



## Årsrapport for samarbejde i hovedstadsområdet 2009

## Forord

Samarbejdet mellem trafikselskaberne i hovedstadsområdet har til formål, at passagerne i bus, tog og metro skal opfatte trafikken som et samlet hele, selvom den udføres af forskellige parter.

Dette formål underbygges af, at de enkelte parter (Movia, Metroselskabet, DSB S-tog, DSB Regionaltog og Trafikstyrelsen) koordinerer køreplaner, markedsføring, omstigningsforhold og trafikinformation samt samarbejder om fælles takster og billetter.

En række politiske aftaler fra 2009 har skabt grundlaget for fortsatte investeringer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Udover det igangsatte anlæg af Metro Cityringen (der forventes færdig i 2018), er der indgået aftale om diverse baneudbygninger samt en renovering af Nørreport Station.

Med disse investeringer i ryggen er der et solidt fundament for en fortsat stigning i det samlede passagertal i hovedstadsområdet. De seneste opgørelser fra parterne viser, at den nedadgående kurve fra perioden 2002-2007 er knækket. I stedet ses en flot stigning i antallet af rejser på 2,8% fra 2008 til 2009, eller hvad der svarer til 7,4 mio. flere rejser. Der er således samlet set kommet 14,3 mio. flere rejser i hovedstadsområdet i perioden 2007-2009, hvilket primært skyldes, at den kollektive trafik har taget markedsandele fra bilen.

Nu gælder det for parterne om at fastholde den positive udvikling i passagertallet – bl.a. ved at pleje det fælles velfungerende og tilgængelige net af transportmidler.

Parterne i hovedstadsområdet har i 2009 underskrevet en ny fælles rammeaftale, der danner grundlag for passagertællinger, indtægtsdeling og takstfastsættelse samt en række øvrige fælles specialaftaler. Den fælles aftale udgør rammen for et tillidsfuldt samarbejde og vil forhåbentlig medvirke til at undgå fremtidige tvister om opgørelse af passagerer og deling af billetindtægter, sådan som det har været tilfældet med den verserende strid om buspassagerantallet i 2005-2007, der har kørt mellem parterne i 2009. Striden blev afsluttet med et forlig i januar 2010, og der er ydret interesse fra samtlige parter om snarest at få afsluttet en række øvrige verserende sager.

Samarbejdet har desuden i fællesskab lanceret SMS-billetter til brug i både bus og tog, samt har med succes afviklet den kollektive trafik under COP15 topmødet i København i december 2009.

Der skal arbejdes videre med sådanne fælles projekter, der er til gavn for mange rejsende i hele hovedstadsområdet og som kan medvirke til at støtte op om investeringerne i den kollektive trafik. Der er f.eks. et stort potentiale i at gå sammen om fælles forbedringer af stoppestedforhold, busfremkommelighed og trafikinformation, hvor parterne kan søge Trafikstyrelsen om op til hel eller delvis finansiering af projekter via de to buspuljer, der blev etableret i forbindelse med trafikaf-talen om *En grøn transportpolitik*.

I 2009 blev vedtaget en fælles forretningsplan, som omtales sidst i denne årsrapport. Den nye forretningsplan har til formål at styrke samarbejdet, hvor det står stærkest.

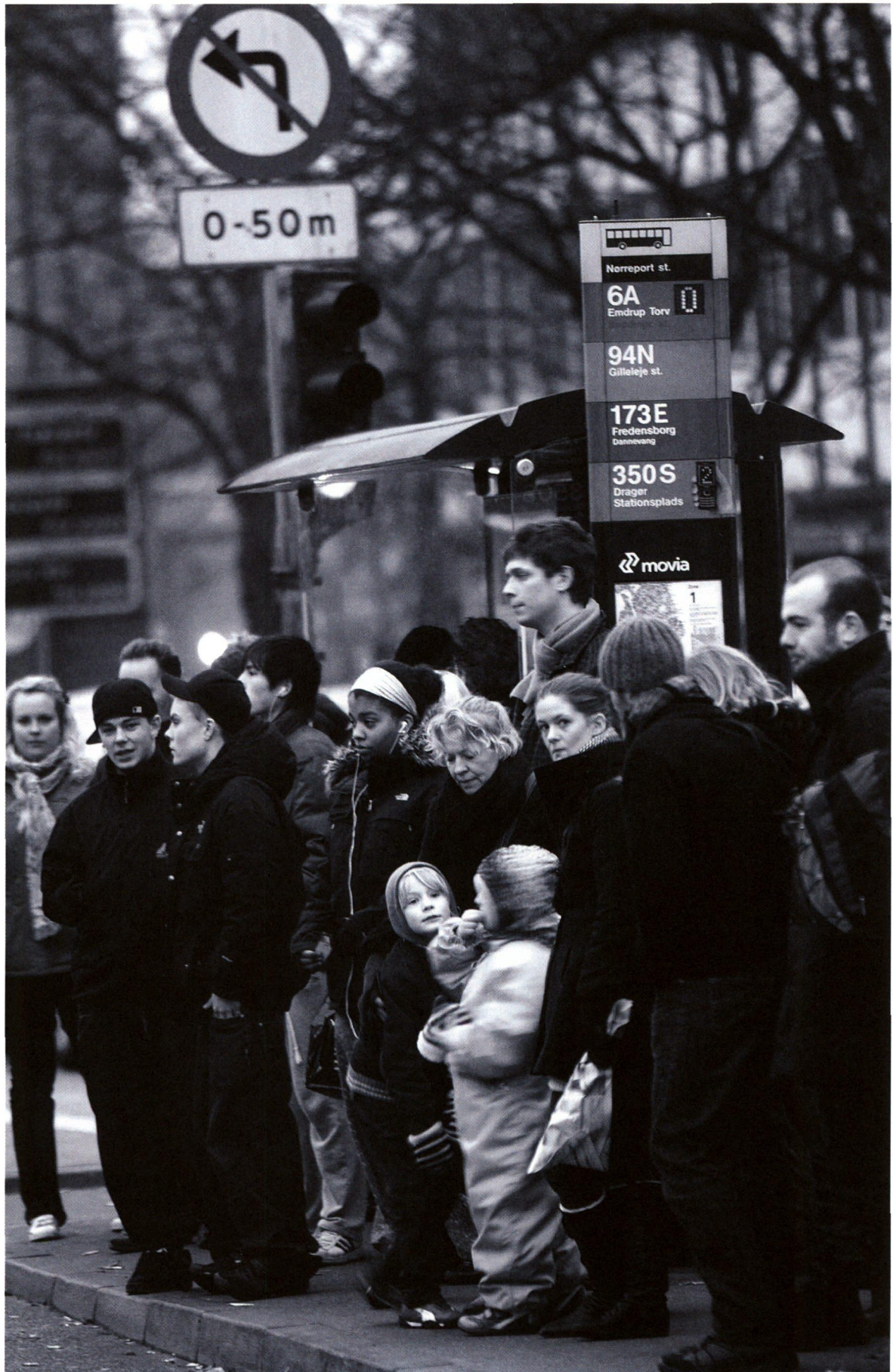
Carsten Falk Hansen

Trafikstyrelsen, juni 2010.



