

# **Årsrapport for samarbejde i hovedstadsområdet 2013**

5. august 2014



## Forord

2013 har stået i rejsekortets tegn. Mange kunder har taget rejsekortet til sig – godt hjulpet på vej af de politiske tiltag såsom rabat på rejser uden for myldretiden og muligheden for at anskaffe sig et rejsekort gratis.

Selskaberne i hovedstadsområdet lagde op til det helt store skift over til rejsekort med den planlagte udfasning af det gamle velkendte klippekort. Rejsekort har mange fordele fremfor klippekort, både for kunderne, som ikke behøver at tælle zoner inden afrejse samt får mulighed for rabat på rejser udenfor myldretiden, og for parterne i hovedstadssamarbejdet, som blandt mange andre ting får adgang til en mængde data til at understøtte køreplanlægning og parternes interne fordeling af indtægter.

Desværre viste det sig, at den softwareopdatering, der var nødvendig for at rejsekortet kunne tage godt imod de mange nye kunder, som hidtil har rejst på klippekort, blev udskudt til engang i 2014. Parterne valgte derfor at udskyde den planlagte udfasning af klippekortet.

Det er gået rigtig godt for de selvbetjente billetløsninger i 2013, hvor mobilprodukterne fortsat er i stor vækst. Seneste skud på stammen er mobilperiodekortet, som blev lanceret i starten af 2013. Også turister og kongres gæster har nydt godt af arbejdet med at styrke de digitale billetløsninger – de kan nu få et TravelPass på mobilen allerede inden ankomst til Københavns Lufthavn og er således klar til at tage den kollektive trafik med det samme.

I 2013 blev kimen til en helt ny organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet lagt. Parterne arbejder nu hen mod en paraplyorganisation, så parterne udadtil i forhold til kunderne kommer til at fremstå med ét navn, ét ansigt og ét brand. Målet er, at kunderne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet ikke skal opleve, at transporten udføres af forskellige selskaber.



Den kollektive trafik i hovedstadsområdet udføres af forskellige parter, men er stærkt integreret. Dette understøttes i hovedstadssamarbejdet.

### **Organiseringen af samarbejdet**

Hovedstadssamarbejdet består af følgende parter: Trafikselskabet Movia, Metroselskabet, DSB samt Trafikstyrelsen.

Internt er hovedstadssamarbejdet organiseret i en direktørkreds, en styregruppe og 7 arbejdsgrupper omkring indsatsområderne: Køreplanlægning, trafikinformation, takster og billetter, eksterne kommunikation, produktudvikling og markedsføring, samt indtægtsdeling.

Direktørkreds, der består af direktørerne for de 4 parter, er øverste ansvarlige for samarbejdet. Direktørkredsen udstikker de overordnede retningslinjer for samarbejdet og har det samlede økonomiske ansvar.

Styregruppen har ansvar for at den udstukne plan overholdes. Alle selskaber er repræsenteret med én repræsentant og én suppleant i Styregruppen. Ansvar og arbejdsopgaver er defineret i kommissorium for styregruppen, samt dennes forretningsorden.

Hvert selskab er repræsenteret i arbejdsgrupperne. Ansvar, arbejdsopgaver og opfølgning er i øvrigt defineret i kommissorier for arbejdsgrupperne. I hver arbejdsgruppe er der udnævnt en formand, der har ansvar for at arbejdsopgaverne udføres. Samarbejdet sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen.

Transportministeren ønsker at forbedre sammenhængen i den kollektive trafik for at gøre det lettere at være kunde. Ministeren har derfor bedt parterne i samarbejdet om at komme med et forslag til en ny organisering af samarbejdet, som kan være grundlag for en ændret lovgivning.

### **Strategisk styringsmodel**

For at opnå en bedre samordnet kollektiv trafik i hovedstadsområdet er der udarbejdet et fælles strategioplæg med en fælles vision og mission, samt strategiske indsatsområder.

Forretningsplanen konkretiseres årligt i arbejdsplaner. Årsplanen ligger til grund for den årlige budgetproces, og er styrende for hvilke aktiviteter, der prioriteres i samarbejdet.

#### **Missionen**

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal fremstå som ét sammenhængende hele for brugene, og det skal være enkelt at rejse i den kollektive trafik. Det samlede transportarbejde frem til og med 2030 skal fordobles.

Hovedstadssamarbejdet tager ansvar for udvikling af den kollektive trafik, der svarer til kundernes behov og sikrer vækst i det samlede transportarbejde frem mod 2030.

#### **Visionen**

Hovedstadssamarbejdet vil gennem samarbejde levere den bedst mulige kollektive trafik. Den kollektive trafik skal være attraktiv for brugerne og skal kunne tiltrække nye brugere. Forretningsplanen beskriver de overordnede mål og strategier for samarbejdet frem til 2015, eller indtil en eventuel ny organisering er implementeret.

# Indhold

<b>Udvikling i trafikken i hovedstadsområdet</b>	<b>7</b>
Samlet lille vækst i den kollektive trafik i hovedstadsområdet	7
Udvikling i de forskellige transportformer	7
Markedsudvikling	9
Fastlæggelse af priser 2013	10
Prisjustering 2014	10
<b>Fælles opgaver og kommunikation</b>	<b>13</b>
Udvikling i rejsekort	13
Mobilbilletter	15
Erhvervsløsninger	16
Nyt Ungdomskort	16
Trafikinfo udviklings samarbejdet, TUS	17
Koordinering af køreplaner	18
Samling af Stevns takstzoner i takstområde Hovedstaden	19
Ny organisering – paraplyen	19
Takst Sjælland	20
<b>Fælles omsætning</b>	<b>23</b>
Udvikling i afsætning	23
Fordeling af indtægter	25
<b>Forretningsplan 2013-2015</b>	<b>29</b>
Mål for 2014	29
<b>Bilag 1, Årsrejsetal 1999-2013</b>	<b>33</b>



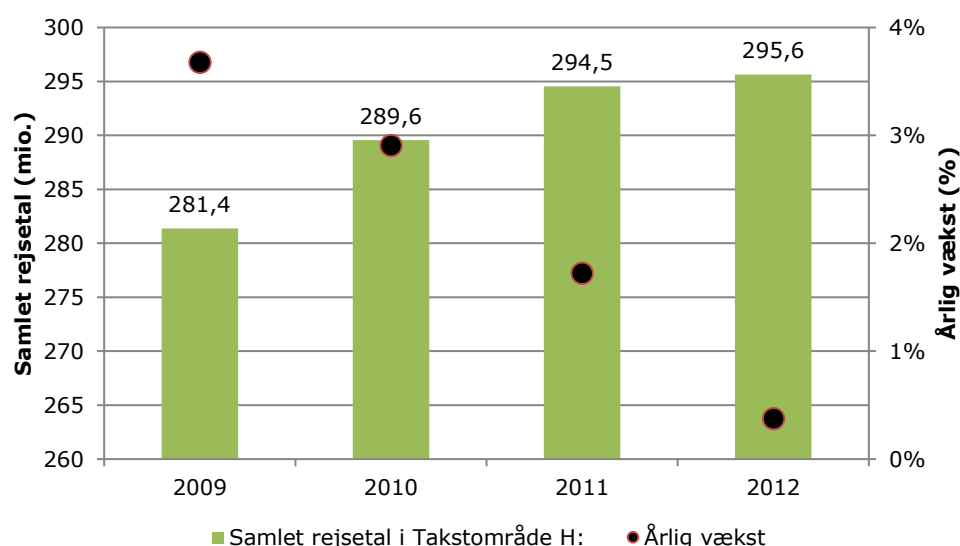
## Udvikling i trafikken i hovedstadsområdet

Fortsat passagerfremgang om end væksten er lille.

### Samlet lille vækst i den kollektive trafik i hovedstadsområdet

Beskeden passagerfremgang på ca. 1,1 mio. rejser eller ca. 4 ‰. Dette tal dækker over en noget forskellig udvikling, når man ser nærmere på de enkelte transportformer. Væksten ligger således noget under målsætningen for vækst, som er 2 % pr. år.

Figur 1. Udvikling i det samlede antal rejser i hovedstadsområdet 2010-2013



Kilde: Månedstatistikken (juli 2014)

Som det fremgår af Figur 1 har der været en pæn vækst i rejsetallet siden 2009 omend væksten er aftagende over årene.

