



Trafiksamarbejdet i Hovedstadsområdet

Årsrapport 2010

Forord

Ansvar for den kollektive trafik i hovedstadsområdet er fordelt på en række selvstændige parter (DSB, DSB S-tog, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen). Samarbejdet mellem parterne har til formål at sikre den gode sammenhæng i det kollektive trafiktilbud i hovedstadsområdet, således at den kollektive trafik bliver attraktiv at bruge – både for nuværende brugere og som alternativ til anden transport.

Parterne samarbejder omkring køreplanlægning, udvikling af omstigningsforhold, trafikinformation og takster samt udvikling og markedsføring af fælles produkter.

2010 var et rekordår for den samlede kollektive transport i hovedstadsområdet. Det samlede rejsetal nåede 283 mio., svarende til en forøgelse på 4% i forhold til 2009.

Den samlede vækst afspejler fremgang i passagerantal hos alle parterne. Væksten er udpræget i vintermånederne, hvor dårligt vejr har trukket flere ind i den kollektive trafik. I fællesskab har selskaberne udviklet en mobil billetløsning, som har været en stor succes og som utvivlsomt har appelleret til nuværende, men også til nye brugere af den kollektive trafik. Mobilbilletterne øger konstant salget og fra marts 2011 sælges også klippekort via denne løsning.

Der er i løbet af 2010 igangsat forskellige produkttiltag for at få flere over i den kollektive trafik. Det er både sket i fællesskab og hver for sig.

I visse tilfælde har der været igangsat tiltag, der ikke har omfattet alle selskaber. Det har skabt usikkerhed hos nogle brugere, og tiltagene har fremstået ukoordineret.

Der har i 2010 og ind i 2011 været politisk bevågenhed omkring manglende koordinering og uklarheder blandt brugerne af den kollektive trafik. Et centralt budskab er, at parterne skal styrke det fælles ansvar for den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Parterne har selv taget første skridt og besluttet en ny struktur for samarbejdet. I den nye struktur er der skabt klare beslutningsprocesser og øget fokus på at synliggøre de fælles resultater.

Alt i alt går parterne ind i 2011 med en forventning om, at det styrkede samarbejde kan fastholde og udvikle den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Parterne forventer en samlet vækst på mindst 2% i forhold til 2010.

Carsten Falk Hansen, direktør.
Trafikstyrelsen, juni 2011

Spør
11
Mod
Hellerup



Indhold

Trafikbarometer	7
Fortsat stigende rejsetal i hovedstadsområdet	7
Udvikling i indtægter og afsætning	10
Opgaver og udfordringer i 2010	13
Køreplanlægning	14
Omstigningsforhold og terminaler	15
Markedsføring	16
Trafikinformation til kunderne	18
Takster og billetter	19
Fælles ekstern kommunikation	20
Indtægtsdeling	20
Ny organisering af samarbejdet	21
Arbejdsplan for samarbejdet om den kollektive trafik i hovedstaden 2011	23
Indsatsområder	23
Køreplanlægning	23
Omstigningsforhold og terminaler	25
Markedsføring	27
Trafikinformation til kunderne	28
Takster, rabatter og billetter	29
Fælles ekstern kommunikation	29
Indtægtsdeling	30



- 14 →
- 42 →
- 43 →
- 184 →
- 185 →
- 5A ↓
- 5A ↑
- 6A →
- 6A →
- 173E →
- 173E →
- 150S →
- 350 →
- 350S →
- 81N ↑
- 81N ↓
- 84N ↓
- 84N ↓
- 94N →

port

Station



Adt



Trafikbarometer

Det samlede rejsetal i hovedstaden er steget med 4% fra 2009 til 2010 svarende til 11 mio. rejser. Den samlede vækst afspejler fremgang i passagertallet for alle selskaber i hovedstadsområdet, hvor der var særlig stor fremgang for Metro og Movia.

Trafikbarometret har til formål at opsummere trafikudviklingen fra 2007 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.

Fortsat stigende rejsetal i hovedstadsområdet

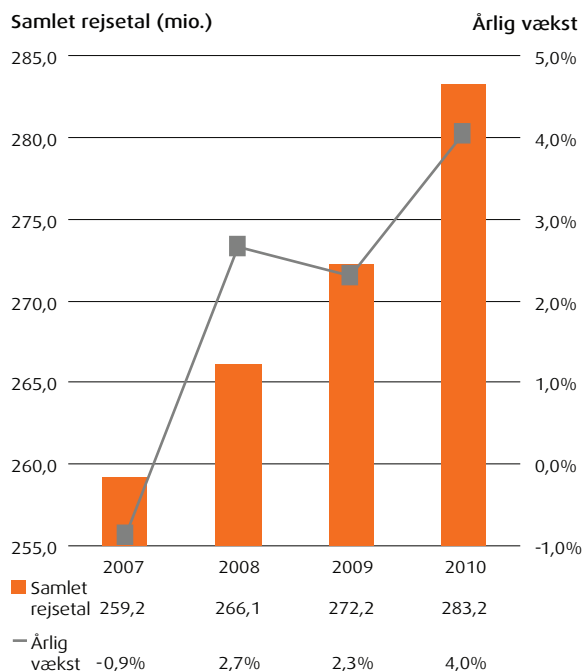
Der har været en stor vækst i det samlede rejsetal i hovedstadsområdet fra 2009 til 2010. Det samlede rejsetal er steget med 4% fra 272,2 mio. rejser til 283,2 mio. rejser. Det samlede rejsetal er justeret for rejser, hvor flere transportmidler anvendes. Det betyder, at en rejse her er udtryk for den faktiske rejse, en passager har foretaget f.eks. fra Kastrup med metro og skift til S-tog mod Hillerød på Nørreport.

Bemærk, at tallene ikke kan sammenlignes direkte med årsrapporten fra 2009, da der er sket en ændring i opgørelsen af kombinationsrejser fra parternes side, samt at passagertallet for 2009 er opdateret siden årsrapporten for 2009.

Væksten i det samlede rejsetal afspejler en passagerfremgang for samtlige selskaber, hvor væksten har været størst for Metroen, Movias busser og lokalbaner.

Figur 2 viser udviklingen i antal rejser per selskab 2006-2010, hvor der ikke tages hensyn til skift mellem forskellige typer af kollektiv transport. Det vurderes, at der er foretaget 59 mio. sådanne kombinationsrejser i 2010. Omstigninger inden for samme type transportmiddel er medregnet i figuren.