# Indhold

<b>Trafikbarometer</b>	<b>7</b>
Fortsat stigende rejsetal i hovedstadsområdet	7
Udvikling i indtægter og omsætning	9
<b>Opgaver og udfordringer i 2009</b>	<b>11</b>
Nyt aftalegrundlag for samarbejdet	11
Trafikselskabernes fælles køreplanlægning op til COP15	12
Øvrig fælles køreplanlægning	13
Takster og billetter	14
Den fælles markedsføringsindsats	15
Terminaler, fremkommelighed og trafikinformation	15
<b>Forretningsplan for samarbejdet i hovedstadsområdet 2010-2012</b>	<b>17</b>
Mission	17
Vision	17
Indsatsområder	17



## Trafikbarometer

Det samlede rejsetal i hovedstadsområdet er steget med 2,8%, svarende til 7,4 mio. rejser, fra 2008 til 2009. Den nedadgående kurve for passager-tallene i årene 2002-2007 er dermed endeligt knækket, da der i alt er sket en samlet fremgang på 14,3 mio. rejser i perioden 2007-2009.

Trafikbarometret har til formål at opsummere trafikudviklingen fra 2006 og frem, for at sætte samarbejdets aktiviteter og tiltag i forhold til den aktuelle trafikale virkelighed. Trafikbarometret er baseret på den månedlige statistik for den samlede passagerudvikling i hovedstadsområdet, som udarbejdes af Movia.

### Fortsat stigende rejsetal i hovedstadsområdet

Samlet set fortsætter den flotte vækst i antallet af passagerer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Fra 2008 til 2009 er der sket en samlet stigning på 2,8%, hvilket svarer til 7,4 mio. flere rejser, fra 266,1 mio. rejser i 2008 til 273,5 mio. rejser i 2009. I alt er der sket en stigning på 14,3 mio. rejser fra 2007 til 2009.

Stigningen skyldes primært flere rejser med metro og S-tog, men også lokalbanernes trafik har overgået de hidtidige forventninger. Eneste fald registreres hos Movias bustrafik mens regionaltogtrafikken er nogenlunde på niveau med sidste år.

I samme periode er biltrafikken i hovedstadsområdet faldet med 2-3%, hvilket betyder, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet har vundet markedsandele herfra.

#### Passagerudvikling Movia busser

Movias busser har oplevet et fald i antallet af rejser på 3,2 mio. rejser, svarende til 2% fra 164,7 mio. rejser i 2008 til 161,5 mio. rejser i 2009.

Mens der har været faldende passagertal i Frederiksund og Køge på bybusserne, har der været tilsvarende fremgang i Helsingør og København/Amager. Flere A-buslinjer på Amager har dog oplevet fald i passagertallet, formentlig som følge af udvidelsen af metroen mod lufthavnen – og deraf følgende omlægning af ruter.

#### Passagerudvikling Movia lokalbaner

Movias lokalbanetrafik har oplevet en stigning på 0,5 mio. rejser fra 4,8 mio. rejser i 2008 til 5,3 mio. rejser i 2009, hvilket svarer til 10,4%.

Rejsetallet med Lokalbansen fortsætter dermed den yderst positive udvikling i antallet af rejser, som også sås fra 2007 til 2008. Stigningen skyldes primært en satsning fra Movia og Lokalbansen A/S's side på nyt materiel og forbedrede køreplaner.

#### Passagerudvikling Metroselskabet

Metroselskabet har oplevet en stigning på 3,5 mio. rejser. Stigningen udgør 7,7%, fra 45,5 mio. rejser i 2008 til 49,0 mio. rejser i 2009.

Stigningen kan især tilskrives en fortsat passagervækst på Østamager/Kastrup-banen, at Metroen i 2009 indførte natdrift alle ugens dage samt Metroens høje driftpålidelighed.

#### Passagerudvikling DSB S-tog

DSB S-tog har oplevet en stigning på 1,1% svarende til 1 mio. rejser, fra 91,1 mio. i 2008 til 92,1 mio. rejser i 2009.

Fremgangen skyldes primært, at DSB S-tog har gennemført en række vækstskabende tiltag, herunder S-more programmet, Internet i S-tog, SMS-billetten (i samarbejde med de øvrige parter) mv. samt opnået en meget positiv regularitet i 2009.

#### Passagerudvikling DSB

Samlet set er der foretaget 12,5 mio. rejser i 2009 med DSB's fjern- og regionaltog i hovedstadsområdet. DSB har naturligt oplevet et fald fra 2008 til 2009 på omkring halvdelen af passagererne, da DSBFirst overtog togtrafikken på Kystbanen og over Øresund fra den 11. januar 2009.

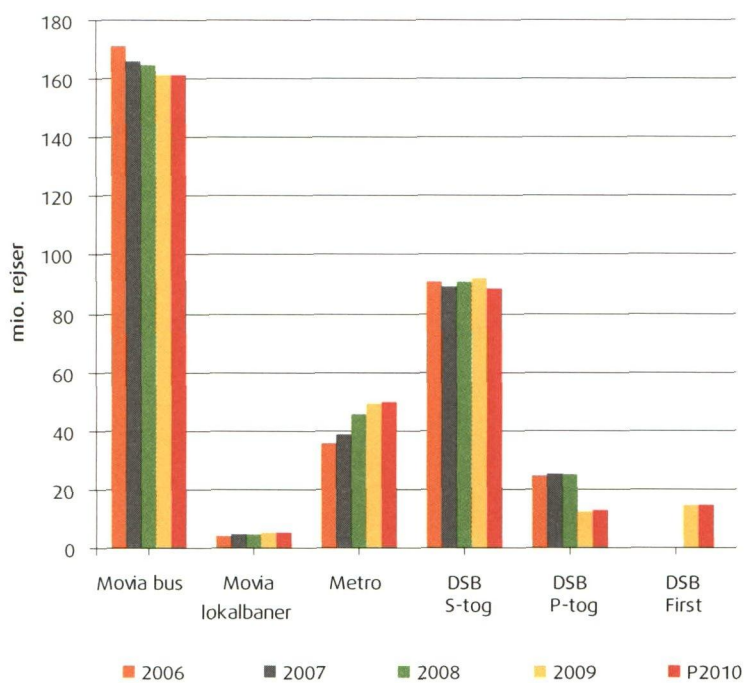
DSB's andel af togtrafikken i hovedstadsområdet udgøres dermed af regionaltogtrafikken fra København H mod Roskilde og videre ad banerne mod Holbæk, Ringsted og Køge.

