



Årsrapport for samarbejde i hovedstadsområdet



Forord

Som følge af Lov om Trafikselskaber er der skabt nye rammer for samarbejdet mellem operatører og trafik-selskaber i hovedstadsområdet.

Trafikstyrelsen har i samarbejde med DSB, DSB S-tog, Metroselskabet og trafikskabet Movia til opgave at sikre en koordinering af køreplanlægning, kundeinfor-mation, omstigningsforhold samt markedsføring af den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.

Formålet er at sikre, at de enkelte dele af trafikken fremstår som et hele for brugerne, selvom ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.

Trafikstyrelsen skal medvirke til at koordinere samarbejdet i hovedstadsområdet samt forestå sekretariatet for samarbejdet, herunder at udgive denne årsrapport. For-målet med årsrapporten er at opsummere mål og resul-tater for samarbejdets virke i 2007.

Overordnet står hovedstadssamarbejdet overfor den udfordring at bibeholde den dynamik og fokus hos de enkelte parter, der knytter sig til organisering i forskel-lige selskaber, og samtidig at fremstå koordineret over-for brugerne. Denne udfordring er skærpet i takt med, at hovedstadens kollektive trafik har oplevet et mindre fald i antal passagerer trods mange nye tiltag, som skul-le udvide kundegrundlaget. Det har skabt et pres på det forventede indtægtsgrundlag.

Samarbejdet har i 2007 endvidere været præget af, at parterne har skullet tilpasse sig de nye rammer, der føl-ger bl.a. af Kommunalreformen. Et andet centralt for-hold, der har præget samarbejdet, er en række uafkla-rede forhold vedrørende indtægtsdeling fra tidligere år. Hertil kommer udfordringerne med gradvist at bringe jernbaneinfrastrukturen i orden, idet især køreplansko-ordineringen mellem bus og tog har lidt under de man-ge sporarbejder og irregularitet på jernbanen.

Endelig er samarbejdet præget af, at selskaberne har naturligt fokus på implementeringen af det elektroniske rejsekort, som er organiseret separat og således ikke direkte er en del af det her omtalte hovedstadssamar-bejde.

Samarbejdets har i 2007 skullet tilpasse sig de ændrede rammer, herunder definere ny struktur for samarbejdet. Imidlertid har samarbejdet opnået visse resultater og initiativer, som uddybes i rapporten.

Fra 2008 og frem vil der i højere grad blive arbejdet med en konkret målstyring for samarbejdet i hovedstadsom-rådet, hvilket de kommende årsrapporter også vil bære præg af.

Om samarbejdet bliver en succes beror på parternes evne til i fællesskab at fastlægge konkrete mål og nå frem til dem.



Indhold

Indledning	6
Det ny samarbejde i hovedstadsområdet	6
Årsrapportens struktur	7
Trafikbarometer for 2007	8
Udvikling i passagertal	8
Udvikling i salgsindtægter	9
Udvikling i kørsel pr. selskab	9
Status for samarbejdet i 2007	10
Direktørgruppens møder i 2007	11
Nye mål fra 2008 og frem	16
Ny organisatorisk struktur	17
Særlige fokusområder	17
Øvrige arbejdsopgaver	18

Indledning

Siden 1970'erne har der eksisteret et lovfæstet samarbejde i hovedstadsområdet mellem operatørerne af den offentlige servicetrafik på bane og vej. Formålet med samarbejdet har været at fremme koordinering af trafikken til gavn for passagererne samt at give passagererne mulighed for at benytte bus og tog på samme billet.

Deltagerne i dette samarbejde har omfattet DSB, DSB S-tog, Ørestadsselskabet og Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), der varetog Movias opgaver frem til 2007. Opgaverne har været fokuseret på etablering af et takstfællesskab, koordinering af køreplaner og trafikinformation, koordinering af fælles markedsføringstiltag mv. Samarbejdet har en naturlig grænseflade til det landsdækkende Bus & Tog-fællesskab, som har virket for at fremme koordineringen mellem bus og tog i hele landet siden etableringen i 1997.

Samarbejdet har udmøntet en række konkrete resultater for de rejsende i hovedstadsområdet, bl.a. i form af automatisk fornyelse af månedskort i form af 'Abonnementsservice' og fælles markedsføring af hovedstadens trafik i form af 'Byens Net'. Sidstnævnte har f.eks. resulteret i gratis transport i forbindelse med Kulturnatten i København og udgivelse af fælles trafikoversigtskort for hele hovedstadsområdet.

Derudover har kredsens samarbejdet omkring forbedring af omstignings- og venteforhold på stationerne i såkaldte terminalprojekter. DSB, DSB S-tog, HUR og Banestyrelsen har således i 1997 og 2003 udarbejdet Masterplaner med beskrivelse af de stationer, hvor en forbedring kunne overvejes. Af konkrete forbedringer kan f.eks. nævnes terminalen ved Bernstorffsgade/Hovedbanegården samt Østerport og Lyngby stationer.

Reformen af den offentlige sektor i Danmark ('Kommunalformen') har imidlertid medført nye rammebetingelser for den offentlige servicetrafik i hovedstaden. I Lov om Trafikselskaber af 24. juni 2005 samt tilhørende bekendtgørelse fastsættes rammer for opgavefordelingen mellem Trafikstyrelsen, regioner, kommuner og trafikelskaber i hovedstadsområdet fra 1. januar 2007 og frem.

Trafikstyrelsen har, som følge heraf, overtaget to myndighedsopgaver, den ene vedrørende indtægtsdeling, den anden vedrørende koordinering af trafikken i hovedstadsområdet.

