

# Styrket samarbejde om den regionale kollektive trafik i Greater Copenhagen

*En KPMG-analyse og anbefaling af mulige udviklingsindsatser i et styrket grænseoverskridende samarbejde*

August 2020





# Indhold

- 01 Formålet med analysen og introduktion til kollektiv trafik i Greater Copenhagen
- 02 Nutidsbilledet for kollektiv trafik over Øresund og væsentlige ændringer
- 03 Anbefaling til et styrket samarbejde
- 04 Bilag



# 01 Formålet med analysen og introduktion til kollektiv trafik i Greater Copenhagen

# Indledning og formål - Greater Copenhagen samarbejde og vision

## Greater Copenhagen samarbejde og vision

Visionen for Greater Copenhagen er, at regionen skal være et internationalt knudepunkt for investeringer og viden på niveau med de mest succesfulde metropoler i Europa. Som en del af denne vision sætter Greater Copenhagen trafikcharter pejlemærkerne for, hvordan en velfungerende, robust og bæredygtig infrastruktur skal bidrage til at styrke mobilitet og skabe øget økonomisk vækst og velfærd i regionen.

Et centralt element i realiseringen af Greater Copenhagen trafikcharter, såvel som overordnede politiske vision om økonomisk vækst og øget beskæftigelse i regionen, er et velfungerende sammenhængende kollektivt trafiksystem på tværs af Øresundsregionen. Tilgængeligheden af smidig, attraktiv, klimavenlig og økonomisk overkommelige kollektive transportmuligheder og mobilitet er afgørende for både pendlere, forretningsrejsende, fritidsrejsende og turister. Et mere sammenhængende kollektivt trafiksystem skal således understøtte et mere integreret arbejdsmarked mellem Sverige og Danmark, men er også afgørende for Greater Copenhagen grønne charter om at flytte flere fra bil til kollektiv transport, jf. Greater Copenhagen bæredygtighedscharter.



## Udfordringer og muligheder i den regionale kollektive trafik og mobilitet i Greater Copenhagen

Den nuværende organisering og koordinering af den grænseoverskridende trafik over Øresund er kun i begrænset omfang i stand til at håndtere nogle af de udfordringer, den rejsende oplever (jf. en analyse fra Epinion\*). Samlet ønsker de rejsende sig et mere sammenhængende og enkelt transportsystem, der kan understøtte planlægning, billetkøb og løbende trafikinformation for den samlede rejse.

Kombineret med en national og global tendens om faldende tilslutning til den kollektive trafik (forstærket efter COVID-19), faldende passagerindtægter og bl.a. et bredt politisk ønske i Danmark om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport med op til 70 %, giver det nogle store udfordringer, som kan være svære at håndtere på tværs af lande og på tværs af aktører.

Samtidig er der også en række af nye muligheder inden for transport- og mobilitetsområdet, der i disse år gennemgår en digital transformation. 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.

På den baggrund ønsker ESTGC-projektet\*\* under Trafikcharter at drøfte mulige fremtidige tværgående samarbejder og fælles opgaveløsning for den kollektive trafik i Øresundsregionen, der kan imødekomme de rejsendes udfordringer på tværs af Øresundsrejsen. Samtidig skal initiativerne i de enkelte faser i udviklingen af den kollektive trafik lægge rammerne for realisering af bl.a. mere bæredygtig mobilitet over Øresund, stigende passagertilslutning samt øget vækst i GC.

\*Epinion (2019): Kortlægning af hindringer for rejsende i Greater Copenhagen

\*\* Øresundsregionens interreg ØKS-projekt 'Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen





### **De rejsendes oplevede udfordringer ved Øresundsrejsen**

*"Jeg opdager typisk først forsinkelser, når jeg ankommer til stationen. Infoen er god, men den kommer ofte for sent og så skal man selv lege detektiv"*

- Pendler

*"I just bought the most expensive ticket – just to be sure it's valid. When I travel, I prefer to buy the ticket in person to avoid personal error. You get more assured with personal contact."*

- Turist

*"Jag ska besöka vänner som har flyttat in i ett nytt hus. Jag har använt en del tid på att undersöka hur jag kommer till Roskilde. Jag har gett mig av i god tid". "Första gången var svår - nu känner jag till rutten och vet att färjan går ofta."*

- Fritidsrejsende

*"Jeg mangler én samlet digital løsning til både færge og tog. Det er oldnordisk, at de står og klipper færgebilletterne med en saks. Derudover frustrerer det mig, at Øresundskortet kun gælder i HT-området, for det betyder, at jeg hver dag skal jeg bruge penge på en tillægsbillet"*

- Pendler

Uddrag fra Epinions analyse 2019, Kortlægning af hindringer for rejsende i Greater Copenhagen [www.greatercph.dk/transportssystem](http://www.greatercph.dk/transportssystem)

# Baggrund og fremgangsmåde

KPMG har fået til opgave af EU-projektet "Et sammenhængende kollektivt transportsystem i Greater Copenhagen" at udarbejde en analyse af, hvordan samarbejdet om kollektiv trafik over Øresund kan styrkes, herunder komme med forslag til konkrete initiativer og udviklingsfaser. Det skal vurderes, hvordan udviklingsfaserne konkret bidrager til at løse de rejsendes udfordringer via fokus på de kunderettede opgaver. Desuden skal nationale strategiske overvejelser om den kollektive transport indgå i tilrettelæggelsen af initiativerne og udviklingsfaserne. Der skal som led i analysen tillige udarbejdes overordnede implementeringsplaner for de enkelte faser for udvikling af samarbejdet. Analysen skal udarbejdes med henblik på at være et forslag, som ESTGC-projektet og bestyrelsen i Greater Copenhagen kan tage beslutning om, herunder ift. de foreslåede konkrete initiativer og faser, for det fremtidig samarbejde om den regionale kollektive trafik i Greater Copenhagen.

Opgaverne inden for kollektiv trafik kan overordnet opdeles i kundevedtede opgaver, driftsopgaver og trafikfaglige opgaver. Med udgangspunkt i, at samarbejdet om den kollektive trafik over Øresund og dermed initiativerne i de foreslåede faser primært skal fokusere på at skabe værdi for den rejsende, vil hovedfokus være på de kundevedtede opgaver. Fokus vil derfor være på indsatser, der kan bidrage til en højere kundetilfredshed og øget tilslutning til den kollektive transport.

En grundpræmis for udarbejdelse af analysen og dens anbefalinger har været, at der ikke skal ske egentlige ændringer af de nuværende trafikskabers struktur eller deres kerneopgaver. Dermed er formålet at forbedre koordinering mellem selskaberne og styrke udviklingen af håndtering af de rejsende.

Analysen har således taget udgangspunkt i de nuværende ansvarlige aktører og deres nuværende samarbejdsrelationer samt inkluderet allerede besluttede ændringer af samarbejdsrelationerne, herunder overdragelse af trafikøberansvar fra det danske Transportministerium til Skånetrafiken i december 2022. Fokus i analysen er således på, hvordan samarbejdet mellem aktørerne kan styrkes og gøres mere robust, som fundament for udvikling af den kollektive trafik over Øresund. Da fokus har været på samarbejdsrelationer mellem centrale beslutningstagere, har det ikke været en del af scope for analysen at se nærmere på trafikoperatør-niveauet.

Som grundlag for udarbejdelsen af analysen har der været gennemført virtuelle og telefoniske møder med væsentlige interessenter i form af projektets referencegruppe, Advisory Board og styregruppe, ligesom analysen har været drøftet i udkast med disse fora, jf. nedenstående oversigt over deltagende organisationer. Disse fora dækker bl.a. ejerkreds, Greater Copenhagen-samarbejdet, trafikskaber samt erhvervs-, turist- og andre interesseorganisationer.

Der er ikke sket en nærmere afdækning og konkretisering af økonomien forbundet med de foreslåede initiativer, ligesom der ikke er sket en kvantificering af effekterne af de foreslåede initiativer for f.eks. kunderne. De foreslåede indsatser vil som led i detailplanlægningen således skulle suppleres af mere konkrete vurderinger og analyse af effekter og omkostninger, inden iværksættelse samt drøftes med de berørte aktører.

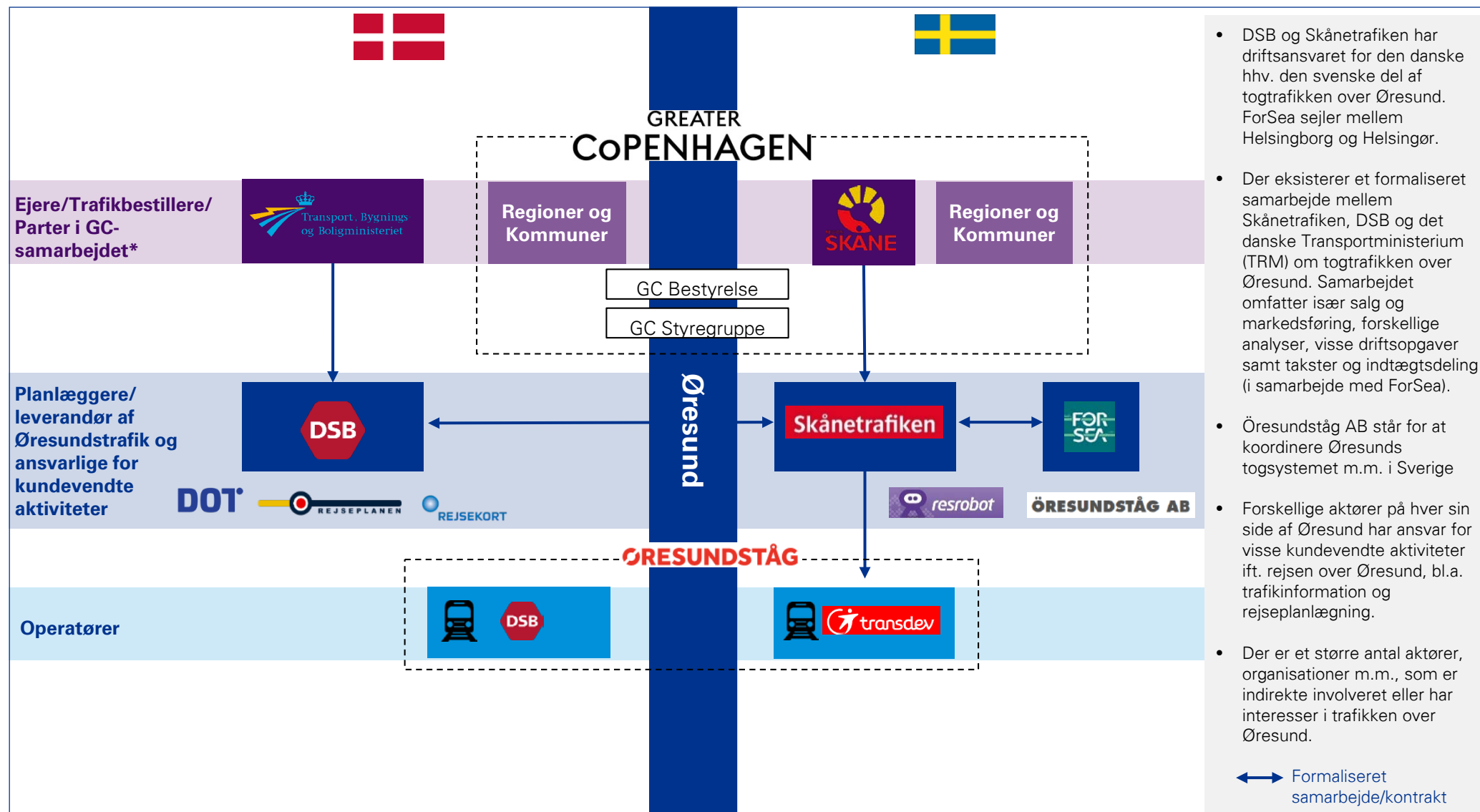




## 02 Nutidsbilledet for kollektiv trafik over Øresund og væsentlige ændringer

# Nutidsbilledet for kollektiv trafik på tværs af Øresund

Samarbejde om den kollektive trafik på tværs af Øresund består af et begrænset samarbejde mellem Skånetrafiken og DSB



\*Ejere/trafikbestillere består i relation til Øresundstrafikken af det danske Transportministerium og Region Skåne. Øvrige danske og svenske regioner samt kommuner er ikke bestillere af Øresundstrafik, men indgår i Greater Copenhagen-samarbejdet og er på denne måde væsentlige interessenter.