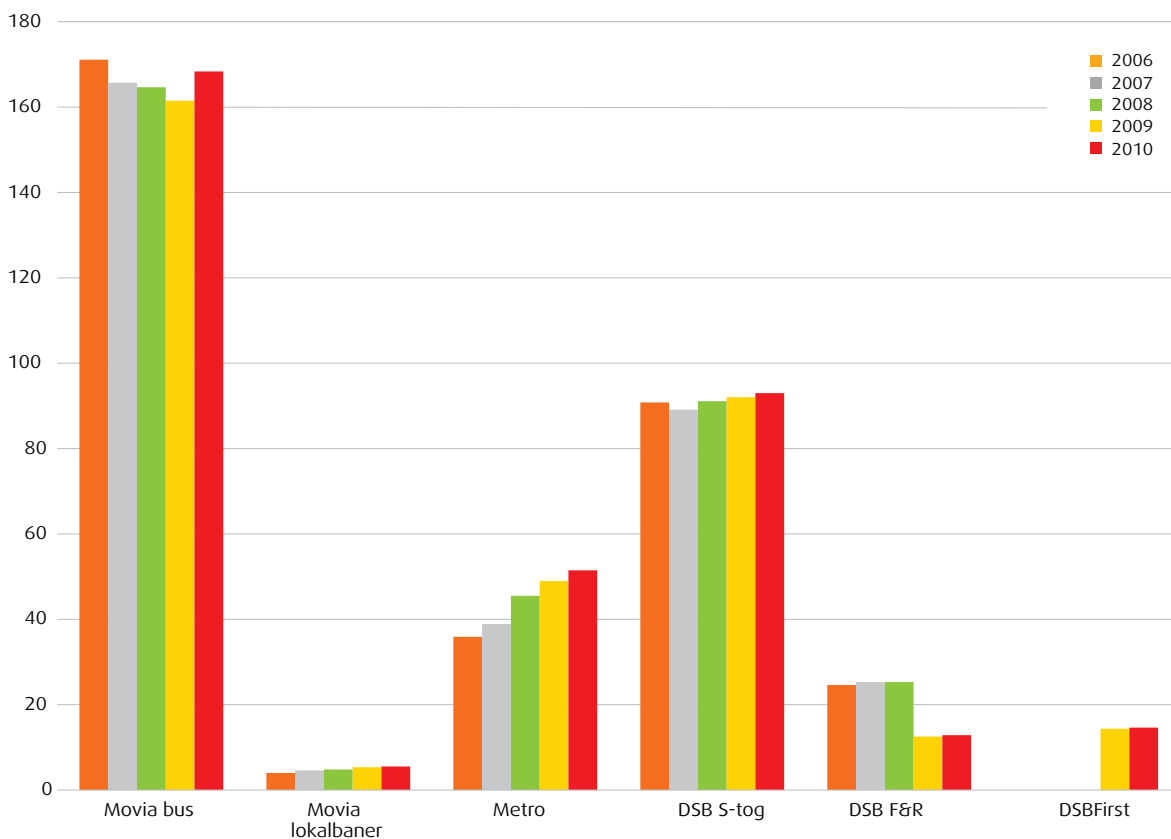
Figur 1. Udvikling i det samlede antal rejser



Det samlede rejsetal er opgjort ud fra de enkelte selskabers passagertal (målt i rejser) og derefter modregnet rejser, hvor der indgår flere selskaber. Omkring 21% af alle rejser i hovedstadsområdet i 2010 involverede flere af selskaberne. Omregning fra Metroens og Movias antal påstigere til antal rejser foregår ved at anvende rejsehjemmelundersøgelsens parametre. Tallene indeholder kombinationsrejser, hvoraf der er 26 mulige i 2010.

Figur 2. Udvikling i antal rejser pr. selskab 2006-2010

Mio. rejser



Tal for 2010 er ikke endelige. Passagertallet for 2009 er opdateret siden Årsrapporten for 2009.

Passagerudvikling Movia busser

For første gang i en længere periode har der været vækst i bus-passagertallet. Det foreløbige årspassagertal for 2010 er ca. 193,9 mio. passagerer (påstigere) svarende til 168,5 mio. rejser. Dette svarer til en fremgang i antal rejser¹ på 6,8 mio. svarende til vækst på 4,2% i 2010.

I forhold til samme måned i fjor var der fremgang i passagertallet alle årets måneder på nær juli og oktober. Især de kolde måneder januar-marts og november-december 2010 tegner sig for stor fremgang i forhold til samme måneder i 2009.

Passagerudvikling Movia lokalbaner

Det foreløbige årspassagertal er 6,4 mio. passagerer (påstigere), svarende til 5,5 mio. rejser. Det er en fremgang på knap 0,2 mio. rejser eller en vækst på 3,2% i forhold til 2009. Især Hornbæk- og Østbanen har haft stor fremgang i forhold til i fjor.

Ligesom for Movias busser har især de kolde måneder januar-marts og november-december 2010 tegnet sig for stor fremgang i forhold til samme måneder i 2009. Der ses et fald i passagertallet i sommermånederne i forhold til samme måneder i fjor, hvilket kan tilskrives fald i passagertallet på Lille Nord, Gribskov- og Nærumbanen på grund af det store sporarbejde på Nordbanen (S-tog til Hillerød) i juni-september. En anden væsentlig men modsat rettet årsag til passagerudviklingen, er en forbedret køreplan med flere afgang og kortere køretid på flere af de nordsjællandske baner fra december 2009. Køreplanen er gjort mulig pga. en opgraderet infrastruktur.

¹ En rejse kan indeholde flere påstigninger.

Passagerudvikling Metroselskabet

Metroens foreløbige årspassagertal er 52,5 mio. passagerer svarende til 51,5 mio. rejser. Dette er en stigning på ca. 2,5 mio. rejser eller 5,1% i forhold til 2009.

Stigningen kan især tilskrives en fortsat passagervækst på Østamager-banen, samt det centrale snit Nørreport-Christianshavn. Derudover har fast natdrift fra marts 2009 og afskaffelse af nattakst i august 2009 betydet vækst i 2010 i forhold til 2009.

Passagerudvikling DSB S-tog

På trods af store sporarbejder på S-banen i 2010 har S-tog opnået en positiv passagerudvikling. Årspassagertallet er 93,0 mio. rejser. Der har været 1 mio. flere rejsende i 2010 svarende til en vækst på 1,0% i forhold til 2009. Passagertallet indeholder gratis rejser.

Fremgangen skyldes primært, at DSB S-tog har gennemført en række selskabsspecifikke vækstskabende tiltag, herunder S-more programmet, Internet i S-tog, gratis shopping søndag og gratis cykelmedtagning.

Nedlukning af strækningen Svanemøllen-Hillerød på Nordbanen henover sommeren og delstrækninger frem til ultimo september pga. omfattende sporarbejde, har resulteret i et fald i passagertallet i forhold til månederne juni-september 2009. Der er passagerfremgang de resterende måneder, hvor især vintermånederne januar, november og december tegner sig for stor fremgang.

DSB S-tog har beregnet, at korrigeret for sporarbejde i 2010 har DSB S-tog en fremgang på 6,7%.

Passagerudvikling DSB fjern- og regionaltog i hovedstadsområdet

Det foreløbige årspassagertal for DSB fjern- og regionaltog (DSB F&R) 2010 er 12,9 mio. rejser svarende til en fremgang på ca. 332.000 rejser eller 2,6% i forhold til 2009.

DSBFirst overtog togtrafikken på Kystbanen og over Øresund fra den 11. januar 2009, og passagertallet for de første 10 dage i januar 2009 indgår derfor i DSB F&R's passagertal. DSB F&R's passagertal for januar 2010 er derfor lavere end 2009. Især månederne februar-juni og november tegner sig for passagervæksten mellem 2009 og 2010.

Passagerudvikling DSBFirst

Det foreløbige årspassagertal for DSBFirst 2010 er 14,6 mio. rejser. Årspassagertallet var i 2009 14,4 mio. rejser². Justeret til helårstal³, svarer det til 14,8 mio. rejser. Det betyder, at DSBFirst reelt har haft en mindre tilbagegang i passagemængderne på Kastrupbanen. Det skyldes primært problemer med regulariteten. Omvendt har sporarbejdet på Nordbanen i perioden april-september gjort det attraktivt for flere passagerer at vælge Kystbanen frem for S-togs busserne på Hillerødfingeren (Nordbanen).

² DSBFirst årspassagertal for 2009 er nedjusteret i forhold til Årsrapport for 2009

³ Som følge af den kortere driftsperiode i 2009 sammenlignet med 2010.

Udvikling i indtægter og afsætning

De samlede salgsindtægter for den kollektive trafik i hovedstadsområdet er steget med 5,5% til 3.323 mio. kr. i 2010. Der er tale om en fremgang i indtjeningen udover den vurderede effekt (på 2,8%) af takststigningen d.å. Periodekort har ikke været omfattet af takststigningen.

Det samlede salg af kontantbilletter er stort set uændret i 2010. Den samlede afsætning ligger på 38,7 mio. enheder. Den primære årsag til, at de seneste års fald i salget er bremsset, er introduktionen af SMS-billetter. SMS-billetterne har dækket et udtalt behov hos kunde-grupperne, og salget udgør nu knap en fjerdedel af alle kontantbilletter.