### Passagerudvikling DSBFirst

Med DSBFirst's overtagelse af togtrafikken på kystbanen og over Øresund er der kommet en ekstra part ind i samarbejdet.<sup>1</sup>

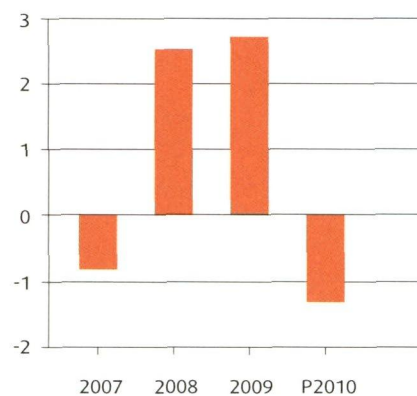
DSBFirst har realiseret 14,4 mio. rejser i 2009.

### Udvikling i antal passagerer pr. selskab 2006-P2010



Omregning fra Metroens og Movias antal påstigere til antal rejser foregår ved at anvende rejsehjemmel-undersøgelsens parametre. Tallene indeholder kombinationsrejser, hvoraf der er 26 mulige i 2009. Tal for 2009 er ikke endelige.

### Procentvis ændring i samlet antal rejser, set i forhold til foregående år



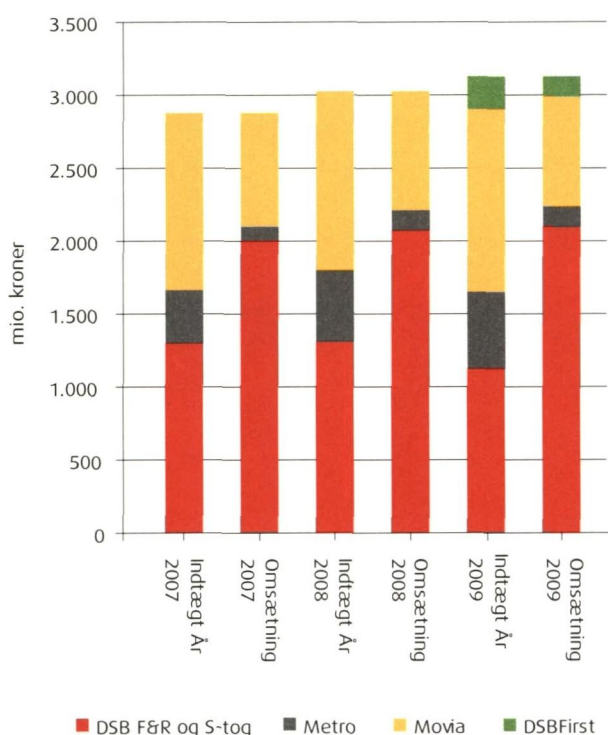
Bemærk, at tallene ikke kan sammenlignes direkte med årsrapporten fra 2008, da der er sket en ændring i opgørelsen af kombirejser, fra parternes side.

<sup>1</sup> Trafikstyrelsen varetager takstansvaret i samarbejdet, eftersom DSBFirst kører på en bruttokontrakt, hvor kontraktholder, dvs. Trafikstyrelsen, modtager passagerindtægten.

## Udvikling i indtægter og omsætning

De samlede salgsindtægter for den kollektive trafik i hovedstadsområdet er steget med 3,3% i forhold til 2008. Der er således tale om en lille fremgang i indtjeningen, set i forhold til den gennemsnitlige takststigning for 2009 på 2,7%.

### Omsætning og indtægt (ekskl. kompensation)



Den samlede afsætning af kontantbilletter er faldet 7,5%, fra 42 mio. enheder til 38,8 mio. enheder, trods indførelsen af de nye SMS-billetter.

Salget af klippekort er faldet 1,4% i forhold til 2008 mens salget af periodekort er steget 3,3% fra 2008 til 2009, hvilket dog til dels kan tilskrives salg af uddannelseskort.

Omsætningen af uddannelseskort er steget fra 66 mio. i 2008 til 122 mio. i 2009. Dette skyldes, at uddannelseskortet efter introduktionen i 2007 er under fortsat indkøring.

Omsætningen af erhvervskort er steget fra 43,6 mio. i 2008 til 60,9 mio. i 2009, hvilket skyldes, at stadig flere virksomheder kan se fordele ved at købe månedskort til bus, tog og metro til deres medarbejdere.

### Indtægtsdeling 2009

Indtægtsfordelingen i hovedstadsområdet er baseret på de passagertællinger, der foretages i de enkelte selskaber, og undersøgelser af passagerens rejsevaner, herunder hvilke billetter og kort, der benyttes i de forskellige transportmidler (rejsehjemmelundersøgelsen).

I januar 2010 blev der indgået forlig mellem parterne om buspassagertallet i 2005-2007. En række øvrige sager vedrørende indtægtsfordeling fra 2004 og frem er dog stadig uafsluttede, hvorfor det seneste afsluttede regnskab fortsat er regnskabet for 2003.

Fejlrettelsen, som er omtalt i årsrapporten for 2008 vedr. rejser ind og ud af hovedstadsområdet er nu implementeret i datagrundlaget for indtægtsfordelingen.







## Opgaver og udfordringer i 2009

I 2009 har samarbejdets parter haft særlig fokus på indgåelsen af en ny fælles rammeaftale for samarbejdet. Udover de faste opgaver med koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, omstigningsforhold, markedsføring, passagertal, indtægtsdeling og takster, har parterne samarbejdet om at sikre en succesfuld afvikling af den kollektive trafik under COP15 topmødet i København i december 2009

Samarbejdet i hovedstadsområdet bestod i 2009 af flg. parter: Trafikselskabet Movia Metroselskabet, DSB S-tog, DSB regionaltog samt Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen optræder både som sekretariat for samarbejdet og som part i samarbejdet, idet Trafikstyrelsen varetager trafikselskabsinteresser på Kystbanen og over Øresund, hvad angår takstfastsættelse, indtægtsdeling, passagertællinger mv. mens selve trafikken udføres af DSBFirst.<sup>2</sup>

Parterne bidrager til samarbejdet dels ved deltagelse på direktørniveau, og dels ved deltagelse på fagniveau i de nedsatte arbejdsgrupper.

