et seminar og etableres følgegruppe, hvor analyser og konklusioner præsenteres for kommuner, Trafikselskaber, pendlerforeninger, delebilsordninger og øvrige interessenter.

3. Baggrund

Et af de sværeste steder at reducere udledningen af CO₂ har vist sig at være transportsektoren og i særdeleshed den private biltrafik. Langt de fleste initiativer, der iværksættes har fokus på teknologiske løsninger, der skal gøre bilerne mere klimavenlige, og det er begrænset, hvad der tages af initiativer til at ændre borgernes transportvaner. Udbredelse af delebiler i kombination med kollektiv transport er en alternativ mulighed som succesfuldt har været afprøvet i andre europæiske lande. Samtidig vurderes udbredelse af delebiler at være en af de billigste måder at reducere udslippet af CO₂ fra transportsektoren¹.

Udenlandske undersøgelser peger på, at én delebil reducerer antallet af privatbiler med 4-8, hvorved der frigøres store arealer i form af byrum og vej. En forøgelse af antallet af delebilbrugere er således en effektiv måde at minimere transportens trængsels- og miljøeffekter.

Samtidig peger undersøgelser på, at medlemmer af delebilordninger øger deres forbrug af kollektiv transport med et sted mellem ca. 15-20 %. Herudover sikrer delebilsalternativet en fastholdelse af ikke-bilejere i et transportmønster præget af cyklisme og kollektiv transport, hvis de tilslutter sig en delebilsordning. Der er således markante synergieffekter i et tæt samarbejde mellem kollektive trafiksselskaber og delebiloperatører.

Den kollektive transports indbyggede begrænsning er den begrænsede individuelle mobilitetsfleksibilitet og frihed. En sammentænkning af kollektiv transport med individuelle former som cyklisme og delebilisme, styrker værdien af den kollektive transport og har potentiale til at tiltrække flere brugere.

Erfaringer fra udlandet viser samtidig en stærkt stigende medlemstilgang for delebiloperatører, når samarbejde med de kollektive trafiksselskaber indgås. Et succesfuld virkemiddel har i denne sammenhæng været introduktion af kombi-kort, der samtidig giver rabat på delebilmedlemskab og den kollektive trafik. For ikke at forvirre begreberne i forhold til det danske rejsekort har vi i dette projekt valgt at kalde kortet for et mobility-pass.

Det er vurderingen, at der i forhold til trængsel og CO₂-begrænsning er så store potentialer i samspillet mellem kollektiv trafik og delebiler, at der er behov for en fokuseret og målrettet indsats, der tester effekten af at sammentænke delebilsordninger med den kollektive trafik.

Der har i Danmark været enkelte men begrænsede initiativer, hvor et samarbejde mellem kollektiv transport og delebiler har været afprøvet. I regi af Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) og i samarbejde med delebiloperatører i Københavnsområdet har der været gennemført to begrænsede fælles kampagner i 2005 og 2007. Kampagnerne rummede dog ikke forsøg på at sammentænke delebilmedlemskabet og billet/pendlerkort til den kollektive trafik.

Konklusionerne fra projektet vil efterfølgende kunne indgå i større strategiske satsninger og samarbejder mellem de kollektive trafikudbydere og delebiloperatørerne.

¹ Klimastrategi – Tiltag i transportsektoren. Sammenfatningsnotat 10 sept. 2010, COWI. Udarbejdet for Region Hovedstaden.

Det vurderes, at potentialet for antallet af delebilbrugere i Danmark er ca. 200.000 i 2020, hvis de rette rammebetingelser er til stede. Omkring halvdelen af dette potentiale må forventes at skulle realiseres i hovedstadsregionen.

4. Formål

Projektets har til formål at reducere transportens miljøeffekter, herunder CO₂-udledning, trængsel, støj mv. ved at øge antallet af delebiler og brugere af den kollektive trafik.

Projektet gennemføres som et demonstrationsprojekt, der fokuserer på at skabe sammenhæng mellem forskellige transportformer og skabe et mobilitetsalternativ til den privatejede bil, bestående af kollektiv trafik og delebiler.

Helt konkret skaber projektet viden og læring om initiativer, der kan være med til at øge antallet af delebilbrugere og passagerer i den kollektive trafik, ligesom projektet har til formål at udbrede denne viden til områdets centrale aktører, delebiloperatører, trafikselskaber og offentlige myndigheder m.fl.