# Nutidsbilledet for kollektiv trafik på tværs af Øresund

Samarbejdet om den kollektive trafik på tværs af Øresund består primært af et samarbejde mellem Skånetrafiken og DSB inden for visse afgrænsede områder

## Samarbejde og Governance

**Bestillere:** Den danske stat (Transportministeriet) og Region Skåne/Skånetrafiken er bestillere af togtrafik over Øresund.

**Samarbejdsaftale:** Samarbejdet ml. DSB, Transportministeriet og Skånetrafiken er fastlagt i en samarbejdsaftale af 18. december 2015. Det konkrete samarbejde er primært organiseret i en arbejdsgruppe om salg og markedsføring med deltagelse af DSB og Skånetrafiken. Gruppen mødes 4 gange om året, og derudover er der en mere uformel dialog mellem parterne om aktuelle temaer, som f.eks. COVID-19.

**Uformelle samarbejder:** Samarbejde på tværs af Øresund i regi af projektet om Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen.

**Øvrige aktører/interessenter:** Visse aktører indgår direkte eller mere indirekte ift. betjening af rejsende over Øresund, f.eks. for konkrete kundevedtatte aktiviteter, og i forbindelse med skifte fra Øresundstog til andre transportformer. Andre involveres i forbindelse med levering af billetteringstjeneste og rejseplanlægning, f.eks. Rejsekort & Rejseplan. Endelig er der aktører, som har en mere overordnet interesse i at sikre en større og bedre mobilitet over Øresund, f.eks. erhvervs- og turistorganisationer samt andre interesseorganisationer. .

## Fælles opgaver og koordinering

**Trafikkøberansvar:** DSB og Skånetrafiken har i dag trafikkøberansvaret for hver sin del af Øresundsstrækningen (se efterfølgende slide om bl.a. overdragelse af trafikkøberansvar).

**Koordinering:** DSB og Skånetrafiken har i regi af samarbejdsaftalen et samarbejde om trafikplanlægning (herunder køreplanlægning, sikring af korrespondancer og passagerprognoser) og om takster og indtægtsdeling (sammen med rederiet ForSea).

**Fælles opgaveløsning/koordinering:** Salgs- og markedsføringsgruppen med deltagelse af DSB og Skånetrafiken har bl.a. til opgave at udarbejde analyser og afklare tekniske spørgsmål om takster, markedsføring, salg af billetter, produktændring og indtægtsdeling. Gruppen skal derudover følge salgs- og indtægtsudviklingen i Øresundstrafikken og indstiller større ændringer i produkter, takstfastsættelse eller indtægtsdeling til beslutning i styregruppen. Gruppen har videre til opgave at udarbejde takstforslag, nye servicekoncepter og nye billetprodukter. DSB og Skånetrafiken kan herudover fremsætte forslag til gruppen om fælles information til kunder om køreplaner, billetprodukter og rejsevilkår. Operatørerne (DSB og Transdev) står med ansvaret for den fysiske trafikinformation i togene.

Endelig har Skånetrafiken og DSB et formaliseret samarbejde om kundevedtatte opgaver ift. Øresundstogene, f.eks. om hittegods, handicapservices og rejsegaranti.

## Ressourcer og kompetencer

Aktiviteter og opgaver i GC-regi håndteres indenfor de respektive selskabers egen økonomi og med egne ressourcer.

DSB og Skånetrafiken skal i hvert tilfælde træffe aftale om fordeling af eventuelle fællesudgifter, inden udgifter afholdes.

# Nutidsbilledet for kollektiv trafik på tværs af Øresund



## Øvrige væsentlige interessenter

En række både danske og svenske aktører har en interesse i udviklingen af den kollektive trafik på tværs af Øresund, f.eks. ift. et integreret og sammenhængende arbejdsmarked, turisme og gode vilkår for den rejsende. Disse øvrige interessenter omfatter således infrastrukturudbydere, trafikselskaber, ministerier i begge lande, erhvervs- og turistorganisationer, forbrugerorganisationer mv. Oversigten er ikke udtømmende, men eksempler på væsentlige interessenter. Mange af de anførte aktører er tilknyttet nærværende GC-projekt om "Et sammenhængende transportsystem i Greater Copenhagen" enten i referencegruppe, Advisory Board og/eller Styregruppen.

# Væsentlige ændringer i den kollektive trafik over Øresund

Over de næste par år implementeres ændringer i operatøransvar og trafikføberansvar for den kollektive trafik over Øresund



## Øvrige faktorer og observationer ift. ændringer i den kollektive trafik over Øresund

- DOT's rolle og samarbejdsniveau og -form med Skånetrafikken er p.t. uafklaret
- Kystbanen vil ikke længere omfatte Øresundsrejsen, men fortsat forbinde færgeoverfarten Helsingør-Helsingborg
- Opgaver og ansvar ift. indtægtsdeling er uafklaret



# COVID-19-påvirkning på den grænseoverskridende trafik

Den grænseoverskridende kollektive trafik skal være sikker i COVID-19-tiden, på samme vis som den regionale og nationale kollektive trafik skal være det. Det kræver et fælles fokus på en række COVID-19-relaterede hygiejneforanstaltninger og foranstaltninger til bekæmpelse af infektioner på begge sider af Øresund. Det har til formål dels at give den rejsende en så sikker rejse som muligt på tværs af Øresund, dels at skabe tillid til rejsen med kollektiv trafik over Øresund hos den rejsende.

På den baggrund er der et behov for, at især trafikselskaberne på begge sider af Øresund sikrer både en tæt koordinering, og identiske tilgange/ensartede håndtering af de specifikke COVID-19-problemstillinger og indsatser, i det omfang det er muligt. Det kan i den forbindelse være hensigtsmæssigt at etablere et forum/organisatorisk setup, hvor de ansvarlige selskaber både kan drøfte problemstillingerne på overordnet plan (strategisk og taktisk) samt på et mere operationelt plan. De relevante aktører kan f.eks. være DOT, DSB, Skånetrafiken m.fl.

Aktørerne skal både selvstændigt og i fællesskab tillige efterleve EU-Ministerrådets vedtagne konklusioner ift. genopretning af en sikker grænseoverskridende kollektiv trafik\*.

**På kort sigt** er der behov for en høj grad af koordinering mellem i første omgang Skånetrafiken og DSB (og DOT) på en række konkrete og fælles indsatsområder. Passagerpulsens har undersøgt, hvad der i Danmark kan få passagerne tilbage til den kollektive transport\*\*.

Med udgangspunkt i bl.a. Passagerpulsens undersøgelse kan eksempler på konkrete og koordinerede/fælles initiativer ift. Covid-19 være:

- Ensartet skiltning og mærkning på stationer og i toget
- Fælles tilgang fra personalet på begge side (ift. instruktioner m.m. til passagerne)
- Kampagner på begge sider af sundet og i såvel danske som svenske tog omkring normer for afstand og god opførsel, ensartede regler for antal og placering af passagerer.
- Ensartet tilgang til rengøring og kommunikation herom på begge sider af Øresund.
- Ensartet tilgang til hygiejneforanstaltninger, f.eks. brug af mundbind, uddeling af håndsprit/brug af spritdispensere m.m. Tiltagene skal ideelt være koordineret med den øvrige del af den kollektive trafik i begge lande.
- Muligt at få samme type af information på strækningen, hvad enten man kører med Transdev eller DSB omkring belægning/kapacitet i togene.
- Øget brug af digitale billetsystemer, tjenester (herunder aktuel kapacitets status) og digital billetkontrol.
- Evt. koordinering og sikring af (tilstrækkelig) kapacitet.

**På længere sigt** kan det være relevant i fællesskab at udarbejde nød- og beredskabsplaner specifikt ift. den kollektive trafik over Øresund. Et sådant initiativ vil kunne igangsættes og scopes på baggrund af en systematisk erfaringsopsamling på konsekvenserne for kollektiv trafik over Øresund af COVID-19-pandemien.

En øget koordinering på kort sigt om konkrete indsatser samt mere langsigtede fælles planer m.m. kan bidrage til at genskabe tilliden og dermed en accelereret tilbagevenden til kollektiv transport, også over Øresund.

I det følgende kapitel foreslås forskellige faser og initiativer for udvikling af et tættere samarbejde om den regionale kollektive trafik over Øresund. De konkrete initiativer i faserne vil fremadrettet kunne understøtte håndtering af de skitserede COVID-19-indsatser og -foranstaltninger. Det bl.a. ift. mere videndeling og koordination, fælles kundegruppe-indsatser, harmoniserede services og tjenester m.m. Indsatserne i faserne vil også kunne hjælpe med til at sætte rammerne for at genoprette passagerers og arbejdstageres tillid til den grænseoverskridende kollektive trafik.