Samarbejdet omfatter følgende faste arbejdsgrupper, der modsvarer de konkrete arbejdsområder: Køreplan-gruppen, markedsføringsgruppen, takstgruppen, model- og tællegruppen samt trafikinformationsgruppen.

Den følgende gennemgang forholder sig til de mål og opgaver, der blev beskrevet i årsrapporten for samarbejdet 2008.

### Nyt aftalegrundlag for samarbejdet

Samarbejdets parter har siden 2007 arbejdet på et nyt aftalegrundlag til afløsning af de tidligere særskilte aftaler, der var administreret af HUR, og som udløb i 2007.

Trafikstyrelsen indhentede parternes ønsker til en revision af aftalegrundlaget i 2008 og udsendte herefter en skitse til en ny rammeaftale. Igennem 2008 og ind i starten af 2009 pågik der forhandlinger om den endelige udformning af det nye aftalegrundlag.

Aftalegrundlaget blev endelig underskrevet i sommeren 2009, og omfattede en metode for fordeling af billetindtægter, en ny aftale om passagertællinger samt en aftale om takstfastsættelse. Hertil kom 12 såkaldte protokollater vedrørende bl.a. abonnementservice, SMS-billetter, markedstiltag og produktudvikling, fællesomkostninger, regnskabsaflæggelse og erhvervskort.

#### Aftale om passagertællinger og nye tællesystemer

Blandt parterne er der stor fokus på, at passagertællingerne foregår så korrekt som muligt.

Forud for udarbejdelsen af den nye aftale om passagertællinger igangsatte parterne derfor i 2007 en evaluering af de eksisterende passagertællinger. Evalueringen blev gennemført af to eksperter fra hhv. CBS og DTU, og bestod af tre delelementer, input til udarbejdelse af en tælleaftale, evaluering af de eksisterende tællesystemer samt plan for genopretning af hvert enkelt tællesystem.

Første fase af analysen viste, at de fleste selskaber gennemfører deres passagertællinger sobert og på et kvalificeret grundlag. Tællesystemerne er dog meget forskellige, og derfor vurderede eksperterne, at der var behov for en fælles indsigt i hinandens tællesystemer samt enighed om at indføre uvildige kontroltællinger. Desuden skulle der aftales muligheder for intervention, hvis tællinger viser sig ikke at leve op til kontroltællingernes krav. Disse elementer er indarbejdet i den nye tælleaftale.

Eksperternes arbejde resulterede også i en række konkrete anbefalinger til ændringer i parternes passagertællesystemer, som parterne er forpligtet til at implementere. Fra parternes side foreligger der endnu ikke en sikker tidsplan for denne implementering, og der er endvidere ikke fremlagt opdaterede dokumentationer for parternes tællesystemer, hvor anbefalingerne er indarbejdede.

<sup>2</sup> Dette skyldes, at togtrafikken på Kystbanen og over Øresund er udbudt på en bruttokontrakt, hvormed kontraktholder varetager takstansvar mv. DSBFirst overtog driften den 11. januar 2009.

Anden fase af analysen forventes igangsat i 2010.

De øgede krav til dokumentation af parternes passager-tællinger og implementeringen af eksperternes anbefalinger nødvendiggør, at nogle af parterne afsætter flere ressourcer til arbejdet med tællesystemerne.

#### Afslutning af strid om buspassagertal

I foråret 2010 blev den verserende voldgiftssag mellem Movia og de øvrige parter vedrørende buspassagertallet i 2005-2007 afsluttet med et forlig.

Baggrunden for sagen er, at der var fejl i de automatiske tællesystemer i Movias busser, og at det ikke har været muligt at nå til enighed om det egentlige passagertal i regi af samarbejdet i Hovedstadsområdet.

Parterne har tilkendegivet, at man sigter på at løse de resterende udstående sager i en god og positiv ånd.

### Trafikselskabernes fælles køreplan-lægning op til COP15

I forbindelse med afholdelsen af FN's Klimatopmøde (COP15) i København i 9.-18. december 2009 havde par-

terne aftalt et samarbejde vedrørende afviklingen af trafikken med de mange tilrejsende til både Bella Centret og til/fra hoteller i hovedstadsregionen. Samarbejdet omfattede også Udenrigsministeriet, der havde til opgave at forestå logistikken under afviklingen af klimatopmødet.

#### Planlægning og aftaler

Over et år før afviklingen af topmødet nedsatte direktørsamarbejdet en arbejdsgruppe, der skulle varetage samarbejdet mellem Trafikselskaber og Udenrigsministeriet om afviklingen af trafikken under topmødet.

Resultatet blev en aftale, der indebar, at alle delegerede fik tilbudt travelpass, der gav fri adgang til at benytte den samlede kollektive trafik i Hovedstadsområdet. Desuden omfattede travelpass'et brug af tog og busser for delegerede, indkvarteret i Malmø.

Beredskabet omfattede en særlig COP15- buslinje mellem Nørreport og Bella Centret med stop ved hoteller og lufthavnen samt et tværgående arbejde omkring trafikinformation og trafikkoordinering under topmødet.

Betjeningen af Bella Centret blev primært planlagt varetaget med Metro, sekundært af den særlige buslinje, samt af Øresundstog til og fra Ørestaden. Ved særar-



rangementer var der aftalt indsættelse af shuttlebusser, som hurtigt og effektivt betjente de delegerede.

Der var derudover fokus på at sikre, at COP15 topmødet blev afviklet uden problemer for øvrige kunder i den kollektive trafik.

#### Trafikafvikling og Trafikinformation på tværs

Topmødet blev en klar succes for den kollektive trafik. Målet om at så mange som muligt brugte det mest miljøvenlige transportmiddel blev nået.

Under topmødet blev der uddelt 20.000 travelpass til delegerede. Fredag den 18. december steg i alt 240.000 passagerer på Metroen, og Metroen satte dermed passagerrekord to fredage i træk. COP15-buslinjen blev benyttet af op mod 30.000 passagerer.

Den særlige indsats om trafikinformationen blev gennemført med udgangspunkt i Trafikselskabernes Fælles Trafikinformationsgruppe for at sikre ordentlig besked både til de mange nye og midlertidige brugere af trafiksystemet og til dækning af det ekstra informationsbehov til de faste kunder.

Dertil blev der produceret foldere med hensigtsmæssige rejseveje, der blev sat ekstra fast skiltning op for

den særlige COP15 buslinje, og parterne sad sammen på Politigården for at sikre en hurtig koordinering af trafikken i tilfælde af driftsforstyrrelser.

