



4 september 2017

Projektbeskrivning till gemensamt Interregprojekt: Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen

Greater Copenhagen är inte bara en av nordens mest dynamiska regioner utan också en betydande nordeuropeisk knutpunkt i huvudkorridoren ScanMed, som förbinder Skandinavien med övriga Europa. En växande befolkning och ökat resande ställer dock nya krav på transportsystemet, för såväl person- som godstransporter. Kollektivtrafiken i regionen upplevs inte som tillräckligt effektiv och tillförlitlig, vilket medför att många väljer bilen när de ska ta sig mellan storstadsområden och landsbygd och över sundet. Därtill kommer begränsade förbindelser mellan huvudstråken/TEN-T korridorens mer sekundära och tertiära områdena, vilket även gör det problematiskt att resa till och från, genom och inom regionen. Anledningen till detta beror delvis bland annat att utveckling och planering av transportsystemet på danska respektive svenska sidan inte är fullt synkroniserade

Syftet med projektet är därmed att leverera gemensamma beslutsunderlag och utveckla gemensamma kunskaps- och samarbetsarenor där gränsöverskridande arbete kan utvecklas och delas mellan länderna som bidrar till att ett mera sammanhängande och hållbart transportsystem utvecklas. Projektet ska ta avstamp i det fælles Trafikcharter for Greater Copenhagen och bidra till att dess vision, insatser och mål förverkligas.

Målet med projektet är att bidra till att främja tillgängligheten med hållbara transportformer inom Greater Copenhagen och stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. För att uppnå målet ska de gemensamma insatserna i projektet fokusera tre tematiska områden; på hur järnvägstrafiken bör utvecklas, frågor som främjar ett mer sammanhängandekollektivtrafiksystem och framtida mobilitetsfrågor som bidrar till att knyta samman de tertiära områdena med huvudstråken. Syftet med tre tematiska områden i ett gemensamt huvudprojekt är att få en samlad överblick och se synergieffekterna under själva genomförandet. Alla tre områdena har det gemensamma målet, att utveckla transportsystemet i GC till mer sammanhängande, tillgängligt och hållbart, men med olika infallsvinklar. Resultaten kommer kunna bidra ömsesidigt genom att t ex analyser och handlingsplaner som tas fram inom ett område kommer att kunna överföras till de andra två. Genom att kunna använda sig av varandras resultat och erfarenheter ges en bättre helhetsbild av vad som behövs göra inom respektive område.



Work packages (WP) i Interregprojektet

WP 1 - Strategiska scenarion for togtrafikken i Greater Copenhagen

Transport med tog skaber muligheden for at transportere mange mennesker eller store mængder gods hurtigt, over større afstande og med høj regularitet. Togtransport har derfor stor betydning for den indre mobilitet i Greater Copenhagen men også for forbindelserne til naboregionerne og for regionens internationale tilgængelighed. Kapacitetsbristen på jernvægsnetet på både siderne af sundet er derfor et stort problem da det begrænser rörligheten inom, till och från Greater Copenhagen. Det kommer att behövas flera olika pusselbitar för att komma tillrätta med problemen och klara de politiska målsättningarna om en större andel resande med tåg. Strategiska upplägg för tågtrafiken måste därmed göras i samverkan.

Syftet med arbetet är att identifiera strategiska möjligheter för tågtrafiken i Greater Copenhagen, utifrån innehållet i Trafikcharter.

Målet är en gemensam bild av hur den framtida tågtrafiken för i Greater Copenhagen ska utvecklas.

1.1 Systemplan 2050

Konstruktion och beskrivning av alternativa scenarion, med fokus på person- och godstransporter i Greater Copenhagen. Alternativa scenarion ska synliggöra samspelet mellan infrastruktur och trafikering. 2-4 scenarion konstrueras för år 2030/2035. Grundscenariot baseras på att befintliga planer genomförs, bland annat Fehmarn Bält och åtgärder i anslutningarna till existerande Öresundsförbindelse. De alternativa scenarion omfattar bland annat ett med HH-förbindelsen, ett med Öresundsmetro och ett med både HH+Öresundsmetro. Det ska även konstrueras 2-4 scenarion för år 2050, t.ex. ett scenario där det svenska höghastighetsystemet förutsätts vara i drift och ett med Öresundstunnel. Det sistnämnda scenariot medför ett antagande om att det finns fyra spår Hässleholm – Lund – Malmö C - Köpenhamn H och västerut. Scenarion utvecklas mer detaljerat inom projektet.

Faktorer som kan ligga till grund för scenarierna är bland annat antalet fasta förbindelser, regionernas- och nationella transportmål, marknadsandel målen som finns beskrivna i det Tågstrategiska underlaget, , teknikutveckling och förväntade framtida rese- och transportmönster, agglomerationseffekter, arbetskraftsförsörjning m.m.

Svenska och danska statens basprognoser utgör underlag i arbetet som även ska utgå ifrån förbättrade förutsättningar (prioritering tåglägen och förändrade skatter) och därmed ökade godstransporter på järnväg i Greater Copenhagen. Arbetet ska också ta hänsyn till trafikutmaningarna med existerande förbindelser och eventuella trafikutmaningar som nya förbindelser kan komma medföra på den existerande infrastrukturen.

Scenarierna som tas fram ska utgöra grund för arbetet i delaktiviteterna 1.2, 1.3, 1.4, 1.5.

Etapp 2

En summering av scenarierna ska ske efter avslutande av övriga delaktiviteter i WP 1. Den ska ligga till grund för en gemensam systemplan för Greater Copenhagen. Systemplanen ska utgå ifrån outputen från övriga delaktiviteterna i WP1, alternativa scenarierna samt resultaten och lärdomarna i WP 3.



Leveranser

- Systemplan där kapaciteten delas upp i regionaltrafik och fjärrtrafik samt tåglägen (kanaler) och transportvägar för godstrafiken inom Greater Copenhagen. Den ska även innehålla förslag på åtgärder så att systemplanen kan realiseras. Systemplanen kan innehålla exempelvis;
 - Gemensam inriktning för transportvägar, antal avgångar och tåglängder med minimum garanterad kapacitet i ett antal tidtabellskanaler per timme på sträckan Hamburg – Öresundsbron – Ängelholm / Hässleholm för godstrafiken.
 - Gemensam inriktning om den interregionala och gränsöverskridande persontågtrafikens kapacitetsanspråk i Greater Copenhagen, som kan utgöra underlag för en bedömning av hur bästa möjliga systemeffekter uppnås med nya fasta förbindelser över Öresund.
 - Gemensam inriktning mellan Tyskland, Danmark och Sverige för den internationella persontågtrafikens kapacitetsanspråk i samband med planeringen av kapacitetsanvändning efter att Fehmarn bält förbindelsen öppnar.
- Underlag för strategisk och politisk påverkan gentemot nationella och internationella institutioner.