Som det fremgår af *Bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.*, af 9. oktober 2006 skal Trafikstyrelsen fremover forestå sekretariatsbetjeningen af det nye samarbejde i hovedstadsområdet, og herunder sørge for udarbejdelsen af nærværende årsrapport.

Endvidere fremgår det af bekendtgørelsen, hvilke arbejdsområder samarbejdet i hovedstadsområdet skal omfatte. Det gælder bredt set koordinering af den offentlige servicetrafik, og helt specifikt kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplanlægning.

Der er således lagt op til et nyt samarbejde i hovedstadsområdet, hvor der er politisk fokus på at de enkelte dele af trafikken er koordineret og fremstår som et hele for brugerne, selvom ansvaret er delt på forskellige parter.

Det ny samarbejde i hovedstadsområdet

2007 har været et overgangsår for alle parter og der er derfor lagt op til at fortsætte den eksisterende organisering af samarbejdet i form af en række direktørmøder og arbejdsgruppemøder.

Pr. 1. januar 2007 bestod samarbejdets parter af DSB, DSB S-tog, Ørestadsselskabet (nu Metroselskabet) samt trafikelskabet Movia.

Trafikstyrelsen har i 2007 deltaget i samarbejdet med henblik på at opnå nærmere indsigt i samarbejdets karakter. På basis heraf har Trafikstyrelsen foreslået en ny organisering med klarere mål for samarbejdet fra 2008 og frem.



Årsrapportens struktur

Årsrapporten for samarbejdet i hovedstadsområdet har karakter af en tilbagevendende evaluering af samarbejdets resultater og fremdrift, dvs. hvilke beslutninger, der er truffet og hvilke resultater, der er nået. Samtidig bidrager årsrapporten til et øget grad af synlighed omkring samarbejdets resultater.

Eftersom samarbejdet i 2007 har været præget af at formulere nye mål og rammer for koordineringen af den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet, bærer årsrapporten for 2007 præg af denne omstillingsproces.

For 2008 vil der i højere grad blive formuleret konkrete mål for de enkelte områder og opgaver under samarbejdet, som der kan følges op på.

Årsrapporten indledes med en kort opsummering af den aktuelle trafikudvikling i hovedstadsområdet i et trafikbarometer. Her er fokuseret på udviklingen fra 2006 til 2007. Dernæst vil samarbejdets arbejde og resultater i 2007 blive beskrevet, og som afslutning vil den ny organisering og målsætning for samarbejdet fra 2008 og frem blive introduceret.

- Samarbejdet i hovedstadsområdet skal sikre koordinering af markedsføring, kundeinformation, køreplanlægning og omstigningsforhold til gavn for de rejsende med tog, bus og metro.

Trafikbarometer for 2007

I det følgende præsenteres et overblik over trafikudviklingen i hovedstadsområdet fra 2006 til 2007.

Formålet med her at opsummere parternes trafikudvikling i et trafikbarometer for 2007 er at perspektivere de aktiviteter, der er igangsat og gennemført i samarbejdet i løbet af det forgangne år.

At trafikbarometret ikke går længere tilbage end 2006 skyldes, at parterne i hovedstadsområdet har igangsat en større analyse af udviklingen i passagertal for perioden 2002 til 2007. Analysen af passagerudviklingen forventes afsluttet i foråret 2008, og dens konklusioner samt de videre konsekvenser heraf vil indgå i årsrapporten for 2008.

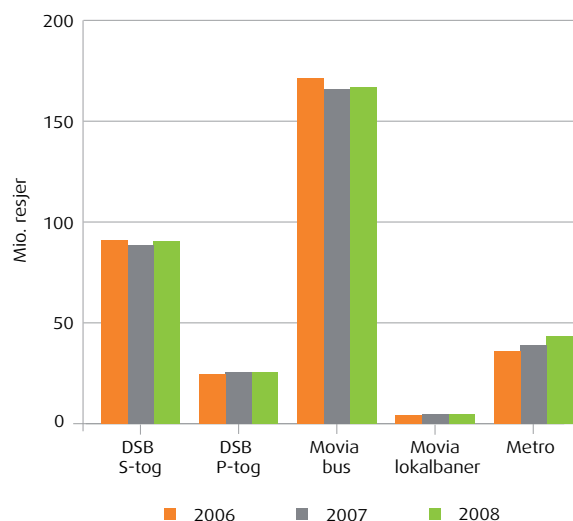
Følgende trafikbarometer er baseret på den månedlige statistik for den samlede passagerudvikling i hovedstadsområdet, som udarbejdes af Movia.

Udvikling i passagertal

Den samlede udvikling i antal rejser i hovedstadsområdet er faldet med 1,8% fra 261,5 mio. i 2006 til 256,9 mio. i 2007.

Der budgetteres med en passagerfremgang i 2008 på 2,3% til 262,9 mio. rejser.

Udvikling i samlet antal rejser pr. selskab 2006-2007 set i forhold til det forventede niveau i 2008



Diagrammet viser rejsetal i hovedstadsområdet for det enkelte selskab. Summen af de enkelte selskabers rejsetal er større end det samlede rejsetal på 261,5 mio. i 2006 og 256,9 mio. i 2007, da passagerer som kombinerer transportmidler indgår i flere selskabers rejsetal.

Passagerudvikling for DSB regionaltog

Antal rejser med DSBs regionaltog er steget fra 24,6 mio. i 2006 til 25,3 mio. i 2007, hvilket svarer til en stigning på 2,8%. Stigningen kan især tilskrives en stor vækst på Kastrupbanen, som opvejer de negative effekter af sporarbejde og driftsforstyrrelser på Kyst- og Kastrupbanen samt konkurrence fra åbningen af metroens 3. etape til lufthavnen.