5. Projektets indhold

I projektet, der gennemføres som demonstrationsprojekt, opsættes delebiler langs Movias busrute 350s samtidig med at der udstedes et mobility-pass, der giver rabat på den kollektive trafik og indmeldelse i en delebilordning. Målet er at forøge antallet af passagerer i den kollektive trafik og reducere kørslen i privatejede biler med henblik på at reducere udledningen af CO₂, trængsel og øvrige miljøeffekter af biltrafik.

Hele forløbet understøttes af dataindsamling og analyse af testbrugernes adfærd og motivation. Ved projektets afslutning vil der for første gang være etableret viden i Danmark om potentialet for at kombinere og fremme delebilisme og kollektiv trafik i de større byområder.

Der gennemføres en omfattende informationsindsats langs rute 350s i forhold til at introducere mobility-pass til borgerne i området. Der er foretaget en geografisk afgrænsning for at kunne fokusere informationsindsatsen, samt lette og forbedre kvaliteten af den efterfølgende analyse af initiativets effekt.

Bus 350s kører tur/retur ruten Dragør, Tårnby, Amagerbro, City, Nørrebro, Brønshøj/Husum, Herlev, Skovlunde, Ballerup. Der opsættes delebiler langs de dele af 350s-ruten, som ikke allerede er dækket af delebiler. Udover de dele af København hvor LetsGo allerede i dag har biler, stilles minimum en-to biler i Dragør, Tårnby, Husum, Herlev, Skovlunde og Ballerup. Det præcise antal afhænger af ordningens succes, det vil sige, hvor mange deltagere, der melder sig.

Et mobility-pass udvikles og udstedes til interesserede pendlere i den kollektive trafik, cyklister, bilister, m.fl. Der budgetteres med i alt 1000 stk. mobility-pass. Planen er, at et mobility-pass giver:

- 1) fuld rabat på indmeldelse i en delebilordning (LetsGo, som administreres af Delebilfonden) ved køb eller fremvisning af et periodekort, eller alternativt
- 2) indmeldelse i delebilordningen til halv pris samt et rejsekort, hvorpå den tilsvarende værdi er indsat.

Det betyder, at det kan kommunikeres, at man ved køb af et periodekort til den kollektive transport samtidig får adgang til bil via et delebilmedlemskab.

I praksis forventes det, at udstedelse af mobility-pass foretages i forbindelse med indmeldelse i LetsGo, hvor medlemmer i forvejen skal registreres med kørekort mv. Her vil det være muligt online at udstede kort, mv.

Formidling og pressearbejde:

Projektet succes er især afhængig af at det lykkes at kommunikere og formidle det nye mobility-pass på en måde der tiltaler et bredt segment af borgerne i den geografiske afgrænsning. Der er derfor i projektet i særlig grad lagt vægt på at sikre god og omfattende kommunikation til borgerne samt omtale af det nye mobility-pass i medierne.

Formidlingen omkring det nye mobility-pass, og muligheden for at kombinere delebiler og kollektiv trafik, skabes ved at iværksætte en informationsindsats i udvalgte busser, ved delebilstationer, omtale på relevante hjemmesider, facebook og pendlerorganisationer.

Der gøres en særlig indsats for i projektets tidlige fase at få lokale og landsdækkende medier til at dække det nye mobilitetsalternativ ved at promovere den umiddelbart modsætningsfyldte historie "Kør i bus og få bil".

Det vil i de kommende måneder blive forsøgt at få de berørte kommuner involveret i projektet og samtidig udnytte deres kommunikationskanaler til borgerne. F.eks. kommunens kommunikation til tilflyttere, nybagte forældre mv.

Målgruppe:

Transportvalg, specielt køb af egen bil, er et stort valg, som 'binder' den enkelte til denne transportform i en årrække. Det vil derfor i projektet blive arbejdet på at ramme borgerne på de tidspunkter, hvor de er i færd med at ændre deres transportvaner, det kan være i situationer, når man får børn, flytter eller får nyt job.