### Udvikling i de forskellige transportformer

Der er en fremgang i antallet af passagerer i S-tog, metro, lokalbaner og DSB Øresund, mens der har været et fald i antallet af passagerer i busser og regionaltoget. I denne rapport er der kun medtaget interne rejser i hovedstadsområdet. Det vil sige, at passagerer, som fx rejser fra hovedstadsområdet til Vestsjælland eller Malmø, ikke indgår i passagertallet i Tabel 1.

Selskaberne forbedrer løbende deres tællesystemer og for at skabe konsistens henover årene omregnes passagertallene i parternes fælles månedsstatistik, så de er opgjort på samme måde for det enkelte selskab over en årrække. Siden sidste årsrapport blev udarbejdet, er der sket ændringer i opgørelsen af S-tog passagertallet. Dette opgøres nu ud fra S-togs vejesystem (APS) i stedet for det gamle perron-tællesystem (PTS). Dertil kommer, at passagertallene for året endnu er foreløbige. Passagertal i denne årsrapport er således ikke direkte sammenlignelige med passagertallene i årsrapporten for 2012. Passagertallene for de forskellige år præsenteret i denne rapport er konsistente.

Tabel 1. Udvikling i rejsetal samt antal personkm (mio.), 2013 (foreløbige tal)

Trafikudvikling 2013	Passagerantal (antal rejser, mio.)	Vækst i passagerer (%)	Personkm (mio.)	Vækst i personkm (%)
Busser	165,6	-0,9 %		
Lokalbaner	6,6	0,4 %		
Metro	55,1	2,0 %	278	2,6 %
DSB S-tog	109,2	2,2 %		
DSB F&R	10,5	-3,4 %		
DSB Øresund	14,4	2,2 %	315	2,2 %
Kombi-rejser	62,3	1,7 %		
I alt	295,2	0,2 %		

Tabellens tal kan ikke umiddelbart summeres. Det skyldes at kombi-rejser (rejser der foregår med mere end en operatør) både indgår i de enkelte trafiksekskabers tal og i opgørelsen af kombi-rejser, samtidig med at en kombi-rejse kan omfatte mere end to transportmidler

S-tog havde en passagerfremgang på 2,2 % og nåede i 2013 op på 109,2 mio. rejser mod 106,8 mio. rejser i 2012.

DSB Øresund havde ligeledes en passagerfremgang på 2,2 % og havde i 2013 14,4 mio. rejser mod 14,1 mio. rejser i 2012.

Der var en passagerfremgang i metroen på 2,0 %. Der var 55,1 mio. rejser i metro i 2013 mod 54 mio. rejser i 2012.

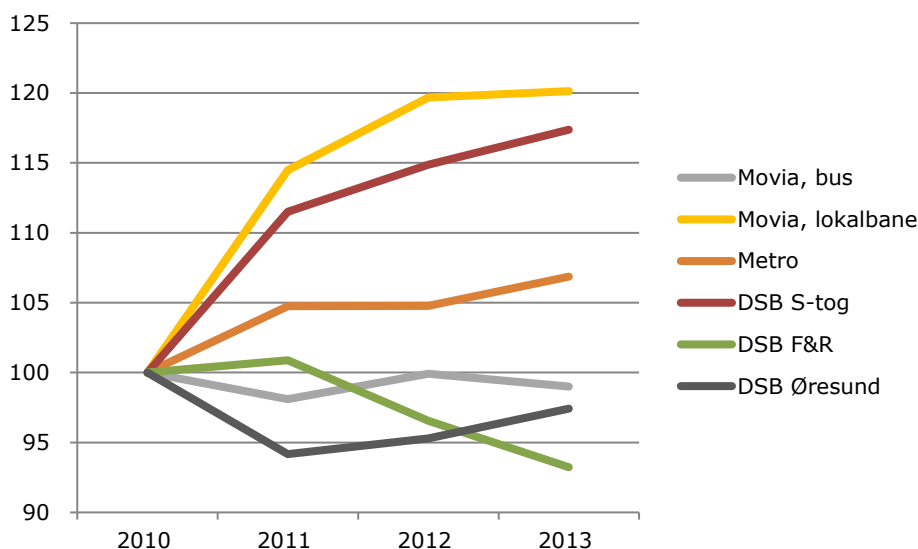
Passagerantallet i lokalbanen gik lidt frem i 2013 og opnåede 6,6 mio. rejser mod 6,5 mio. rejser i 2012. Dette er en vækst på 0,4 %, som skal ses i lyset af, at lokalbanen de seneste mange år har oplevet en stor vækst.

Der var en lille passagertilbagegang i busserne på -0,9 %. Årets busrejsetal er således 165,6 mio. rejser mod 167,2 mio. rejser i 2012. I dette passagertal er der taget hensyn til skift mellem en eller flere buslinjer. En del af tilbagegangen i busrejsetallet skyldes, at kunderne søger fra bus til metro.

I regionaltoget (DSB F&R) var der en passagertilbagegang på -3,4 %. Der var 10,5 mio. rejser med DSB F&R internt i hovedstadsområdet i 2013 mod 10,9 i 2012.



Figur 2. Udvikling i antallet af rejser pr. selskab 2010-2013



I opgørelsen tages der ikke hensyn til skift mellem forskellige typer af kollektiv transport. Omstigninger indenfor samme type transportmiddel er medregnet i figuren.

## Markedsudvikling

Den kollektive trafiks markedsandel af den motoriserede trafik udgør 20 % i hovedstadsområdet, hvilket ikke overraskende er væsentlig højere end i resten af landet. Markedsandelen er størst på pendlerrejser. Dog er den kollektive trafiks markedsandel i hovedstadsområdet lav i sammenligning med andre nordiske hovedstæder.

Næsten alle indbyggere i hovedstadsområdet benytter af og til den kollektive trafik. Sammensætningen af kunderne er kendetegnet ved en relativ lille gruppe heavy users, som genererer en meget væsentlig del af rejserne, og en stor gruppe af light users, som ikke genererer så mange rejser, men som udgør ca. halvdelen af kunderne. Derudover er der en gruppe medium users.

Når man ser på hvem kunderne i den kollektive trafik er, så er der en overrepræsentation af unge og studerende, enlige med og uden børn, samt flere kvinder end mænd. For bussernes vedkommende er der en overrepræsentation af pensionister. 3 ud af 4 kunder kommer fra en husstand med bil. De og unge og de ældre bliver markant flere i de næste år, hvorfor rejsetallet alt andet lige må forventes at stige som følge af udvikling i befolkning og alderssammensætning.

Befolkningstallet i Københavns og Frederiksberg kommune alene er vokset med knap 12.000 i 2013 svarende til ca. 2 %. Dette burde bidrage til en øget vækst i antallet af kollektiv trafik rejser.

2012 var dog et skudår og indeholdt således en dag mere end 2013. Samtidig var både forår og vinter meget kold i 2012, mens kun foråret var koldt i 2013 og efterår og jul var relativt mild. Disse faktorer trækker i retning af et lavere passagertal i 2013 end 2012.

I august 2013 blev fjerntogsperronerne på Nørreport station, som er landets travleste station, lukket på grund af den omfattende ombygning af Nørreport. Disse genåbnede i april 2014. Til gengæld var S-togs perronerne lukkede det meste af 2012 på grund af renoveringen. Disse blev åbnet igen den 7. december 2012. Effekten af dette på passagertallet burde være et lavere passagertal hos DSB F&R samt DSB Øresund og et

højere passagertal hos S-tog i 2013 sammenlignet med 2012. Metro fungerer som tilbringer trafik til både fjerntog og S-tog, så her vil effekten Nørreport renoveringen være mere blandet, men noget tyder på, at det har større betydning for metroens passagertal om man kan skifte til S-tog på Nørreport end om man kan skifte til fjerntog.

## Fastlæggelse af priser 2013

Takstloftet for 2013 er fastsat til en stigning på maksimalt 3,5 %. Det blev besluttet at udnytte takstloftet fuldt ud.

Takststigningen 2012-2013 blev delt jævnt ud på alle produkter på nær kontantbilletterne, hvor priserne blev fastholdt. Prisen på kontantbilletter er således ikke steget siden 2011. Denne strategi er et led i forberedelsen til implementering af Den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE). Prisen på kontantbilletter er således den samme i de tre Movia takstområder på Sjælland.

Prisen på rejsekort og klippekort var forsat ens i 2013.