Projektperiod

- Januari – april 2018: Uppbyggnad, organisering och utarbetande av handlingsplan.
- Maj 2018 – dec 2019 (etapp ett): beskrivning, analys och framtagande av scenarion.
- Dec 2018 – dec 2019 (kan sätta igång tidigare om förutsättningar ges): Utförande av delaktiviteterna 1.2, 1.3, 1.4, 1.5.
- jan 2020 – dec 2020 (etapp två): Avslut, summering och framtagande av systemplan.

1.2 Köpenhamns flygplats (Copenhagen Airport)

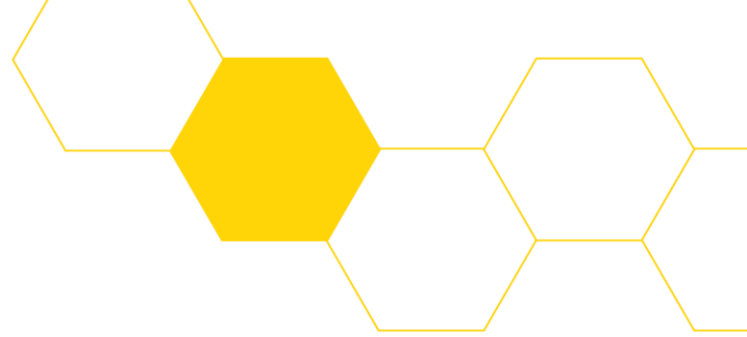
Kartlägga och identifiera kollektivtrafikbehovet till och från Köpenhamns flygplats, på kort och lång sikt. Arbetet ska bland annat utgå från de redan framtagna utvecklingsplanerna för Köpenhamns flygplats och de alternativa scenarier som tagits fram i delaktivitet 1.1.

Leveranser

- Strategi innehållande konkreta åtgärder för hur kollektivtrafikförsörjningen till Köpenhamns flygplats ombesörjs och utvecklas utifrån prognostiserat resande på kort och lång sikt.
- Strategin utgör underlag till framtagande av systemplanen 2050.

Projektperiod

- Dec 2018 – dec 2019 (kan sätta igång tidigare om förutsättningar ges): Utförande och framtagande av en strategi.



1.3 Fasta förbindelser

Fördjupad analys av trafiken år 2030/2035 och 2050 över Öresund och nya fasta förbindelser utifrån de alternativa scenarierna som tagits fram i delaktivitet 1.1. Analyserna för år 2030 ska synliggöra samhällsnyttorna och kapacitetseffekter år 2050. Fokus kan bland annat vara på bristbeskrivningar och framtida konsekvenser för pendlingsmönster, kompetensförsörjning, tillgänglighet till utbildning, kultur och service, agglomerationseffekter och internationell tillgänglighet. Även finansieringsmetoder behandlas om komplettering till staternas pågående arbeten visar sig nödvändig. Innehållet justeras beroende på vad som kommer att ingå i den strategiska analys som svenska och danska staterna gemensamt planerar att genomföra.

I studien ingår även att se på vilka behov som finns av landanläggningar, stationer och spår genom Helsingborg, Helsingör, Malmö och Köpenhamn vid anläggning av nya fasta förbindelser över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör respektive Malmö och Köpenhamn.

Leveranser

- Underlag som bland annat synliggör samhällseffekterna av att etablera respektive inte etablera nya fasta förbindelser. Används för politiskt och strategisk påverkan mot nationella och internationella institutioner, samt underlag till framtagande av systemplan 2050.

Projektperioden

- Dec 2018 – dec 2019 (kan sätta igång tidigare om förutsättningar ges): Analys och framtagande av underlag.

1.4 Godskapacitet på järnväg

En fördjupad analys med beskrivning kring utvecklingen av godstransporter i Greater Copenhagen, med tidshorisont 2050 ska arbetas fram. Analysen ska synliggöra hanteringen av godsflödet på järnväg, sjöfart, väg och luftfart. Hänsyn ska tas till dels alternativa scenarier som tagits fram i delaktiviteten 1.1 och dels basscenarioer som utgörs av godsprognoser från Trafikverket och Trafik-, Bygge- och Boligstyrelsen.

Leveranser

- Kvalificerat underlag för bland annat godstransportens utvecklingspotential på järnväg samt åtgärdsförslag. Underlagen används till politiskt och strategisk påverkan mot nationella och internationella institutioner, samt till framtagande av systemplanen 2050.

Projektperioden

- Dec 2018 – dec 2019 (kan sätta igång tidigare om förutsättningar ges): Analys och framtagande av underlag.

1.5 Köpenhamns hovedbanegård, Malmö station/godsbangård och Helsingborgs station

Tidplanen för implementeringen av signalsystemet ERTMS, med syfte att kunna köra fler tåg till Köpenhamn H, är osäker vilket betyder alternativa möjligheter till utbyggnad av kapaciteten ska studeras. Det är särskilt viktigt att studera in- och utfartsförhållandena på stationen men även hur uppehållstiderna vid plattform på Köpenhamn H kan minimeras för att skapa optimal kapacitet på stationen. Även kapaciteten på Malmö C och Helsingborg C ska studeras, likaså Malmö godsbangård



då det på samma sätt finns önskemål om att köra fler tåg till dessa stationer. Arbetet ska bland annat utgå ifrån de alternativa scenarion som tagits fram i delaktivitet 1.1. Men även etableringen av den nya järnvägen mellan Köpenhamn och Ringsted, som medför en ökning av antalet tåg som ankommer eller avgår från Köpenhamn H., samt utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen runt Malmö och Helsingborg som skapar ett ökat antal ankomster och avgångar på dessa stationer ska ingå.