Projektets målgruppe er:

- Pendlere og cyklister, som kan forventes på et senere tidspunkt at købe egen bil.
- Familier, der er i besiddelse af en bil, men hvor bil nr. to overvejes indkøbt.
- 25-40 årige. Som i denne alder er godt repræsenteret som cyklister og brugere af kollektiv trafik, men som i samme periode oftest 'mistes' som følge af køb af bil.
- Ansatte i virksomheder langs rute 350S.

Inddragelse af kommunerne langs 350s:

De berørte kommuner vil i den kommende måned blive inviteret til at deltage i projektet og projektets styregruppe. Dette med henblik på sikre opbakning til projektet, samt at gennemføre informationskampagner til borgerne og sikre gode delebilpladser i tæt, synlig tilknytning til busstoppesteder, samt vejudstyr ved delebilpladser og busstoppesteder, der kan formidle mulighederne i projektperioden.

Inddragelse af øvrige interessenter:

Der etableres en følgegruppe bestående af relevante interessenter og aktører i transportsektoren, herunder kollektive trafikudbydere og andre delebilsaktører. Formålet med følgegruppen er formidling af viden og sparring.

Analyser:

Projektet indeholder følgende analyser;

- En foranalyse i form af en fokusgruppeanalyse samt en analyse af de internationale erfaringer med kombikort (mobility-pass) med henblik på at få viden om, hvilke elementer i introduktionen af kortet, der virkede godt og mindre godt i udlandet. Denne viden vil blive benyttet i den endelige udformning af projektets mobility-pass, samt den tilhørende informationsindsats, ligesom den vil indgå i projektets endelige afrapportering. Fokusgruppeanalyse gennemføres med henblik på at udvikle mobility-pass så det får størst mulig effekt samt med henblik på at sikre en effektiv kommunikation af det nye kort til målgrupperne.
- Løbende opsamling af mobilitetsdata på de borgere, der benytter sig af det nye mobility-pass dels deres nye og dels deres tidligere mobilitetsmønstre. Formålet er at evaluere konsekvenserne for kollektiv transport, trængsel, klima og miljø af de ændrede mobilitetsvalg, der følger af at benytte delebil.
- Løbende kvantitativ evaluering af effekten af de forskellige tiltag i forhold til at skabe flere brugere af mobility-pass, herunder indhentning af data på, hvilke segmenter, der vælger at benytte tilbuddet.
- Opsamling af viden gennem kvalitative interviews med køberne af mobility-pass, delebilbrugere, hvor det forsøges afdækket, hvad der har været udslagsgivende for købet, og hvordan det forventes at påvirke den fremtidige mobilitetsadfærd.

Spørgsmål der bl.a. søges afklaret i analyserne:

- Hvilke segmenter flyttes, hvilke tiltag/ hvilken informationsindsats virker?
- Hvordan påvirkes det daglige mobilitetsvalg efter et delebilmedlemskab?
- Hvad er de økonomiske konsekvenser for delebiloperatører og kollektive trafikselskaber?
- Hvad er de samfundsøkonomiske, miljømæssige og trængselsmæssige konsekvenser?

Undervejs og ved projektets afslutning afrapporteres om projektets resultater. Der afholdes ved projektets afslutning et seminar hvor analyser og konklusioner præsenteres for kommuner, trafikselskaber, pendlerforeninger, delebiloperatører og øvrige interessenter.

Milepæle og succeskriterier:

Succeskriterier ved projektafslutning:

- 1000 mobility-pass er udstedt, og der er etableret delebilsordninger langs hele 350S ruten.
- Forsøgspersonerne i projektet har øget deres forbrug af kollektive trafik med 15%.
- Viden og læring etableret om hvordan delebiler og kollektiv transport kan sammentænkes i form af fælles produkter. Rapport med erfaringer og anbefalinger er udarbejdet.
- Projektets viden og læring er givet videre til relevante aktører via rapport, følgegruppe og seminar.
- Der har været minimum 20 omtaler i lokal og landsdækkende medier.

Milepæle og succeskriterier i projektets faser:

Fase 1: Opstartfase. Dec. 2012-marts 2013.

- International erfaringsopsamling med mobility-pass (kombi-kort).
- Endelig specificering af indhold i mobility-pass.
- Omtale i skrevne og/eller elektroniske medier.
- Overordnet fastlæggelse af projektets informations- og kommunikationsplan.
- Konkretisering af informations- og kommunikationsindsatsen i projektets fase 2.