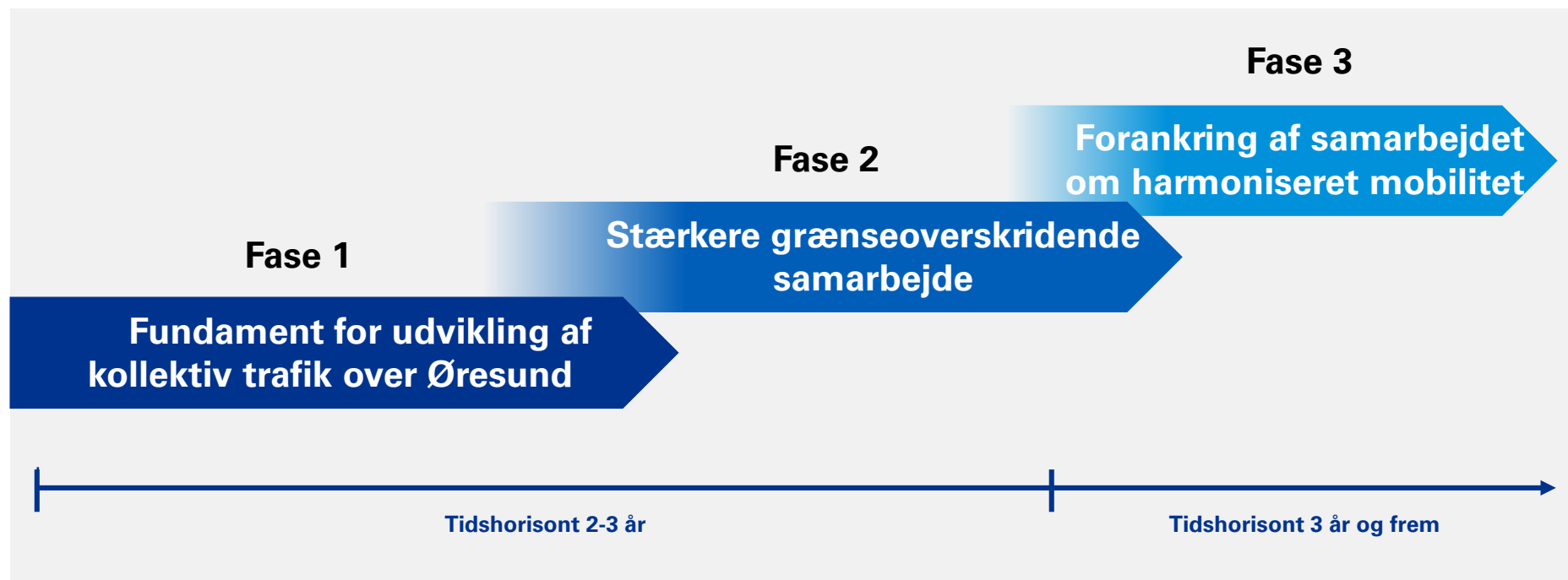
\* <https://www.consilium.europa.eu/media/45212/st09699-en20.pdf>

\*\* <https://passagerpulsens.taenk.dk/undersogelser/undersogelse-passagerernes-oplevelser-under-og-efter-corona-nedlukningen>



# 03 Anbefaling til et styrket samarbejde

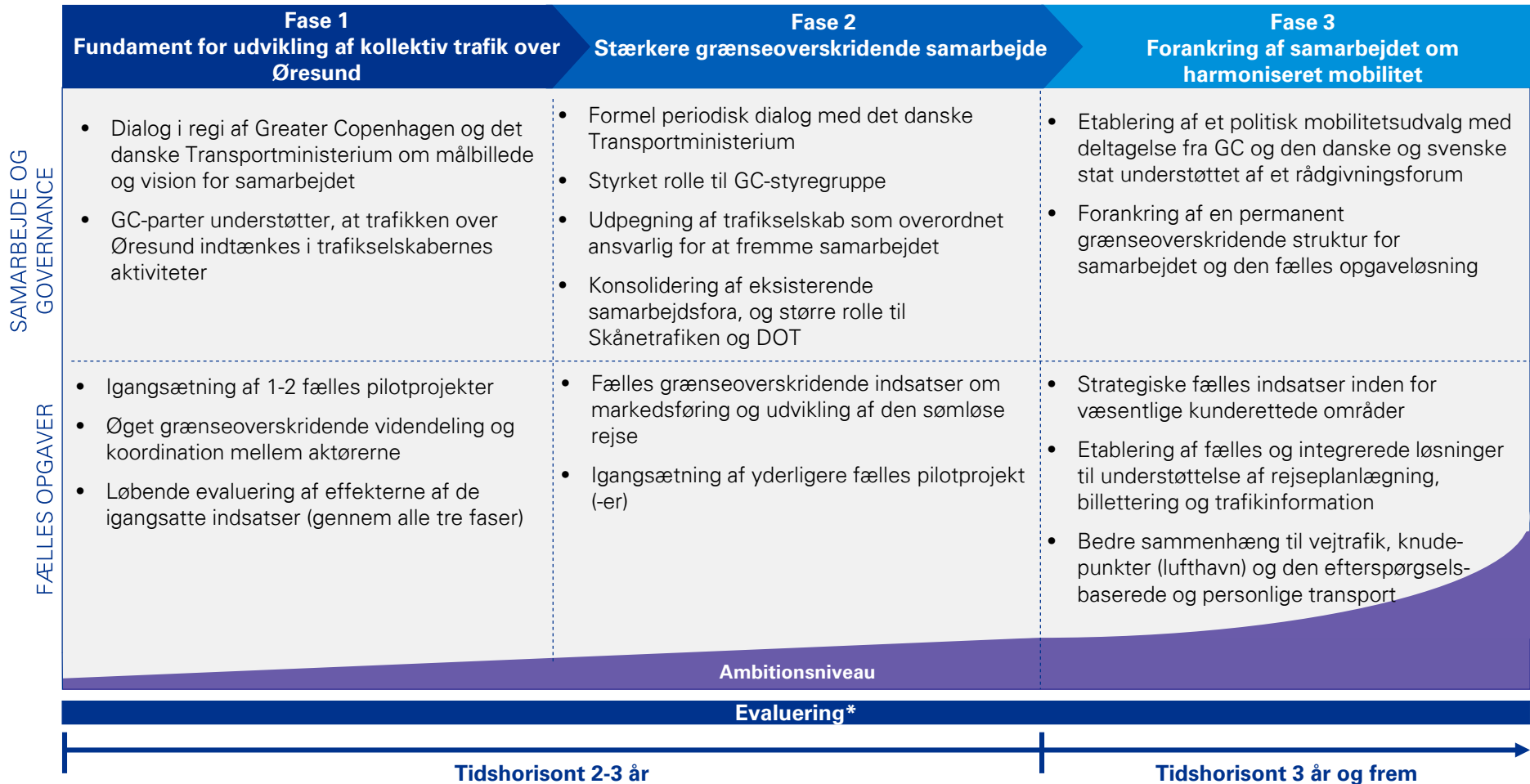
# Anbefaling til udviklingsfaser for et styrket samarbejde





# Hovedelementer i forslag til et styrket samarbejde

De foreslåede udviklingsfaser afspejler et stigende ambitionsniveau ift. grad af samarbejde og omfang af fælles opgaveløsning



\*Løbende evaluering gennem alle faser. Der skal gennemføres løbende evaluering af effekterne af de igangsatte initiativer, pilotprojekter m.m. som fundament for beslutninger om igangsættelse og planlægning af efterfølgende faser og aktiviteter. Der udarbejdes evalueringsnotat inkl. detailnedbrydning af aktiviteter og opgaver for igangsættelse af efterfølgende faser.

# Forventede effekter af øget samarbejde

Et velfungerende og sammenhængende regionalt kollektivt trafiksystem er et bærende element i understøttelsen af Greater Copenhagens strategiske indsatser og i den samlede vision om økonomisk vækst, øget beskæftigelse samt en mere bæredygtig rejse i regionen.

Den rejsendes samlede oplevelse og tilfredshed med den kollektive trafik er afgørende for at tiltrække flere danskere og svenskere til at arbejde og bosætte sig på tværs af Øresund og derigennem skabe et bredere og mere sammenhængende arbejdsmarked.

Ligeledes skal flere turister og fritidsrejsende opleve en sømløs rejse og et gennemskueligt mobilitetsudbud når de bevæger sig i GC geografien. Det er ligeledes et mål, at få flere til at vælge den kollektive trafik og klimavenlige transportformer for derigennem bidrage til en bæredygtig udvikling samt reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen.

Herunder er angivet de effekter der potentielt kan realiseres via et styrket samarbejde om den kollektive trafik i Greater Copenhagen og hvilket strategiske mål disse understøtter i Greater Copenhagen samarbejdet.

## Kundevendte effekter



## Indirekte og organisatoriske effekter



## Understøtter GC's strategiske mål



Større indsigt i kundebehov og mere målrettede, værdiskabende initiativer for kunden.



Højere grad af mere sammenhængende kundevendte services, der reducerer barrierer for den rejsende, f.eks. rejsegaranti og harmoniserede rejseregler.



Styrket grænseoverskridende samarbejder om påtrængende opgaver, der har effekter for den rejsende.



En mere friktionsfri rejse over Øresund samt aktuel trafikinformation.



Styrket kollektiv transport som bindeled mellem knudepunkter og CPH Lufthavn



Rejseplanlægning, billettering, betaling og trafikinformation integreret i den rejsendes foretrukne app/tjeneste



Harmoniserede produkter og rejsebetingelser



Mere koordinerede og samordnede planer for kollektiv trafik mellem aktører med kundeansvar for Øresundsrejsen.



Etablering af fundament for udvikling af det videre samarbejde mellem nøgleaktørerne og mere fælles opgaveløsning om den kollektiv trafik, bl.a. gennem en fælles vision og målbillede.



Gennemførelse af fælles pilotprojekt, der binder parterne bedre sammen, sikrer samhørighed og bedre fælles løsninger.



Mere forpligtende samarbejde mellem nøgleaktører.



Øget indtjening til selskaberne via øgede billetindtægter.



Understøttelse af ambitionen i GC's arbejdsmarkedscharter: Flere vil arbejde på tværs af Øresund.



Understøttelse af GC's turismeindsats: Flere turister rejser via kollektiv trafik over Øresund.



Understøttelse af GC Green Charter: Flere pendlere finder det attraktivt at skifte til bæredygtige transportformer.



Understøttelse af GC's overordnede ambition om vækst og beskæftigelse.



Understøttelse af ambitionen i GC Trafikcharter om fremme af sammenhængende kollektiv trafik



Understøttelse af GC's Gigabit charter ift. smarte digitale løsninger der skaber livskvalitet.

# Antagelser og forudsætninger - Generelle

KPMG har identificeret en række antagelser og forudsætninger, der ligger til grund for den gennemførte analyse og for udarbejdelsen af forslag til udviklingsfaser og indsatser.