Leveranser

- En handlingsplan med förslag på hur kollektivtrafiken till Köpenhamns huvudbangård kan ordnas och utvecklas. Den ska även innehålla förslag för trafik till, från och genom Malmö C och Helsingborg C.
- Handlingsplanen utgör underlag till framtagande av systemplanen 2050.

Projektperioden

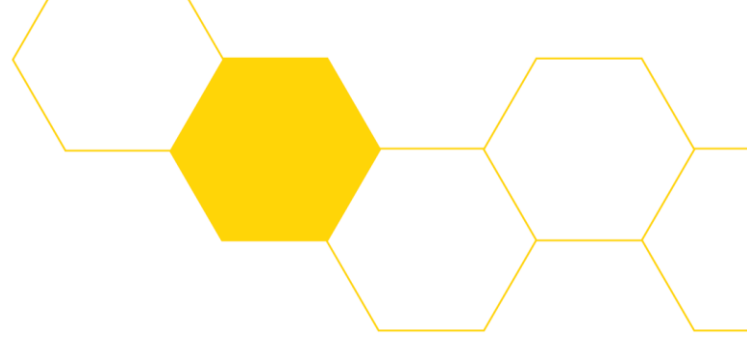
- Dec 2018 – dec 2019 (kan sätta igång tidigare om förutsättningar ges): Utförande och framtagande av handlingsplan.

Arbetsgrupp till WP

Arbetsgruppen består av delprojektledare och representanter från projektpartners. Gruppen kompletteras med representanter från Trafikverket och Trafikstyrelsen i Danmark. Till arbetsgruppens arbete anlitas konsulter för specifika uppdrag. Den kan också eventuellt kompletteras med ytterligare andra relevanta aktörer, förslagsvis representanter som ingick i arbetet med att konstruera tidtabell 2020 för Öresundsbron.

Advisory board till WP

Gruppen består av relevanta aktörer som inte ingår i arbetsgruppen, t.ex. kommuner i Greater Copenhagen, Trafikstyrelsen (om inte i arbetsgrupp), Banedanmark och DSB, SJ, Öresundståg, DSB, Movia, Metrosällskap, transportköpare, hamnar, och gods- och logistisk företag.



WP 2 - Ett sammenhängande kollektivtrafiksystem

Greater Copenhagen har som mål at fremme en sammenhängende kollektiv trafik. Det er derfor et af indsatsområderne i det fælles Trafikcharter for Greater Copenhagen. Der fokuseres på de helt praktiske forhold som har betydning for, at den kollektive trafik opleves som sammenhängende af borgerne og besøgende i Greater Copenhagen. Et vigtigt element er sammenhängende billetsystemer og informationssystemer. Parterne i Greater Copenhagen har sammen med den svenske og danske stat ansvaret for den kollektive trafik og udgør ejerkredsen bag trafiksselskaberne i Greater Copenhagen.

Arbejdet i denne workpackage skal danne baggrund for, at ejerkredsen og trafiksselskaberne træffer beslutninger om, hvordan sammenhængen i Greater Copenhagen styrkes gennem konkrete tiltag. En vigtig forudsætning for, at kunne gennemføre konkrete tiltag er, at beslutningerne træffes i fællesskab. Der lægges vægt på, at arbejdet i denne workpackage gennemføres hurtigt, resultatorienteret og synligt.

Målet er, at der opnås enighed om konkrete anbefalinger til tiltag og med en plan for hvornår og hvordan tiltagene implementeres.

2.1 Forhold af betydning for at fremme en sammenhängende kollektiv trafik

Arbetet fokuserer på att kartlägga, identifiera och analysera fysiska och administrativa hinder för gränsregionalt resande med kollektivtrafik i hela Greater Copenhagen. I arbejdet skal indgå praktiske hindringer som besværliggør en sammenhängende rejse. I arbejdet kan indgå organisatoriske og planlægningsmæssige aspekter, t.ex. undersøges de tre governance niveauer for at identificere mulige fælles strategier for de forskellige aktører, som vil kunne understøtte sammenhængen.

Arbetet utgår utifrån följande målgruppers behov:

- Turism (fritidsresande och affärsresande)
- Arbetspendling
- Studerande

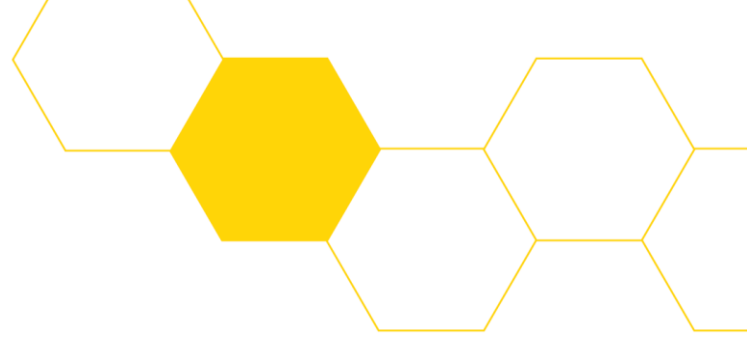
Anordnade workshopar knyts till arbetet där aktörer samlas för att gemensamt diskutera och identifiera vilka befintliga hinder men även möjligheter som finns för de olika målgrupperna och hur man kan överbygga dem. Aktörer som bjuds in är exempelvis Öresundståg, DSB, DOT, Movia, Metrosällskap, näringsliv och turism.

Leveranser

- Kartläggning av hinder och en action plan med förslag på överbyggande åtgärder som kan främja det gränsöverskridande resandet med kollektivtrafik. Den ska även innehålla förslag som underlättar olika målgruppers resande med kollektivtrafik så att de kan nå målpunkter i hela Greater Copenhagen.

Projektperiod

- Januar 2018 – april 2018. Opbygning, organisering og udarbejdelse af handlingsplan
- April 2018 – juli 2020 gennemførende og produktionen af action plan
- Juli 2020 – december 2020. Projekt afslutning, opfølgning samt udbredelse af resultater og sikring af overlevering. Eventuelt igangsættelse af opfølgende aktiviteter efter projektperioden.