Succeskriterier per 31 marts 2013:

- Internationale erfaringer er indhentet.
- Plan og retningslinjer for det videre projekt ligger fast.

- Der har været omtale i lokale og/eller landsdækkende medier.
- Projekts styre- og følgegruppe er etableret.

Fase 2: Udstedelse af mobility-pass del I. April 2013-Sept 2013

- Udstedelse af mobility-pass.
- Informations og kommunikationsindsats.
- Omtale i skrevne og/eller elektroniske medier.
- Indhentning af analysedata og løbende evaluering af indsats og resultater.
- På baggrund af de indhentede data og de løbende erfaringer konkretiseres informations- og kommunikationsindsatsen i projektets fase 3.

Succeskriterier per 30. september 2013:

- 300 mobility-pass er udstedt.
- Informations- og kommunikationsindsatsen for projektets fase 3 ligger fast.
- Der har været omtale i lokale og/eller landsdækkende medier.

Fase 3: Udstedelse af mobility-pass del II. Okt. 2013-marts 2014.

- Udstedelse af mobility-pass.
- Informations- og kommunikationsindsats.
- Omtale i skrevne og/eller elektroniske medier.
- Indhentning af analysedata og løbende evaluering af indsats og resultater.
- Planlægning af seminar.

Succeskriterier per 31. marts 2014:

- 1000 mobility-pass er udstedt.
- Omtale i skrevne og/eller elektroniske medier.

Fase 4: Afslutnings- og afrapporteringsfase. April 2014-juni 2014.

- Udarbejdelse af rapport.
- Afholdelse af seminar.

6. Forventet CO₂-besparelse

Målet med projektet er, at 1000 personer køber et mobility-pass og dermed, udover at de vil være brugere af den kollektive transport, bliver delebilmedlemmer. En del af disse nye delebilmedlemmer vil skifte fra bilejerskab, eller vil undgå eller udskyde et eventuelt bilkøb, og derved reducere deres nuværende og fremtidige udledning af CO₂ i markant grad. En del af de nye medlemmer vil ikke tidligere eller i begrænset omfang tidligere have kørt i bil, og de øger deres udledning af CO₂ en smule.

Delebiler har generelt en 'afvænnende' effekt. De fleste medlemmer af en delebilordning reducerer deres bilforbrug over tid. Det skyldes, at man som delebilbilist betaler hver gang man skal bruge bilen og man sparer således meget, når man som delebilist vælger cyklen i stedet, ligesom man vil vurdere, om det økonomisk bedre kan betale sig at tage den kollektive trafik. Samtidig skal delebilister reservere bilen og hente bilen på nærmeste delebilplads, før man kan køre i den. Det reducerer impuls-ture markant.

Som bilejer er størstedelen af omkostningerne faste, og det er dermed billigt, samt nemt, at køre en ekstra tur. Man vil derfor være tilbøjelig til at fravælge såvel cykel som kollektiv transport.

Det vurderes på baggrund af internationale undersøgelser at hver ny delebilbruger reducerer sit udslip af CO₂ med ca. 0,78 tons per år. Opgørelserne er dog behæftet med en vis usikkerhed, da der ikke er taget udgangspunkt i danske forhold, og da det generelt er svært at vurdere effekten af adfærdssændringer, især når disse involverer en ikke effektueret adfærd, som for eksempel at man ved et delebilmedlemskab undgår eller udskyder tidspunktet, hvor medlemmet køber egen bil. Indeholdt i beregningen er heller ikke skiftet til elbiler, hvor det kan forventes, at der i delebilordninger vil være en markant højere grad af elbiler end i den generelle bilflåde².

Reduktion i CO₂ udslip ved fuld målopfyldelse af projektet er således 1000 købere af mobility-pass * 0,78 tons per år = 780 tons CO₂ per år.

Det vurderes på baggrund af erfaringer fra andre europæiske lande og den generelle vækst i debiler internationalt, at Danmark har potentiale på 200.000 delebilbrugere.

Potentiale i 2020: 200.000 x 0,78 tons/år=156.000 tons/CO₂.