## Generelle antagelser og forudsætninger

- **Organisering:** En grundpræmis for udarbejdelsen af denne analyse har været, at der ikke skal ske egentlige ændringer af de nuværende selskaber eller deres kerneopgaver. Analysen har således taget udgangspunkt i de nuværende aktører, og hvordan samarbejdet mellem dem kan styrkes.
- **Transition:** Der vil ske større transitioner ift. aktører, roller og ansvar omkring Øresundstrafikken fra 2021 og frem i form af, at operatøransvaret skifter, og Skånetrafiken overtager trafikkeransvar fra det danske Transportministerium. Det bør tilstræbes, at initiativerne i de foreslåede faser implementeres i samspil med og under hensyntagen til disse forandringer.
- **Samarbejdsaftale ml. TRM, DSB, Skånetrafiken og Øresundståg:** Det forudsættes helt overordnet, at samarbejdsaftalen ml. TRM, DSB, Skånetrafiken og Øresundståg (af 18/12-2015) fortsætter uændret i den første fase (2021-medio 22). Behov for at justere i denne aftale og i aftalen om overdragelse af trafikkeransvaret som følge af initiativer igangsat i regi af Greater Copenhagen-samarbejdet bør løbende vurderes.
- **Stat:** Den danske stat er "hovedaktionær" i togtrafikken over Øresund. Det vurderes derfor at være en forudsætning for at udvikle samarbejdet om kollektiv trafik over Øresund, at der findes en klar politisk forståelse mellem GC og den danske stat. Sidstnævnte bør derfor indgå i dialog om vision og målbillede for samarbejdet om kollektiv trafik over Øresund.
- **Økonomi:** Der må forventes at skulle investeres i kollektiv trafik ved gennemførelse af flere af de foreslåede initiativer. Afdækning af finansieringsbehovet og finansieringskilder for gennemførelse af de enkelte initiativer vil således skulle ske som led i de konkrete implementeringsplaner, herunder i samarbejde med de ansvarlige selskaber.





# Antagelser og forudsætninger - Specifikke

## Specifikke antagelser og forudsætninger for faserne for udviklingen af samarbejdet

- **Ansvar:** Det er KPMG's erfaring, at en central forudsætning for at lykkes med de foreslåede initiativer til udvikling af samarbejdet, er, at der udpeges en ansvarlig og drivende aktør for det grænseoverskridende samarbejde, f.eks. i form af et selskab, der også er repræsenteret i styregruppen for GC, som minimum som observatør. Derudover bør der være et politisk organ med det overordnede politiske ansvar.
- **Indsatser, samarbejder og implementeringsplaner:** De foreslåede indsatser, nye samarbejder og implementeringsplaner er drøftet med referencegruppen (herunder trafikskaberne), men ikke detaljeret med beslutningstagerne i de enkelte selskaber. Indsatserne og planerne vil efterfølgende skulle drøftes detaljeret med alle involverede aktører, hvis nærværende forslag godkendes af GC-bestyrelsen.
- **Fremgangsmåde:** Der er anlagt en fremgangsmåde, hvor samarbejdet udvikles og styrkes gennem 3 faser, der ligger i forlængelse af hinanden, og hvor der løbende sker en dialogopsamling af erfaringer. Det vurderes også som en forudsætning, at der kan mobiliseres en høj opbakning fra selskaber og ejere til denne fremgangsmåde.
- **Faser for udvikling af samarbejdet:** Der er en række af forudsætninger, der skal være på plads i overgangen mellem de enkelte faser, f.eks. skal der være gennemført en evaluering af erfaringerne med den enkelte fase inden overgangen til næste fase. Der skal tillige være gennemført en dialog med væsentlige aktører omkring næste trin.
- **Effekter:** Der er angivet forventede effekter af initiativerne i de enkelte faser. Der er dog ikke foretaget en kvantificering af effekterne af de foreslåede initiativer, for f.eks. kunderne.
- **Implementeringsperiode:** KPMG har forudsat en implementeringsperiode på 1-1,5 år for såvel fase 1 som fase 2. Længden er en afvejning mellem at sikre den nødvendige fremdrift og hensynet til en realistisk planlægning/gennemførelse.
- **Ændringer af lovgivning, vedtægter eller aftaler:** Som led i udarbejdelsen af de konkrete implementeringsplaner vil behovet for ændringer af lovgivning, vedtægter eller aftaler skulle vurderes nærmere.
- **Pilot:** Der er i fase 1 og 2 foreslået gennemførelse af et antal pilotprojekter, herunder peget på konkrete forslag til pilotprojekter. I fase 1 kan et alternativt forslag til pilotprojekt være udvikling af fælles billetteringsløsning. Et sådant projekt formodes at kræve færre involverede aktører end udvikling af fælles trafikinformation. Det skal således nærmere afklares, hvilket pilotprojekt der er mest hensigtsmæssigt at igangsætte i en dialog mellem de involverede aktører.
- **Harmonisering:** Det er KPMG's erfaring, at harmonisering af services til rejsende er komplicerede og tidskrævende. Der kan derfor være risiko for, at dette arbejde procesmæssigt vil strække sig over en længere periode end antaget i de foreslåede implementeringsplaner.
- **Opgaver:** Listen af opgaver, der foreslås løftet i de enkelte faser, er ikke udtømmende. Eksempelvis vil indtægtsdeling være en anden opgave, der vil skulle kigges på.
- **Markedsføring:** En fælles opgave vedrørende markedsføring på tværs af grænser vurderes at være helt central for den kollektive trafik. Både som løftestang for bedre fælles grænseoverskridende samarbejde samt for genrejsning af kollektiv trafik efter COVID-19-pandemien.

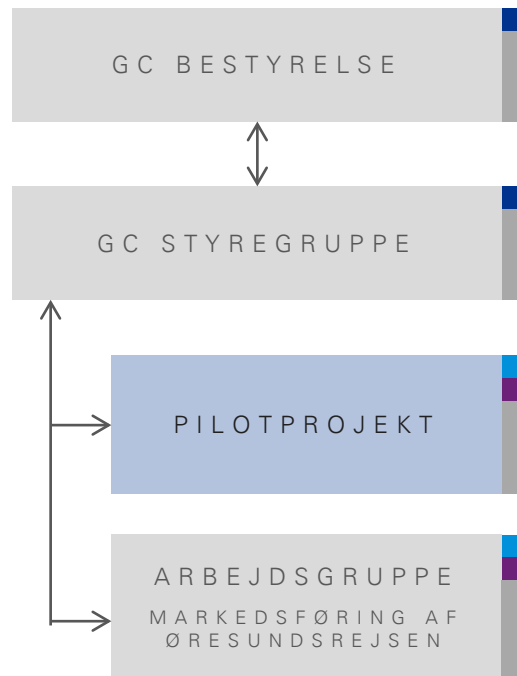


# Fase 1: Fundament for udvikling af kollektiv trafik over Øresund

Øget samarbejde om den kollektive trafik over Øresund med flere fælles projekter og definition af målet for udviklingen af samarbejdet, som danner fundament for efterfølgende udviklingsfaser

## Governance

Organisering og projekter



## Aktører

Aktørlandskabet og involvering\*



\* Oversigten er ikke udtømmende, men eksempler på væsentlige aktører. Ikke alle aktører inden for den enkelte aktørtype indgår i det enkelte forum/projekt. Den konkrete deltagerkreds vil skulle vurderes som led i implementeringsplanen.

## Karakteristika

Væsentlige forhold

### Samarbejde og governance

- Dialog i regi af Greater Copenhagen og det danske Transportministerium om målbillede og vision for udvikling af samarbejdet på tværs af Øresund.
- Greater Copenhagen og TRM understøtter, at trafikken på tværs af Øresund indtænkes i trafikkselskabernes aktiviteter og strategiske overvejelser.

### Fælles opgaveløsning og øget koordinering

- Igangsætning af 1-2 fælles pilotprojekter.
- Mere systematisk vidensdeling og koordinering mellem aktørerne på tværs af Øresund, bl.a. i regi af eksisterende fora.

Mulig tidshorisont: ca. 1-1,5 år

# Fase 1 - Fundament for udvikling af kollektiv trafik over Øresund

## Samarbejde og Governance

**Samarbejde:** Indledende dialog mellem bestyrelsen for Greater Copenhagen og det danske Transportministerium (bl.a. i egenskab af ejer af DSB) for at sikre fælles forankring af ambitionen om i fællesskab at udvikle samarbejdet om kollektiv trafik over Øresund. Greater Copenhagen-styregruppen kan evt. suppleres med en repræsentant fra Transportministeriet som observatør i sager, der omhandler mobilitet.

**Målbillede og vision:** Der drøftes pejlemærker, målbillede og vision for udviklingen af det fremtidige samarbejde mellem de primære aktører (f.eks. aktører nævnt på forrige slide). Derved skabes tillige et fundament for de efterfølgende udviklingsfaser for samarbejdet.

**Samarbejde:** Relevante eksisterende nationale/regionale arbejdsgrupper og fora åbnes op for deltagelse af trafikelskaber og andre centrale interessenter fra den anden side af Øresund, f.eks. den danske køreplansgruppe, Øresunds markedsføringsarbejdsgruppe og DOT-gruppen\* om trafikinformation.

**Organisering og rapportering:** GC-styregruppen følger op på pilotprojekt, initiativer om vidensdeling m.m. og rapporterer til Greater Copenhagen-bestyrelsen.

## Fælles opgaveløsning og øget koordinering

**Vidensdeling:** Der skabes et opdateret overblik over relevante videns- og kontaktpersoner hos de væsentlige aktører for rejsen over Øresund.

**Koordination:** Øget fælles grænseoverskridende koordination mellem de centrale aktører, f.eks. om markedsføring, billetsystem, rejseplanlægning og rejseregler (i regi af nuværende arbejdsgrupper, netværk og projekter).

**Pilotprojekt:** Gennemførelse af fælles pilotprojekt om f.eks. bedre trafikinformation på tværs af Øresund (uddybet på efterfølgende side).

**Samordnede planer:** Uformel dialog mellem trafikelskaber og ejerne for at sikre, at GC-perspektivet indtænkes i trafikelskabernes planer, aktiviteter og nye strategier.

**Fælles udfordringer og muligheder:** Detailanalyse af de nuværende grænseoverskridende udfordringer, muligheder og af de barrierer, der kan identificeres ved et styrket samarbejde og flere fælles løsninger. Dette vil være udgangspunkt for bl.a. valg og indhold af pilotprojektet.

## Ressourcer og Kompetencer

**Projektledelse og koordination:** Den øgede koordinering kan håndteres i det nuværende regi og med eksisterende ressourcer, suppleret med en dedikeret projektleder, som laver opfølgning på aktiviteterne og en evaluering af initiativerne i fase 1.

**Pilotprojekt:** Trafikelskaberne og ejerkredsen sikrer selv finansiering til gennemførelse af pilotprojekt, evt. støttet af Greater Copenhagen og/eller gennem EU-støtte.

\* DOT foreslås at koordinere de danske trafikelskabers indsats i samarbejdet over Øresund inden for relevante områder.