2.2 Biljettsystem & trafikinformation

Kopplat till og sideløbende med arbejdet i aktivitet 2.1 ska särskilt fokus läggas på at billettsystemer og trafikinformation skal, på længre sikt, understøtte at det er nemt, at foretage en sammenhængende kollektiv rejse i hele Greater Copenhagen og på tværs af Øresund. Dette skal afspejle hele den kundevendte side. Dette görs för att belysa möjligheterna och i viss mån problemen och utvecklingsbehov i Greater Copenhagen. Det skal herunder være nemt, at bestille, betale og billettere for en rejse. Trafikinformationssystemerne och resestöd (t.ex. dynamiska skyltar för att förmedla information, information från icke-traditionella kollektivtrafikleverantörer) skal understøtte en sammenhængende rejse. Mulighederne for försäljning av biljetter, resekort, elektronisk billettering och kunskaps-spridning av biljetthantering; skal explicit indgå i arbejdet.

Der skal udarbejdes en anbefaling til et beslutningsgrundlag for, hvordan dette kan opnås. Der findes formentlig forskellige alternativer, som adskiller sig omkring ambitionsniveau, økonomi og tidshorisont.

Dette kræver stærk involvering fra ejerkredsen og trafikelskaberne i udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, behandlingen af beslutningsoplæg og implementeringen af beslutningerne.

Anordnade workshopar knyts till arbetet där aktörer samlas för att diskutera dessa typer av frågor och få en gemensam bild om vad de kan göra tillsammans. Aktörer som bjuds in är exempelvis Öresundståg, DSB, DOT, Movia, Metrosällskap, Rejsekortselskabet, näringsliv och turism.

Leveranser

- Action plan med förslag på implementeringsåtgärder i biljettsystemen och andra trafiknära frågor i kollektivtrafiken.

Projektperiod

- Januar 2018 – april 2018. Opbygning, organisering og udarbejdelse af handlingsplan
- April 2018 – juli 2020 gennemførende og produktionen af action plan
- Juli 2020 – december 2020. Projekt afslutning, opfølgning samt udbredelse af resultater og sikring af overlevering. Eventuelt igangsættelse af opfølgende aktiviteter efter projektperioden.

Arbetsgrupp till WP

Delprojektledare/medarbetare ansvarar för utförande med stöd av en mindre arbetsgrupp bestående av representanter från projektpartners och konsult. Gruppen kompletteras eventuellt även av representanter av Öresundståg, DSB, Metroselskabet och Movia.

Advisory board till WP

Gruppen består av relevanta aktörer som kommuner i Greater Copenhagen, svenska och danska staten, näringsliv och transportföretag som inte ingår i arbetsgruppen etc. Advisory board och arbetsgruppen möts förslagsvis två gånger per halvår, totalt sex gånger under projektperioden.



WP 3 - Framtidens mobilitet

En høj mobilitet er vigtig for at udvikle Greater Copenhagen som en konkurrencedygtig region. Det er samtidigt nødvendigt, at en høj mobilitet opnås på et bæredygtigt grundlag. Der sker en forsat stigning i bilejerskabet og vejtransporter vil også i den kendte fremtid være en vigtig transportmetode for personer og varer. Udover at have en negativ indvirkning på støj-, luft- og klimabelastning, skaber det øget trængsel framförlt i de urbana områden där befolkningen ökar. Med en snabbt ökande andel fordon med alternativa fossilfria drivmedel så minskar vi de negativa miljökonskvenserna men trängseln kvarstår. Ändres dette billede ikke, kan det få negativ indvirkning på både den økonomiske vækst og livskvaliteten. Det som behövs är ett mer effektivt utnyttjande/ användande av infrastrukturen. Det behövs även åtgärder som främjar hållbara alternativ i hela transportsystemet för att knyta samman de tertiära områdena med huvudstråken i Greater Copenhagen. Dessa utmaningar är gemensamma för regioner och kommuner på både den danska och den svenska sidan av Öresund. För att säkerställa genomförandet av insatser som främjar ett hållbart resande behöver kunskapsnivån inom detta område höjas och ett gemensamt synsätt mellan parterna behöver utvecklas.

Arbejdet i denne workpackage skal ge mer kunskap om framtidens mobilitet, och leda till förslag på insatser för hur användandet av befintlig och ny infrastruktur kan effektiviseras och därmed bidra till att öka den hållbara mobiliteten i Greater Copenhagen. Syftet är också att vurdere behovet for en samarbejtsgrupp i Greater Copenhagen. Især på dansk side, findes der allerede flere enheder som Movia, Gate 21 og Copenhagen Electric, der arbejder med problemstillinger og håndtering af fremtidens mobilitet. Region Skåne har netop nu som ett led för att ytterligare stärka arbetet med hållbar mobilitet udarbejdet en mobilitetsplan och en cykelstrategi för Skåne . Hvorledes styrkes samarbejde på tværs og hvorledes sikres den bedste effekt og ressource anvendelse når udfordringerne med fremtidens mobilitet skal håndteres.

Målet er at få et samlet offentlig indsats og plan for, hvordan fremtidens mobilitet i Greater Copenhagen ska udvikles, så transportsystemet i regionen bliver mere effektivt og bæredygtigt, samt forsat skaber goda förusättningar för vækst, udvikling och ökad livskvalité.

Fremtidens mobilitet bliver mere udflydende og brugernes transportvalg vil være med avanceret og i højere grad baseret på deleøkonomi, intelligente og automatiserede løsninger. Hvorledes sammenhængen styrkes og den samlet rejse i hele Greater Copenhagen og på tværs af Øresund stadig opleves lättillgänglig och fleksibelt er også væsentligt i WP 3. Det finns med andra ord stor potential att skapa synergier mellan WP 3 och de andra två WP. Därför ska man löpande titta på tänkbara synergier under genomförande mellan detta WP och de övriga två WP. Tänkbara synergier att reflektera över är exempelvis hur utvecklingen i de här områdena påverkar våra övergripande strategier för kollektivtrafiken och tågtrafiken inkl. godstransporters utveckling. Vilka synergieffekter genereras vid ökat nyttjande av befintlig infrastruktur för kollektivtrafiken? Erfaringerne og analyserne fra WP 1 og især WP 2 kan även overføres til analysearbejdet i WP 3.

Erfaringerne ønsker ikke kun opnået gennem projektfasen og intern i Greter Copenhagen, der er også brug for omvärldsbevakning. Som aktuelle projekteter der vil drager erfaring fra kan nævnes GREAT, Scandia2Act, Megatendenser i Greater Copenhagen etc. Eksperter vil inddrages i det omfang der vurderes brugbar for projektet.