Salget af klippekort er steget 5,4% til 8,6 mio. i 2010. Det svarer til, at der er solgt ca. 4 mio. flere rejser i forhold til 2009. Salget er primært øget på 2- og 3-zoners klippekort.

Det samlede salg af periodekort er steget 1,5% i 2010 til 2,5 mio. stk. Dette svarer til 1,5 mio. ekstra rejser. Fremgangen sker hovedsagligt på de almindelige voksenperiodekort, som udgør godt to tredjedele af alle solgte periodekort. Øvrige kort, herunder børnekort, erhvervskort, efterlønskort og SU-kort opnår også vækst.

Indtægtsdeling 2010

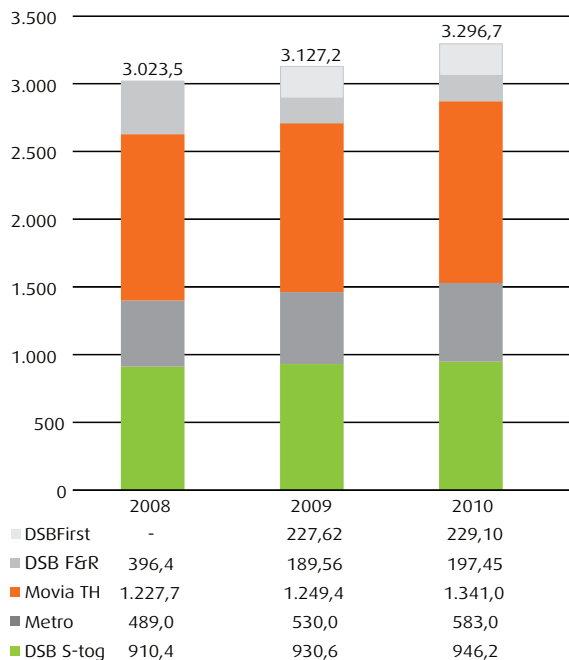
Indtægtsfordelingen i hovedstadsområdet er baseret på de passagertællinger, der foretages i de enkelte selskaber, samt undersøgelse af passagerens rejsevaner herunder hvilke billetter og kort, der benyttes i de forskellige transportmidler (Rejsehjemmelundersøgelsen).

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. Parterne er i dialog om en løsning af de uafsluttede sager.

Figur 3 viser de samlede indtægter for parterne, samt de enkelte selskabers indtægter. Bemærk at DSBFirst og DSB F&R-tog opgøres samlet før 2009.

Alle parter har haft stigning i indtægterne i forhold til 2009. Tabel 1 viser, hvordan indtægterne fordeles i forhold til de enkelte selskaber. Indtægterne følger selskabernes andel af den samlede trafik.

Figur 3. Samlede indtægter (ekskl. kompensation*)
Mio. kr.



Figuren er baseret på foreløbig afregning for årene 2008, 2009 og 2010.

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 1. Fordeling af indtægter

	2008	2009	2010
DSBFirst		6,1%	6,0%
DSB F&R-tog	13,1%	7,3%	6,9%
DSB 5-tog	30,1%	29,8%	28,7%
Metro	16,2%	16,9%	17,7%
Movia TH	40,6%	40,0%	40,7%

Tabellen er baseret på foreløbig afregning for årene 2008, 2009 og 2010.

Kilde: Trafikstyrelsen

4 Kompensation er den statslige kompensation til den kollektive trafik for en række rabatterede produkter, eksempelvis kort til værnepligtige, forhøjet børnealdersgrænse og uddannelseskort.





Koff & Godt



Spør 11
Møllerup 0
Møllerup 5

Flindem



Opgaver og udfordringer i 2010

I 2010 har det været fokus på organisering af samarbejdet. Parterne har forstærket samarbejdet om koordinering af køreplanlægning, trafikinformation, omstigningsforhold, markedsføring, passagertal, indtægtsdeling og takster.

Samarbejdet i hovedstadsområdet bestod i 2010 af flg. parter: Trafikselskabet Movia, Metroselskabet, DSB S-tog, DSB F&R samt Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen optræder både som sekretariat for samarbejdet og som part i samarbejdet. Trafikstyrelsen varetager trafikselskabsinteresser på Kystbanen, Kastrupbanen og over Øresund, hvad angår takstfastsættelse, indtægtsdeling, passagertællinger mv., mens selve trafikken udføres af DSBFirst.¹

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

Strukturen i samarbejdet i hovedstadsområdet er bl.a. beskrevet i Rammeaftalens §4 (2009), hvor det fremgår, at direktørkredsen fungerer som samarbejdets styregruppe og at arbejdsgrupperne refererer hertil.

I 2010 har parterne haft yderligere fokus på organiseringen af samarbejdet. I kraft af en øget kompleksitet på de fælles indsatsområder har direktørkredsen i 2011 besluttet, at strukturen i samarbejdet ændres, så der udover direktørkredsen nedsættes en styregruppe, der har ansvaret for fremdriften i forhold til den fælles arbejdsplan. Styregruppen vil have månedlig mødefrekvens.

Den nye struktur blev endelig tiltrådt på Direktør-mødet d. 28. februar 2011. Som følge af den nye organisering er det styregruppen, der er beslutningsdygtig i forhold til de igangværende projekter. En uddybning af roller i den nye struktur kan findes i kapitlet "Ny organisering af samarbejdet".

Fælles indsatsområder

I Forretningsplanen er der fastlagt følgende fælles indsatsområder:

1. Køreplanlægning
2. Omstigningsforhold og terminaler
3. Markedsføring
4. Trafikinformation til kunderne
5. Takster og billetter
6. Fælles ekstern kommunikation
7. Indtægtsdeling

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

Den følgende gennemgang forholder sig til de mål og opgaver, der blev beskrevet i "Forretningsplan for samarbejdet i hovedstadsområdet 2010-2012".

¹ 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.

Køreplanlægning

Køreplansgruppen er nedsat med det formål at sikre en sammenhængende planlægning af betjeningsstruktur, køreplaner og korrespondancer i hovedstadsområdets knudepunkter, således at brugerne af den kollektive trafik oplever en høj grad af sammenhæng i indsatsen.

Køreplangruppen skal derudover sikre en veldefineret proces, hvor der er klare aftaler om den detaljerede køreplanlægning. Det er hensigten at parterne har en reel påvirkningsmulighed over for hinandens planer, inden der træffes endelige beslutninger.

Køreplanlægningsgruppen har i 2010 arbejdet med at sikre en forbedret køreplanlægning og koordinering i forbindelse med ændringer i driften, herunder udvidelser og reduktioner.

Samarbejdet har bl.a. betydet en velfungerende afvikling af det omfattende sporarbejde på *Nordbanen* (S-tog), som forløb af flere omgange i løbet af 2010.

Parterne har herudover haft fokus på at :

- Gennemføre udvidelser af busbetjeningen på Region hovedstadens tværlinjer. Passagertællingerne i 2. kvartal viste en samlet fremgang på ca. 10% for de involverede buslinjer (300S, ny linje 330E, 400S og 500S).
- Gennemføre reduktioner af busbetjeningen i Frederikssund. Kommunen gennemførte markante reduktioner af busdriften på Hornshered fra december 2010, dog blev der samtidig etableret en R-linje 230R Frederikssund – Skibby – Roskilde.
- Gennemføre lokale omlægninger af busser på Vestegnen og Herlev/Ballerup i sammenhæng med blandt andet linje 500S. De foreløbige erfaringer er positive, idet der er målt en samlet passagerfremgang på ca. 4%.
-

- Foretage driftsudvidelser på Frederiksværkbanen i 2009 og Gribskovbanen i 2010, som har betydet en passagervækst på henholdsvis 16% og 12%. Dette har resulteret i, at bus og lokalbaner i Nordsjælland omlægges, så samtlige lokalbaner får 30 minutters drift i dagtimer og timedrift aften og weekend (Frederiksværkbanen fortsætter med et supplerende hurtigtog i dagtimer hverdage). Busserne omlægges samtidig, så der bliver mindre parallelkørsel med banerne.
- Koordinere de mange anlægsarbejder i København i forbindelse med udgravninger til Cityringen henover sommeren.
- Parterne har også involveret sig i implementeringen af højfrekvent bybus "Bus til alle S-tog" Køge. Køge busplan indebærer en introduktion af A-bus i Køge, hvor linje 101A får "S-togs-frekvens". Det betyder, at der køres hvert 10. minut, når S-toget kører med 10-minutters drift og hvert 20. minut, når S-toget overgår til 20 minutters drift. Dermed slipper kunderne for at sætte sig ind i hvilke tog, der passer til hvilke busser og omvendt.