## → Forventede effekter

Indirekte og organisatoriske indsatser



Etablering af **fundament** for udvikling af det videre samarbejde mellem nøgleaktørerne og mere fælles opgaveløsning om den kollektive trafik, bl.a. gennem en fælles vision og målbillede



Gennemførelse af **fælles pilotprojekt**, der binder parterne bedre sammen, sikrer samhørighed og bedre fælles løsninger



Mere koordinerede og samordnede **planer** for kollektiv trafik mellem aktører med kundeanvar for Øresundsrejsen



# Fase 1 - Ideforslag til fælles pilotprojekt om trafikinformation på tværs af Øresund

## Forslag til fælles pilotprojekt om trafikinformation på tværs af Øresund

- **Formål:** Pilotprojekter er en mulighed for aktørerne for at identificere løsninger og udvikle produkter eller services i fælleskab, for bl.a. at udnytte synergieffekter og lave videndeling. Derudover vil der være en chance for at udpege nøgleaktørerne for dette område i efterfølgende udviklingsfaser, og som kan indgå i permanente arbejdsgrupper.
- **Scope og indhold:** Etablering af prototype for trafikinformationsdeling med brug af standardiserede og ensartede data fra det danske og svenske NAP. Pilotprojektet har bl.a. til formål at visualisere de digitale muligheder for trafikinformationsløsninger for den rejsende over Øresund, uafhængigt af hvem der leverer tjenesten/appen.
- **Deltagere:** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, DOT, Banedanmark/DSB, Samtrafikken, Skånetrafikken, Rejsekort & Rejseplan samt Trafikverket.
- **Projektansvar/-styring:** Samlet pilotprojekt ledes af GC-projektleder med reference til Greater Copenhagens Styregruppe (og rapportering til Greater Copenhagen-bestyrelsen).
- **Ressourcer/Økonomi:** Økonomi til pilotprojektet anbefales håndteret indenfor de deltagende selskabers og ejeres egne eksisterende rammer, evt. støttet af Greater Copenhagen eller gennem EU-støtte.

Ovenstående er blot et forslag til et muligt pilotprojekt. Ejere/GC-beslutningstagere skal afgøre, hvilke pilotprojekter der hensigtsmæssigt bør igangsættes ud fra fx effekt for kunden, væsentlighed for udvikling af samarbejdet m.m.

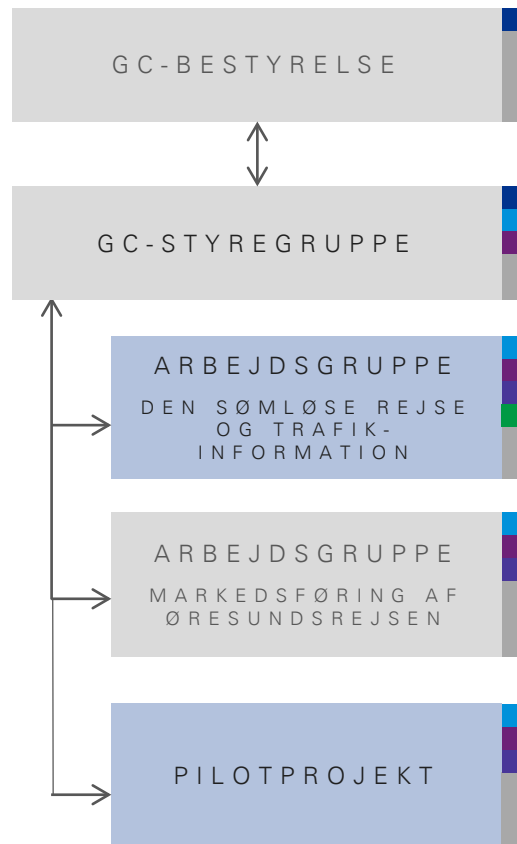


# Fase 2: Stærkere grænseoverskridende samarbejde

Øget grænseoverskridende samarbejde om den kollektive trafik over Øresund med mere fælles opgaveløsning, koordinering samt stærkere governance og ansvar for udviklingen

## Governance

Organisering og projekter



- Eksisterende organer
- Nye (eller væsentligt ændrede) initiativer og samarbejder

## Aktører

Aktørlandskabet og involvering\*



\* Oversigten er ikke udtømmende, men eksempler på væsentlige aktører. Ikke alle aktører inden for den enkelte aktørtype indgår i det enkelte forum/projekt. Den konkrete deltagerkreds vil skulle vurderes som led i implementeringsplanen.

----- Indirekte involverede aktører

## Karakteristika

Væsentlige forhold

### Samarbejde og governance

- Fastlæggelse af roller, entydig ansvarsplacering og governance for et tættere samarbejde om kollektiv trafik over Øresund.
- Eksisterende samarbejdsfora konsolideres med relevante trafikselskaber (Skånetrafiken, DOT og DSB) og øvrige relevante interessenter.

### Fælles opgaveløsning og øget koordinering

- Fælles tværgående indsats og koordinering om f.eks. udvikling af den sømløse rejse og markedsføring i regi af grænseoverskridende arbejdsgrupper.
- Igangsætning af 1-2 nye pilotprojekter.

Mulig tidshorisont: ca. 1-2 år. (startende i 2022)

# Fase 2 - Stærkere grænseoverskridende samarbejde

## Samarbejde og Governance

**Dialog:** Formel periodisk dialog om udviklingen i samarbejdet om kollektiv trafik over Øresund mellem formandskabet i bestyrelsen for Greater Copenhagen, det danske Transportministerium og det svenske Infrastrukturdepartementet.

**Samarbejde:** GC-Styregruppen får en styrket rolle som det organ, der har det overordnede koordinerende ansvar for udviklingen af samarbejdet om Øresundstrafikken og realiseringen af de politiske målsætninger (fastlæggelse af revideret kommissorium). Skånetrafiken og DOT/DSB\* med evt. observatørstatus i styregruppen i emner vedr. mobilitet over Øresund.

**Ansvar:** Udpegning af et trafikselskab som overordnet ansvarlig for at fremme og udvikle det grænseoverskridende samarbejde, evt. som en rotationsordning mellem trafikselskaberne på hver side af Øresund (med reference til GC-Styregruppe).

**Samarbejde:** Skånetrafiken og DOT involveres i eksisterende arbejdsgrupper på tværs af grænser, f.eks. om trafikinformation og wayfinding.

## Fælles opgaveløsning og øget koordinering

**Grænseoverskridende arbejdsgrupper\*\*** Det fælles samarbejde om opgaveløsning organiseres i to arbejdsgrupper, f.eks.:

- Den sammenhængende kunderejse med fokus på den sømløse rejse og trafikinformation
- Bedre markedsføring af Øresundsrejsen (eksisterende gruppe).

**Tværgående analyser og målgruppe-undersøgelser**, f.eks. i regi af arbejdsgrupperne.

**Kundegruppe-indsatser:** Det kan f.eks. være fælles målrettet markedsføring af Øresundsrejsen, harmonisering af rejseregler samt udvikling af fælles Øresundsservices, der letter planlægning og gennemførelse af rejsen.

**Pilotprojekt:** Gennemførelse af pilotprojekt for udvikling af bedre integration mellem platforme til rejseplanlægning, trafikinformation og billettering (uddybnet på efterfølgende side).

## Ressourcer og Kompetencer

**Ressourcer:** Selskaberne kan evt. modtage ressourcer til at deltage i dele af arbejdsgruppearbejdet, men vil primært skulle håndteres i eget regi.

**Fælles projekter:** Der afsættes budget til enkelte fælles projekter, herunder pilotprojekt – finansieret ud fra de i vedtægterne skitserede måder og/eller gennem EU-støtte. Afklaring af ressourcebehov og konkret finansiering sker som led i detailplanlægning af de konkrete initiativer.

**Projektleder:** Det anbefales, at en dedikeret projektleder fra GC tilknyttes, f.eks. til understøttelse af pilotprojektet og arbejdet i arbejdsgrupperne. Herudover evt. behov for projektledere fra ansvarlige trafikselskaber.

\* DOT foreslås at koordinere de danske trafikselskabers indsats i samarbejdet over Øresund inden for relevante områder

\*\*Københavns Lufthavn, turistorganisationer og andre interesseorganisationer foreslås inddraget her.

## → Forventede effekter

Kundevedte effekter



Større **indsigt i kundebehov** og mere målrettede, værdiskabende initiativer for kunden



Højere grad af mere **sammenhængende kundevedte services**, der reducerer barrierer for den rejsende, f.eks. rejsegaranti og harmoniserede rejseregler



Styrket grænseoverskridende samarbejde om påtrængende opgaver, der har **effekter for den rejsende**

Indirekte og organisatoriske effekter



**Mere forpligtende** samarbejde mellem nøgleaktører

Understøttelse af GC's strategiske mål



Understøttelse af GC's **turismeindsats**: Flere turister rejser via kollektiv trafik over Øresund



Understøttelse af GC **Green Charter**: Flere pendlere finder det attraktivt at skifte til bæredygtige transportformer



Understøttelse af ambitionen i GC **Trafikcharter** om fremme af sammenhængende kollektiv trafik



# Fase 2 - Ideforslag til fælles pilotprojekt - forenkling og fælles løsning til rejseplanlægning, billettering og betaling

## Pilotprojekt - Fælles løsning til rejseplanlægning, billet og betaling

**Scope og indhold:** Der opstartes et pilotprojekt med relevante aktører om etablering af en fælles billetterings-, rejseplanlægnings- og betalingsløsning (App). Den har til formål at reducere barrierer for rejsen over Øresund og derved gøre det mere attraktivt at rejse med den kollektive transport. Resultatet kan evt. være en mock-up eller prototype, der bygger oven på eksisterende løsninger fra Rejseplanen eller Skånetrafiken, evt. som en White label-løsning\*. Dette pilotprojekt skal bygge ovenpå pilotprojektet fra fase 1, herunder integrere til nationale adgangspunkt i Sverige og Danmark.

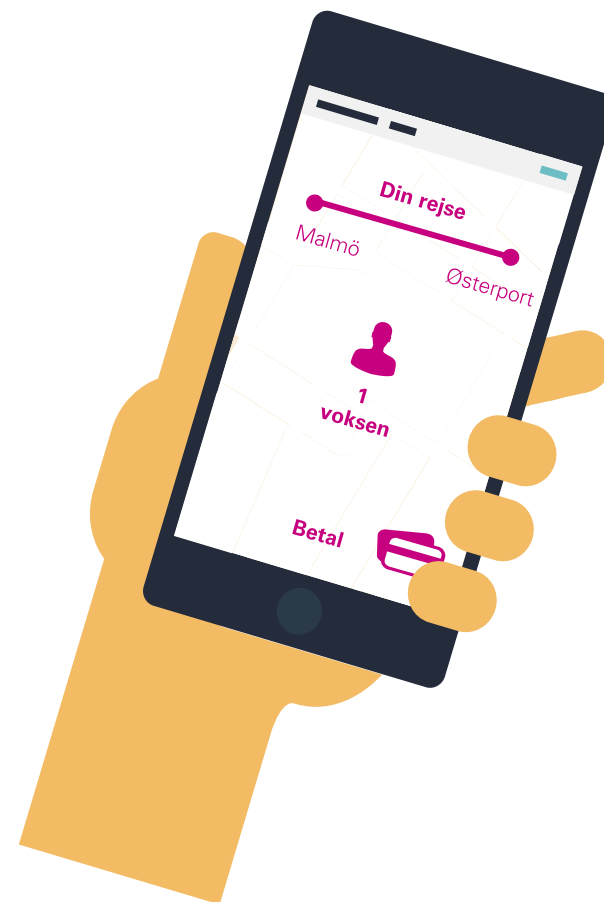
**Deltagere:** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Samtrafikken, Skånetrafiken, Rejsekort & Rejseplan og DOT samt øvrige relevante selskaber.