3.1 Kunskapsutveckling och kompetensspridning inom hållbar mobilitet

Fokus för arbetet handlar dels om att visa på goda kommunala exempel när det gäller nyttjande av befintlig infrastruktur och dels att ta hänsyn till utvecklingen av nya, hållbara transportlösningar. Detta görs genom att kartlägga behov, vägleda aktörer samt sprida information och kunskap. Arbetet innebär också att medverka till att utveckla befintliga och nya nätverk, föra samman relevanta aktörer, observera pågående aktiviteter som demo/pilotprojekt i Greater Copenhagen samt att vidareutveckla koncept som kan realiseras och skalas upp i praktiken. Det ska också göras omvärldsbevakning inkl. planlägges 1- 2 studierejser, der er nået længere i udviklingen, men på samme tid er sammenlignelig med Greater Copenhagen. Studierejser skal være tidlig i projektfasen. Dette er for at inforskaffe inspiration og ny kunskap om vad som kan göras inom området.

Arbetet fokuserar på två områden som aktörer i Greater Copenhagen redan är verksamma inom;

- **Bättre utnyttjande av befintlig och ny infrastruktur**

Tidigare analyser, studier och projekt visar att genom att ta hänsyn till mobilitet och tillgänglighet tidigt i planeringsprocessen och uppmuntra till hållbara resval kan stora samhällsvinster göras. Sådana analyser behövs göras specifikt för Greater Copenhagen, dels för att säkerställa att rätt insatser för regionen görs men också för att visa på behovet av att arbeta med hållbar mobilitet och människors användande av infrastrukturen.

Arbetet i detta område kommer att utgöras av följande delar:

- *Nyttoanalys av hållbart resande* – för att kartlägga ekologiska, ekonomiska och sociala vinster av ett ökat hållbart resande i Greater Copenhagen. Genom att lyfta fram goda exempel och göra egna kvantitativa och kvalitativa analyser går det att visa på vilka konkreta samhällseffekter som ett ökat kollektivtrafikresande, cyklande och gång ger. Både hver for sig, men især også i sammenspil. På det sättet underbyggs incitamenten att fortsätta arbeta med att investera i mer renodlade mobilitetsåtgärder som handlar om att nyttja potentialen i såväl ny som befintlig infrastruktur. I förlängningen kommer nyttoanalyserna att fungera både som ett väl underbyggt planeringsunderlag för att nå målet om ett samlat perspektiv på arbetet med framtidens mobilitet, och i argumentationen för att lyfta statusen för så kallade mjuka mobilitetsåtgärder.
- *Studie av någon av de akademiska parter/parterna og private aktører*- för att undersöka mekanismer, motiv och andra faktorer som driver beteendeförändringar inom olika fält, exempelvis inom marknadsföring och reklam för nya varor och tjänster. Syftet med studierna är att med ett tvärvetenskapligt angreppssätt undersöka hur bättre kunskap om beteendeförändringar kan användas för att få till stånd storskaliga förflyttningar inom hållbart resande genom förbättrade och förfinade kommunikations- och marknadsföringsinsatser. Fokus är att identifiera och analysera kritiska faktorer för hur åtgärder, incitament och budskap för mer hållbart och aktivt resande ska utformas för att utgöra effektiva miljöåtgärder. Därför beaktas de multipla motiv som ligger till grund för hur individer och grupper gör "hållbara val". Genom detta får man fram ny kunskap som skapar bättre förutsättningar för ett mer resurseffektivt beteendepåverkansarbete i Greater Copenhagen. Projektet ger en bra möjlighet att samla in och analysera erfarenheter inom ämnet från både Sverige och Danmark som i förlängningen kommer båda länderna till del.



- **Fossilfria drivmidler og infrastruktur (el, våtgas och biogas)**

Tidligere analyser og projekter viser at omstillingen af transporten til alternative drivmidler ikke kun gavner nedbringelsen af CO₂-udledning, men også har lokale gevinster i form af reduceret støjforurening, ændrede transportmønstre, og stress - og dermed mere effektivt og en sundhedsmæssig gevinst. Desuden ser man at nye persontransportformer deles og udnyttes mere effektivt end privatejede personbiler – og ofte er det biler på eldrift, som udbydes især i byerne. I Greater Copenhagen er omstillingen til alternative drivmidler og udbygningen af infrastruktur derfor allerede i gang. Udbygningsgraden og metoderne er forskellige. regionerne imellem, men også meget lokalt i kommunerne. Opgaven er at samle viden på tværs og formidle information om og erfaringer med el, brint, biogas, biodiesel og andre alternative brændstoffer, så der kan skabes et endnu bedre grundlag for en grøn omstilling, - både for regioner kommuner, virksomheder og borgere, som ligger fremfor allt utanför TEN-T nätets huvudkorridorer. Arbejdet vil også til en vis grad inkludere godstransport.

Arbejdet i dette område kommer til at bestå af følgende dele:

- *Analyse af snitflader og samarbejdspotentialer* – for det videre arbejde med alternative drivmidler med undersøgelse af, om muligheder for bedre koordinering og vidensdeling, og eventuelt fælles retningslinjer og indsatser. Ved at kortlægge hvor langt de enkelte regioner (og kommuner) er, samt deres forretnings- og arbejdsgange, kan der findes frem til, hvad der giver mening at løse i fællesskab. Erfaringerne indtil nu viser, at ved koordinering af offentlige indkøb, udbud og standarder på alternative drivmidler til fx taxi og egne biler, bliver priserne lavere og markedspåvirkningen bliver stærkere. Fælles indsats for alternativ drivmiddel infrastruktur, kan desuden blive en større fælles indsat for Greater Copenhagen. Erfaringerne fra andre lande viser at, en fælles indsat ofte er til gavn for brugerne, der oplever ens lademetoder (eks.; betaling, priser, stik og medlemskab), samt at infrastrukturen udnyttes bredere i en større region som fx i Greater Copenhagen.
- *Udarbejdelse af en handlingsplan* – det skal sikres, at ikke kun de deltagende regioner og kommuner bliver integreret i omstillingen, men at øvrige kommuner også kommer med. Road Mappen skal beskrive de initiativer og aktiviteter, frem mod en standardisering af alternative drivmidleri hele Greater Copenhagen, så muligheden for at vælge rejser med alternative brændstoffer i regionen øges også udenfor TEN-T nettets hovedkorridorer. Forud for Road Mappen laves et inspirationskatalog som peka ut förslag på relevanta insatser för hur framtidens mobilitet kan främja tillgängligheten med hållbara transporter till närmaste knutpunkt, skapa tillväxt och livskvalitet i Greater Copenhagen. Med afsæt i kataloget skal Road Mappen understøttes med et eller flere "real life" initiativer. Som eksempel kan nævnes udbredelse af elbybiler som supplement til kollektiv trafik til og fra Københavns lufthavn på tværs af Øresund, hvor brugerne har mulighed for at vælge en el-bybil i lufthavnen og stille den i Malmø og omvendt.