Informationen til kunderne om situationen i trafikken under COP15 fungerede godt. På trods af det store arrangement, snefald og et køreplansskift, blev der generelt informeret korrekt og rettidigt om begivenhederne i det centrale København.

#### Øvrig fælles køreplanlægning

Den faste Køreplangruppe varetager de løbende opgaver vedrørende koordinering af køreplaner i hovedstadsområdet, herunder at sikre parterne en reel påvirkningsmulighed overfor hinandens planer, inden der træffes endelige beslutninger.

I 2009 er der derudover blevet arbejdet med koordinering af erstatningskørsel og fokus på kollektiv trafik om natten, hvilket uddybes i det følgende.

#### Erstatningskørsel og køreplanændringer

Der blev afviklet en velfungerende omlægnings- og erstatningskørsel med 35 buslinjer under det planlagte sporarbejde på strækningen Ringsted-Næstved ('Sydbanen') i sommeren 2009. Gennem god information til passagererne blev det sikret, at alle kendte forløbet og der var meget få klager i løbet af ombygningsperioden.

Der arbejdes fremadrettet med planlægning af erstatningskørsel i forbindelse med sporarbejder på S-banen mod Hillerød, der er planlagt i flere omgange i løbet af 2010 (marts – april, juni-august og august-september 2010).

#### Kollektiv trafik om natten

I løbet af 2009 blev natbetjeningen med den kollektive trafik udvidet betragteligt.

Metroselskabet besluttede at udvide sin eksisterende natkørsel i marts 2009 til kørsel hvert 15.-20. minut om natten, alle ugens dage. Movia og Metroselskabet fjernede nattaksten i august 2009.

DSB S-tog lancerede i slutningen af november 2009 et halvårligt forsøg med timedrift på hele S-togsnettet natten efter fredag og lørdag.

Den udvidede natbetjening og fjernelsen af nattaksten er blevet godt modtaget af såvel offentlighed som passagerer.

Parterne har besluttet at iværksætte en analyse af det samlede behov for natkørsel i hele hovedstadsområdet, herunder omlægning af eksisterende busruter. Analy-



sen skal derudover fokusere på konsekvenserne af den udvidede natbetjening og fjernelsen af de særlige nat-takster, med henblik på afgive estimater på det forventede fremtidige passagertal.

## Takster og billetter

Opgaven med koordinering af takstfastsættelse og nye billettyper omfatter inddragelse af en del af de faste arbejdsgrupper under direktørsamarbejdet:

Takstgruppen varetager det løbende arbejde vedr. takstfastsættelse, billet- og kortudbud i sparring med markedsføringsgruppen, samt forestår information om takstsystemet samt tilpasning af takstsystemet til det kommende rejsekort. Markedsføringsgruppen har ansvaret for samarbejdets fælles markedsføring i form af guiden ByensNet samt planlægger nye fælles markedsføringstiltag og produkter. Model- og Tællegruppen varetager passagertællinger – og dermed grundlaget for indtægtsdeling imellem parterne.

### Takstfastsættelse for 2010

På direktørmødet i marts 2009 drøftede parterne muligheden for at indføre et glidende takstloft, hvor selskaberne har mulighed for at beslutte, hvor meget af det udmeldte statslige takstloft, der skal udnyttes i et år – og hvor meget, der kan udskydes til det følgende år.

Da dette ønske blev delt også af trafiksselskaberne på landsplan, arbejdede Trafikstyrelsen og Transportministeriet videre på opdatering af den eksisterende bekendtgørelse. Med bekendtgørelse nr. 1460 af 15. december 2009 kunne det såkaldte 'glidende takstloft' dermed træde i kraft fra januar 2010.

Parterne nåede til enighed om taksterne for 2010 med en gennemsnitlig takststigning på 2,8%. Dette skal ses i forhold til det udmeldte takstloft for 2010 på 4,8%.<sup>3</sup>

Konkret er takster fastsat således, at Movia's provenu forventes at stige med 3%, for Metroen's med 2,7%, mens DSBFirst' og DSB's gennemsnitlige provenustigning forventes at være 2,5%. Takststigningen friholder alle periodekort for at tilgodese de faste kunder og pendlere. Til gengæld sker der en markant stigning i prisen på kontantbilletter på 9,5%.

### Nye billettyper og selskabsspecifikke løsninger

Takstgruppen arbejder tæt sammen med Markedsføringsgruppen og Model- og Tællegruppen, hvad angår valg og implementering af nye billettyper.

Den fælles markedsføring håndteres primært ved distribution af guiden Byens Net, der viser de forskellige transportlinjer i hovedstadsområdet samt lancering af enkelte fælles kampagner, som f.eks. Kulturpas i forbindelse med Kultur natten i oktober samt julekampagner mv.

Parterne aftalte i efteråret 2008 at lancere en fælles SMS-billet i januar 2009 i en forsøgsordning. SMS-billetterne er tænkt som et supplement til kontantbilletterne og er rettet mod de unge samt passagerer, der ellers ikke anvender den kollektive trafik.

 Parterne aftalte at lancere en fælles SMS-billet i januar 2009

I alt nåede salget af SMS-billetter op på 33 mio. kr. og i de sidste uger af 2009 nåede det gennemsnitlige salg om ugen op på ca. 6.000 solgte billetter. Parterne har derfor besluttet at gøre SMS-billetten til en permanent ordning. Et udbud af SMS-løsningen er igangsat i foråret 2010, bl.a. med mulighed for at udvide ordningen med webapplikationer, integration til Rejseplanen samt alternative former for betaling.

Parterne har desuden i 2009 iværksat et nyt fælles turistprodukt, City Pass, som gælder til bus, tog og metro i de inderste zoner (1-4) for enten 24 eller 72 timer.

Disse fælles tiltag diskuteres igennem i både Markedsføringsgruppen og Takstgruppen før der udarbejdes et endeligt beslutningsgrundlag til direktørkredsen. Dette har ikke på samme vis været gældende for flere af de selskabsspecifikke løsninger.

<sup>3</sup> Læs mere om det statslige takstloft på Trafikstyrelsens hjemmeside under Trafikplanlægning/Takster og indtægtsdeling.