I 2018 åbner Cityringen i København. Den nye metro betyder, at nuværende netværk skal ændres, sådan at det sikres, at tog, bus og metro supplerer hinanden. I den forbindelse har parterne i 2010:

- Udvalgt Flintholm station som et pilotprojekt i forhold til at skabe bedst mulig synergi mellem transportmidlerne. Køreplangruppen har udarbejdet et konkret forslag til ændret betjening af Flintholm. Forslaget styrker busbetjeningen af Flintholm station og reducerer parallelkørsel til metroen på Frederiksberg. Forslaget forhandles i 2011 mellem berørte kommuner med henblik på implementering ultimo 2012.
- Haft fokus på projektet med højklasset bus på Frederikssundsvej. Tre modeller er skitseret: en traditionel busprioritering og en løsning, hvor busbanerne lægges midt i vejen, samt et kompromis mellem løsningerne. Københavns kommune forventer anlægsarbejderne gennemført i 2014. Projektet videreføres i 2011 med henblik på at afklare øvrige ændringer af busbetjeningen i centralkommunerne og den overordnede strategi for busbetjeningen i 2018.



Forsøgsperioden med natkørsel på S-banen nat efter fredag og lørdag er udvidet til hele 2010 og videreføres i 2011. Det forventes, at der i efteråret 2012 gennemføres ændringer af natbusbetjeningen.

En stor udfordring for parterne har været håndtering af køreplansændringer uden for de aftalte køreplanlægningsterminer. Dilemmaet opstår f.eks. ved lav regularitet på Kystbanen, hvor der flere gange i 2010 er gennemført køreplanændringer, for at kunne leve op til rettidighed. Men dermed mistes også sammenhængen til bussernes køreplan. Omvendt så passer køreplanen dog heller ikke, når rettidigheden er lav.

Omstigningsforhold og terminaler

En målsætning om markant flere kunder i den kollektive trafik forudsætter, at samarbejdets parter formår at tiltrække nye kunder. Det nødvendiggør også at kunder, der bor og arbejder langt væk fra den kollektive trafik, tiltrækkes af bedre sammenhæng mellem og tilgang til forskellige kollektive transportmidler.

I 2010 har samarbejdet haft særlig fokus på at skabe rammerne for forbedrede skiftemuligheder mellem forskellige kollektive transportmidler, samt skabe korte, bekvemme og sikre gangveje på terminalerne.

Samarbejdet har i den forbindelse nedsat en arbejdsgruppe, som arbejder med fælles initiativer i relation til forbedring af omstignings- og terminalforhold. I den forbindelse udvælges en række terminaler, der skal fungere som pilotprojekter.

Arbejdsgruppen har i 2010 opstillet måltal i relation til, hvornår og hvor mange terminaler, der skal sættes ind overfor. Arbejdsgruppen har endvidere udarbejdet succeskriterier for en vellykket indsats med at udbedre de fysiske forhold på en terminal.

Efterfølgende har gruppen screenet terminalerne i hovedstadsområdet med henblik på at udpege 10 terminaler, der arbejdes videre med. Der er ved udvælgelsen af terminalerne fokus på strategiske partnerskaber med kommuner, grundejere og øvrige interessenter. Alle kommuner har tilkendegivet interesse i projekterne og der er dialog om såvel medfinansiering som fælles ansøgninger til diverse puljer.

På de udvalgte terminaler sættes der ind med fælles initiativer til forbedring af:

- Trafiksikkerhed
- Skift mellem transportmidler. Terminalerne udformes på en sådan måde, at der opstår færrest mulige farlige situationer ved skift mellem transportmidler, dvs. gode direkte adgangsveje.
- Tryghed
- Tilgængelighed for handicappede
- Bil- og cykelparkering
- Trafikinformationstiltag.

Markedsføring

Markedsføringsgruppen arbejder for at sikre offentlighedens kendskab til fælles transportmuligheder, takster, billetprodukter mv., og for at den kollektive trafik skal fremstå som et samlet hele.

I den forbindelse har gruppen i 2010 udviklet et fælles udtryk til markedsføring og information. Det fælles udtryk er blevet anvendt til samtlige fælles kampagner i 2010 og danner ramme om layout på den nye mobilbilletløsning.

I den fælles markedsføringsgruppe udvikles også nye fælles produkter for samarbejdets parter. Gruppen arbejder tæt sammen med Takstgruppen, hvad angår valg og implementering af nye billettyper.

Der er i 2010 arbejdet med en række fælles markedstiltag, hvoraf størsteparten blev solgt på den nye SMS-salgskanal (Aftenbillet, SMS-klippekort i sommerperioden, Eventbillet og City Pass, sidstnævnte sælges også på pap).

Der er i fællesskab blevet udviklet en permanent mobilbilletløsning (1415) i forlængelse af SMS-pilotprojektet i første halvdel af 2010. Det betyder, at det nu er muligt at anvende betalingskort til køb af billetter og salget kan ske via web og mobilweb. Mobilbilletsalgskanalen gør det lettere for kunden at betjene sig selv. Derved øges tilgængeligheden af produkter i den kollektive trafik og der spares tid i forhold til betjent salg både for kunden og trafikelskaberne.

Omkring 31% af omsætningen af kontantbilletter foregår nu via mobilløsningen. Landets øvrige trafikelskaber er blevet tilbudt at anvende 1415-mobilbilletløsningen. Movia har allerede taget løsningen i brug på resten af Sjælland.

Per 1. marts 2011 er det ligeledes muligt at købe klippekort via SMS-salgskanalen.



Parterne har som fælles markedsføringsindsats gennemført følgende:

- Fælles kampagne for aftenbilletter i foråret
- Fælles sommerkampagne
- Fælles julekampagne med trafikinformation
- Der blev i 2010 endnu engang afholdt Kultur-nat op til efterårsferien og parterne bidrog som sædvanligt med fri transport om aftenen til alle med kulturpas. Der blev i 2010 solgt godt 69.000 Kulturpas, hvilket er en stigning på cirka 4.000 i forhold til 2009.

Markedsføringsgruppen står bag Byens Net Guide samt www.byensnet.dk og står i øvrigt for basisinformation om takster og rejseregler til de rejsende. I forbindelse med kulturnatten blev der tegnet et nyt og overskueligt trafik kort over indre by og brokvarterene, som efterfølgende er optrykt i Byens Net Guide. Byens Net Guiden trykkes i et oplag på 700.000 pr. år og er frit tilgængelig i busser og på stationer, samt i elektronisk form på Internettet.

Byens Net Guide er blevet valgt til at være Københavns officielle turistkort i 2011.

Selvom effekten af nye produkter på antallet af rejser og økonomisk tab/gevinst ved produktet er forskellig fra selskab til selskab, er det er alligevel lykkedes samarbejdet at få en række nye fælles tiltag i markedet bl.a. aftenbilletter, som var et kampagnetilbud med ubegrænset rejse i hele hovedstadsområdet for 20 kr. efter kl. 19.