Leveranser

- Et samlet inspirationskatalog med best practices, som viser eksempler på offentlige indsatser for omstilling til alternative drivmidler og aftaler om, hvad der skal løses i fællesskab og hvad der skal løses i de enkelte kommuner og regioner. Inspirationskataloget skal bruges til design af en handlingsplan for 2020-2030 der dækker hele Greater Copenhagen med förslag till hur de kan genomföras, fördelas utifrån de lärdomar man fått från projektet.



- Beslutningsgrundlag med rolle og ansvarsfordeling for de enkelte inddandser, herunder om et samarbejde på enten udvalgte områder eller hele fremtidens mobilitet. Vurdering skal tage afsæt i sammenhængende og brugervenlig transportsystem og infrastruktur set fra slutbrugerens side.
- Rapporter från omvärldsbevakning, nyttoanalysen och casestudien under området "bättre utnyttjande av ny och befintlig infrastruktur", som kan benyttes i det yderlige arbejde med at fremme den grønne omstilling på transportområdet.

Projektperioden

Arbetet pågår under projektidens alla tre år.

- Januar – 31. maj 2018: Opbygning, organisering og udarbejdelse af handlingsplan
- April 2018 – 30. juli 2020: Udførelse og analyse
- August – 31. december 2020: Afslutning og udarbejdelse af rapporter

Arbetsgrupp till WP

Arbetsgruppen består av delprojektlederen, der leder WP og sikrer samarbejdet med WP 1 og WP 2, samt forankring ud i de tre regioner og deltagende kommuner. Arbetsgruppen kompletteres med repræsentanter från projektpartners och ev. andra relevanta aktörer som eksempelvis Kommunalförbundet Skåne, kommuner och privata aktörer som inte ingår i projektet. Der vil blive tilknyttet relevante konsulenter i WP.

Advisory board till WP

Gruppen består av relevanta aktörer herunder kommuner i Greater Copenhagen, organisationer och privata aktörer som ikke ingår i arbetsgruppen.

Projektbudget

Fördelning mellan budgetpartners

Partners	Budgetinsats (EUR)	Personresurser för hela projekttiden	Kontantinsats för hela projekttiden
Region Skåne. Inkl. Skånetrafiken	- 420 000 EUR	- 42 000 EUR - Motsvarar ca 20-30% per år av en heltidstjänst.	- 378 000 EUR
Region Hovedstaden	- 420 000 EUR	- 42 000 EUR - Motsvarar ca 20-30% per år av en heltidstjänst.	- 378 000 EUR
Region Sjælland	- 210 000 EUR	- 42 000 EUR - Motsvarar ca 20-30% per år av en heltidstjänst.	- 168 000 EUR
Helsingborg	- 80 000 EUR	- 20 000 EUR - Motsvarar ca 5-10% per år av en heltidstjänst.	- 60 000 EUR
Kristianstad	- 80 000 EUR	- 60 000 EUR - Motsvarar ca 30-40% per år av en heltidstjänst.	- 20 000 EUR
Malmö	- 80 000 EUR	- 20 000 EUR - Motsvarar ca 5-10% per år av en heltidstjänst.	- 60 000 EUR
Københavns Kommune	- 80 000 EUR	- 35 000 EUR - Motsvarar ca 15-20% per år av en heltidstjänst.	- 45 000 EUR
Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik: K2/Lunds universitet	- 47 500 EUR	- 47 500 EUR - Motsvarar ca 25-30% per år av en heltidstjänst.	-
Aalborgs Universitet	- 39 000 EUR	- 39 000 EUR - Motsvarar ca 25-30% per år av en heltidstjänst.	-
ÖKS-programmet	- 1 465 500 EUR		- 1 465 500 EUR
Total = X	2 913 000 EUR	372 500 EUR	2 540 500 EUR

Kommentar:

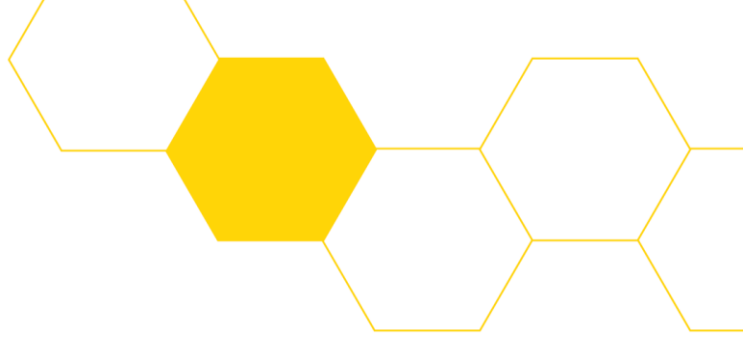
- Projektet har en budget på 2,913 miljoner euro varav 50% finansieras av deltagande projektpartners och 50% av Interreg ÖKS-programmet.
- Valutakursen är räknad på 9,5 SEK per euro.



- Projektbudgeten gäller för 2018-2020. Totalt tre år.
- Alla projektpartner bidrar med såväl kontantinsats som personella resurser. Kontantinsatsen ska finansiera projektledningen inkl. delprojektledare, eventuella konsultuppdrag, kommunikationsaktiviteter såsom att arrangera/delta på events, workshops etc., resor samt material/utrustning till delaktiviteter. Personella resurser från projektpartner knyts till delaktiviteterna som ska genomföras i work packages (WP). Personella resurser knyts till projektet för att försäkra projektpartners deltar aktivt under hela projektiden.
- Lead partner i projektet är Region Skåne och koordinerande partner är Region Hovedstaden.