Tabel 2. Udvikling i udvalgte priser 2010-2014

	2010	2011	2012	2013	2014
Kontantbillet, 2 zoner	100	104	104	104	104
Klippekort*, 2 zoner	100	104	107	111	111
Klippekort*, alle zoner	100	106	109	114	114
Periodekort, 2 zoner	100	100	105	109	113
Periodekort, alle zoner	100	100	103	107	109
Pensionistkort, alle zoner	100	102	106	110	113
<b>I alt, samlet takststigning</b>	<b>100</b>	<b>102</b>	<b>105</b>	<b>109</b>	<b>110</b>

Tabellen viser prisindeks 2010-2014 for udvalgte produkter samt den samlede takststigning, hvor 2010 er lig 100.

\*Rejsekort blev introduceret i 2011 til samme takst som klippekort.

## Prisjustering 2014

Der blev igangsat et forarbejde til udarbejdelse af en fælles takststrategi. I den forbindelse blev der foretaget en kortlægning af eksisterende viden om kundernes prisfølsomhed, tilfredshed, sammensætning mm. Arbejdet udmundede i en rapport som blandt andet konkluderede, at periodekortkunder er relativt lidt prisfølsomme, og da pendlerne oftest rejser i myldretiden, hvor der ikke er ledig kapacitet, bør det overvejes at begrænse rabatten til pendlerne. Rabat-kronerne kan i stedet bruges på andre kundegrupper, som er mere prisfølsomme, fx fritidsrejsende.

Takstloftet for 2014 er 1,3 % og da der ikke er nogen opsparring i forhold til takstloftet fra 2013 er der kun få prisjusteringer fra 2013 til 2014. De få prisjusteringer der er, er koncentreret om periodekort, herunder særligt pensionistkort til 3 zoner, som dog fortsat er stærkt rabatteret. Dette er i tråd med anbefalingerne fra arbejdet med at kortlægge viden om markedet.

Klippekortprisen og rejsekortprisen er stadigvæk ens som forberedelse til udfasning af klippekortet. Prisen er uændret i forhold til 2013.

Kontantbilletprisen er ligeledes uændret som forberedelse til Den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE).



## Fælles opgaver og kommunikation

Igen i 2013 har der været stor fokus på koordinering af den markedsvendte introduktion af rejsekort i hovedstadsområdet forud for den planlagte udfasning af klippekortet.

### Udvikling i rejsekort

Der har været en stor vækst i antallet af rejser på rejsekort i løbet af 2013. Brugere i hovedstadsområdet har generelt taget kortet til sig, således havde 17,7 % af befolkningen i hovedstadsområdet over 11 år et rejsekort primo 2014 (kilde: Ugerapport 05-2014 udgivet af Rejsekort A/S), hvilket er den højeste andel på landsplan.

Figur 3. Andelen af aktive rejsekortbrugere i forhold til den øvrige befolkning over 11 år

Rejsekortbrugere	
<b>Total</b>	<b>10,2%</b>
<b>Hovedstaden</b>	<b>17,7%</b>
<b>Sydsjælland</b>	<b>13,2%</b>
<b>Vestsjælland</b>	<b>17,6%</b>
<b>Sydjylland</b>	<b>5,7%</b>
<b>Midtjylland</b>	<b>0,8%</b>
<b>Nordjylland</b>	<b>13,8%</b>
<b>Fyn</b>	<b>0,7%</b>

Kilde: Statistik og præsentation fra Rejsekort A/S, Ugerapport 05-2014. Data er baseret på antallet af anvendte rejsekort, som er benyttet til mindst én rejse indenfor en 3 måneders periode. Andelen er udregnet ud fra befolkningstal hentet fra statistikbanken.dk (4. kvartal 2013). Rejsekort anonymt er ikke medregnet.

Rejsekort personligt kunne fra årsskiftet anskaffes gratis som led i aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik (S, SF, R, EL og DF).



Den politiske aftale indeholdt ligeledes en rabat på 20 % på lokale rejsekort rejser udenfor myldretiden (mandag til fredag kl. 11-13, 18-07 samt hele weekenden og på helligdage). Denne rabat går under navnet 'off peak rabat' og blev lanceret den 20. januar.

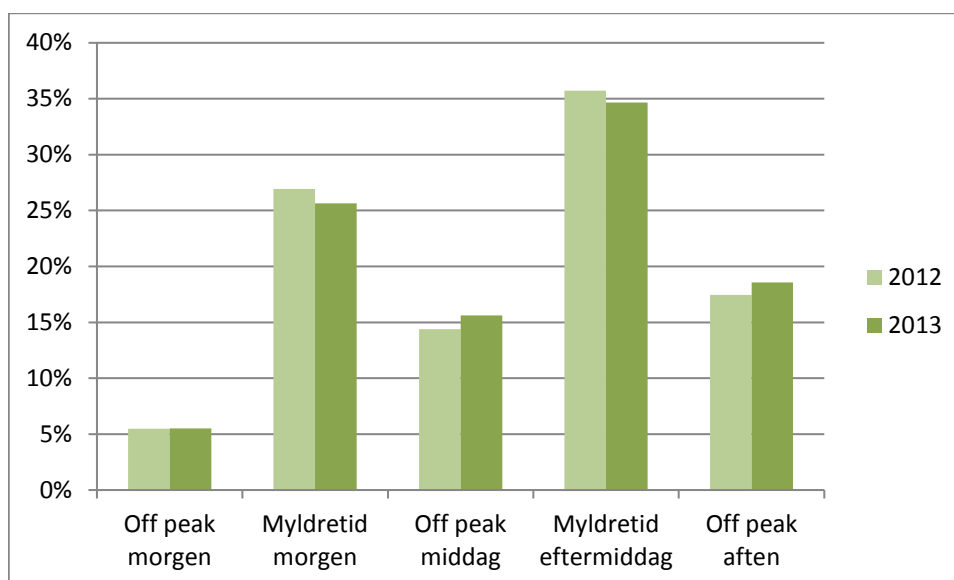


**Nu får du op til 20% rabat med rejsekort uden for myldretiden:**

- hverdage mellem kl. 11.00-13.00 og kl. 18.00-07.00
- lørdage, søndage og helligdage

Off peak rabatten på rejser internt i hovedstadsområdet ser ud til at have genereret flere rejser uden for myldretiden. I 2012 foregik 37 % af rejserne på rejsekort i hverdage på de tidspunkter, der senere giver off peak rabat. I 2013 hvor kunderne fik off peak rabat steg denne andel til 40 % af rejsekort rejserne på hverdage. Samlet set foregik 54 % af rejserne på rejsekort i off peak tidsrum (inkl. weekender) i 2013 mod 51 % i 2012.

Figur 4. Fordeling af rejsekortrejser i hovedstadsområdet over døgnet på hverdage



Kilde: Data fra rejsekortsystemet.

Parterne koordinerede den markedsvendte udrulning af rejsekort i hovedstadsområdet og indsatsen omfattede bl.a. informationskampagne om afvikling af klippekort salg. Det var planlagt, at klippekortet i hovedstadsområdet skulle udfases i juli 2013, men parterne i hovedstadssamarbejdet blev enige om at udskyde dette til 2014.

Beslutningen blev truffet på baggrund af bekymring om stabiliteten i rejsekortsystemet. Parterne måtte i juni 2013 konstatere, at der stadigvæk udestod fejrløstelser på rejsekort, førend systemet kunne tages i brug i hovedstadsområdet på en måde, som sikrede, at de mange nye kunder ikke ville opleve unødige forstyrrelser i brugen af rejsekort i forbindelse med f.eks. rejsehistorik og salgssystemer. Ifølge Rejsekort A/S direktør vil fejlene løbende vil blive udbedret og det forventes at rejsekort vil være opgraderet til en ny version (version 5) på dette tidspunkt.