Passagerudvikling for DSB S-tog

DSB S-tog har haft en nedgang i antallet af rejser fra 90,7 mio. i 2006 til 88,6 mio. i 2007, hvilket svarer til et fald på 2,3%. Faldet skyldes især det omfattende sporarbejde på Køge Bugt-banen over sommeren 2007, samt overførsel af Lille Nord til Movias lokalbaner.

Passagerudvikling for Movia busser

Antallet af rejser er faldet fra 171,1 mio. i 2006 til 165,7 mio. i 2007, hvilket svarer til en nedgang på 3,2%. Dette kan tilskrives omlagte eller nedlagte busruter, som følge af Metroens åbning, samt forhøjede takster.

Passagerudvikling for Movia lokalbaner

Antallet af rejser med lokalbanerne er steget fra 4,0 mio. i 2006 til 4,7 mio. i 2007, hvilket svarer til en stigning på 17,5%. Dette skyldes, at strækningen Lille Nord nu er en del af lokalbanerne i stedet for S-togsnettet.

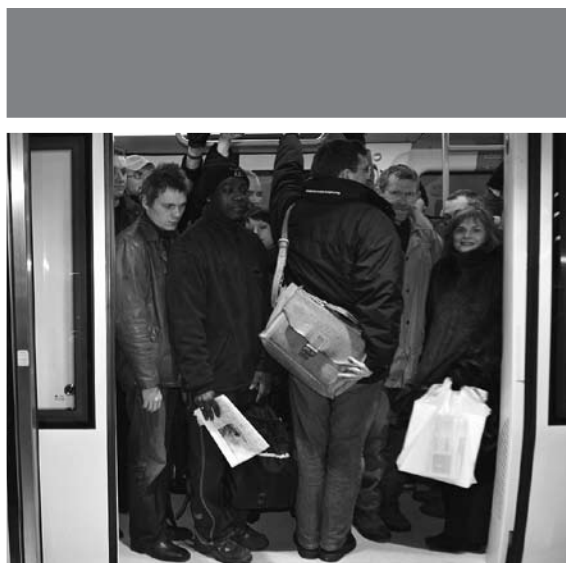
Renset for tal fra Lille Nord er det samlede antal rejser i 2007 faldet ca. 4% i forhold til 2006. Der har især været fald i rejsetallet på Frederiksværksbanen, som følge af sporarbejde, samt på Hornbækbanen og Lille Nord.

Passagerudvikling i metroen

Metroen har oplevet en stigning i antal rejser fra 35,9 mio. i 2006 til 38,9 mio. i 2007. Dette svarer til en fremgang på 8,4%.

Der har været en generel vækst i passagertal, især hvad angår strækningen Christianshavn-Lergravsparken pga. udvidelsen til lufthavnen. Til gengæld er passagertallet faldet på strækningen Islands Brygge-Vestamager, da denne tidligere var den mest oplagte forbindelse mod lufthavnen med skift til Øresundstog på Ørestad station.

Den samlede passagerudvikling i hovedstadsområdet har oplevet et mindre fald fra 2006 til 2007

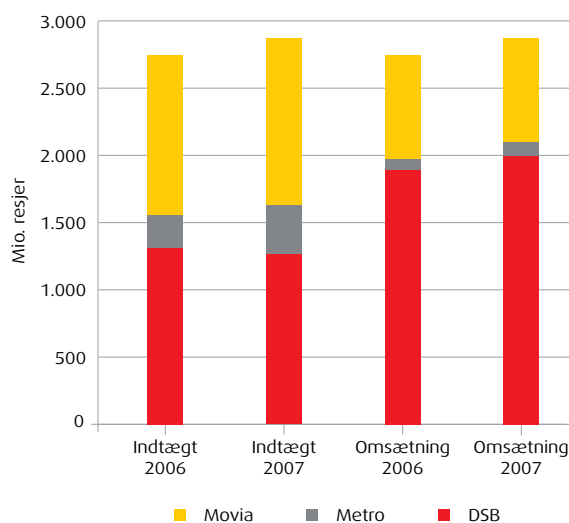


Udvikling i salgsindtægter

De samlede salgsindtægter for den offentlige service- trafik i hovedstaden er steget med 4,6% fra 2.769 mio. i 2006 til 2.898 mio. i 2007. I samme periode har der været en takststigning på 3%.

Mens salget af kontantbilletter gik tilbage med 4,4%, steg afsætningen af klippekort med 3% og afsætningen af periodekort med 4,3%.

Omsætning og indtægter fordelt pr. selskab



I diagrammet er vist omsætning og indtægter pr. selskab fratrukket kompensation for harmonisering af børnealdersgrænsen på ca. 25 mio. kr.

Udvikling i kørsel pr. selskab

Udviklingen i det samlede passagertal afspejles i en vis grad af udviklingen i trafikproduktionen for de enkelte selskaber, der opgøres i hhv. togtimer og bustimer.

På strækningen Helsingør-København H og videre til Københavns Lufthavn Kastrup og Malmö kørte DSB regionaltog i 2006 4.641 mio. km og i 2007 4.095 mio. km, hvilket svarer til en nedgang på 11,8%. Nedgangen skyldes begrænset kørsel på Kystbanen grundet sporarbejde.