Budgetfördelning mellan huvudaktiviteter

Huvudaktivitet	Budget (EUR)	Kommentar
Projektledningsfunktionen	563 000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> - Ca 19% av projektbudgeten. Uppskattad kostnad beräknas täcka bland annat; <ul style="list-style-type: none"> – Huvudprojektledare 3 år – Projektkoordinator/kommunikatör 3 år – Projektekonom 3 år – Koordinerande projektekonom 3 år – Evaluering/följeforskare – Dansk revision – Resor & logi
Kommunikation	349 000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> - Ca 12% av projektbudgeten. Uppskattad kostnad beräknas täcka bland annat; <ul style="list-style-type: none"> – Uppstart- och slutskonferens för projektet. – Anordnande av två större ”mid-term” konferenser, varav förslagsvis en i Bryssel. – Resor & logi kopplat till deltagande externa förekommande konferenser, seminarier workshop etc. – Kommunikations- och informationsinsatser: <ul style="list-style-type: none"> - Tryckt material/eventmaterial - Konsulttjänster - Webb etc.
Strategiska scenarion for togtrafikken i Greater Copenhagen	769 000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> - Ca 26% av projektbudgeten. Uppskattad kostnad beräknas täcka bland annat; <ul style="list-style-type: none"> - Delprojektledare 3 år - Konsulttjänster - Workshops/möten - Resor & logi
Ett sammenhängande kollektivtrafiksystem	664 000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> - Ca 23% av projektbudgeten. Uppskattad kostnad beräknas täcka bland annat; <ul style="list-style-type: none"> - Delprojektledare 3 år - Konsulttjänster - Workshops/möten - Resor & logi
Framtidens mobilitet	568 000 EUR	<ul style="list-style-type: none"> - Ca 19% av projektbudgeten. Uppskattad kostnad beräknas täcka bland annat; <ul style="list-style-type: none"> - Delprojektledare 3 år - Studieresor - Seminarier/Workshops/möten - Konsulttjänster - Resor & logi
Total budget = x	2 913 000 EUR	



Kommentar:

- Även om de olika WP i budgeten är ungefär lika omfattande så är WP1 beaktad arbetsinsatserna det klart största WP i projektet.

PROJEKTORGANISATION

Personella resurser kopplat till projektet

Personal	Tjänstgöringsgrad	Kommentar
Huvudprojektledare (lead partner)	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Huvudansvarig för den dagliga driften och genomförande av projektet. - Huvudansvarig för kommunikation med Interregsekretariatet såsom åiterrapporteringar, ekonomisk sammanställning etc. - Leder projektledningsgruppen. - Sammankallande till styrgruppsmöte för avstämning i projektets utveckling.
Projektkoordinator/kommunikatör	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Ansvarig för koordinering av projektet - Huvudansvarig för den strategiska interna- och externa kommunikationen. - Ansvarig tillsammans med huvudprojektledaren i kontakten med Interregsekretariatet gällande åiterrapporteringar, ekonomisk sammanställning etc.
Projektkononom (lead partner)	50%	<ul style="list-style-type: none"> - Ansvarig för hantering/redovisning av projektbudgeten. - Leder ekonomigruppen. - Ansvarig för genomförande av ekonomiundervisning för projektpartners på den sidan av sundet där lead partners har sitt geografiska ansvarsområde.
Co- projektledare (koordinerande partner) <i>Co-projektledaren utgörs av delprojektledaren för WP3</i>	Ingår i delprojektledarens (WP3) ansvar, se nedan!	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinerar och samlar in underlag till statusrapporterna på den sidan av sundet där koordinerande partners har sitt geografiska ansvarsområde. Underlaget sammanfogas i ett dokument och skickas till lead partner.
Projektkononom (koordinerande partner)	20–25%	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinerar ekonomin på den sidan av sundet som koordinerande partner har sitt geografiska ansvarsområde. - Ansvarig att genomföra ekonomiundervisning för projektpartners på den sidan av sundet som koordinerande partner har sitt geografiska ansvarsområde
Delprojektledare, work package (WP I) - "strategiska scenarier för tågtrafik"	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Huvudansvarig, inom sitt WP, för samordning, genomförande och dokumentering av delaktiviteterna. Leder arbetsgruppen inom sitt WP.



		<ul style="list-style-type: none"> - Huvudansvarig, inom sitt WP, för rapportering av budget, måluppfyllelse samt kommunikationsaktiviteter till huvudprojektledaren. - Ca 20% av tiden läggs på övergripande projektverksamhet där rollen bland annat är att informera och ge råd till huvudprojektledaren för det samlade arbetet, samordna sitt WP med annat arbete i projektet, att vara ambassadörer för projektet etc. - Deltagande i och avstämning med styrgrupp och advisory board om projektets utveckling. - Sammankallande, inom sitt WP, till avstämning med advisory board.
Delprojektledare, work package (WP II) "Sammanhängande kollektivtrafiksystem"	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Huvudansvarig, inom sitt WP, för samordning, genomförande och dokumentering av delaktiviteterna. Leder arbetsgruppen inom sitt WP. - Huvudansvarig, inom sitt WP, för rapportering av budget, måluppfyllelse och kommunikationsaktiviteter till huvudprojektledaren. - Ca 20% av tiden läggs på övergripande projektverksamhet där rollen är att bland annat informera och ge råd till huvudprojektledaren för det samlade arbetet, samordna sitt WP med annat arbete i projektet, att vara ambassadörer för projektet etc. - Deltagande i och avstämning med styrgrupp och advisory board om projektets utveckling. - Sammankallande, inom sitt WP, till avstämning med advisory board.
Delprojektledare, work package (WP III) "Framtidens mobilitet"	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Huvudansvarig, inom sitt WP, för samordning, genomförande och dokumentering av delaktiviteterna. Leder arbetsgruppen inom sitt WP. - Huvudansvarig, inom sitt WP, för rapportering av budget, måluppfyllelse och kommunikationsaktiviteter till huvudprojektledaren. - Utför även arbetsuppgifter under Co-projektledarens ansvar, se Co-projektledares ansvar! - Ca 20% av tiden läggs på övergripande projektverksamhet där rollen är att bland annat informera och ge råd till



		<p>huvudprojektledaren för det samlade arbetet, samordna sitt WP med annat arbete i projektet, att vara ambassadörer för projektet etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deltagande i och avstämning med styrgrupp och advisory board om projektets utveckling. - Sammankallande, inom sitt WP, till avstämning med advisory board.
Sakkunniga	10-40%	<ul style="list-style-type: none"> - Personella resurser från projektpartners. - Tjänstgöringsgrad motsvarar resp. projektpartners insättning för personella resurser till projektet. - Bidrar med sin kompetens och medverkar till att genomföra delaktiviteterna i WP. - Deltar i gemensamma informations- och kommunikationsaktiviteter.
Konsulter	x	<ul style="list-style-type: none"> - Utför specifika uppdrag i WP. - Process- eller) kommunikationsstöd i avgränsade uppdrag. - Omfattningen av konsultuppdrag anpassas till delprojektets omfattning.