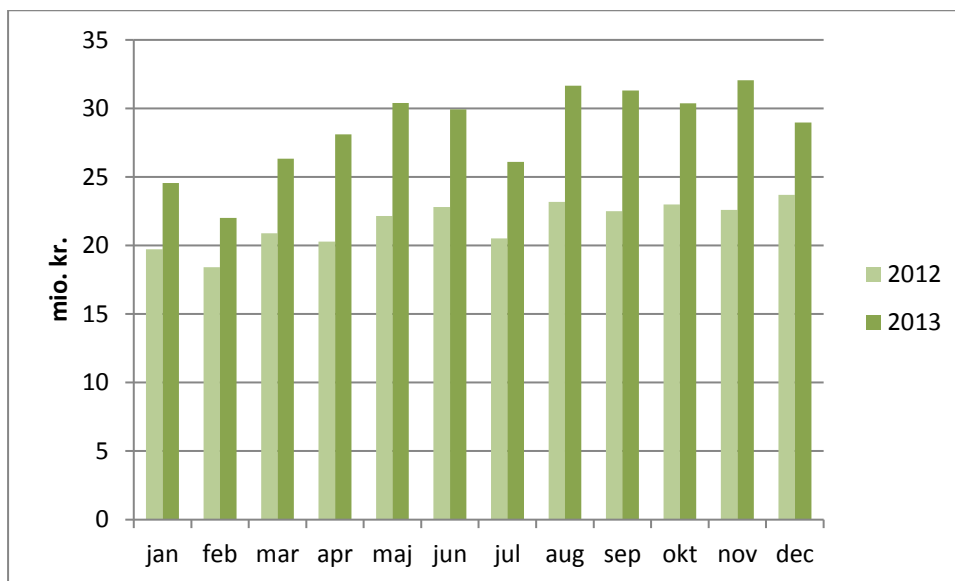
Parterne udsendte en fælles pressemeddelelse om udskydelsen af udfasningen af klippekort samt optrådte samlet i et tv interview umiddelbart efter beslutningen blev truffet.

På trods af at udfasningen af klippekort blev udskudt, var der en stor vækst af nye kunder og rejser i hovedstadsområdet på rejsekort med de fordele kortet giver for kunderne, så som at man slipper for at tælle zoner og rabat udenfor myldretiden. Ca. 288.000 kunder i hovedstaden brugte rejsekortet i 2013. På landsplan blev der udstedt 482.850 rejsekort i 2013 og der blev gennemført 30,7 mio. rejser på rejsekort, 17,9 mio. af disse foregik internt i hovedstadsområdet.

## Mobilbilletter

Omsætningen af mobilbilletter er fortsat stigende. Mobilbilletsomsætning er således steget med 32 % i forhold til 2012!

Figur 5. Udvikling i omsætning pr. måned



Kilde: DSB

Indsatsen i 2013 har haft fokus på lancering af mobilperiodekort mhp. at øge selvbetjeningsgraden, nedsættelse af omkostningerne ved salg af mobilbilletter samt udbredelse af turistprodukter på nye salgspaltformer.

Mobilperiodekortet blev lanceret til iPhone i december 2012 og Android versionen blev lanceret i starten af 2013. På årsbasis udgjorde mobilperiodekort 3 % af periodekort salget.

DSB S M Ø movia

**Periodekort på mobilen**

Sms 'periodekort' til 1415  
og få et link til download

Der blev i 2013 udviklet nye online salgsløsninger til hotelgæster, kongresgæster og turister. Disse kan nu få deres Travelpass på mobilen i stedet for som hidtil en fysisk billet. TravelPass på mobil har den fordel, at kunden kan få sin billet allerede inden ankomst til Københavns Lufthavn, og dermed kan bruge billetten med det samme og ikke skal hen og hente den eksempelvis ved kongresstedet.

## Erhvervsløsninger

I 2013 er erhvervsindsatsen på tværs af selskaberne i hovedstadssamarbejdet blevet samlet under en portal, workplus.dk, og salgssressourcerne i Movia og DSB er blevet samlet i DSB Erhvervssalg.

Erhvervsproduktporteføljen består af et Erhvervskort (periodekort på enten pap eller sms), hvor betalingen bliver trukket fra medarbejderens bruttoløn, mobilbilletter, hvor virksomheden betaler for billetterne via en fakturaløsning og endelig er der gang i udviklingen af et Virksomhedskort, som virksomhederne kan tilbyde deres medarbejdere som personalegode. Fra anden halvdel af 2014 tilbydes virksomhederne også en fakturaløsning til rejsekort.

I 2013 udgjorde det samlede erhvervssalg i hovedstadsområdet via den fælles salgsorganisation i regi af DSB 90 mio. kr.

For Erhvervskortet har 2013 været præget af, at en række større kunder har valgt at ophøre med ordningen pga. ændringer i bruttolønsordningerne, der betyder, at Erhvervskortet er det eneste tilbageværende relevante bruttolønsprodukt.

Mobilbilletterproduktet blev lanceret i anden halvdel af 2013. Salget af mobilbilletter med fakturaløsning er i vækst, men salget er dog på et meget lavt niveau og dette må forventes at vare ved, så længe det er muligt at købe og benytte klippekort.

## Nyt Ungdomskort

Den 12. juni 2012 vedtog et flertal i Folketinget bestående af Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Dansk Folkeparti og Enhedslisten at indføre et nyt Ungdomskort, der viderefører tilbuddene fra den succesfulde forsøgsordning med HyperCard. Tilbuddene gøres samtidigt permanent og yderligere udvides modtagerkredsen, der kan opnå dem.

I august 2013 blev Ungdomskortet introduceret.

Det nye ungdomskort afløste udover HyperCard også Uddannelseskortet, som har været benyttet af de studerende på de videregående uddannelser. Ungdomskortet giver studerende på videregående uddannelser mange flere fordele, end de havde med



Uddannelseskortet -fx kan de rejse frit til deres praktiksted, hvis det ligger i samme takstområde, som de bor i.

Det nye ungdomskort sikrer, at alle unge under uddannelse samt alle 16-19-årige får ubegrænset adgang til at benytte den kollektive trafik i deres eget takstområde. Herudover giver kortet rabat på rejser i andre dele af landet svarende til børnerabatten.



Med Ungdomskortet er det lykkedes at tiltrække og fastholde en stor andel unge som kunder af den kollektive trafik og dermed understøtte forligskredsens målsætning om at påvirke de unges transportvaner i retning af i større omfang at benytte kollektiv trafik.

En væsentlig andel af de unge på hhv. ungdomsuddannelserne og de videregående uddannelser anvender Ungdomskortet til transport. Således har ca. 30 % af eleverne på ungdomsuddannelserne et Ungdomskort, hvor det gælder for ca. 15 % af de studerende på videregående uddannelser.

Antal ungdomskort solgt til unge på ungdomsuddannelser er nogenlunde på samme niveau som ved det succesfulde HyperCard. Derudover har 3 ud af 4 Ungdomskortskunder tilkendegivet, at kortet får dem til rejse mere med den kollektive trafik.

Der er blandt de unge en stor tilfredshed med kortet, således er over 90 % af de unge tilfredse med kortet og vil anbefale det til andre unge.

Langt de fleste Ungdomskortskunder kender til de forskellige rabatter, kortet tilbyder – herunder fri rejse i eget takstområde samt rabatter på rejser i resten af landet.

## Trafikinfo udviklings samarbejdet, TUS

Udrulningen af TUS informationskonceptet på Flintholm station er blevet færdig den 10. december 2013. Københavns Kommune og Movia har samtidig gennemført en ombygning af busterminalen på Flintholm. Apteringen af trafikinformationsudstyr er udført efter TUS principperne så overgangen mellem stationsområdet og busterminalen opleves sammenhængende for kunderne.

Informationskonceptet er ligeledes blevet implementeret på Københavns Hovedbanegård, hvor det blev indviet af Transportminister Pia Olsen Dyhr den 10. december 2013.



Den første permanente etape på Ny Nørreport er gennemført med skærme og skilt ved trappen ved Torvehallerne på Israels Plads. Byggeriet af Ny Nørreport har medført etapeskift med markante ændringer for vores kunder. Ved hvert etapeskift har der været koordineret og gennemført fælles kampagner om ændringerne.

Den fortsatte udbredelse af informationskonceptet er vedtaget for Hellerup, Hillerød, Høje Taastrup, Valby, Vanløse og Ørestad station i løbet af 2014 og 2015, samtidig med at Ny Nørreport færdiggøres og der gennemføres tilpasninger på Københavns Hovedbanegård.



I maj 2013 blev det nye driftsværktøj, portalen 'Klar besked', lanceret overfor alle trafikinformationsmedarbejdere. Driftsværktøjet har effektiviseret en række arbejdsgange.

Kundetilfredsheden er på alle parametre fortsat stigende sammenlignet med de forrige år. Den årlige kundetilfredshedsundersøgelse viser også, at der på tværs af selskaberne er en fælles retning og holdning til vores trafikinformation overfor kunderne.