Parterne arbejder også hver især med at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik. For eksempel har det været gratis at rejse med S-tog den første søndag i måneden og gratis at tage sin cykel med i S-toget.

Det har vist sig her, som i andre selskabsspecifikke tiltag i løbet af året, at enkelte kunder har haft vanskeligt ved at forstå den begrænsede gyldighed af tiltagene. I eksemplet med gratis søndagskørsel i S-tog har det været svært for nogle at forstå, at de ikke også kunne køre gratis i bus og/eller metro. Det er en problemstilling samarbejdet vil skulle håndtere anderledes fremover.

Trafikinformation til kunderne

Parterne arbejder for en fælles indsats i forhold til trafikinformation til kunderne på tværs af transportformer. Parterne har i 2010 både arbejdet med at løfte 'her og nu' tværgående informationsopgaver og igangsætte og udvikle tværgående trafikinformationsprojekter.

Parterne er fælles om koordineringsopgaven på tværs af trafikinformationsprojekter og -organiseringer på tværs i hovedstadsområdet (Bynet 2018, projekter under Rejseplanen A/S, Ny Nørreport, Infostand på Nørreport, osv.). I den forbindelse er der i november 2010 foretaget en tværgående måling af kundetilfredshed med trafikinformation.

Målingen vil danne grundlag for fælles mål for væksten i kundetilfredshed med trafikinformation på tværs i hovedstadsområdet. Disse mål fastsættes i 2011.

Med Trafikinfo Udviklings Samarbejdet (TUS) samarbejder parterne Metro, Movia, DSB, DSB S-tog, Trafikstyrelsen med Banedanmark og Rejseplanen. Vejdirektoratet er inviteret som observatør i TUS-styregruppen.

TUS har i 2010 igangsat 6 fælles projekter. Det overordnede tema for projekterne er, at selskaber skal arbejde efter standardiserede koncepter/tværgående processer og have tværgående informationskompetencer. Projektstarten har lidt under manglende ressourcer fra parterne, men det forventes, at projekterne er afsluttet ved udgangen af 2011 som planlagt. Parterne har i 2010 arbejdet med:

- Trafikinformation på Nørreport under ombygningen
- Trafikinformation på Nørreport efter ombygningen
- Tværgående informationskoncept for Knudepunkter. TUS har i 2010 udarbejdet et fælles koncept for tværgående trafikinformation. Konceptet beskriver en fælles vision for ensartet brugerorienteret trafikinformation på knudepunkterne/terminalerne på tværs af transportmidler. Konceptet indeholder både en beskrivelse af de konkrete tværgående trafikinformationer, som kunderne efterspørger på forskellige dele af terminalerne, og en fælles vision for den designmæssige ramme i den fremtidige information til kunderne. Konceptet udvikles og testes i en pilottest på Flintholm station januar-oktober 2011. Derefter evalueres og tilpasses konceptet, og økonomi og udrulningsplan konkretiseres.
- Videreudvikling af "Info på tværs"
- Klar Besked på tværs
- Data til tværgående trafikinformationsløsninger.

Takster og billetter

Takstgruppen varetager koordineringen af takstfastsættelse og udbud af nye billettyper, samt tilpasning af takstsystemet til det kommende rejsekort.

Takstgruppen udarbejder det årlige takstforslag under hensyntagen til takststigningsloftet.

Takstfastsættelse 2011

Fra 2010 har selskaberne selv mulighed for at beslutte, hvor meget af det udmeldte statslige takstloft, der skal udnyttes i et år, og hvor meget, der skal udskydes til det efterfølgende år. Det var et ønske fra parterne i den kollektive trafik, der udmøntede sig i bekendtgørelse nr. 1460 af 15. december 2009.

Det glidende takstloft betød, at takststigningsloftet i 2010 ikke blev udnyttet fuldt ud, da den gennemsnitlige takststigning i 2010 var 2,8% mens takststigningsloftet var 4,8%. For 2011 er udmeldt et takststigningsloft på 0%. I april 2010 besluttede direktørkredsen, at de opsparede 2,0% fra Takst 2010 skal udmøntes i Takst 2011. Stigningen vurderes at være ens for de involverede selskaber.

Takststigningen i 2011 er - som for 2010 - udformet sådan, at periodekortet friholdes for takststigninger og takststigningen fordeles på de andre produkter. Det betyder, at faste kunder og pendlere (med periodekort) tilgodeses. Stigningen på resterende billettyper er som følger:

Takster 2010 og 2011.

	2010 takst i kr	2011 takst i kr	Stigning i %
Kontantbillet	23	24	4,3%
Klippekort, 2 zoner	135	140	3,7%
Klippekort, 3 zoner	175	180	2,9%
Klippekort, 4 zoner	225	230	2,2%
Klippekort, 5 zoner	275	285	3,6%
Klippekort, 6 zoner	325	335	3,1%
Klippekort, 7 zoner	375	390	4,0%
Klippekort, 8 zoner	415	435	4,8%
Klippekort, alle zoner	430	455	5,8%

Pensionistkortet stiger med 10 kr. svarende til 2,0% for alle zoner og 2,7% for 3 zoner..

Takstfastsættelse for Rejsekort 2011

I 2010 har Rejsekort været i prøvedrift i Vest- og Sydsjælland og Lolland-Falster, samt på strækningen Taastrup-Holbæk. I 2011 udvides prøvedriften trinvist på Sjælland, i Nordjylland og i hovedstadsområdet.

Rejsekort forventes i henhold til gældende tids- og udrulningsplan at starte prøvedrift i hovedstadsområdet i løbet af 2011 med implementering i 2012.

Arbejdet med takstfastsættelsen er sket i Takstgruppen. I forbindelse med indførelsen af Rejsekort skal der indføres helt nye prissystemer, da den gamle prisstruktur erstattes med en ny prisstruktur. Det udfordrer den nuværende takststruktur.

Parterne har ønsket, at taksterne i prøvedriften skal ligne de endelige takster så meget som muligt. Det har betydet, at parterne - i arbejdsgruppen såvel som på direktørniveau - igennem 2010 har afklaret en lang række parametre og forudsætninger for taksterne. Parterne har lagt sig fast på et scenarie, som giver rejsekortkunderne størst mulig genkendelighed mellem rejsekorttakster og gældende klippekorttakster. Rejsekortet omfatter ikke kontantbilletter og i indledende fase er der også fortsat et papir periodekort

Det er besluttet, at kommende takstændringer vil ske ved en successiv indfasning af de muligheder Rejsekort har med hensyn til prisdifferentiering og øget rabatterning.

Økonomi i forbindelse med indslusning af Rejsekort

Baseret på nuværende beregninger udgør provenutabet i de vedtagne rejsekorttakster ca. 100 mio. kr. pr. år ved en fuld indfasning, svarende til en samlet takstnedsættelse på cirka 3%. Taksterne i Rejsekort er identiske med de besluttede 2011 klippekorttakster.

Det er besluttet, at der skal udvikles en model for beregning af provenutabet, før Rejsekort sættes i drift i hovedstadsområdet. Dertil undersøger Trafikstyrelsen dispensationsmulighederne i forhold til at dække absolut provenutab gennem ekstraordinære takststigninger på et senere tidspunkt.

Fælles ekstern kommunikation

I forbindelse med udarbejdelsen af Forretningsplanen for samarbejdet 2010-12, har parterne ønsket at styrke den fælles eksterne kommunikation. I den forbindelse blev der skabt et fælles pressenetværk.

Etableringen af pressenetværket med repræsentanter fra samarbejdets parter og det tilbagevendende mødeforum, har givet mulighed for bedre koordinering og udveksling af informationer og ikke mindst fælles håndtering i konkrete verserende sager i pressen som f.eks. ved fornyet medieomtale om at prisen for ud- og hjemrejsen ikke altid er ens.