Kommentar

- Tjänstgöringsgraden för personal utgår ifrån en projektbudget på ca 2,913 miljoner euro

Arbetsgrupper och nätverk

Styrgrupp

Styrgruppen består av;

- En tjänsteman på hög nivå som utses av varje projektpartner.

Funktion och ansvarsområde:

- Styrgruppen har en vägledande roll och beslutanderätt. Syftet är att vägleda projektet i önskad riktning och vid behov fatta strategiskt viktiga beslut för att säkra projektets genomförande och resultat.
- Lead partner är ordförande för styrgruppen.
- Sammanträda när projektledare sammankallar. Styrgruppen och projektledaren och delprojektledarna träffas ca 4 gånger per år.
- Beslutsför när minst hälften av medlemmarna är närvarande. Tillämpar majoritetsbeslut där varje representant har en röst, och lead partner har den utslagsgivande rösten.



Projektledning

Personal	Tjänstgöringsgrad
Huvudprojektledare (lead partner)	Se tabell projektorg.
Projektkoordinator/kommunikatör (lead partner)	Se tabell projektorg.
3 delprojektledare	Se tabell projektorg.
Projektkononom (koordinerande partner)	Se tabell projektorg.
Projektkononom (lead partner)	Se tabell projektorg.

Funktion

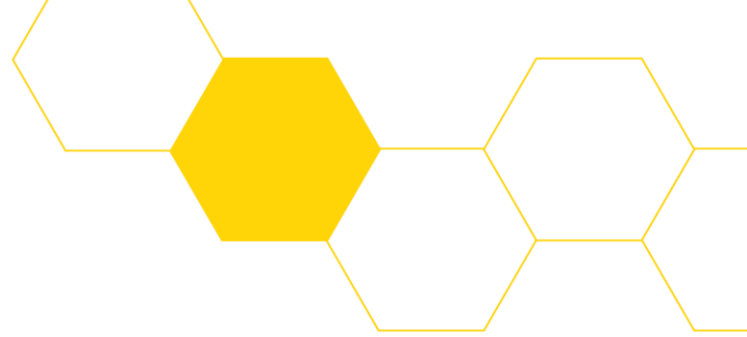
- Driva, koordinera och bevaka projektets genomförande, uppfyllelsen av målen samt aktivitetsindikatorer. Projektledningen träffas regelbundet.
- Ansvara för projektadministrationen och lämna lägesrapporter till styrgruppen.
- Ansvara för återrapporteringar, ekonomisk sammanställning etc. till Interreg- sekretariat
- Projektledare och delprojektledare ansvarar för att även rapportera status av projektet till styrgruppen för GCSC, 1-2 gånger per år.
- Genomföra regelbundna avstämningar kring de tre WP:n och projektets övergripande verksamhet, ca 1-2 gånger i månaden. Ta tillvara och främja synergieffekter mellan de tre WP:n
- Sammanställa och säkerställa att resultat sprids brett inom projektet samt till relevanta externa aktörer och politiker.
- Ansvara för intern och externkommunikation inom projektet.
- Bevaka och föra dialog med associerade projekt och initiativ kring resultat och helhet.
- Ta tillvara på samordningsmöjligheter och synergier som kan tänkas förekomma.

Arbetsgrupp (en för varje WP)

Personal	Tjänstgöringsgrad
Delprojektledare	Se tabell projektorg.
Sakkunniga	Se tabell projektorg.
Konsulter	Se tabell projektorg.

Funktion och ansvarsområde:

- Delprojektledaren och sakkunniga ansvarar för genomförandet av delaktiviteterna inom respektive WP. Delprojektledaren har huvudansvaret för genomförandet av WP men kan utse någon/några i arbetsgruppen som ansvarig för olika delaktiviteter. Arbetsgruppen träffas regelbundet.
- Leverera regelbundna rapporter om budget, måluppfyllelse och samarbete med de övriga WP till projektledningen, delprojektledaren har huvudansvaret att detta genomförs.
- Säkerställa att samtliga delar inom WP:n styrs mot projektets gemensamma mål.
- Deltagarna i arbetsgruppen deltar i gemensamma informations- och kommunikationsaktiviteter, för alla WP:n, såsom konferenser,
- Deltagarna i arbetsgruppen bidrar till att förankra och sprida arbetet hos sina respektive organisationer som är medfinansiär i projektet.
- Deltagarna i arbetsgruppen ska bidra med sin kompetens och svara för kvalitetssäkring för arbetet med hela WP.



Økonomi group

Personal	Tjänstgöringsgrad
Projektkonom (Lead partner)	Se tabell projektorg.
Projektkonom (koordinerande partner)	Se tabell projektorg.

Funktion och ansvarsområde:

- Säkerställa att ekonomin och tidrapporterna redovisas och överensstämmer med projektbudgeten.

Advisory Board

Advisory Board består av projektpartners som inte har representanter i den workpackage/arbetsgruppen samt representanter från berörda kommuner, näringsliv, och organisationer, som inte är medfinansiärer i projektet (associerade parter) men som har kopplingar till Greater Copenhagen. Arbetsgrupperna ansvar för att identifiera vilka aktörer de tycker är lämpliga att ingå i respektive Advisory Board.

Funktion och ansvarsområde:

- Fungera som ett stöd för projektet och bidra med kompetens, idéer och synpunkter till projektet utifrån sina respektive expertisområden.
- Följa projektet och se till att projektplanen följs, samt granska resultaten av arbetet.

Möjliga associerade parter – handelskammaren, Trafikverket, Banedanmark, Trafikstyrelsen Öresundsinstitutet, DSB, Dansk Industri, CPH Airport, Metrosällskapet, DTU Movia), Öresundståg, hamnar, gods- och logistisk företag, transportköpare m.fl.