7. Øvrige effekter af projektet

Delebiler reducerer trængsel og sparer plads og udgifter til p-pladser

Som tidligere beskrevet viser diverse undersøgelser, at én delebil reducerer antallet af privatbiler med 4-8, hvorved der frigøres store arealer i form af byrum og vej. En forøgelse af antallet af delebilbrugere er således en effektiv måde at minimere transportens trængsels- og miljøeffekter. Ved et fuldt effektueret potentiale på 200.000 medlemmer i Danmark vil der være en reduktion af bilparken med mellem 40-80.000 biler.

I projektet vil projektdeltagerne, der erhverver sig mobility-pass, blive spurgt om, hvorvidt de har/havde bil i forvejen eller har/havde forventninger om at erhverve bil.

8. Viden og erfaringer der opnås i projektet

I en række europæiske lande har man gode erfaringer med at knytte kollektiv transport sammen med delebilisme i form af fælles produkter. I Danmark er der pt. ingen erfaring med dette. Det er i det hele taget begrænset, hvad der er af erfaringer med at kombinere forskellige transportformer i sammenhængende mobilitetsløsninger, der kan konkurrere med privatbilen. Det bedste danske eksempel er måske DSB S-tog's succesfulde satsning på at koble cykel og S-tog tæt sammen.

Den kollektive transports akilleshæl er den manglende fleksibilitet og geografiske dækning og her tilfører delebilen sektoren en dimension, som på sigt kan være med til at sikre flere passagerer og reducere antallet af kørte kilometre i bil. Den viden og de erfaringer, der vil blive genereret i projektet vil være afgørende for, at der i fremtiden vil kunne udvikles en sammenhængende og miljøvenlig mobilitetsløsning, der kombinerer den kollektive transports miljø- og pladsmæssige fordele, cyklens sundheds- og miljøfordele, men begrænsede rækkevidde, med bilens fleksibilitet.

9. Projektorganisering

Projektejer og leder: Region Hovedstaden

Projektets styregruppe: Movia, Delebilfonden, Region Hovedstaden og Trafikstyrelsen. Herudover vil vi hurtigst muligt invitere de kommuner (Dragør, Tårnby, København, Herlev, Ballerup), hvor projektet er til stede (350S rute), til at deltage i styregruppen. Dette gøres for at involvere kommunerne i projektet og sikre ejerskab og forankring af projektets og dets erfaringer i de kommunale organisationer. Når kommunerne endnu ikke er inviteret skyldes det tidspres i forhold til at få projektet formuleret.

Projektets følgegruppe: Der etableres en følgegruppe, hvor øvrige kollektive trafikselskaber, delebiloperatører og eventuelt andre interessenter inviteres til at deltage. Følgegruppen etableres med henblik på løbende at kvalificere projektet samt at sikre vidensformidling af projektets resultater. Der afholdes tre følgegruppemøder. Ét i forbindelse med projektets

opstart og to i løbet af projektets implementeringsfase. Følgegruppen inviteres til at deltage på det afsluttende seminar.

Ansvarsområder.

Ansvarsområder er markeret med a projektdeltagelse, bidragsydere er markeret med b

	Region H	Movia	Delebilfonden
Projektledelse, herunder økonomistyring og løbende afrapportering til TS	a		
Afholdelse af styregruppe- og følgegruppemøder, samt seminar.	a		
Kontakt til involverede kommuner og interessenter i følgegruppen.	a		
Analyse af udenlandske erfaringer.	b		a
Udvikling af mobility-pass, herunder fokusgruppeanalyse.	b	b	a
Drift og opsætning af biler	b		a
Informations-, kommunikations- og presseindsats.	a	b	b
Kontakt til mobility-pass brugere.	b		a
Indhentning af information af brugeres kørselsmønstre efter køb af mobility-pass.	b		a
Analyse kørselsdata, brugernes tidligere og nuværende mobilitetsmønstre og informationsstrategierne effekt.	a	b	B
Udarbejdelse af slutrapport.	a		

Region Hovedstaden ansætter en projektleder med base på regionsgården i Hillerød. Der tilstræbes at finde en person, der har flere års projektledererfaring. Personen vil skulle have en kommunikativ baggrund, med flere års erfaring i informationsarbejde. Herudover vil det blive vægtet at personen har kendskab til og indblik i transportområdet.