Parterne i pressenetværket har udarbejdet fælles plan i forhold til udmelding om f.eks. takster og udgivelse af samarbejdets årsrapport. Planen opdateres løbende. Et punkt på en fælles liste er VM i cykling, som kræver stor kommunikationsindsats vedr. den kollektive trafik pga. store ændringer i det indre København i 10 dage i september 2011.

Pressenetværket har i 2010 udarbejdet en praksis for pressemateriale om fælles markedsførings-tiltag. Håndteringen går på skift mellem Movia, DSB og Metroselskabet, der alle står som afsendere. I sager hvor et enkelt selskab har særlig interesse, håndteres det selvstændigt, og de øvrige parter skal orienteres.

Praksis vil også fremadrettet være, at pressefolk, der henvender sig til et selskab, bliver ført videre til det rette selskab.

Indtægtsdeling

I 2010 har parterne forhandlet om at færdiggøre forhandlingerne om en række mindre, men teknisk vanskelige og principielle sager, der har hindret den endelige afslutning af regnskaberne siden 2003. Hovedlinjerne i regnskaberne siden 2003 ligger dog fast.

I januar 2010 blev indgået forlig mellem parterne om buspassagertallet i perioden 2005-2007. En række sager af teknisk og principiel karakter forhandles fortsat mellem DSB, DSB S-tog, Movia og Metroselskabet. Afklaring af disse sager er en forudsætning for endelig afslutning af regnskaberne efter 2003.

Den faste arbejdsgruppe Model- og Tællegruppen tager sig generelt af at sikre et solidt grundlag for indtægtsdelingen, herunder indtægtsfordeling og passagertællinger:

Tællesystemer og tællerapporter

Selskaberne skal fremlægge tællerapporter for hvert år til de andre parters godkendelse. Det enkelte selskabs tællesystem skal dokumenteres og ligeledes godkendes af de øvrige parter, jf. aftalen om passagertællinger og tællesystemer fra 2009.

Fremdriften i arbejdet med tællerapporter og godkendelse af tællesystemer har i løbet af året været meget svingende, da der er mange udestående sager, som skal afklares. For tællerapporterne er der store udeståender i forhold til tidsfristerne i tælleaftalen.

Rejsehjemmelundersøgelsen

Der har i 2010 været fokus på forbedringen af kvaliteten i rejsehjemmelundersøgelsen. En arbejdsgruppe har sammen med undersøgelsens konsulent gennemgået dokumentationen for afholdelse og databehandling af undersøgelsen og en række fejl er blevet rettet. For eksempel har det vist sig, at datagrundlaget til vægtning af resultaterne ikke var blevet opdateret længe. Det er aftalt, at der efter hver af de halvårige undersøgelser afholdes et opfølgingsmøde med konsulenten. Der har ligeledes været fokus på at få konsulentens metodebeskrivelse udbygget og opdateret.

Indtægtsdelingsmodellen

Det er konstateret, at der igennem 2010 er blevet større uoverensstemmelse mellem faktiske og beregnede indtægter i modellen. Det blev besluttet, at Model- og tællegruppen laver en afrapportering til Direktørkredsen vedrørende årsager til denne udvikling.

Ny organisering af samarbejdet

I løbet af 2010 organiseringen af samarbejdet i hovedstadsområdet været et fokusområde – både i ministerens udmeldinger og i selve samarbejdet.

Redegørelse om kollektiv trafik

I april 2010 offentliggjorde transportministeren en redegørelse om kollektiv trafik. Redegørelsen satte fokus på de problemer, der er behov for at løse for, at den kollektive trafik bliver mere attraktiv. Hovedbudskabet i redegørelsen er, at passagererne bør opleve en sammenhæng og koordinering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Redegørelsen blev fulgt op af en evaluering af Lov om trafikkselskaber, herunder rammerne for samarbejdet. Hovedbudskabet af denne er at,

- Aktørerne i hovedstadsområdet skal samarbejde bedre om blandt andet kundeservice, billetter, markedsføring, trafikinformation og køreplanlægning
- Kunderne endnu ikke oplever, at der er én indgang til systemet og oplever ikke et samlet system
- Arbejdet i hovedstadsområdet ønskes styrket og formaliseret yderligere.

Direktørkredsen i samarbejdet har undervejs i 2010 diskuteret, hvordan parterne i hovedstadsområdet kan indfri forventningerne i Transportministerens redegørelse. På den baggrund diskuteredes et oplæg "Et Fælles kundefokus" i direktørkredsen med fokus på:

- Klare beslutningsprocesser
- Eksekvering
- Resultater.

På den baggrund har direktørkredsen valgt at styrke samarbejdet med følgende styringsmodel: Direktørkredsen deles op i en styregruppe med en hyppigere mødefrekvens (månedlig), og et overordnet direktørmøde, der afholdes 4 gange om året.

Direktørkredsen (direktørmøderne)

Direktørkredsen behandler overordnede temaer for samarbejdet:

- Den overordnede strategi for samarbejdet i Hovedstadsområdet
- Ændringer i Rameaftalen og protokollater

- Godkendelse af 3-årig Forretningsplan, der beskriver sigtet for samarbejdet
- Godkendelse af en årlig Arbejdsplan, som beskriver indsatsområder og leverancer i Forretningsplanen
- Godkendelse af budget, der understøtter Arbejdsplanen
- Godkendelse af årsregnskab og årsrapport
- Godkendelse af takstforslag.

Samt fungerer som eskalationsmulighed for evt. tvister i styregruppe.

Direktørkredsen sikrer den overordnede sammenhæng mellem Arbejdsplanen og den overordnede strategi for samarbejdet.

Styregruppen

Der etableres en styregruppe med 1 repræsentant og 1 suppleant fra hvert selskab.

Styregruppen:

- Har ansvaret for at udarbejde en årlig Arbejdsplan, der udmønter konkrete punkter i den 3-årige Forretningsplan fastlagt af Direktørkredsen
- Sikrer leverancerne i Arbejdsplanen
- Indgår aftaler vedr. opgaveløsningen
- Har ansvar for opfølgning af det vedtagne budget
- Fastlægger procedure for arbejdsgruppernes indberetninger til styregruppen, herunder økonomi, mål og leverancer
- Står som garant for fremdrift, koordinering, stabilitet og sammenhæng i indsatsen.

Arbejdsgrupper (projektgrupper)

Som et led i etableringen af den nye styregruppe skal der ske en revurdering af de nuværende arbejdsgrupper, projektgrupper og styregrupper med henblik på at få etableret en forenklet samarbejdsstruktur.

Udover ovennævnte reorganisering af samarbejdet vil Trafikstyrelsen tilføre flere ressourcer til sekretariatsarbejdet, således at samarbejdet bliver mere resultatorienteret og fremdriften øges.



Arbejdsplan for samarbejdet om den kollektive trafik i hovedstaden 2011

Arbejdsplanen er en konkretisering af arbejdsopgaverne for 2011. Planen er baseret på forretningsplanen for samarbejdet 2010-2012. Arbejdsplanen er baseret på de eksisterende præmisser for samarbejdet, og må forventes at gennemgå en større ændring, når ændringen af samarbejdet implementeres i forbindelse med "En fælles kundefokus".

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
- Indtægtsdelingen

For alle indsatsområder skal der udarbejdes fælles budgetter i forhold til aktiviteten. Arbejdsplanen er tiltrådt i december 2010.

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.

Køreplangruppen skal derudover sikre en veldefineret proces, hvor der er klare aftaler om den detaljerede køreplanlægning. Det er hensigten at parterne har en reel påvirkningsmulighed over for hinandens planer, inden der træffes endelige beslutninger.

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

Samarbejdet vedrørende køreplanlægning skal udvides fremadrettet projekt for projekt. Samarbejdet skal sikre bedre rytme mellem DSB og Movia ved ændring af køreplaner.

"Problemer" affødt af forstyrrelser på vej og bane ønskes identificeret tidligt, således at det er muligt at koordinere mellem selskaberne, så at kunderne bliver serviceret bedre.