## Den fælles markedsføringsindsats

Parterne har som fælles markedsføringsindsats gennemført følgende:

- Fælles sommerkampagne rettet mod børnefamilier, hvor der i skolernes sommerferie blev tilbudt en særlig billet gældende i 2 dage for 2 voksne + børn og med rabat på adgang til en række attraktioner. Kampagnen indfrieede salgsmålsætningen.
- Traditionen tro gav kulturpasset på Kulturturnaten (fredag før skolernes efterårsferie) adgang til bus, tog og metro. 78,4% af Kulturturnat-deltagerne benyttede dette tilbud, mens den kollektive trafik på øvrige fredage har en markedsandel på 56%. Den øgede markedsandel kommer primært fra bilister, idet deres markedsandel denne fredag faldt fra 23% til 12%. I Kulturturnat-materialet var i øvrigt vedlagt den fælles Byens Net Guide, hvilket 83% vurderede var en god eller meget god idé.
- 2009 gav det største salg af TravelPass nogensinde. TravelPass er rejsehjemmel til konferencedeltagere. Der var tale om knap 43.000 solgte enheder med en samlet indtægt på 4,6 mio. kr. Herudover blev der udstedt 20.000 TravelPass i forbindelse

med COP-15. I 2009 blev udviklet et nyt koncept for trafikinformation til konferencedeltagere, og dette koncept blev meget positivt modtaget af conferencearrangørerne og -deltagerne.

I forbindelse med COP-15 gennemførte trafikselskaberne også en fælles kampagne under overskriften "hverdagens helte", hvor de takkede deres daglige kunder for at træffe det miljørigtige valg. I denne forbindelse solgte fællesskabet også en særlig SMS-billet, hvor 2 kr. blev doneret til et klimaprojekt i Vietnam administreret af CARE. Salget oversteg alle forventninger med 200.000 solgte billetter og en donation på 400.000 kr.

## Terminaler, fremkommelighed og trafikinformation

Igennem de senere år har forhold vedrørende terminaler og trafikinformation været sat højt på dagsordenen ved parternes årlige direktørseminarer. Der har imidlertid været en række forhold, såsom indgåelse af ny rammeaftale mv., som har betydet, at der endnu ikke har været afsat tilstrækkelige ressourcer til gennemførelse af disse målsætninger. Dette forventes ændret i løbet af 2010.



### Terminaler og fremkommelighedsprojekter

Parterne i hovedstadssamarbejdet har – på lige fod med andre trafikskelskaber, operatører og kommuner i hele landet – mulighed for at søge hele eller delvis finansiering af f.eks. fremkommelighedsprojekter, terminalombygninger og øget trafikinformation fra de to buspuljer, der i 2009 blev etableret i Trafikstyrelsen med aftalen om *En grøn transportpolitik*.

Der er to ansøgningsrunder om året for begge puljer, hvor frist for første ansøgningsrunde var den 1. juni 2009. Fremkommelighedspuljen gælder perioden 2009-2013 og et samlet beløb på 1 mia. kr. (200 mio. kr. om året), mens Passagerpuljen dækker perioden 2009-2011 og et samlet beløb på 300 mio. kr. (100 mio. kr. om året).

Indtil videre har Trafikstyrelsen tildelt puljemidler til enkeltstående projekter i hovedstadsområdet. Ansøgningerne bag disse projekter har fortrinsvist været Helsingør og Københavns Kommuner samt trafikskelskabet Movia.

Parterne i hovedstadssamarbejdet har ikke indsendt fælles ansøgninger til de to puljer i 2009, men med forretningsplanen for 2010-2012 er det besluttet at samarbejde mere struktureret om sådanne fælles ansøgninger fremover. Af habilitetsmæssige årsager deltager Trafikstyrelsen ikke i udarbejdelsen af ansøgningerne.

### Trafikinformation

I årsrapporten for 2008 havde parterne opstillet mål om, at den samlede trafikinformation overfor kunderne skulle opleve et kvalitativt løft i 2009, bl.a. med fokus på bedre information for driftsforstyrrelser.

Parterne afsatte i 2009 midler til gennemførelse af en handlingsplan med 5 konkrete udviklingsprojekter. På direktørseminaret i november 2009 vedtog direktørkredsen at arbejde videre med projektet 'Trafikinformation på Tværs'.

Projektet Trafikinformation på Tværs ventes overordnet set at udgøre en fælles strategi, hvad angår trafikinformationen, og skal som sådan sætte kunden i fokus og tage udgangspunkt i kundernes behov for information. Målet er at fastholde eksisterende passagerer og tiltrække nye, forbedre kundetilfredsheden med trafikinformationen samt understøtte Rejsekortet. Dette skal bl.a. ske i form af mere tværgående information både før og under rejsen samt f.eks. ved tværgående kunde-kontakt ved frontpersonale mv.

Dette uddybes i den konkrete forretningsplan for 2010-2012.



# Forretningsplan for samarbejdet i hovedstadsområdet 2010-2012

Parterne i fællesskabet har som noget nyt besluttet at udarbejde en fælles forretningsplan for 2010-2012. Planen skal ses som et bidrag til opfyldelse af målsætningerne i trafikaftalen om *"En grøn transportpolitik"* fra januar 2009.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet er stærkt integreret. Et udtryk for denne integration er, at ca. 1/3 af passagererne benytter mere end ét kollektivt transportmiddel i forbindelse med en rejse.

For at sikre en stadig øget fremdrift i samarbejdet, har direktørkredsen besluttet at udarbejde en fælles forretningsplan 2010-2012, som hvert år følges op med en arbejdsplan for det konkrete år.

Forretningsplanen beskriver sigtet for samarbejdet de kommende år, og arbejdsplanen skal konkretisere indsatsen de enkelte år. Et væsentligt element i samarbejdet ud over de konkrete tiltag er en løbende erfaringsudveksling og vidensdeling, der bidrager til at forbedre den kollektive trafik.

Pejlemærket for forretningsplanen er missionen og en vision for samarbejdet, samt målsætninger for de enkelte delelementer.

## Mission

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal fremstå som ét sammenhængende hele for brugene, og det samlede transportarbejde frem til og med 2030 skal forøges med 100% for jernbanens og Metroens vedkommende og 50% for busserne.

## Vision

1. Den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal være attraktiv for brugerne
2. Den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal øge antallet af rejser med mindst 2% årligt i planperioden.

## Indsatsområder

For at styrke sammenhængen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og for at tiltrække flest mulige passagerer, er der fastlagt følgende indsatsområder:

- Køreplanlægning
- Omstigningsforhold og terminaler
- Markedsføring
- Trafikinformation til kunderne
- Takster og billetter
- Fælles ekstern kommunikation
- Indtægtsdeling

For alle indsatsområder skal der udarbejdes fælles budgetter i forhold til aktiviteten.

## Køreplanlægning

Målsætningen er, at køreplanerne samlet set løbende skal tilpasses således, at de bedst muligt matcher efterspørgslen og at de aktivt bidrager til at tiltrække flere kunder til den samlede kollektive trafik.

Dette skal blandt andet ske gennem en tæt koordinering parterne i mellem, således at der sikres gode korrespondancer.