Den årlige TUS kundetilfredshedsundersøgelse indikerer at:

- Kommunikation til kunderne under rejsen, ved skiftet og ved driftsforstyrrelser fortsat er let forståelig
- Kundernes adgang til information om rejsen fra start til slut har et højt og konstant tilfredshedsniveau
- Henvisning til alternative transportformer ved driftsforstyrrelser er et af de mest kritiske tilfredshedsparametre hos kunderne, og er det punkt, hvor kunderne er mindst tilfredse. I 2012 blev der nået et afgørende vendepunkt, og tendensen er fortsat i 2013

## Koordinering af køreplaner

Der har derfor i 2013 fortsat været stor fokus på ikke blot at informere om, men også at koordinere køreplanerne så tidligt i processen som muligt. Det betyder, at parterne

holder hinanden informeret både om de godkendte køreplaner og om de ideer og ændringer, der arbejdes med forud for godkendelsen af de endelige køreplaner. Dette giver alle parter bedre tid til at arbejde med køreplanerne, herunder at sikre gode korrespondancer, forud for de deadlines, der er i forbindelse med fx kanalansøgninger og varsling af ændringer.

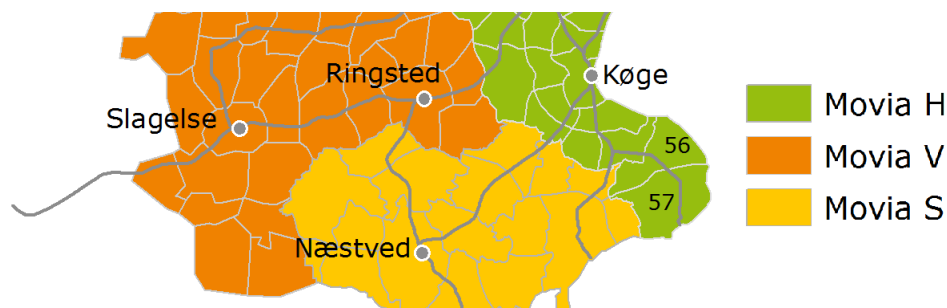
Et særligt fokus er at sikre en sammenhæng i køreplanerne, når der er ændringer i normalplanen. Her er sporarbejder en konstant udfordring. På baggrund af de gode erfaringer med at dele information, vil man i 2014 udarbejde en fælles kalender over sporarbejder hos alle jernbaneoperatørerne.

Der er også skabt opmærksomhed omkring det forhold, at de enkelte operatører har en forskellig tilgang til, hvordan der køres på "særlige dage". Et eksempel er Grundlovsdagen, hvor ikke alle operatører kører efter samme "dagstype". Det virker ikke logisk for kunderne, hvorfor det er en problemstilling, der vil blive arbejdet videre med i 2014.

En af togbusserne fra Roskilde Vest til Holbæk under sporarbejdet på Nordvestbanen i sommeren 2013 havde fået linjebetegnelsen A, uden at være en A-bus. Der på baggrund af dette blevet skabt en øget opmærksomhed på, at navngivningen af togbusserne er vigtig, når kunderne skal orientere sig - og at visse linjebetegnelser bør undgås.

## Samling af Stevns takstzoner i takstområde Hovedstaden

Takstgrænsen mellem takstområde Movia Syd og takstområde Movia Hovedstaden blev ændret i januar 2013, således at alle takstzoner i Stevns Kommune blev omfattet af takstområde Hovedstad (TH). Hovedstadsområdet blev således udvidet med zone 56 og 57. Hele det østlige "ben" af Østbanen ligger derfor nu i hovedstadsområdet.



## Ny organisering – paraplyen

Transportministeriet offentliggjorde Evaluering af lov om trafikselskaber i foråret 2013. I evalueringen ses der bl.a. på organiseringen af samarbejdet i den kollektive trafik i hovedstadsområdet og konklusionen var, at de mange aktører i hovedstadsområdet betyder, at passagererne ikke altid oplever den kollektive trafik som sammenhængende.

Transportministeren fremsendte derfor brev til direktørerne for Movia, DSB og Metroselskabet, hvor der blev peget på, at der er behov for at styrke samarbejdet mellem trafikselskaberne ved oprettelse af en paraplyorganisation.

Paraplyorganisationen skal udadtil i forhold til kunderne give det kollektive trafikssystem ét navn, ét ansigt og ét brand. Målet er, at kunderne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet ikke skal opleve, at transporten udføres af forskellige selskaber.

Transportministeren foreslog, at parterne i fællesskab udarbejdede en model for, hvordan en paraplyorganisation etableres og organiseres mest hensigtsmæssigt. Transportministeren fastlagde samtidig de rammer, som forslaget skulle holdes indenfor.

Direktørerne fra Movia, DSB og Metroselskabet afleverede svar på dette til Transportministeren i august 2013 og har herefter arbejdet videre med at få grundlaget for en paraplyorganisation på plads.

Lovforslag 136 – lov om trafiksselskaber blev vedtaget i juni 2014. På den baggrund skal Movia, Metroselskabet og jernbanevirksomhederne på Sjællands geografiske område i fællesskab etablere et samarbejde om den offentlige servicetrafik, der udføres inden for Movias geografiske område. Selskabernes samarbejde skal omfatte kundevedtatte aktiviteter, herunder billetsalg, kundeservice, hittegodsadministration, rejserregler, trafikinformation, markedsføring, kommunikation m.v. for trafik, der udføres inden for trafiksselskabet på Sjællands geografiske område. Selskaberne kan ikke varetage disse aktiviteter egenhændigt uden for samarbejdet. Endvidere kan selskabernes samarbejde også omfatte opgaver i relation til takster, indtægtsdeling, koordinering af køreplanlægning, analyse og benchmarking m.v.

Paraplyen etableres med virkning fra 1. januar 2015.

## Takst Sjælland

Transportministeren har bedt Trafikstyrelsen om, at stå i spidsen for en analyse, der skal resultere i et færdigt forslag til harmoniserede og forenklede takster på Sjælland. Trafikstyrelsens analyse "Et takstområde på Sjælland" konkluderer: "at det er muligt at etablere ét takstområde på Sjælland samtidig med at konsekvenserne for kunderne er begrænsede og acceptable, samt at selskaberne indtægtsprovenu sikres". Samtidig peger analysen på en række forhold, der skal belyses yderligere, bl.a. rabat til unge og pensionister, takstrække for kontantbilletter, samt spørgsmålet om takstkompetence.

Analysen har været behandlet af Folketingets transportudvalg, samt drøftet mellem Transportministeriet og trafiksselskaberne i hovedstadsområdet. Ligeledes har Trængselskommissionen peget på behovet for en forenkling og harmonisering af taksterne på Sjælland

På denne baggrund har Transportministeren i august 2013, efter drøftelser med DSB, Metroselskabet og Movia besluttet, at fortsætte arbejdet med en forenkling og harmonisering af taksterne på Sjælland. Transportministerens "Kommissorium for det videre arbejde med takstharmonisering på Sjælland" af 13. august 2013 har dannet rammen om arbejdet med takstharmonisering.

Kommissoriet opstiller følgende målsætninger for takstharmoniseringen:

- at taksterne i den kollektive trafik skal være enkle og klare og til at forstå for kunderne,
- at taksterne i den kollektive trafik skal have en struktur, der bidrager til generere flere rejser i den kollektive trafik både fra nye og kendte kunder,
- at takstharmoniseringen skal gennemføres neutralt for kunderne, dvs. den gennemsnitlige pris skal være uændret, samtidig med at trafiksselskabernes provenu samlet set skal være uændret.

Der blev nedsat et direktørforum med en arbejdsgruppe, som har belyst muligheden for at harmonisere taksterne på Sjælland.

Dette arbejde udmundede i en rapport, som blev fremsendt til Transportministeren i januar 2014.

Arbejdet har resulteret i 4 forskellige scenarier for en takstharmonisering, som efterfølgende er gennemgået en kvalitetssikring og kvalitativ vurdering af et konsulentfirma. Parterne har dog ikke indenfor den snævre tidshorisont for arbejdet, og under hensyntagen til de interne beslutningsprocesser i selskaberne, kunnet nå frem til at indstille ét af de fire scenarier.