DSB S-tog kørte i 2006 15.023 mio. togkm, når kørslen på strækningen Lille Nord er trukket fra. I 2007 kørte DSB S-tog 14.947 togkm, hvilket svarer til en mindre nedgang på 0,5% fra 2006 til 2007.

Movia kørte i 2006 3.700 mio. bustimer og i 2007 3.654 mio. bustimer, hvilket svarer til et fald på 1,2%. Dette skyldes formentlig en reduktion i antallet af busser i starten af 2007, som følge af passagerfratfald.

Metroen kørte i 2006 i alt 4.226 mio. togkm og i 2007 4.500 mio. togkm, hvilket svarer til en stigning på 6,5%. Metroens samlede strækning er med åbningen af 3. etape til lufthavnen i september 2007 steget fra 16 km til 21 km, hvilket er den primære forklaring på stigningen i den faktiske trafikproduktion.

Status for samarbejdet i 2007

Samarbejdets parter har i 2007 igangsat analyser og opnået resultater, der bidrager til en forbedret koordinering af den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.



Samarbejdet i hovedstadsområdet bestod i 2007 af DSB, DSB S-tog, Ørestadsselskabet/Metroselskabet samt trafikelskabet Movia.

Pr. 26. oktober 2007 blev Ørestadsselskabet opdelt i Arealudviklingselskabet I/S og Metroselskabet I/S. Årsagen var et ønske, om i højere grad at fokusere på udvikling af arealer i Ørestad samt Københavns Havn ved Arealudviklingselskabet, og på anlæg af Cityringen samt drift af den eksisterende metro ved Metroselskabet. Metroselskabet er således den fortsatte deltager i samarbejdet.

I og med at 2007 har været betragtet som et overgangså for alle parter, har der ikke været ændringer i den hidtidige struktur for samarbejdet.

Samarbejdet har dermed været organiseret med udgangspunkt i en 'direktørgruppe' bestående af direktører og andre repræsentanter fra de nævnte parter.

For 2008 vil der i højere grad blive formuleret konkrete mål for de enkelte områder og opgaver under samarbejdet, som der kan følges op på.

Under sig har direktørgruppen fem faste arbejdsgrupper, som følger:

- Takstgruppen
- Model- og Tællegruppen
- Køreplangruppen
- Markedsføringsgruppen og
- Trafikinformationsgruppen

Takstgruppens og Model- og Tællegruppens arbejde med henholdsvis takstfastsættelse og indtægtsdeling indgår dermed, som hidtil, som en del af samarbejdet, uagtet at dette ikke er et krav, jf. bekendtgørelsen om samarbejde i hovedstadsområdet.

Derudover har der i 2007 været oprettet flere ad hoc arbejdsgrupper til løsning af konkrete projekter og opgaver stillet af direktørgruppen, som der ikke kunne løses inden for de allerede nedsatte arbejdsgrupper.

Direktørgruppen har ledelsesansvar for de opgaver, der er forankret i samarbejdet.

I forbindelse med alle opgaver og projekter aftales der et budget, som belaster de enkelte parter efter en aftalt fordelingsnøgle.

I en kommende aftale for samarbejdet for 2008 og frem vil der blive lagt op til en mere effektiv struktur i samarbejdet. Dette inkluderer bl.a. en mere klar ansvarsfordeling og beslutningskompetence i direktørgruppen samt opstilling af konkrete mål for de enkelte arbejdsgrupper. Formålet er at sikre en øget fremdrift i samarbejdet gennem en decideret målstyring.

Direktørgruppens møder i 2007

Direktørgruppen har afholdt fem møder i 2007 samt et afsluttende seminar den 7. december 2007. Møderne har været afholdt på skift hos de respektive parter.

Udover repræsentanterne fra de respektive selskaber har Trafikstyrelsen deltaget i direktørgruppens møder i 2007 med tre repræsentanter.

Direktørgruppen arbejder efter de principper, der er fastsat i lovgivningen. Den primære opgave er dermed at sikre en koordinering af den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet. Dette foregår ved at direktørgruppen diskuterer fælles tiltag og træffer beslutninger om enkelte opgavers fremdrift, bl.a. på basis af rapporteringer og beslutningsoplæg fra de respektive arbejdsgrupper.

I 2007 har der været fokus på følgende emner:

- Metode for passagertællinger
- Aftaler for indtægtsdeling 2007 og 2008
- Status på takstfastsættelsen
- Analyse af passagerudviklingen i perioden 2002-2007
- Fælles trafikinformation
- Koordineret køreplanlægning, bl.a. i forbindelse med sporarbejder
- Fælles markedsføringstiltag

Direktørgruppen har i øvrigt diskuteret tiltag til forbedring af omstigningsforhold på de sjællandske stationer. Desuden har samarbejdet fulgt implementeringen af det elektroniske rejsekort, selvom dette er organiseret separat og således ikke direkte er en del af samarbejdet.

Behandlingen af flere af de nævnte emner er en naturlig fortsættelse af diskussioner og problemstillinger rejst i samarbejdet i de forgangne år.

Metode for passagertællinger

Passagertællinger i de respektive selskaber udgør grundlaget for deling af billetindtægterne. De respektive selskaber har hvert deres tællesystem, som beregner hvor mange passagerer, der kan henregnes til det enkelte selskab. Opfølgningen på passagertællingerne er en del af Model- og Tællegruppens løbende arbejde.

I direktørgruppen har der været diskuteret en række forhold vedrørende passagertællinger i Movia, som det ikke havde været muligt at finde en løsning på i Model- og Tællegruppen. Uoverensstemmelserne har bl.a. drejet sig om, at Movia, i forbindelse med kontroltællinger, har konstateret fejl ved passagertællingerne for perioden 2005 og frem.