Målsætningen er gældende både på langt sigt i forbindelse med væsentlige forbedringer af infrastrukturen (Cityringen, ny bane København - Ringsted mv.), på kort sigt ifm. næste års køreplan og i forbindelse med planlægningen af ekstraordinære ændringer (sporarbejder mv.)



### Organisering

Der er etableret en permanent arbejdsgruppe, bestående af køreplansfolk fra de forskellige parter. Køreplansgruppens hovedansvar er at sikre en sammenhængende planlægning af betjeningsstruktur, køreplaner og korrespondancer i hovedstadsområdet.

### Arbejdsplan 2010

Arbejdsgruppen vil arbejde med følgende temaer:

- Bynet 2018 – arbejdet med pilotprojekt Flintholm og Frederikssundsvej med implementering december 2011 færdiggøres foråret 2010
- Nordbanen - omfattende sporarbejde og fælles planlægning af erstatningstrafikken. Planlægning afsluttet februar/marts
- Natbuskørslen – status på de hidtidige forbedringer af natkørslen og oplæg til samlet plan. Planlægning afsluttet april 2010 og implementering december 2010
- Cityring – ledningsflytninger medfører omlægning af en række buslinjer (forår 2010)
- Implementering af Region Hovedstadens bestilling om styrket betjening på tværlinjer 300S, ny linje 330E DTU-Ishøj, 400S, 500S (marts 2010)
- Lokale forenklinger af busser på Vestegnen og Herlev/Ballerup (marts 2010)
- Reduktioner i Busbetjeningen i Frederikssund og Fredensborg (marts 2010)
- Region Sjælland - plan for regionale busser og Regionstog med 30 minutters drift dagtimer og timedrift aften implementering (august og december 2010)
- Implementering af højfrekvent bybus "Bus til alle S-tog" Køge (december 2010)
- Det skal overvejes, om der på særlige afgange kan sikres korrespondancegarantier.

### Omstigningsforhold og terminaler

En målsætning om 50-100% flere kunder i den kollektive trafik forudsætter, at samarbejdet evner bredt at tiltrække nye kunder. Det betyder, at der også skal tiltrækkes kunder fra de områder, hvor passagerne bor og arbejder lidt længere væk fra den kollektive trafik. Disse kunder skal foretage flere skift end de nuværende kunder.

Flere kunder kræver, at terminalerne udformes, så passagerne tilbydes skiftemuligheder mellem kollektive transportmidler med korte, bekvemme og sikre gange. Der skal desuden arbejdes for løbende at forbedre skiftemulighederne mellem individuel trafik (gang, cykel, bil) og kollektiv trafik.

Parterne har i fællesskab udarbejdet Masterplan for trafikterminaler i Østdanmark. De statslige puljemidler åbner nu mulighed for, at kommuner (både i samarbejdet og udenfor) der har ansvaret for terminaler får en medfinansiering på op til 50% fra staten.

### Organisering

Der skal nedsættes en arbejdsgruppe, der arbejder videre med fælles initiativer i relation til forbedring af omstignings- og terminalforhold. Gruppen skal udarbejde en prioriteret plan for hvilke terminaler der skal arbejdes med. Endvidere skal der opsættes måltal i relation til, hvornår og hvor mange terminaler der skal sættes ind overfor. Gruppen nedsættes på direktørmødet den 24. februar 2010.



#### Arbejdsplan 2010

Gruppen udarbejder med udgangspunkt i Masterplanen en arbejdsplan som konkretisering af det videre arbejde med terminalforbedringer i hovedstadsområdet i samarbejde mellem parterne og de relevante kommuner. Arbejdsplanen forlægges direktørmødet den 20. april 2010.

#### Markedsføring

Markedsføringen er et redskab, der primært skal understøtte borgernes kendskab til og indblik i det kollektive trafikssystem med henblik på at øge borgernes brug af den kollektive trafik. Markedsføringen skal samtidig understøtte salget af fællesskabets produkter, og dermed bidrage til at øge antallet af kunder. Den fælles markedsføring skal bidrage til opfattelsen af den kollektive trafik som et samlet hele for kunderne.

#### Organisering

Der er etableret en permanent arbejdsgruppe med markedsføringsfolk fra parterne. Markedsføringsgruppen skal sikre, at kunder og offentlighed får kendskab til fælles transportmuligheder, takster, billetprodukter etc.

Markedsføringsgruppen skal planlægge og evaluere sit arbejde i tæt samspil med direktørkredsen. Markedsføringsgruppen fremlægger årligt en plan for det kommende år og fremlægger opfølgning og evaluering af de gennemførte kampagner. Markedsføringsgruppen deler erfaringer fra selskabernes egne, selvstændige markedsføringstiltag, således at disse kan komme det samlede fællesskab til gode.

#### Arbejdsplan 2010

På baggrund af drøftelserne på direktørseminaret udarbejder gruppen et forslag til markedsføringsstrategi, der forelægges direktørkredsen på mødet i april 2010. Markedsføringsstrategien vedlægges en arbejdsplan, der indeholder aktivitetsbudget og milepæle. Der defineres målsætninger og succeskriterier for de enkelte initiativer med henblik på at muliggøre evaluering af den fællesindsats, som indarbejdes i strategien.



Gruppen har et budget på 3,4 mio. kr. (almindelig fordelingsnøgle) der fordeles på følgende initiativer:

*Salgsfremmende aktiviteter f.eks:*

Øge kendskab til natkørsel, sommerkampagne eller introduktion af nyt off-peak produkt

Faste årlige aktiviteter:

- Kulturnat og julekampagne

SMS projektet (finansiering i projektet):

- Lancering af permanent SMS-billet-løsning

*Udviklingsaktiviteter:*

Introduktion af nyt turistprodukt

*Driftsaktiviteter:*

Byens Net samt [www.byensnet.dk](http://www.byensnet.dk), basisinformation om takster og rejseregler, udvikling af fælles identitet og markedsføringsplatform med henblik på at sikre genkendelighed hos borgerne af de fælles tiltag.

**Trafikinformation til kunderne**

Parterne udarbejder og igangsætter en fælles tværgående trafikinformationsstrategi, gældende for alle par-

ter i samarbejdet. Strategien skal fokusere på den fælles indsats, og sikre flere og mere tilfredse kunder gennem let tilgængelig, ensartet og brugbar trafikinformation på tværs af kollektive transportformer.

*Organisering*

Der er pt. etableret en fælles trafikinformationsgruppe med repræsentanter fra alle parterne. Gruppen har løbende arbejdet med at koordinere trafikinformation på tværs af den daglige drift og skabe et fagligt netværk på tværs af trafiksekskaberne.