Organisering

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

Arbejdsplan 2011

Projekter på kort sigt

Nordbanen – evaluering af sporarbejdet

Sporarbejdet blev færdigt ultimo september. Der gennemføres en evaluering med henblik på fremtidige sporarbejder.

Opfølgning på ændringer gennemført i løbet af 2010

- Implementering af Region Hovedstadens bestilling om styrket betjening på tværlinjer 300S, 400S, 500S (marts 2010)
- Lokale forenklinger af busser på Vestegnen og Herlev/Ballerup (marts 2010)
- Region Sjælland R-nettet og Regionstog med 30 minutters drift dagtimer og timedrift aften implementeres (august og december 2010)
- Højfrekvent bybus "Bus til alle S-tog" Køge (december 2010)
- Cityring – ledningsflytninger omlægning af buslinjer (forår 2010)

VM i cykling 2011

Store dele af København afspærres i en uge i forbindelse med VM i cykling i september 2011. Der skal blandt andet være en 30 km lang enkeltstartsrute, som f.eks. betyder, at H C Andersens Boulevard lukker for trafik. Trafikselskaberne får i den sammenhæng en betydelig mulighed/opgave med at varetage trafikbetjeningen.

Natbetjening

Projektet videreføres i 2011, idet S-tog har besluttet at forlænge forsøgsperioden. Der arbejdes mod en samlet plan, der kan implementeres i efteråret 2012.

Kommuneprojekter i Roskilde, Slagelse, Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød m.fl.

I en række kommuner arbejdes med planer for effektivisering af busbetjeningen. Der hentes inspiration fra Ringsted, hvor der med succes er etableret en højfrekvent A-bus, der betjener områder med stort kundegrundlag frem for lavfrekvente buslinjer og stor fladedækning.

Projekter med længere tidsperspektiv

Pendlernet Sjælland

Movia og DSB har i september 2010 søgt puljemidler til et forprojekt med henblik på at udarbejde et samlet forslag til puljeansøgning juli 2011. Såfremt der opnås tilskud forventes implementeringen at ske i slutningen af 2012.

Nørreport station ombygning

Den besluttede ombygning af Nørreport station har en række konsekvenser under ombygningen. Stoppesteder og terminal for Movia's busser bliver fra starten af 2012 omlagt i 2 faser af 10 måneders varighed. Adgangsvejene omlægges i hver fase. Køreplangruppen skal overveje i hvilket omfang, det vil påvirke rejsestrømmene med særligt fokus på benyttelsen af metro og busser. Gruppen vurderer tillige, om der bliver behov for supplerende busbetjening fra Østerport mod Kongens Nytorv.

Nordhavn station

For at sikre sammenhæng mellem Nordhavn station og udviklingsområderne i Nordhavnen ombygges stationen, og der etableres stoppesteder i Århusgade med adgang til stationen. Arbejdet forventes færdigt i 2013. Der arbejdes på at etablere en højklasset og højfrekvent busbetjening af Nordhavnen.

Bynet 2018

Pilotprojekt Flintholm og Frederikssundsvej (2012)

Der er udarbejdet forslag for opgradering af betjeningen til Flintholm station med henblik på realisering ultimo 2012, når infrastrukturen forventes færdig. Forslagene omfatter omlægning af en række buslinjer. Der arbejdes sammen med kommunerne videre på at sikre høj fremkommelighed på adgangsvejene til Flintholm station, forbedring af busterminalen ved Flintholm st. og forbedring af informationen på Flintholm station. Endvidere forhandler Movia med de berørte kommuner om det samlede ambitionsniveau for busbetjeningen.

Desuden arbejdes med forslag forbedret fremkommelighed på Frederikssundsvej enten med traditionelle virkemidler eller i form af mere højklasset busbetjening. I første omgang arbejdes med stækningen mellem Nørrebro st. og Husum Torv, men på længere sigt søges løsningen videreført i samarbejde med Gladsaxe, Herlev og Ballerup kommuner.

Målene for de to delprojekter er en samlet passagerfremgang for den kollektive trafik, effektivisering af busdriften og at opnå erfaringer med henblik på det videre arbejde med at styrke sammenhængen i den offentlige trafik.

Projekter til 2012-14

Der udarbejdes endvidere forslag til at forbedre sammenhængen mellem bus og metro samt betjeningen af byudviklingsområder i København til realisering i 2012-14. Blandt andet arbejdes med en forlængelse af linje 6A til Buddinge station, og at skabe busforbindelse mellem Frederikssundsvej og Herlev station.

Tilpasningerne søges gennemført, så de tager højde for den fremtidige betjening efter Cityringens åbning i 2018.

Busbetjeningen 2018

I forbindelse med Cityringens ibrugtagning i 2018 skal busnettet tilpasses yderligere for at minimere parallelkørsel mellem bus og metro og for at sikre størst mulig sammenhæng mellem bus og metro med henblik på at sikre passagerfremgang i den samlede kollektive trafik.

Et hovedprincip vil være at sikre høj frekvens for de radiale tilbringerlinjer til Cityringen.

For at sikre et system i størst mulig balance udpeger projektet endvidere radiale veje, der anbefales opgraderet til højklassede busbetjening på baggrund af de erfaringer, der opnås ved pilotprojektet på Frederikssundsvej.

Københavns kommune har i budgettet for 2011 afsat midler til højklasset bus på endnu en radial vejforbindelse Nørre Allé – Tagensvej frem til Nørreport st.

Omstigningsforhold og terminaler

Målsætning

En målsætning om 100/50 % flere kunder i den kollektive trafik forudsætter at vi 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 vores nuværende kunder.

Flere kunder kræver, at terminalerne udformes, så passagerne tilbydes skiftemuligheder mellem kollektive transportmidler med korte, bekvemme og sikre gangveje. 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 er nedsat 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.

Arbejdsplan 2011

Der er p.t. udvalgt følgende terminaler som pilotprojekter:

- *Flintholm* - repræsenterer alle tænkelige problemstillinger omkring de skitserede indsatsområder
- *Køge* - eksempel på flere operatører, der mødes midt i nyt byudviklingsområde
- *Hillerød* - der har flere udfordringer i forhold til samling af uddannelsesinstitutioner og opførsel af nyt superhospital
- *Brøndby Strand* - som bliver omdrejningspunkt for en masse projekter der handler om meget mere end tilbringerlogik, men også sundhed, oplevet tryk mm.
- *Ørestad* - der er pilotprojekt i fb. med realtidsinformation
- *Rungsted Kyst* - meget opdelt station med flere handicaptilgængelighedsproblematikker
- *Rødovre* - et mindre og mere klassisk projekt i fht. optimering
- *Sydhavn* - som eksempel på ny og gammel bydels forskellig rettede behov
- *Brøndbyøster*
- *Helsingør*

En forudsætning for det endelig valg af projekter er kommunal investeringsvillighed/involvering i de projekter gruppen udpeger.

Der er udarbejdet en konkret skitsering af proces og projektformuleringer, som er præsenteret for direktørkredsen i februar 2011. Herunder foreløbige overslag på budgetter for de enkelte pilotprojekter.

Der skabes en udførlig skematisk oversigt over de enkelte terminaler baseret på det datagrundlag der findes i Masterplanen.

Projekterne beskrives mere indgående i forhold til proces og udfordringer. Der udarbejdes egentlige interessentanalyser og mulige partnerskabskonstruktioner og dialogfora.

Der forsøges at udarbejde skitsering af økonomi og finansiering af de enkelte projekter. Det afklares om projekterne ligger indenfor evt. rammer eller projekter i andre regi.

Efter direktørkredsens tilkendegivelser arbejdes der videre med udvalgte projekter som udfoldes nærmere i form af beskrivelser indenfor temaer og terminalens funktionaliteter med henblik på at kunne videreføre initiativet til andre lignende terminaler. Udredning af økonomi og finansiering.