Der blev vedtaget et kommissorium for et arbejde, der i 2008 skulle munde ud i en aftale om, hvordan såvel passagertællinger som kontroltællinger skal udføres og anvendes fremover. Målet er at få udarbejdet en gensidig aftale med krav til selskabernes individuelle tællesystemer og herunder kontroltællinger.

Der inddrages en uvildig konsulent til at undersøge hver enkelt parts passagertællesystem med henblik på at fastslå usikkerhedens størrelse, fordele og ulemper ved de tællesystemer/-metoder som anvendes og påtænkes taget i anvendelse. Dermed er det hensigten at kunne indgå aftaler med krav til de fremtidige passagertællinger og kontrolsystemer m.v.

Den særlige arbejdsgruppe arbejder videre med en udmøntning af kommissoriet i 2008.

Aftaler for indtægtsdeling 2007 og 2008

Delingen af billetindtægterne i hovedstadsområdet er en kompliceret proces med klar relation til, hvordan passagertællingerne foretages i de enkelte selskaber. Alle parter i samarbejdet har stor fokus på nå til enighed om beregningsgrundlaget men har historisk set svært ved at nå frem til denne enighed.

Frem til udgangen af 2006 blev de eksisterende aftaler om deling af billetindtægter administreret af HUR. Alene i 2006 blev der fordelt 2,8 mia. kr. mellem parterne.

Med Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet af 13. december 2006 har Trafikstyrelsen overtaget opgaven fra HUR med at forestå indtægtsdelingen mellem selskaberne i hovedstadsområdet. I 2007 har parterne været enige om at arbejde videre efter de gamle aftaler, indtil et nyt aftalegrundlag svarende til den nye lovgivning var endeligt udarbejdet.

Trafikstyrelsen indkaldte i starten af 2007 skriftlige bidrag til aftalerevision fra parterne, sådan at der kunne nås enighed om udgangspunktet for nye aftaler på indtægtsdelingsområdet. På grundlag af disse har parterne arbejdet videre med opdatering af aftalegrundlag for 2007 samt en revision af aftalegrundlaget for 2008.

Aftalerne for 2007 blev underskrevet af alle parter på direktørseminaret den 7. december 2007.

Med hensyn til aftalegrundlaget for 2008 skal aftalen koordineres med de nye aftaler i Bus & Tog-fællesskabet, som forventes indgået i løbet af foråret 2008.

Arbejdet med at nå til enighed om aftalegrundlaget for 2008, fortsætter således i 2008.

Status på takstfastsættelsen

Takstgruppens hovedansvar er løbende at vurdere selve takstsystemet og dets funktionsdygtighed; zonesystem, takststruktur, billet- og kortudbud, information om takstsystem, mm, og at afrapportere fremdrift og problemer til direktørgruppen.

Parterne nåede til enighed om fælles takster for 2008 med en gennemsnitlig fremskrivning med den forventede pris- og lønudvikling på 3,0 pct, hvilket ligger indenfor det takstloft, som beskrives i Bekendtgørelse om takststigning i offentlig servicetrafik i trafikalselskaber mv. af 2. oktober 2007.

Takstzonerækken blev ved takstaftalen for 2007 udvidet for periodekort med to trin, og en tilsvarende udvidelse for klippekort og kontantbilletter blev gennemført ved takstaftalen for 2008. For alle produkter gælder således

nu, at fri rejseret i alle zoner først opnås ved køb af rejsehjemmel til 9 zoner. Ændringen er gennemført som et skridt i retning mod de takstpolitiske intentioner, som rejsekortet sigter mod.

Der blev i 2007 indført et nyt uddannelseskort, som giver rabat til den kollektive trafik for alle unge på ungdomsuddannelser. Den lovbestemte ordning administreres af SU-styrelsen, og for Hovedstadens og Vestsjællands takstområder udstedes kortene af DSB på vegne af alle parter.

Analyse af passagerudviklingen i perioden 2002-2007

Grundet konstatering af en negativ passagerudvikling, blev det i direktørgruppen besluttet at iværksætte en fælles analyse af passagerudviklingen i perioden 2002-2007. Herunder skulle årsagerne til tilbagegang i den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet undersøges, og der skulle specifik foretages en vurdering af udviklingen i pendlertrafikken.

Der blev nedsat en arbejdsgruppe under direktørkredsen til dette formål. Trafikstyrelsen ledte foranalysen, som primært fokuserede på tilvejebringelse af et fælles grundlag af passagerdata for perioden mens DSB S-tog leder den egentlige arbejdsgruppe, der analyserer udviklingen i 2002-2007.

Det blev desuden vedtaget at inddrage andre analysemodeller, kundetilfredsheds-undersøgelser samt bench-marking med europæiske storbyer bl.a. for at afklare pendlingsmønstre og årsager til passagernedgangen.

En afrapportering forventes at ske på det planlagte direktørmøde i marts 2008.

Fælles trafikinformation

Trafikinformationsgruppen har løbende arbejdet med etablering af et fagligt netværk på tværs af de enkelte trafikalselskaber i hovedstadsområdet. Formålet er at skabe bedre information til de passagerer, der anvender flere former for offentlig servicetrafik i hovedstadsområdet. Fra 2008 inddrages også Hovedstadens Lokalbaner i trafikinformationsgruppens arbejde.