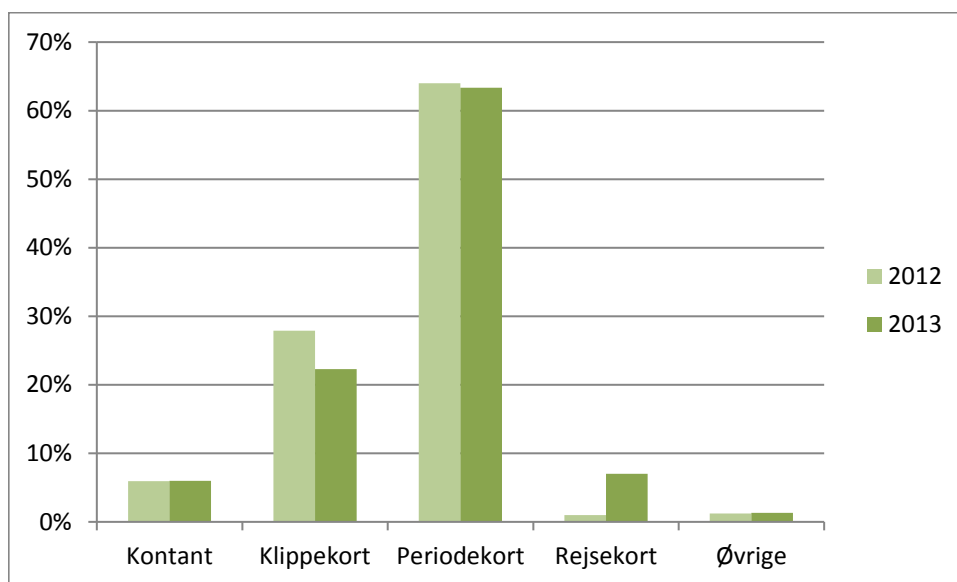
## Fælles omsætning

Rejsekortet er gået væsentligt frem i 2013 og udgør nu 10,5 % af omsætningen. Der ses fortsat en fremgang i omsætningen af billetter og kort på elektroniske medier.

### Udvikling i afsætning

Rejsekort har vundet indpas i 2013 på bekostning af klippekort. Produktmikset er derfor ændret noget i forhold til 2012.

Figur 6. Rejsefordeling



Antallet rejser på de forskellige produkter er opgjort ud fra salgsstatistik og rejsehjemmelundersøgelsen

### Afsætning af kontantbilletter stiger

I 2013 er der samlet set afsat 41,4 mio. enheder á 1 zone svarende til en fremgang på ca. 2,1 mio. enheder eller ca. 5,4% i forhold til afsætningen i 2012. 41,1 mio. enheder er den højeste afsætning siden 2008, hvor den udgør 42,0 mio. enheder.

Stigningen i salget kontantbillet er primært båret af en stigning i salget af mobilbilletter, som viser en fremgang på 13,4 % i forhold til 2012 målt i omsætning, men også salget af papir kontantbilletter er steget i forhold til 2012. 2013-afsætningen fordeler sig på ca. 24,7 mio. pap- og papirbilletterenheder og ca. 16,7 mio. mobilbilletterenheder. Hermed fortsættes tendensen fra 2012 med stigende kontantbillet afsætning.

Andelen af kontantbilletter solgt som mobilbilletter er fortsat stigende og udgjorde 40,4 % af alle kontantbilletter i 2013. Den tilsvarende andel i 2012 er 37,5 %.

Den stigende afsætning af kontantbilletter solgt på mobil kan forklares med, at der er en del convenience forbundet med at købe billetten på sms eller som tilkøb til ens mobilperiodekort. Stigningen i afsætning af papirkontantbilletter er derimod sværere at forklare, men stigningen ses især hos Metroselskabet mens afsætningen hos Movia er faldet i forhold til 2012.

### Afsætning af klippekort er faldet

Den samlede afsætning af klippekort i 2013 udgør ca. 6,6 mio. stk. svarende til et fald på ca. 1,7 mio. stk. eller ca. 20 % i forhold til afsætningen i 2012. Falder dækker over et fald i afsætningen af papklippekort på 1.715.299 stk. eller ca. 22 % og en stigning i afsætningen af mobilklippekort på 23.563 stk. eller ca. 4,4 %.

Faldet i den samlede afsætning af klippekort hænger naturligvis sammen med fremgang i antallet af rejser på rejsekort.



Underliggende data viser, at faldet i afsætningen i forhold til 2012 kendetegnes efter hovedreglen: "Jo højere zonetal, des større fald". Eksempelvis falder afsætningen af 2-zoners klippekort til voksne ca. 20 %, 4-zoners klippekort falder 25 % og 8-zoners klippekort falder 37 %. Alle-zoners klippekort bryder reglen med en afsætningstilbagegang på 25 %. En medvirkende årsag til hovedreglen kan være, at man med Off Peak-rabat på rejsekort sparer mere i absolutte beløb, jo længere man rejser. Samtidig benytter rejsekort et andet prissætningsprincip end andre billettyper i hovedstadsområdet – rejser på rejsekortet prissættes efter 'fugleflugtsprincippet' mens rejser på de øvrige billetter og kort i hovedstadsområdet prissættes efter 'fjerneste zoneprincippet'. Der er især noget at spare på rejsekort på længere rejser. Rejsekortet har den yderligere fordel frem for klippekort, at kunden ikke behøver at have et væld af kort til forskellige zonelængder for at opnå billigste klippekortpris.

Andel mobilklippekort af alle klippekort er 8,4 % i 2013. Tilsvarende andel i 2012 er 6,4 %.

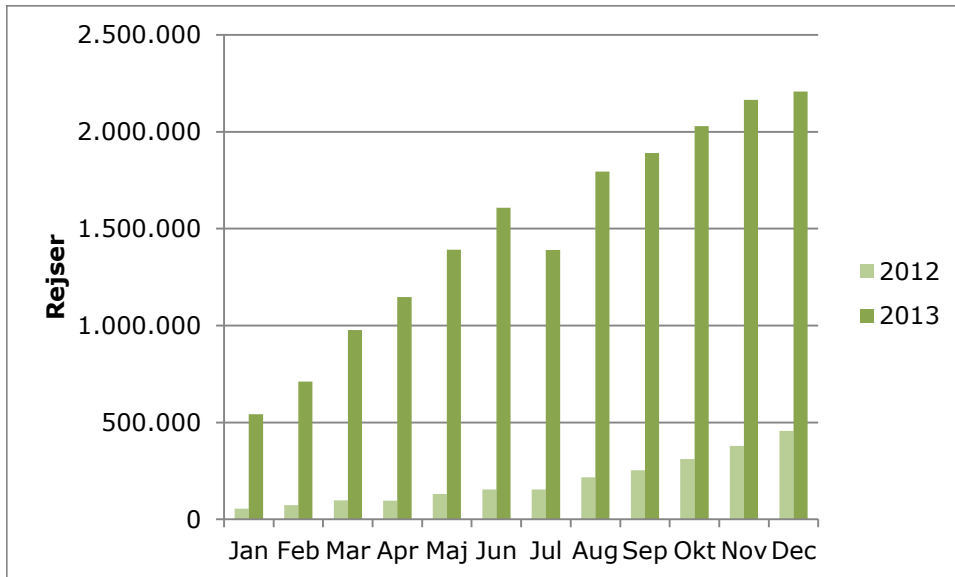
### Rejser på rejsekort

I slutningen af 2013 var der ca. 288.000 aktive rejsekort brugere i hovedstadsområdet (mindst en rejse inden for 3 måneder), ved årets begyndelse var der derimod kun ca. 65.000 aktive rejsekort brugere. Der er dermed sket en stigning på ca. 340 % i antallet af aktive rejsekort brugere i hovedstadsområdet i løbet af 2013.

Samlet set er der foretaget ca. 17,9 mio. rejser på rejsekort i hovedstadsområdet i 2013. Disse har genereret en indtægt på ca. 405 mio. kr. Heraf stammer ca. 36 mio. kr., eller ca. 9 %, fra kompensation for ydet off peak rabat.



Figur 7. Antal personrejser på rejsekort i hovedstadsområdet



Figuren er baseret på statistik fra rejsekort; takstsæk=hovedstadsområdet

Rejsekortrejserne udgjorde 5,9 % af det fælles rejsetal i 2013 mens det i 2012 kun udgjorde 0,8 %.

### Afsætningen af periodekort er faldet lidt

Der var i 2013 en afsætning på ca. 2,642 mio. stk. periodekort, dvs. et lille fald på ca. 13.000 stk. eller ca. 0,5 % i forhold til afsætningen i 2012.