**Projektansvar/-styring:** Samlet pilotprojekt ledes af GC-projektleder med reference til Greater Copenhagen-styregruppen (og rapportering til Greater Copenhagen- bestyrelsen).

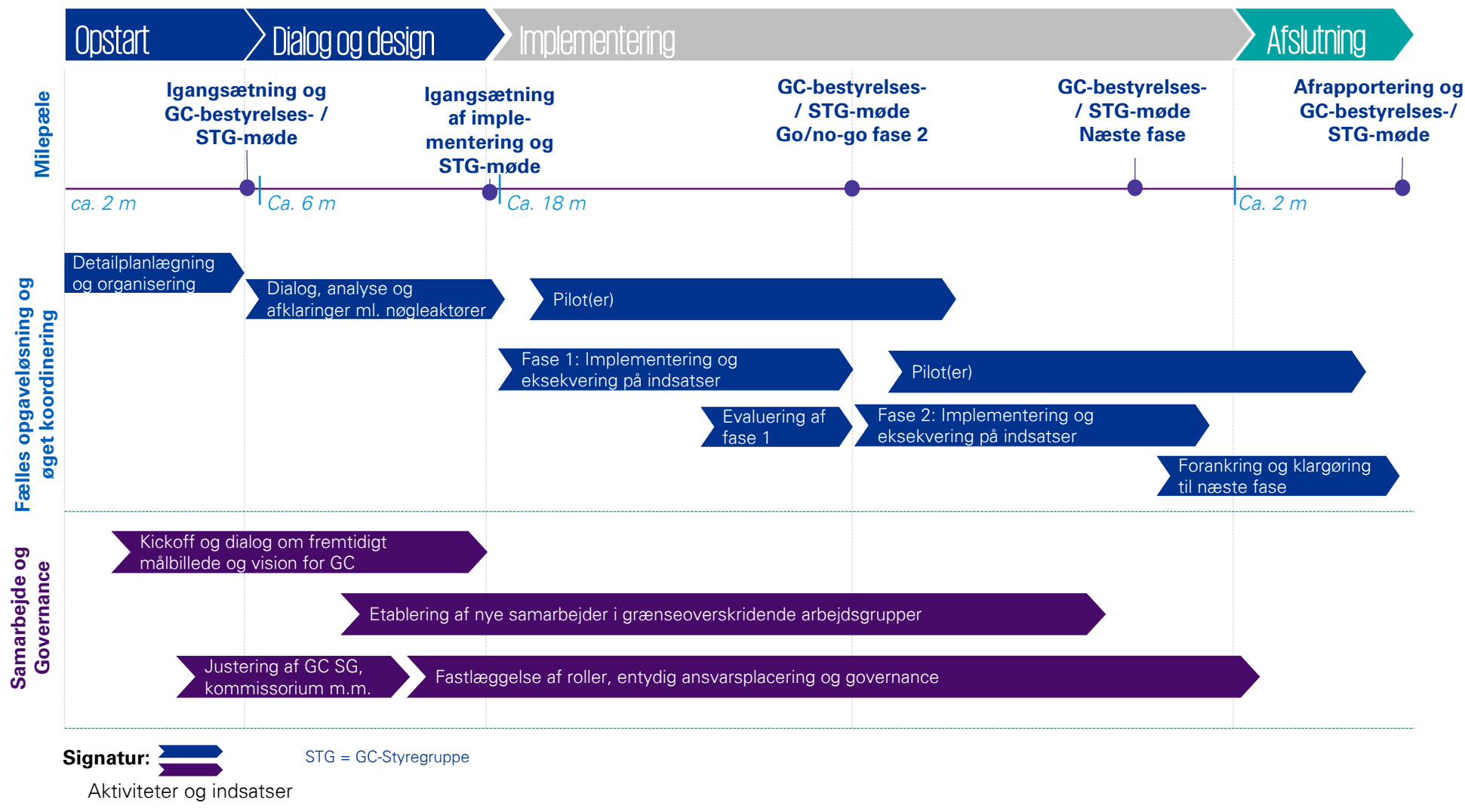
**Ressourcer/Økonomi:** Økonomi anbefales håndteret i det nuværende regi, og/eller der afsættes budget til pilotprojekt – finansieret ud fra de i vedtægterne skitserede måder.

**Ovenstående er blot et forslag til et muligt pilotprojekt. Ejere/GC-beslutningstagere skal afgøre, hvilke pilotprojekter der hensigtsmæssigt bør igangsættes ud fra fx effekt for kunden, væsentlighed for udvikling af samarbejdet m.m.**

\*White label-løsning vil sige et fuldt understøttet produkt eller service, der er produceret af ét firma, men lanceres under et andet navn.



# Forslag til overordnet tids- og aktivitetsplan for udviklingsfaserne 1 og 2

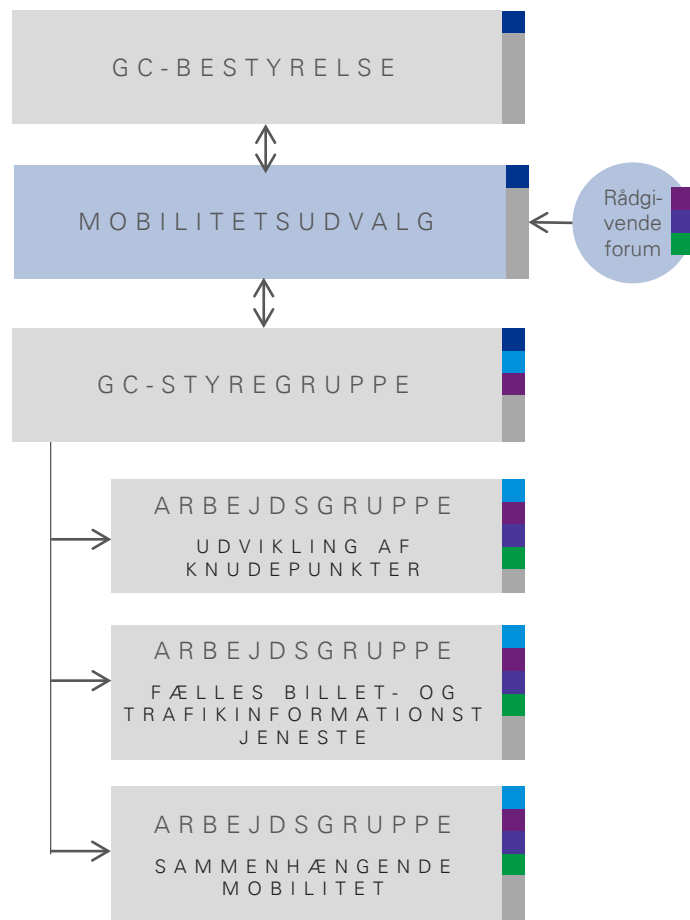


# Fase 3: Forankring af samarbejdet om harmoniseret mobilitet

Systematisk og permanent samarbejde om sammenhængende mobilitet, der understøtter den sømløse rejse på tværs af Øresund

## Governance

Organisering og projekter



- █ Eksisterende organer
- █ Nye (eller væsentligt ændrede) initiativer og samarbejder

## Aktører \*

Aktørlandskabet og involvering



\* Oversigten er ikke udtømmende, men eksempler på væsentlige aktører. Ikke alle aktører inden for den enkelte aktørtype indgår i det enkelte forum/projekt. Den konkrete deltagerkreds vil skulle vurderes som led i implementeringsplanen.

----- Indirekte involverede aktører

## Karakteristika

Væsentlige forhold

### Samarbejde og governance

- Etablering af et politisk mobilitetsudvalg på tværs af Greater Copenhagen-partnere samt den danske og svenske stat understøttet af et rådgivningsforum
- Forankring af en permanent grænseoverskridende struktur for samarbejdet og den fælles opgaveløsning.

### Fælles opgaveløsning og øget koordinering

- Etablering af integrerede løsninger til understøttelse af bedre planlægning, billettering og trafikinformation for den samlede rejse.
- Fleere fælles opgaver løses i grænseoverskridende samarbejde, særligt ift. kundeservices og rejsebetingelser.
- Iværksættelse af fælles indsatser for en bedre sammenhæng til vejtrafik, knudepunkter (lufthavn), og den efterspørgselsbaserede og personlige transport.

Mulig tidshorisont: ca. 1-2 år.



# Fase 3 - Forankring af samarbejdet om harmoniseret mobilitet

## Samarbejde og Governance

**Politisk udvalg:** Der etableres en permanent politisk struktur i form af ét Mobilitetsudvalg i regi af Greater Copenhagen, inkl. repræsentanter fra såvel den danske som svenske stat, som politisk ansvarlig for udvikling af den grænseoverskridende mobilitet. Mobilitetsudvalget fastlægger bl.a. overordnede politiske målsætninger og igangsætter konkrete initiativer.

**Styregruppe:** GC-styregruppen understøtter Mobilitetsudvalget og skal bidrage til at føre de politiske beslutninger ud i livet sammen med de ansvarlige trafikelskaber. Styregruppen rapporterer til Mobilitetsudvalget. TRM, Skånetrafiken og DOT deltager i styregruppen i sager vedr. mobilitet (konkret rolle og mandat skal afklares nærmere).

**Rådgivende forum:** Der etableres et forum bestående af væsentlige tværgående interessenter, der kan rådgive Mobilitetsudvalget om centrale elementer for at sikre kunden en mere sammenhængende rejse af højere kvalitet og service over Øresund.

**Arbejdsgrupper:** Samarbejdet om konkrete aktiviteter organiseres i grænseoverskridende arbejdsgrupper om centrale kunderelaterede opgaver, indeholdende relevante aktører. Arbejdsgrupperne "Udvikling af knudepunkter" og "Udvikling af fælles billet- og trafikinformationstjeneste" bygger på eksisterende arbejdsgrupper i DOT-regi.