Fælles trafikinformation på Nørreport Station

Som element i forbedringen af den fælles trafikinformation i hovedstadsområdet har Trafikinformationsgruppen stillet forslag om et fælles trafikinformationsprojekt på Nørreport Station. Parterne har tiltrådt denne indstilling, som konkret har udmøntet sig i et ønske om at opsætte otte informationsskærme på Nørreport Station, to til hvert selskab, vendt mod stationens forplads.

Valget er faldet på Nørreport Station, som er Danmarks største knudepunkt for kollektiv trafik og har en placering i centrum af København for fritidsrejsende og pendlere. Ved at placere informationsskærmene centralt kan de rejsende hurtigt danne sig et overblik over forbindelser på tværs af selskaberne i det daglige såvel som i forbindelse med større driftsforstyrrelser.

DSB har foretaget projektering, udvikling af montagebeslag, kabling, installation og montage samt indkøb af skærme. De enkelte selskaber udvikler selv skærmbilleder til visning samt drift af løbende information.

DSB varetager fremover den fremtidige service på skærmene, mens selskaberne selv skal sikre at skærmenes indhold er i drift og at oplysningerne er aktuelle og opdaterede med trafikoplysninger.

Myndighederne, Københavns kommune og færdselspolitiet har formelt godkendt opsætning. Det var således planen, at monitorerne skulle opsættes i 2007, men opsætningen har været forsinket af forskellige uforudsete tekniske og ressourcemæssige årsager.

Dette er et eksempel på, at der er behov for en tidlig allokering af ressourcer og midler for at sådanne projekter på tværs af selskaberne kan iværksættes med størst mulig succes, inden for den fastlagte tidsramme.

Information om afgangstider for busser og S-tog på Metroens vægge

Direktørgruppen har diskuteret den manglende eller direkte fejlagtige visning af information om busser og S-tog på Metrostationernes vægge.

Metroen har endnu ikke givet tilsagn om at løse problemet.

Koordineret køreplanlægning

Køreplangruppens hovedansvar er at sikre tid til en sammenhængende planlægning af betjeningsstruktur, køreplaner og korrespondancer i hovedstadsområdet.

Køreplanerne udarbejdes parallelt, sådan at DSB, DSB S-tog og Metroselskabet fastlægger deres køreplaner, og herefter udarbejder Movia deres køreplaner for lokalbanerne og bustrafikken. Eventuelle problemer i sammen-



- I 2007 er direktørkredsen bl.a. blevet enige om at forbedre trafikinformation på Nørreport station og at øge fokus på den generelle køreplankoordinering i hovedstadsområdet.

hængen planerne imellem identificeres således ofte meget sent, hvilket køreplangruppens arbejde bærer præg af.

Koordinering i forbindelse med sporarbejder

På baggrund af rapporteringer fra køreplangruppen har direktørkredsen diskuteret, hvordan store sporarbejder håndteres planlægningsmæssigt og til mindst ulempe for passagererne.

Behovet for en bedre koordinering skyldes erfaringer fra de gennemførte sporarbejder på S-banen, som har medført en vis nedgang i passagertallet for såvel S-tog som for tilbringertrafikken ved bus og lokalbaner.

Der er som følge heraf blevet nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra DSB S-tog og Movia, som ser på, hvorledes kunderne betjenes i perioden. Målet er at fremkomme med et koncept, som kan anvendes fremadrettet.

Køreplangruppens initiativ omkring særlige planer for det planlagte sporarbejde på Farumbanen 2008 vil fungere som grundlag for en mere helhedsorienteret tilgang til planlægningen generelt.

Generel køreplanskoordinering

Køreplangruppen har diskuteret en række sager, der alle vedrører den generelle koordinering af køreplaner mellem selskaberne. Disse nævnes kort i det følgende.

Information om såkaldte 'varme skinner' i sommerperioden kommer ofte så sent fra Banedanmark, at DSBs særkøreplaner ikke har kunnet koordineres med busserne.

DSB S-tog ønskede oprindeligt at iværksætte en ny køreplan pr. 12. august 2007. Da Movia ikke havde mulighed for at tilpasse buskørslen grundet de allerede indgåede aftaler med vognmændene, blev iværksættelsen af den nye S-togskøreplan udskudt til den 23. september 2007.

Der er desuden diskuteret koordinering i forbindelse med DSBs køreplaner for 2008, åbning af metroens 3. etape i efteråret 2007 samt af den køreplan, som den nye operatør på Kystbanen og mod Malmø (DSBFirst) iværksætter fra januar 2009.

Fælles markedsføringstiltag

Markedsføringsgruppen har til opgave at sikre, at kunder og offentlighed får kendskab til fælles transportmuligheder, takster, billetprodukter osv. som er gyldige indenfor hovedstadsområdet takstfællesskab. Derudover har markedsføringsgruppen til opgave at udvikle nye



billet- og tilbudskoncepter for rejser i hovedstadsområdet samt at markedsføre 'Abonnementsservice' og den fælles 'Byens Net Guide' med et rutekort over hele hovedstadsområdet.

I direktørkredsen har der været efterlyst dokumentation for, i hvor høj grad en fælles markedsføring under titlen Byens Net skaffer nye kunder til hovedstadens trafik, når der sammenlignes med omkostningerne til den fælles markedsføring.

Parterne har derfor besluttet, at Byens Net nedlægges som fælles markedsføring for hovedstadsområdet, og at den fælles markedsføring i stedet varetages af de enkelte selskaber.