Ungdomskort er eneste hovedtype, hvis afsætning stiger fra 2012 til 2013 (ca. 71.000 stk. eller ca. 17 %), mens de øvrige hovedtypers afsætning falder. Voksenperiodekort-afsætningen falder med ca. 64.000 stk. eller ca. 4 %, børneperiodekort og flex card-afsætningen falder begge 8 % og endelig falder pensionistkort ca. 1,5 %.

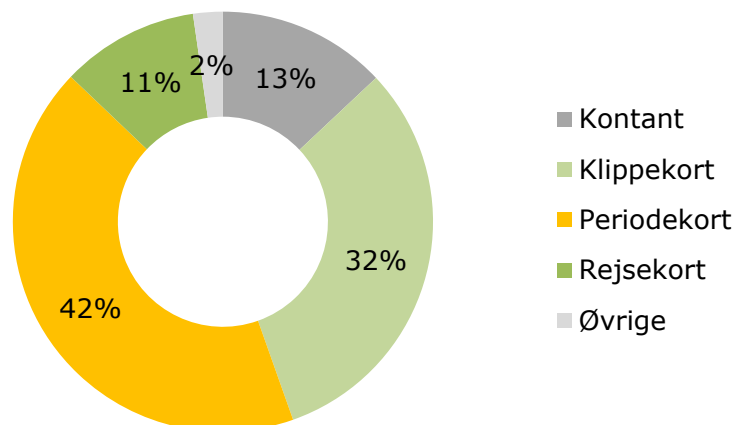
Afsætningen af mobilperiodekort udgør i 2013 ca. 3,0 % af alle periodekort. Mobilperiodekortet blev introduceret i december 2012, hvor afsætningen er marginal.

### Fordeling af indtægter

2013 bød på en fremgang i de fælles indtægter på 3,6 % fra 3,72 mia. kr. i 2012 til 3,85 mia. kr. i 2013. Denne fremgang harmonerer med en stigning i taksterne på 3,5 % (taksstigningsloftet).

Periodekort udgør lidt over 40 % af de samlede indtægter. Indtægten fra de mellem og lavfrekvente kunder (kontant, klippekort og rejsekort) overstiger dermed indtægten fra pendlerne. Indtægten fra rejsekort udgjorde 10,5 % af fælles indtægten i 2013 mod 1,5 % i 2012.

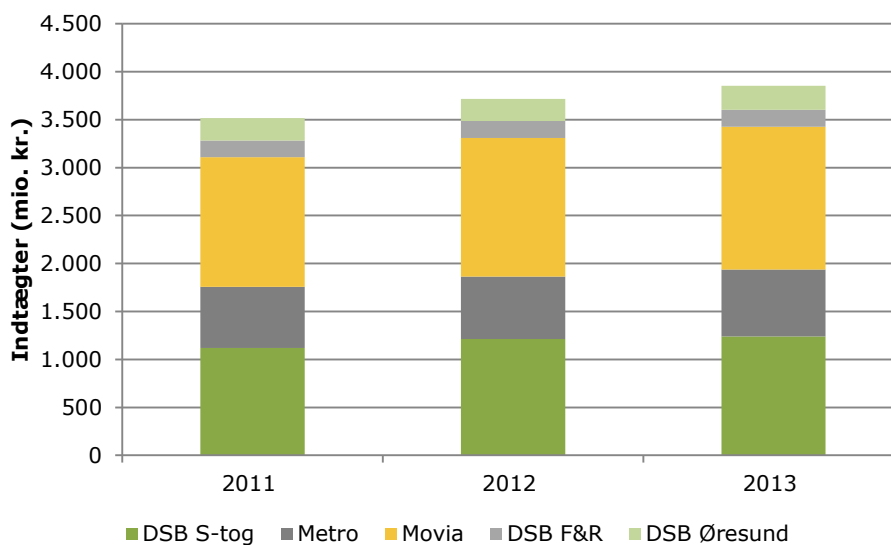
Figur 8. Fordeling af indtægter på de forskellige produktgrupper



Kilde: Salgsoversigt 2013 udarbejdet af Movia

I forhold til indtægtsfordeling er der 5 parter i hovedstadssamarbejdet idet DSB S-tog, DSB Fjern & Regional og DSB Øresund opgøres hver for sig.

Figur 9. Samlede indtægter i hovedstadsområdet fordelt på selskaber



Figuren er baseret på foreløbig afregning for årene 2011-2013. Kilde: Trafikstyrelsen

Fordelingen af indtægter på selskabsniveau afhænger af en lang række faktorer herunder antallet af passagerer (opgjort af selskabets tællesystem), billetfordelingen blandt disse passagerer (opgjort ved to årlige stikprøver), andelen af medrejsende børn, gratister mv. samt andelen af kombinerede rejser med andre selskaber og de andre selskabers passagertal. Der er således ikke en en-til-en sammenhæng mellem udviklingen i passagertal og indtægt pr. selskab.

Tabel 3. Indtægtsfordeling på selskabsniveau

	Andel	Vækst mio. kr.	Vækst %
DSB Øresund	6,5 %	17,8	7,7 %

DSB F&R	4,6 %	-1,1	-0,6 %
DSB S-tog	32,2 %	27,4	2,3 %
Metro	18,1 %	44,9	6,9 %
Movia TH	38,7 %	46,7	3,2 %
I alt	100 %	135,7	3,7 %

Tabellen er baseret på foreløbig afregning for årene 2011-2013. Kilde: Trafikstyrelsen

Indtægtsfordelingsregnskaberne for årene 2004-2006 blev lukket i 2013. Fra 2007 er det Trafikstyrelsen der har ansvaret for indtægtsfordelingen og dermed også for at udarbejde regnskaberne. Regnskabet for 2007 blev lukket i foråret 2014 og dermed har der været en vis fremgang med at få lukket de gamle regnskaber i indtægtsfordelingen.

Som nævnt i årsrapporten for 2012 har DSB og Metroselskabet primo 2013 rejst en voldgiftsag mod Movia vedrørende Movias passagertal i perioden 2008-2011. Denne sag verserer stadigvæk og regnskaberne for 2008 og frem kan derfor endnu ikke lukkes.



## Forretningsplan 2013-2015

Hovedstadssamarbejdet vil arbejde for at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Målet er, at antallet af passagerer skal stige med gennemsnitligt ca. 2 pct. om året.

Det forventes, at den primære vækst vil ligge hos Metroselskabet med en årlig vækst på ca. 3 pct., DSB S-tog forventer en gennemsnitlig årlig vækst på 2 pct. For de øvrige DSB tog og på Kystbanen forventes en vækst på 2 pct. Mens målet for Movia er en årlig vækst i antal påstignere på knap 1 pct. i planperioden.

### Mål for 2014

#### Trafikinformation

##### *Implementering af informationskoncepter på stationer og terminaler*

- Fælles trafikinformation på Nørreport station under ombygningsperioden. Indsatsen er en fortsættelse fra de sidste to år, og fortsætter til hele ombygningsperioden er færdig ved udgangen af 2014.
- Konceptet for fælles trafikinformation på knudepunkter implementeres på tre nye knudepunkter; Høje Taastrup, Valby og Ørestad station
- Konceptets implementering på Ny Nørreport færdiggøres i takt med stationens overordnede anlægsbyggeri.

##### *Gevinstopfølgning på afsluttede udviklingsprojekter*

- KPI'er for information på tværs indfries hos alle aktører og udnytter det ny driftsovervågningsværktøj.
- Fortsat kompetenceudvikling af TI-medarbejdere med udgangspunkt i de fælles TUS uddannelseselementer og med prioriteret fokus på information ved driftsforstyrrelser.
- Kompetenceudvikling af prioriterede medarbejdergrupper, der har direkte kundekontakt, og som giver trafikinformation, fx togpersonale og buschauffører.

#### Data

- Fortsat implementering af det fælles sprog i Rejseplanen og trafikinformationskanalerne hos de enkelte trafikaktører.
- Koordinering og fælles prioritering af udviklingsindsatser i de enkelte selskaber til at forbedre realtidsdata, så der bliver overensstemmelse mellem det data som kunderne og medarbejderne ser.
- Udbygning af forretningsreglerne mellem selskaberne for afsendelse af data ved driftsforstyrrelser.

#### TUS programmet

- Fortsat professionalisering af målstyringen i TUS projekterne.
- Styrket fokus og anvendelse af kundeundersøgelser i forbindelse med aptyningen af informationskonceptet på knudepunkterne i 2013 og 2014.
- Udbygning af samarbejdet med kommunerne og Region Hovedstaden ift. Udbredelse af informationskonceptet.
- Afklaring og udbygning af samarbejdsflader med interessenter som fx indkøbscentre, store arbejdspladser, hvor tilgængelighed til trafikinformation er givtig for vores kunder.
- Koordinering af trafikinformations- og passageradfærdskampagner i de enkelte selskaber, så budskaber og timing er afstemt.