Forudsætninger:

Delebilfonden:

Delebilfonden administrerer LetsGo, en delebilsordning, som vokser og er i sund udvikling. LetsGo har biler i København, Aarhus og Greve. Fonden er den eneste større professionelle danske delebilorganisation, der alene er fokuseret på at drive og udvikle delebilisme. Fonden er almenyttig, med formålet om at udbrede delebilisme og grøn transport, overskud i driften anvendes til at udbrede.

Delebilfonden har tidligere modtaget støtte og være deltager i lignende projekter, der har modtaget støtte, og har således erfaring med projektstyring, -administration og rapportering og gennemførelse af analyser på området.

Region Hovedstaden:

Region Hovedstaden har ansvar for sundhed/hospitaler og for regional udvikling. Inden for det regionale udviklingsområde har regionen opgaver inden for det kollektive transportområde som indkøber af trafik hos Movia og som medejer af Movia. Region Hovedstaden finansierer de regionale buslinjer samt lokalbanerne. Region Hovedstaden udvikler tværgående regionale udviklingsstrategier og igangsætter og støtter regionale udviklingsprojekter inden for bl.a. klima, miljø, infrastruktur og transport. Region Hovedstaden har cirka 1,7 mio. indbyggere svarende til cirka 30 % af Danmarks befolkning, men dækker kun 6 % af Danmarks areal og er den mest befolkningstætte region i landet. Der ligger 29 kommuner inden for Region Hovedstadens geografi. Der er høj erhvervsaktivitet i regionen, hvor 40 % af landets BNP genereres. Region Hovedstaden har med den store befolkningstæthed og erhvervsaktivitet en særlig udfordring på transportområdet – f.eks. trafikale trængsel, miljø og klimapåvirkninger.

Movia:

Movia er Danmarks største trafikselskab med cirka 213 millioner passagerer om året, 570 buslinjer og otte lokalbanestrækninger. Movia står for planlægningen af bus-, flex- og lokalbanetrafikken i Østdanmark. Movia er som trafikselskab en særlig, lovbestemt offentlig virksomhed beslægtet med et kommunalt fællesskab. Movia betjener og finansieres af Region Hovedstaden, Region Sjælland og de 45 kommuner i de to regioner efter lovbestemte regler.

10. Tidsplan

Projektfase 1: Opstartfase. Dec. 2012-marts 2013.

Projektfase 2: Udstedelse af mobility-pass del I. April 2013-Sept 2013.

Projektfase 3: Udstedelse af mobility-pass del II. Okt. 2012-marts 2014.

Projektfase 4: Afslutnings- og afrapporteringsfase. April 2014 – juni 2014.

Der afrapporteres som afslutning på hver projektfase. Der søges om udbetaling af rater for hvert kvartal. Succeskriterier, aktiviteter og leverancer fremgår af punkt 5.

11. Videndeling og formidling af projektet

I forbindelse med hver projektfase vil vi afrapportere til Trafikstyrelsen om projektets fremdrift, de projektelementer, der er gennemført i den forløbne fase og resultaterne heraf, herunder hvordan resultaterne forholder sig til succeskriterierne.

Formidling og kommunikation til borgere og mulige brugere af mobility-pass er en central del af projektet og derfor beskrevet under punkt 5, projektets indhold. Med henblik på at opnå så stor synlighed som muligt omkring mobility-pass vil der løbende gennem projektet blive arbejdet på at skaffe presseomtale af dette i lokale og landsdækkende medier.

Som tidligere beskrevet etableres en følgegruppe bestående af relevante interessenter og aktører i transportsektoren, herunder kollektive trafikudbydere og andre delebilaktører med henblik på den etablerede viden til branchen.

Afreportering:

Projektforløb, analyseresultater, erfaringer og projektræsultater vil blive samlet i en rapport, som vil blive præsenteret i et seminar for kommuner, regioner, delebilaktører, trafikelskaber og borgere.

Som konklusion på seminaret vil et politiker- og ekspertpanel debattere med deltagerne om delebilisme koblet med kollektiv trafik er et godt bud på et effektivt og økonomisk transporttilbud til borgerne.

Rapporten og seminar vil ligeledes blive tilgængelige online.

12. Projektets finansiering

Detaljeret budget er vedlagt som bilag.