Den fælles markedsføringsindsats skal i stedet fokusere på en Byens Net Guide, der skal fungere som en orienteringshjælp for rejser i hovedstadsområdet i form af rutekort mv.. Byens Net Guide skal i videst muligt omfang knyttes til større arrangementer i byen, som f.eks. Jazzfestival og Kulturnat. Byens Net Guide markedsføres ved en egen hjemmeside med links til Rejseplanen og de enkelte trafiksselskaber.

Udvikling af nye tilbudsprodukter

Markedsføringsgruppen har forelagt forslag om et fælles tilbudsprodukt for direktørgruppen med henblik på at tiltrække nye rejsende til hovedstadens trafik.

Der har bl.a. været arbejdet med et rabatteret billetprodukt målrettet fritidsrejsende i hovedstadsområdet omkring efterårsferien, som blev lanceret af DSB under betegnelsen 'Orange Bytur'.

På samme vis besluttede DSB S-tog at lancere en række søndage i december med gratis kørsel, hvilket de øvrige selskaber ikke kunne tilslutte sig. Dette skyldtes en bekymring for en negativ indvirkning på indtægterne de pågældende dage.

Efterfølgende har det været diskuteret, hvordan selskabernes egne markedsstrategier kan koordineres med fælles strategier og produkter i samarbejdet.

Det er blevet besluttet, at der i videst muligt omfang skal arbejdes efter at opnå synergieffekter ved selskabernes egne tiltag – dermed forstået, at der skal være væsentlige frihedsgrader til individuelle markedsførings- og tilbudsprodukter i samarbejdet, men at et tiltag ikke bør gennemføres, hvis det medfører væsentlige ulemper for de øvrige parter.

Der vil blive arbejdet videre med at definere rammerne og retningslinierne for dette.

Desuden arbejder markedsføringsgruppen videre med at udvikle nye fælles tilbudsprodukter – særligt rettet mod de fritidsrejsende.

Direktørkredsen har iøvrigt diskuteret følgende punkter:

Omstigningsforhold

Et af fokusområderne i samarbejdet i hovedstadsområdet er omstigningsforhold dvs. forbedrede forhold for skift mellem bus og tog på de enkelte stationer, herunder gangafstande, driftsforhold for busser, trafikssikkerhed, venteforhold, adgangsforhold samt information og skiltning.

Parterne vil fokusere på en forbedring af omstigningsforholdene i 2008.

Implementering af det elektroniske Rejsekort

Det elektroniske rejsekort er et nyt betalings- og billetmiddel, som kan anvendes til rejser med den offentlige servicetrafik over det meste af Danmark, og som efter planen vil være implementeret i hovedstadsområdet i 2008-2009.

Direktørgruppen orienteres løbende om implementeringen af det elektroniske rejsekort, selvom opfølgningen på Rejsekortet ikke er en del af samarbejdets opgaver. Rejsekortet får dog betydning for samarbejdet i forbindelse med takstfastsættelse og markedsføring, når det er fuldt implementeret på Sjælland.

Etablering af fælles Rejsegaranti

I 2007 har direktørgruppen diskuteret manglen på ensartede rejsegarantiordninger i hovedstadsområdet. DSB, DSB S-tog samt Ørestadsselskabet har oprettet deres egne rejsegarantiordninger, mens Movia indtil videre ikke har haft mulighed for at etablere en rejsegarantiordning, der dækker rejser med busser og lokalbaner.

Det blev besluttet, at de enkelte selskaber arbejder videre med egne rejsegarantier indtil indførelsen af Rejsekortet på Sjælland. Herefter bør der arbejdes på at etablere en fælles rejsegarantiordning for hele hovedstadsområdet.

Erhvervskort

Parterne i samarbejdet driver i fællesskab ordningen Erhvervskort, hvor virksomheder kan købe almindelige månedskort til de ansattes rejse med den offentlige servicetrafik. Den samlede omsætning for 2007 har været 22,8 mio. kr. og der er tilknyttet 5.380 brugere til ordningen.

Nye mål fra 2008 og frem

Samarbejdets parter har defineret en række klare mål for, hvordan koordineringen af den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet kan forbedres fra 2008 og frem.

Som optakt til direktørseminaret den 7. december 2007 udarbejdede parterne oplæg til, hvorledes samarbejdet kunne organiseres i 2008. Der var en diskussion på direktørseminaret om samarbejdets problemer og visioner for tiden frem.

Der var tilslutning til en opstramning af samarbejdets organisation samt formulering af klarere målsætninger for arbejdsgruppernes arbejde. I denne sammenhæng blev der formuleret en række fokuspunkter for 2008, samt der blev vedtaget en ny organisatorisk struktur.

I samarbejdet er der en bred enighed om at sikre en bedre fremdrift for at opnå tydelige og mærkbare resultater af samarbejdet. Samarbejdets hovedmålsætning er dermed, som det er formuleret i bemærkningerne til Lov om Trafikselskaber:

“at de enkelte dele af trafikken er koordineret og fremstår som et hele for brugerne, selvom ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter”.

- Det er et mål, at trafikken i hovedstadsområdet skal fremstå koordineret og som et hele for brugerne, selvom ansvaret for udførelsen er delt på forskellige parter.



Ny organisatorisk struktur

Direktørkredsen vil fremover bestå af to direktionsmedlemmer eller lignede pr. selskab, hvilket er en optimering i forhold til hidtil.

På direktørmøder besluttes konkrete projekter, og der nedsættes og udstikkes retningslinjer for de arbejdsgrupper, der skal gennemføre projekterne. Arbejdsgrupperne udarbejder arbejdsplaner med milepæle der godkendes af direktørkredsen. Arbejdsgruppernes resultater, delresultater og blokerende uenigheder forlægges direktørkredsen. For hver arbejdsgruppe udpeges en referenceperson i direktørkredsen, der er ansvarlig for fremdriften i arbejdet.