### Produkter og markedsføring

Parterne arbejder for, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal være attraktiv med fokus på kundeløsninger og service. Det fælles system skal være sammenhængende, enkelt og gennemskueligt. Målsætningen er at øge antallet af rejser med mindst 2 % årligt.

Det overordnede fokus indenfor produkter og markedsføring i 2014 er:

- Kunder og kundevækst
- Positionering af rejsekort i markedet
- Fra betjent til selvbetjent
- Kunderne oplever, at der er én indgang til den kollektive trafik.

I 2014 vil der desuden blive arbejdet med at øge den kollektive trafiks markedsandel i forbindelse med kundernes deltagelse i div. events, herunder bl.a. Eurovisionen i maj, ved at skabe opmærksomhed om eventbilletter m.v. samt ved fælles kampagner for natkørsel.

Der vil også blive arbejdet på etablering af beslutningsgrundlag for etablering af én digital kundeindgang til god og troværdig information om den kollektive trafik. En samlet digital kundeindgang vil bidrage til at mindske kundernes barrierer ift at bruge den kollektive trafik, da det fælles system vil fremstå sammenhængende også digitalt.

#### *Rejsekort*

I 2014 vil salg, tillid og accept, adfærdændring ifbm at rejse med rejsekort samt selvbetjening være i fokus. I hovedstadsområdet forventes salget af papirklippekort afviklet 12. oktober 2014.

Det primære fokus i markedsføringen af rejsekort vil være budskaberne om gratis rejsekort-personligt og off peak rabat samt nye vaner (check-ind og -ud, selvbetjening m.v.). Sideløbende vil der blive gennemført kampagner om udfasning af klippekortet med budskabet om, at rejsekort er den nye billet til den kollektive trafik.

Målgruppen for kommunikationen i 2013-2014 er primært mellemfrekvente og sekundært lavfrekvente kunder, herunder fokus på klippekortbrugere.

Der vil kun være aktiv kommunikation af rejsekort personligt.

#### *Erhvervs løsninger*

Der arbejdes på en ny landsdækkende erhvervs salgsplatform i regi af Bus & Tog samarbejdet, der kan rumme flere og helst alle erhvervsorienterede produkter, inkl. Rejsekort Erhverv. Denne nye platform vil, hvis den bliver en realitet, erstatte workplus.dk.

Fokus i forhold til erhvervs løsninger vil i 2014 være på;

- Rejsekort Erhverv, som er en rejsekortløsning til virksomheder og institutioner med registrering på CVR-nummer (udvikles i regi af Bus & Tog samarbejdet).
- Nyt navn og revidering af udtryk på portal for erhvervs salg. Opgaven foregår i samarbejde med de øvrige trafikskaber i landet.
- Tilpasning af erhvervskundepriser til rejsekort/klippekort (rabat/bonus-løsning), så erhvervskunderne ikke oplever uacceptable prisforhøjelser. Løsningen er relevant i forhold til at have et alternativ ved udfasningen af klippekort, som i stort omfang benyttes af virksomheder.
- Mobilbilletter push-løsning, så administrator i virksomheden kan udstede billet til udvalgte brugere, der ikke kan anvende rejsekort, fx Røde Kors, Kriminalforsorgen mv.

- Udvidelse af mobilbillet fakturaløsningen med et fritekstfelt, så brugerne af løsningen på forhånd kan identificere, hvor rejseudgiften skal registreres i virksomhedens økonomi.

### **Indtægtsdeling**

Målet er at afslutte indtægtsfordelingsregnskaberne for perioden 2007-2012. For 2008 og frem afventer lukningen af regnskaberne dog den verserende voldgiftssag, som DSB har anlagt mod Movia.

### **Køreplanlægning**

#### *Køreplansskift og korrespondancer*

- Inddragelse af Banedanmark i Køreplansgruppen.
- Revision af tids- og procesplan for køreplansskifte på baggrund af erfaringer fra seneste køreplansskifte.
- Evaluering af korrespondancer i 2014 med henblik på forbedringer i 2015.
- Revision af principper for sikring af planlagte korrespondancer mellem bus og tog.
- Forberedelse af køreplansskiftet til 2015-køreplanerne i december 2014.

#### *Sporarbejder, ændringer i køreplanerne og afledte korrespondancer*

- Opstilling af fælles oversigt over væsentlige sporarbejder.
- Koordinering og information ifbm S-togs omlægning af linierne i S15, som konsekvens af Signalprogrammet.
- Koordinering og information ifbm væsentlige ændringer i DSB's K15, dvs. øget betjening på Nordvestbanen og betjening af Ny Ellebjerg.
- Koordinering og information sporarbejder på Kystbanen.
- Koordinering ifbm åbningen af den ombyggede Nørreport Station.

#### *"Særlige dage", f.eks hvordan kørselsmønstret er på dagene omkring skæve helligedage*

- Udarbejdelse af en fælles oversigt over "særlige dage".

#### *Bedre indblik i hinandens erfaringer med natkøreplaner*

- Fælles opsamling af erfaringerne med natkøreplaner for både tog og busser
- Perspektiverne i øget natbuskørsel til/fra S-tog-nettets endestationer.

#### *Bedre indblik i hinandens erfaring med ændringer i weekendkøreplaner*

- Erfaringsopsamling ifht S-togs erfaringer med den nye weekendkøreplan.

#### *Information om større projekter og forandringer af fælles interesse*

- Orientering om Bynet 2018 - forenklet busbetjening og optimeret sammenhæng mellem bus og tog i København.

Udover de opgaver, der er beskrevet i arbejdsplanen, pågår der arbejde med at etablere paraplyorganisationen samt et fortsat arbejde med at harmonisere taksterne på Sjælland.





## Bilag 1, Årsrejsetal 1999-2013

Tabel 4. Årsrejsetal 1999-2013

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
DSB Øresund rejser											14,4	14,8	13,9	14,1	14,4
DSB S-tog rejser	91,9	91,4	90,6	86,8	88,4	89,6	90,3	90,8	89,1	91,1	92,0	93,0	103,7	106,8	109,2
DSB F&R rejser	24,3	24,6	23,7	22,3	22,6	22,8	24,0	24,6	25,3	25,3	12,5	11,3	11,4	10,9	10,5
Metro påstigere				3,2	20,2	33,7	36,0	36,4	39,7	46,6	49,8	52,5	54,9	54,8	55,9
Metro rejser				3,2	20,0	33,2	35,4	35,9	39,0	45,8	48,9	51,5	54,0	54,0	55,1
Movia buspåstigere i alt	236,5	235,1	233,0	226,0	212,4	205,4	201,6	203,6	194,5	191,5	186,5	192,7	188,7	191,8	189,7
Movia lokalbane påstigere i alt	6,4	6,4	5,5	5,3	5,0	5,0	4,9	4,7	5,4	5,7	6,2	6,3	7,2	7,5	7,5
Movia rejser i alt	199,4	198,7	196,9	190,4	180,6	175,8	173,8	175,1	169,2	167,8	166,1	172,9	170,4	173,8	172,2
I alt kombinerede rejser	47,6	47,5	46,5	46,1	53,8	57,4	56,8	58,4	59,1	59,6	58,6	58,5	60,2	61,3	61,9
Samlet rejsetal i hovedstadsområdet	265,0	264,2	261,8	253,3	253,1	258,7	260,9	261,5	259,2	266,3	271,4	281,4	289,6	294,5	295,6

Omregning fra påstigninger til rejsetal foregår ved at anvende rejsehjemmelundersøgelsernes parametre





Den kollektive trafik i hovedstadsområdet udføres af forskellige parter, men er stærkt integreret. Der er stor fokus på at skabe et sammenhængende system til gavn for kunderne, både hvad angår tilgængelighed, fysiske forhold, trafikinformation og billetter.

Trafikstyrelsen udgiver denne årsrapport for samarbejdet i hovedstadsområdet. Samarbejdet består af Movia, Metroselskabet, DSB S-tog, DSB samt Trafikstyrelsen.

*Trafikstyrelsen  
Edvard Thomsens Vej 14  
DK-2300 København S*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Årsrapport for samarbejde i  
hovedstadsområdet 2013**