## Fælles opgaveløsning og øget koordinering

**Harmoniserede kundevedtatte services og løsninger:** Harmonisering af services og løsninger, bl.a. ensartede betingelser og rettigheder på begge sider af Øresund (rejseregler, rejsegaranti, mv.), fælles kommunikation og markedsføring (f.eks. fælles kampagne mod turister). Herudover samarbejde om bedre integration til den efterspørgselsbaserede og personlige transport, f.eks. via bedre knudepunkter og skiftemuligheder samt fokus på nye og smarte mobilitetstjenester. Generelt bør trafikelskaberne gå i retning mod et mere fælles kundeansvar på Øresundsrejsen, f.eks. ift. fælles wayfinding og rejsebetingelser

**Udvikling af fælles produkter/tjenester:** Udvikling af én/flere sømløse tjenester for rejseplanlægning, billettering og betaling over Øresund (ideelt med udgangspunkt i eksisterende løsninger), der også understøtter integration til den efterspørgselsbaserede og personlige transport. Der foreslås også, at der iværksættes dialog med nye aktører (infrastruktur og efterspørgselsbaseret transport), ift. at GC-geografien kan indtænkes i deres planer og indsatser.

## Ressourcer og Kompetencer

**Budget:** Mobilitetsudvalget har til opgave at sikre budget til fælles grænseoverskridende indsatser gennem de i vedtægterne anviste måder og/eller gennem EU-støtte. Trafikelskaberne kan modtage ressourcer for at indgå i det fælles samarbejde, men skal også selv afsætte midler til det grænseoverskridende samarbejde via deres ejere.

## → Forventede effekter

### Kundevedtatte effekter



En mere **friktionsfri rejse** over Øresund samt aktuell trafikinformation



Styrket kollektiv transport som **bindeled mellem knudepunkter** og CPH Lufthavn



Rejseplanlægning, billettering, betaling og trafikinformation integreret i den rejsendes **foretrukne app/tjeneste**



**Harmoniserede produkter** og rejsebetingelser

### Indirekte og organisatoriske effekter



**Øget indtjening til selskaberne** via øgede billetindtægter.

### Understøttelse af GC's strategiske mål



Understøttelse af ambitionen i GC **arbejdsmarkedscharter**: Flere vil arbejde på tværs af Øresund



Understøttelse af GC's overordnede ambition om **vækst og beskæftigelse**



Understøttelse af GC's **Gigabit charter** ift. smarte digitale løsninger, der skaber livskvalitet.

# Fase 3 - Ide til fokusområde: Fremtidens mobilitet og optimeret kunderejse over Øresund

## Fremtidens mobilitet og optimeret kunderejse over Øresund

**Scope og indhold:** De ansvarlige selskaber for Øresundsrejsen skal tilbyde den rejsende én mobilitetstjeneste, der understøtter en friktionsfri rejse med den kollektive trafik over Øresund (ideelt med udgangspunkt i eksisterende løsninger). Grundlaget for tjenesten er bl.a. analyser af de rejsendes behov samt erfaringer og viden indsamlet fra tidligere pilotforløb. Mobilitetstjenesten skal indeholde rejseplanlægning, billettering og betaling over Øresund samt understøtte den samlede rejse fra A til B med kollektiv trafik og evt. i kombination med efterspørgselsbaserede og personlige transportformer.

**Målet:** Målet er, at rejsen mellem Sverige og Danmark skal opleves som en sammenhængende rejse inden for én fælles region. Løsningen forventes at kunne bidrage til en højere kundetilfredshed og potentielt flere rejsende over Øresund.

**Deltagere:** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Samtrafiken, Skånetrafiken, Rejsekort & Rejseplan og DOT samt øvrige relevante selskaber. Udviklingen bør ledes af det primært ansvarlige selskab.

**Ressourcer/Økonomi:** Økonomi anbefales håndteret i det nuværende regi og inden for eksisterende rammer, evt. med nogen GC-støtte og gennem de i vedtægterne anviste måder.

Ovenstående er blot et forslag til et muligt pilotprojekt. Ejere/GC-beslutningstagere skal afgøre, hvilke indsatser og udviklingsområder der hensigtsmæssigt bør igangsættes ud fra fx effekt for kunden, væsentlighed for udvikling af samarbejdet m.m.



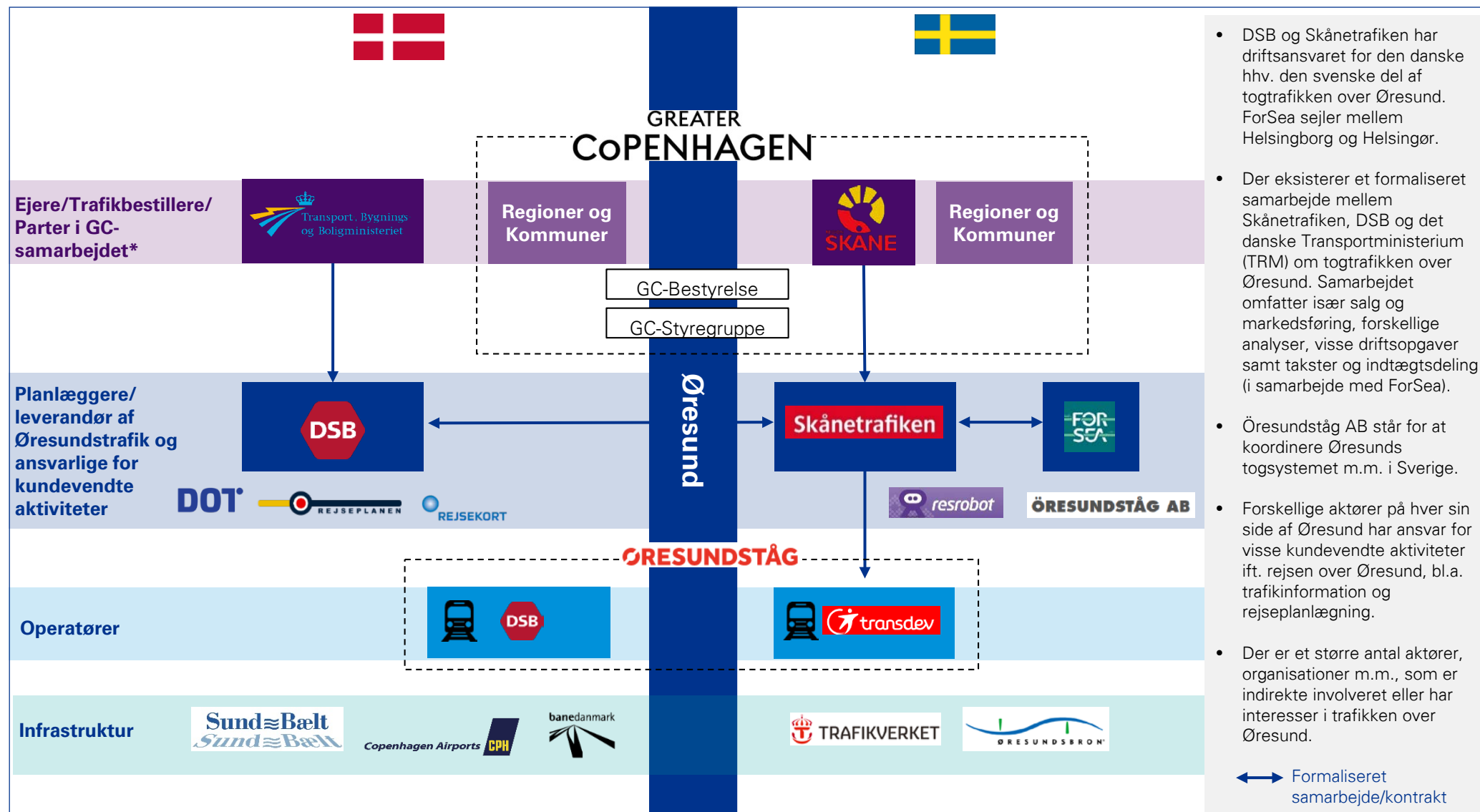


## 04 Bilag



# Nutidsbilledet for kollektiv trafik på tværs af Øresund

Samarbejde om den kollektive trafik på tværs af Øresund består af et begrænset samarbejde mellem Skånetrafikken og DSB

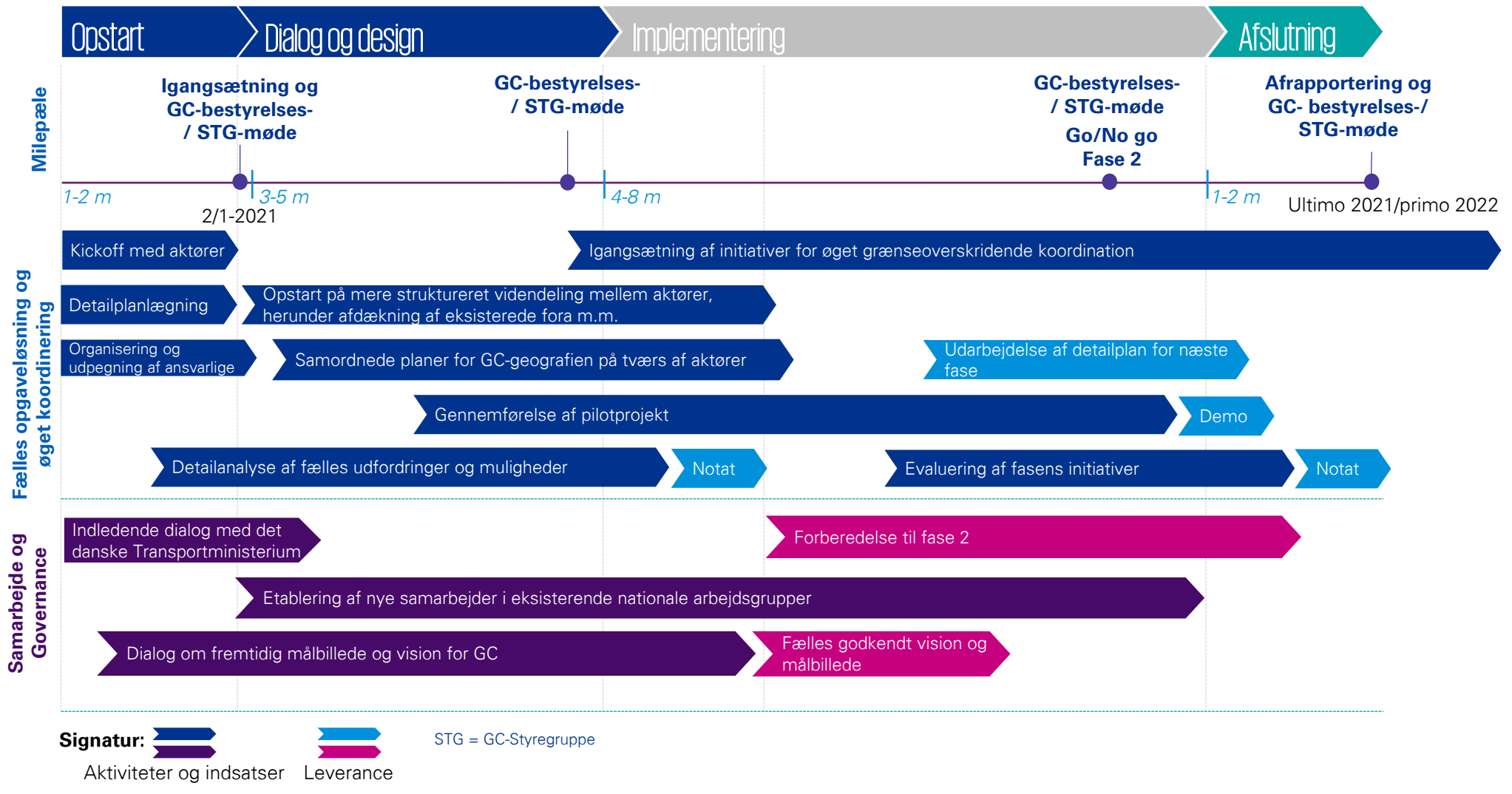


- DSB og Skånetrafikken har driftsansvaret for den danske hhv. den svenske del af togtrafikken over Øresund. ForSea sejler mellem Helsingborg og Helsingør.
- Der eksisterer et formaliseret samarbejde mellem Skånetrafikken, DSB og det danske Transportministerium (TRM) om togtrafikken over Øresund. Samarbejdet omfatter især salg og markedsføring, forskellige analyser, visse driftsopgaver samt takster og indtægtsdeling (i samarbejde med ForSea).
- Øresundståg AB står for at koordinere Øresunds togsystemet m.m. i Sverige.
- Forskellige aktører på hver sin side af Øresund har ansvar for visse kundevedtatte aktiviteter ift. rejsen over Øresund, bl.a. trafikinformation og rejseplanlægning.
- Der er et større antal aktører, organisationer m.m., som er indirekte involveret eller har interesser i trafikken over Øresund.