Den årlige proces i direktørsamarbejdet ændres således, at der forberedes status fra arbejdsgrupperne til direktørseminar allerede i oktober måned. Dermed kan en færdig aftalt arbejdsplan for det nye år være klar allerede i januar måned. Hidtil har status fra arbejdsgrupperne været færdige i marts måned og er således først blevet endelig godkendt på direktørmødet i april. Der har hidtil ikke været formuleret egentlige årsplaner for samarbejdets resultater.

Den nye struktur vil reelt først være implementeret fra starten af 2009. Der vil dog i løbet af 2008 blive implementeret så mange elementer som muligt.

Arbejdet i takstgruppen og model- og tællegrupperne vil også fremover være en del af direktørsamarbejdet, således at direktørkredsen behandler de spørgsmål, som grupperne løfter op på direktørniveau. Samtidig skal direktørkredsen nå til enighed om de endelige indstillinger.

Særlige fokusområder

Direktørgruppen er nået til enighed om, at der skal sættes stærk fokus på forbedring af tilgængeligheden med den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet gennem fokus på terminaler og information til kunderne i 2008.

Terminaler

Det er centralt for den offentlige servicetrafik at skifte mellem transportformer kan foretages enkelt og smertefrit. Derfor er det et højfokus område i samarbejdet.

Parterne har i fællesskab iværksat et arbejde med at udpege utidssvarende terminaler i Østdanmark. Arbejdet afsluttes i foråret 2008. Derefter besluttes eventuelle videre initiativer.

På den baggrund er det besluttet:

At det i foråret 2008 besluttes, hvorledes det videre arbejde skal udmøntes.

Trafikinformation

Parterne er enige om, at det er centralt at kunderne opfatter det samlede kollektive trafiksystem som et hele og ikke som et fraktioneret system. Der er enighed om, at det er vigtigt at opnå dette, og at det kan skaffe flere kunder til det samlede system. Der er opgaver, der kan løses på kort sigt, samt opgaver der kan løses på mellem- og lang sigt.

Der skal fortsat arbejdes med bedre realtidinformation på længere sigt med anvendelse af de nyeste teknologier og bedre koordinering af informationerne, men der også en række helt aktuelle punkter, der bør kunne løses indenfor en kortere tidshorisont:

- Sikre at der er gensidig information på stationer og terminaler
- Sikre gensidig information om driften i bus, tog og Metro, således at kunderne kan ændre deres rejseroute undervejs.
- Sikre at der særligt på trafikknudepunkter er et højt fælles informationsniveau.



På den baggrund er det besluttet:

At trafikinformationsgruppen skærper fokus på gensidig information til kunderne på stationer, terminaler, i busser, tog, S-tog og Metro også i forbindelse med driftsforstyrrelser.

At der sættes særlig fokus på trafikknudepunkter.

At der arbejdes på en fælles platform for produkterne på informationsområdet, og at den fælles platform er Rejseplanen.



Øvrige arbejdsopgaver

Udover de særlige fokusområder, blev følgende øvrige arbejdsopgaver for samarbejdet i 2008 drøftet og tiltrådt på direktørseminaret.

Markedsføring af fælles produkter

Der skal arbejdes videre med at søge at udforme fælles produkter til kunder, der normalt ikke rejser, og som skal have et tilbud udenfor pendlingsperioderne.

I forbindelse med rejsekortets implementering skal det overvejes at udforme en fælles rejsegaranti. Endvidere kan ideen om en kundeklub overvejes.

Den overordnede filosofi skal være, at det, der ikke skader andre, kan man gennemføre. Det skal sikres, at der er rimelige varslingsregler parterne imellem, og at andre også får mulighed for at være med. Der skal udarbejdes en konkret beskrivelse af grænsefladerne som ovenfor beskrevet.

På den baggrund er det besluttet:

At der arbejdes videre med at udforme nye fælles produkter særligt til fritidssegmentet.

At der udveksles erfaringer om kundeklubber.

At der udarbejdes retningslinjer vedr. frihedsrettigheder samt varslings af nye produkter.

Køreplaner

Der er enighed om, at alle parter skal være bedre til at varsle ændringer tidligt, således at systemerne kan samordnes på fornuftig vis.

På den baggrund er det besluttet:

At der arbejdes med bedre og længere varslinger af køreplanændringer.

Konkret arbejdsplaner for 2008

Udover de her nævnte områder, er de enkelte arbejdsgrupper i gang med at udarbejde specifikke årsplaner for 2008. Som led i dette arbejde vil egentlige målsætninger for hver arbejdsgruppe blive formuleret.

Årsplanerne bliver diskuteret på direktørgruppens møde i foråret 2008.

Redaktion: Helen Sværke
Fotograf: Klaus Holsting og Metroselskabet
Grafisk tilrettelæggelse: Ægir
Trykkeri: Thorvig Tryk A/S

ISBN 87-91726-23-9

- Som følge af lov om Trafikselskaber af 24. juni 2005 har Trafikstyrelsen fået til opgave at udgive denne årsrapport 2007 for samarbejdet om den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet.

Samarbejdet omfatter regionaltog, S-tog, busser, lokalbaner samt metro, og har til formål at sikre koordinering af markedsføring, køreplanlægning, omstigningsforhold og kundeinformation til glæde og gavn for kunderne i hovedstadsområdet.

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

**Årsrapport for samarbejde
i hovedstadsområdet**