Der arbejdes målrettet mod at ansøge diverse puljer om medfinansiering af det videre arbejde med pilotprojekterne, i det det antages at der kan skabes synergi og nytænkning i det naturlige felt der opstår, når vi sætter os sammen omkring bordet.

Markedsføring

Målsætning

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 2011

Marketingplanen for 2011 ligger i forlængelse af den fælles Markedsføringsstrategi 2010-12, og vil derfor bidrage til vækstsmål på 2% i hovedstadsområdet. Marketingplanen har et taktisk fokus på salg af rejser, og omfatter salgsfremmende, udviklings- og driftsaktiviteter.

Salgsfremmende aktiviteter

- Mobilportal - klippekort
- Søndag / off peak
- City Pass på mobilplatform
- Sommerkampagne
- Ungdomsprodukt
- Kulturnat
- Mobilportal - iht. udvikling
- Julekampagne

Driftsaktiviteter

- Tryk og distribution af Byens Net Guide
- Udarbejdelse af basisinformation om takster og rejseregler

Større produkttiltag skal fremlægges til endelig godkendelse på et direktørmøde. Der skal fokus på forholdet mellem den fælles markedsføring og markedsføring af selskabsspecifikke produkter, herunder spørgsmålet om, hvordan vi sikrer fælles kommunikation af de fælles tiltag. Der skal mere gennemsigtighed i forhold til enkelte selskabers markedsføring.

Trafikinformation til kunderne

Målsætning

Parterne udarbejder og igangsætter en fælles tværgående trafikinformationsstrategi, gældende for alle parter 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 etableret en fælles styregruppe for Trafikinfo Udviklings Samarbejdet (TUS) med repræsentanter fra alle parter. Rejseplanen og Banedanmark er tilsluttet gruppen. Den tidligere Trafikinformati- onsgruppe er som konsekvens heraf nedlagt, men gruppens medlemmer indgår i det videre TUS-ar- bejde.

Arbejdsplan 2011

TUS vil fortsætte arbejdet med projekterne fra 2010 samt opstarte 2011 projekterne fra strate- gikortet:

- Igangsættelse af projektet "Fælles kompeten- cekrav og tværgående karriereveje", som skal definere hvilke kompetencer indenfor tvær- gående trafikinformation frontmedarbejder- ne skal have, samt udstikke mulige tværgående karriereveje mellem selskaberne.
- Igangsættelse af projektet "Fælles uddannelse- selementer". Dette projekt er samler op på og sikrer den langsigtede implementering af resul- taterne fra "Klar besked på tværs", "Videreud- vikling af Info på tværs" og "Fælles kompeten- cekrav og tværgående karriereveje".
- Igangsættelse af projektet "Fremtidens trafikin- formationssamarbejde". Et projekt der samler op på indsatsen i TUS og i andre fælles fora, hvor vi arbejder med trafikinformation. Projek- tet har til formål at kigger fremad og komme med input til hvordan selskaberne fremover skal løfte fælles opgaver på trafikinformations- området.

Herud over vil TUS i 2011:

- Fortsætte koordineringsopgaven på tværs af andre organiseringer, projekter og drift.
- Følge op på de strategiske mål for kundetil- fredshed, som vedtages i 2010.
- I samarbejde med Bynet 2018 gennemfører pi- lottest af Knudepunktskonceptet på Flintholm station og sikre opsamling og overlevering af resultaterne fra testen.

Samtlige projekter som opstartes i 2010 og 2011 af- sluttes inden udgangen af 2011. Flere af projekter- ne forventes at have afledte initiativer, der enten overleverer projekterne til driftsorganisationer- ne eller danner grundlag for nye udviklings- eller implementeringsprojekter. Dette vil blive afklaret i forlængelse af de konklusioner, der drages i de enkelte projekter. TUS vil løbende sikre at alle pro- jekter leverer konkrete resultater, der påvirker de fælles kunder eller overdrages til videre drift eller udvikling.

Afrapportering

TUS afrapporterer på resultater og leverance- mål på de enkelte projekter ved projektafslutning. Desuden vil der halvårligt blive afrapporteret på udviklingen i kundetilfredsheden med tværgåen- de trafikinformation (effekt mål for programmet), startende med en nulpunktsmåling i november 2010.

Takster, rabatter og billetter

Målsætning

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 skal være tæt knyttet til Rejsekortet og sikre parternes forretningsgrundlag.

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 2011

Direktørkredsen har godkendt Rejsekorttakster. Takstgruppen er i gang med den konkrete udmøntning af forslaget og alle de afledte konsekvenser. Et stort fokusområde vil være overgangen mellem nuværende takstsystem og rejsekortet, hvordan kommer man smidigt og med mindst mulig uro fra nuværende til den fremtidige verden. Som led i dette arbejde skal udarbejdes rejseregler både for overgangsperioden samt for det fremtidige rejsekorttakstsystem. En detaljeret tidsplan for dette arbejde vil blive udarbejdet, så snart grundlaget for rejsekorttakster er afklaret.

Udarbejdelse af takstforslag til Takst 2012 i henhold til aftalt tids- og procesplan samt rejsekort takstforslag.

Fælles ekstern kommunikation

Målsætning

Målet med en fælles kommunikation er, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet fremstår som et sammenhængende hele uanset at den udføres af flere parter, og at de enkelte selskabers kommunikation bakker op omkring dette.

Organisering

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

Arbejdsplan 2011

I forudsete som i ikke forudsete pressesager orienterer/koordinerer pressenetværket hurtigt om aktuelle henvendelser og vinkler.

Pressenetværket mødes en måned forud for hvert møde i direktørkredsen for afklaring på aktuelle og kommende pressesager, herunder løbende udvikling af Issues Management-liste.

Udarbejdelse af presse materiale om fælles markedsføringstiltag går i udgangspunktet på skift mellem Movia, DSB og Metro, der alle står som afsendere.

I sager som et enkelt af selskaberne har særlig interesse i, er der fleksibilitet i forhold til presseopfølgningen, således at de enkelte selskaber kan lave selvstændige aktiviteter så længe at:

- Man orienterer de andre selskaber om det på forhånd
- Man står bag den fælles pressemeddelelse og er tro mod budskabet

Indtægtsdeling

Målsætning

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

Organisering

Der er etableret en permanent arbejdsgruppe med deltagelse fra parterne. Der er formaliseret to undergrupper til Model- og tællegruppen; én vedr. indtægtsfordeling og én vedr. passagertællinger. Grupperne er under Trafikstyrelsens formandskab. Formålet med undergrupperne er at sikre, at mere komplekse sager forbehandles i et mindre forum inden formel behandling på Model- og tællegruppemøder.

Arbejdsplan 2011

De vigtigste opgaver for Model- og tællegruppen i 2011 er at:

- Forestå kontroltællinger. Nye uvildige kontroltællinger forventes implementeret i 2011.
- Arbejde med godkendelsen af nye og opdaterede passagertællesystemer.
- Afslutning af verserende sager vedr. passager-tal og tællerapporter.
- Afslutte åbne indtægtsfordelingsregnskaber for perioden 2004 til og med 2010, når der foreligger de nødvendige afklaringer af udestående sager som pt. forhandles udenfor Model- og tællegruppen.
- Indtægtsdeling for rejsekort inkl. overgangsordninger.
- Analysere den konstaterede ubalance i indtægtsfordelingsmodellen (analyse af udviklingen i korrektionsleddet).

- 
- Trafikstyrelsen udgiver denne årsrapport for samarbejdet i hovedstadsområdet 2010.

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

Årsrapporten beskriver udviklingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet fra 2007-2010 samt de opgaver og udfordringer, som samarbejdets parter har stået overfor i 2010.

Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority

Gl. Mønt 4
DK 1117 København K
Telefon +45 7226 7000

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

ISBN 978-87-91726-61-3