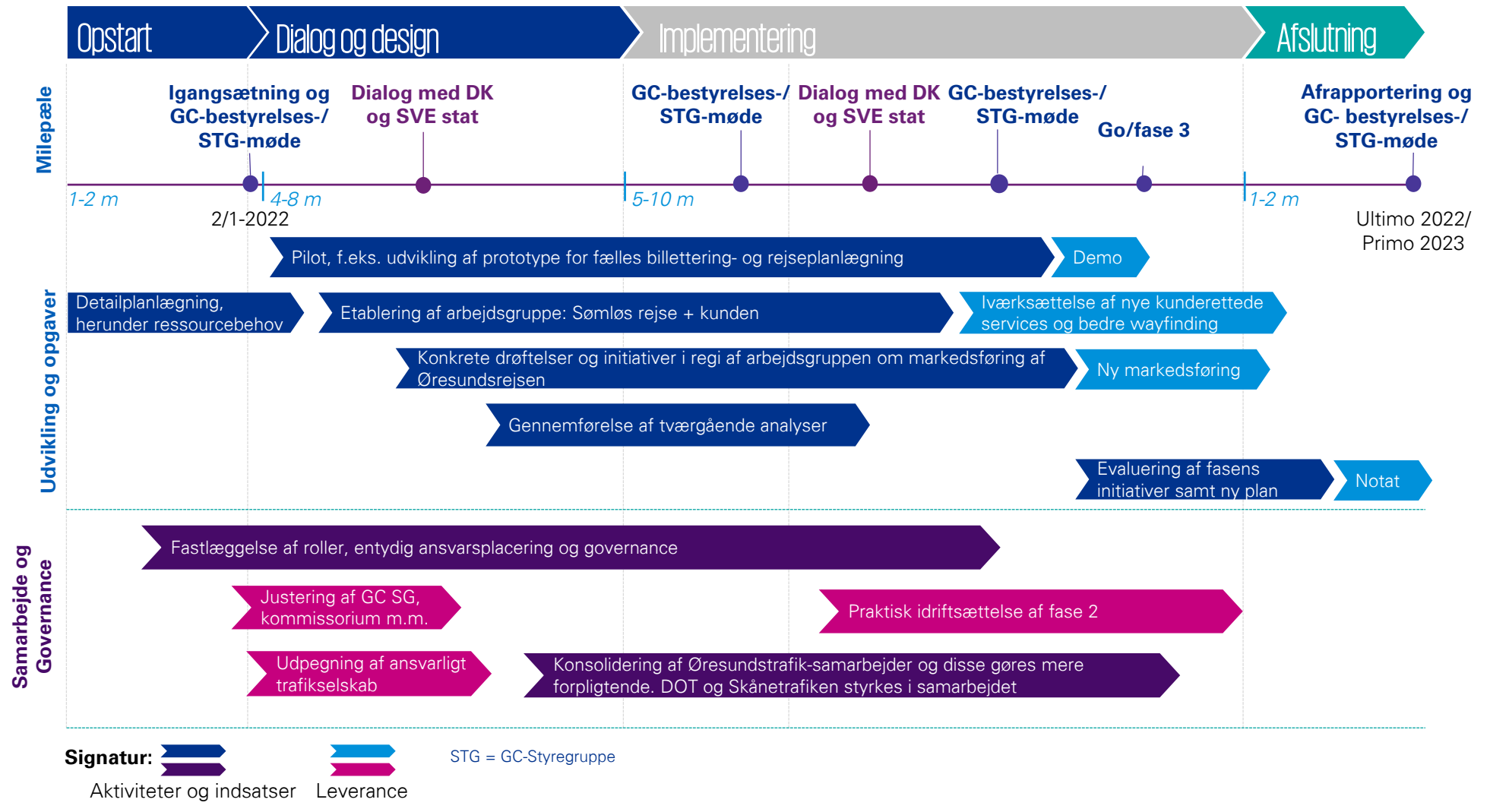
↔ Formaliseret samarbejde/kontrakt

\*Ejere/trafikbestillere består i relation til Øresundstrafikken af det danske Transportministerium og Region Skåne. Øvrige danske og svenske regioner samt kommuner er ikke bestillere af Øresundstrafik, men indgår i Greater Copenhagen-samarbejdet og er på denne måde væsentlige interessenter.

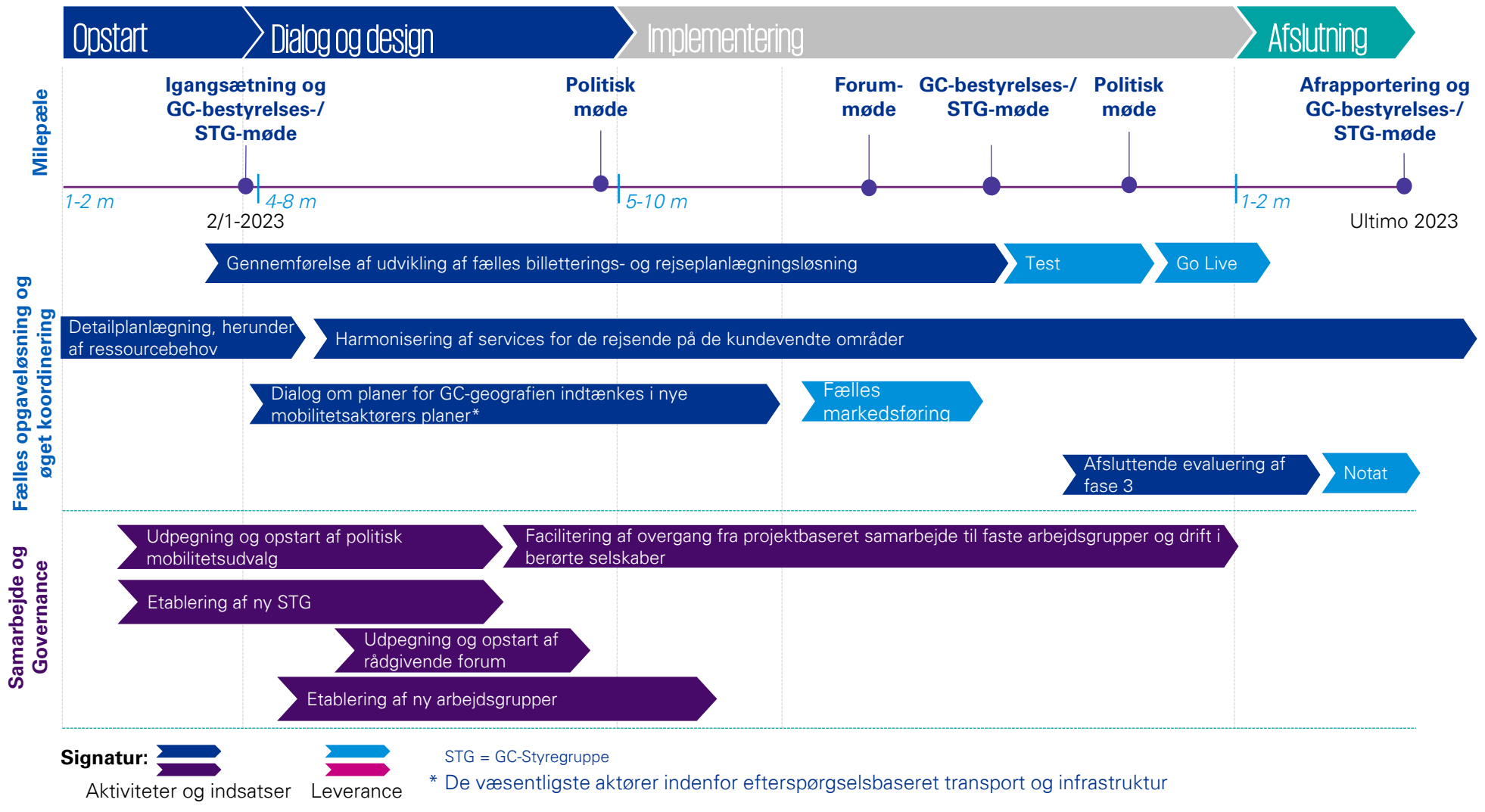
# Udviklingsfase 1 - Forslag til plan for udvikling af kollektiv trafik over Øresund



# Udviklingsfase 2 - Forslag til plan for udvikling af kollektiv trafik over Øresund



# Udviklingsfase 3 - Plan for forankring af samarbejde om sammenhængende mobilitet





**Interreg**

Öresund-Kattegat-Skagerrak  
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION



OPDRAGSGIVER:

REGION SJÆLLAND  
Alleen 15  
4180 Sorø, Denmark

Projektleder: Sandrina Lohse-Larsen  
E: [sloh@regionsjaelland.dk](mailto:sloh@regionsjaelland.dk)

På vegne af Interreg ØKS-projekt:  
Et sammenhængende transportsystem i  
Greater Copenhagen  
[www.greatercph.dk/transportssystem](http://www.greatercph.dk/transportssystem)  
[www.greatercph.se/transportssystem](http://www.greatercph.se/transportssystem)

PRODUCERET AF:

KPMG P/S  
Dampfærgevej 28  
2100 København Ø, Denmark  
T: +45 70 70 77 60  
<https://home.kpmg/dk>

Senior Manager, Morten Reimer  
E: [moreimer@kpmg.com](mailto:moreimer@kpmg.com)