Direktørgruppen har desuden igangsat et arbejde med at udforme en tværgående strategi på trafikinformationsområdet (Fælles trafikinformation - tværgående strategi for hovedstadsområdet). Arbejdsgruppen for strategiarbejdet (strategigruppen) består af Den Fælles Trafikinformationsgruppe samt repræsentanter fra Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Strategigruppen rapporterer strategiarbejdet til direktørgruppen.

*Arbejdsplan 2010*

Den fælles trafikinformationsgruppe vil i 2010 fortsætte sit løbende arbejde med koordinering af trafikinformation på tværs af den daglige drift.



Strategigruppen vil med afsæt i direktørgruppens godkendelse af udfordringer, strategiske pejlemærker og vision (direktørmødet d. 14.12.2009) arbejde videre med:

- Konkrete forslag til projekter og initiativer, der på kort (quick wins) og længere sigt skal sikre udmøntning af strategien.
- Fremlægge forslag til en fælles projektorganisering, der skal sikre gennemførelse af strategiens projekter og initiativer og sikre fortsat udvikling af fælles trafikinformation.
- Muligheder for fælles ansøgninger til Transportministeriets og puljemidler.

Strategigruppen vil fremlægge et beslutningsoplæg for ovenstående på direktørmødet den 24. februar.

#### Takster, rabatter og billetter

Det fælles billetsystem med generel gyldighed til alle kollektive trafikmidler i hovedstadsområdet har stor betydning for kundernes oplevelse af den kollektive trafik som sammenhængende. Derfor skal takstgruppens

arbejde have fokus på at sikre dette mål, og under hensyn hertil administrere særlige rabatter og tiltag, der er fælles for alle virksomheder, samt administrere mulighederne for, at de enkelte virksomheder f.eks. midlertidigt kan afprøve særprodukter og særrabatordninger mv.

Parterne vil med afsæt i den hidtidige takstpolitik udforme én fælles takststrategi, der skal være gennemskuelig for kunderne, og maksimere brugen af den kollektive trafik, samtidigt med at denne strategi – særligt i 2010-11 - skal være tæt knyttet til Rejsekortet og sikre parternes forretningsgrundlag.

● Det fælles billetsystem har stor betydning for kundernes oplevelse af den kollektive trafik som sammenhængende

#### Organisering

Der er etableret en permanent arbejdsgruppe med takstfolk fra parterne. Gruppens ansvar er løbende at vurdere selv takstsystemet og dets funktionsdygtighed; zonesystemet, takststrukturen, billet- og kortudbud, information om takstsystemet, samt udarbejde takstforslag til de enkelte år - under hensyn til overgangen til rejsekortet.

#### Arbejdsplan 2010

Der vil blive udformet et forslag til strategiske pejlemærker for en samlet og fælles takststrategi, der forelægges direktørkredsen til godkendelse.

Udarbejdelse af takstforslag for 2011 vil blive fremrykket, da kommuner og regioner i Movia har behov for, at de økonomiske rammer for trafikskabet er kendt inden budgetdrøftelserne.

Der lægges i takstgruppens arbejde vægt på gensidig sparring med Markedsføringsgruppen om nye produkttiltag. Således skal nye taksttiltag vurderes og anbefales af begge grupper.

- 1. udkast til takstforslag forventes færdigt 20/4
- 2. behandling af takstforslag forventes færdigt 16/6
- Vedtagelse af takstforslag forventes 25/8

#### Fælles eksternt kommunikation

Målet med en fælles kommunikation er, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet fremstår som et sammenhængende hele uanset at den udføres af flere par-



ter, og at de enkelte selskabers kommunikation bakker op omkring dette.

#### *Organisering*

Der nedsættes en ad hoc arbejdsgruppe, der formulerer en fælles kommunikationsstrategi. Med den fælles kommunikationsstrategi skal det fastlægges, hvad selskaberne kommunikerer individuelt, samt hvordan selskaberne kommunikerer i fællesskab.

#### *Arbejdsplan 2010*

- Kommissorium for arbejdsgruppens arbejde forelægges på direktørmødet den 24. februar 2010.
- Udvikling af årshjul med fælles issue management forelægges på direktørmødet den 20. april 2010.
- Kortlægning af samarbejdsflader forelægges på direktørmødet den 16. juni 2010.
- Udvikling af budskaber til omverdenen på de fælles samarbejdsflader.

#### **Indtægtsdeling**

Det er parternes intention både at sikre et robust fælles grundlag for den fremtidige indtægtsdeling, samt, når den verserende voldgiftssag er afgjort at få afsluttet de udestående sager vedr. indtægtsdelingen.

#### *Organisering*

Der er etableret en permanent arbejdsgruppe med indtægtsdelingsfolk fra parterne.

#### *Arbejdsplan 2010*

De vigtigste arbejdsopgaver for Model- og tællegruppen i 2010 er at:

- Overtage opgaver vedr. kontroltællinger fra sættegruppen: Der er udbud af konsulentopgave vedr. specifikationer. På baggrund af dette arbejde forventes tidligst udbud i 4. kvartal. Status på direktørmødet 28. oktober 2010.
- Arbejde med godkendelse af nye og opdaterede passagertællesystemer, der søges afslutte inden sommeren 2010. Status på direktørmødet senest den 16. juni 2010.
- Afslutte verserende sager vedr. passagertal og tællerappporter. Trafikstyrelsen udarbejder en liste over verserende sager der forelægges på direktørmødet den 24. februar 2010.
- Afslutte verserende sager og analyser vedr. rejsehjemmelundersøgelsen. Status på direktørmødet senest den 16. juni 2010.
- Regnskab 2007 og 2008 (4 parts) og regnskab 2009 (5 parts) er godkendt og afsluttet til den 16. juni 2010.
- Sikre løbende adgang til opdateret datamateriale (etablering af datarum) inden sommeren 2010.
- Implementere en eventuel ændring af dobbeltfaktorerne.



● Trafikstyrelsen udgiver denne årsrapport for samarbejdet i hovedstadsområdet 2009.

Samarbejdets parter består af Movia, Metroselskabet, DSB S-tog, DSB regionaltog samt Trafikstyrelsen.

Årsrapporten beskriver udviklingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet fra 2006-2009 samt de opgaver og udfordringer, som samarbejdets parter har stået overfor i 2009.

Sluttelig præsenteres en ny fælles forretningsplan for perioden 2010-12.

**Trafikstyrelsen**  
*Danish Transport Authority*

Gammel Mønt 4  
DK 1117 København K  
Telefon +45 7226 7000

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)

**Årsrapport for samarbejde i  
hovedstadsområdet 2009**