



Dato
J.nr.

Trængselskommissionen

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

www.trængselskommissionen.dk

Sammenhæng og organisering af den kollektive trafik

Disclaimer

Trængselskommissionen har fået to opdrag af regeringen:

1. at fremlægge et katalog med forslag til reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet med aflevering til januar 2013.
2. at udarbejde et forslag til en samlet strategi med aflevering til august 2013.

Trængselskommissionen har valgt at organisere arbejdet således, at kommissionen til januar 2013 præsenterer et idékatalog med en oversigt over mulige initiativer. Idékataloget vil være udtryk for Trængselskommissionens indstilling til, hvad der bør arbejdes videre med.

Der har til brug for idékataloget været nedsat syv arbejdsgrupper bestående af medlemmer fra kommissionen samt eksterne eksperter, der som grundlag for kommissionens idekatalog har identificeret og beskrevet mulige initiativer, samt forsøgt at give en foreløbig vurdering af initiativernes fordele og ulemper i arbejdsgruppernes arbejdsrapporter.

De beskrevne initiativer i arbejdsgruppernes arbejdsrapporter er ikke udtryk for en prioritering af initiativerne, eller for om arbejdsgruppen og dens medlemmer ønsker initiativerne gennemført eller ej.

Efter afleveringen af idékataloget vil Trængselskommissionen arbejde videre med initiativerne herunder med en prioritering af disse. Dette arbejde vil ligge til grund for den strategi, som Kommissionen vil fremsætte efter sommerferien 2013. I strategien gives et samlet bud på, hvordan man konkret kan sætte ind med at reducere trængsel, støj og luftforurening, samt modernisere infrastrukturen i hovedstadsområdet



Indledning

Skal den kollektive trafik være attraktiv, skal brugerne opleve, at der er sammenhæng mellem de forskellige transportformer, herunder at der er fælles fokus på kunderne. Det gælder mellem de forskellige kollektive transportformer og mellem de kollektive og private transportformer.

I hovedstaden varetages den kollektive trafik af Movia, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund og Metroselskabet. De fleste brugere af den kollektive trafik kombinerer flere transportformer på deres rejser.

I regi af Trængselskommissionen er der nedsat en arbejdsgruppe, der skal komme med forslag til, hvordan der skabes bedre sammenhæng i den kollektive trafik, fx gennem bedre organisering (jf. kommissoriet, bilag 1).

For kunderne i hovedstadsområdets kollektive trafik er der bl.a. mange forskellige indgange til selskaberne i den kollektive trafik, og de forskellige aktører samarbejder ikke altid tilstrækkeligt. Det gælder på områder som køreplanlægning, trafikinformation, billetter, kundeservice og markedsføring. Dette medfører, at kunderne oplever, at den kollektive trafik ikke er sammenhængende.

Arbejdsgruppen har først og fremmest gjort sig overvejelser om, hvorvidt organiseringen af den kollektive trafik skaber det mest sammenhængende og kundenvenlige kollektive trafikssystem i hovedstadsområdet. Derfor indledes notatet med tre afsnit om organisering:

- Sammenhængen mellem tog, bus og metro
- Fælles kundefokus
- Tilrettelæggelse af busdriften på tværs af kommunegrænser

Arbejdsgruppen har endvidere behandlet emnerne:

- Knudepunkter
- Parkér og rejs

Det bemærkes i øvrigt, at regeringen ifølge regeringsgrundlaget vil evaluere, om der kan etableres en mere hensigtsmæssig organisering af den kollektive transport i Danmark.

Sammenhængen mellem bus, tog og metro

Problem

Den kollektive trafik i hovedstaden varetages af forskellige selskaber. Selskaberne samarbejder ikke altid tilstrækkeligt, hvilket medfører, at kunderne oplever, at den kollektive trafik ikke er koordineret.

Den manglende sammenhæng opleves fx i forbindelse med selskabernes fokus på eget produkt i stedet for sammenhængen i den kollektive trafik, i manglende sammentænkning af information osv.



Baggrund

Det er blevet foreslået, at koordinationen mellem selskaberne skal styrkes – fx ved at sammenlægge trafikelskaberne eller dele af deres opgaver i en fælles organisation.

Dette er dels sket på baggrund af en kritik af, at den nuværende struktur har som resultat

- at hvert selskab er orienteret mod egne kunder
- at det tager for lang tid at få løst konflikter
- at der ikke er noget fælles udviklingsperspektiv
- at der ikke er nogen samlet strategi med udgangspunkt i kundernes (nuværende og fremtidige) behov

Ved at sammenlægge trafikelskaberne eller dele af deres opgaver i en fælles organisation vil man i højere grad kunne

- skabe forudsætninger for en strategisk planlægning af den kollektive trafik for at kunne nå målsætninger om vækst og aflastning af vejtrafikken
- sikre, at den kollektive rejsende og dør-til dør-rejsen kommer i fokus for udviklingen af trafiksystemet uafhængig af valg af kollektiv transportform
- give det kollektive trafiksystem ét ansigt og ét brand i forhold til kunderne

Ansvar for den kollektive trafik i hovedstadsområdet er i dag samlet hos Movia, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund og Metroselskabet. Selskaberne er lovmæssigt forpligtiget til at samarbejde om kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner. Det sker i det såkaldte direktørsamarbejde, hvor der skal være enighed mellem selskaberne, før der kan træffes beslutninger.

Selskabernes økonomi er delvist bundet op på takstfællesskabet, hvor takster, fælles billetprodukter og delingen af billetindtægterne fastlægges.



Figur 1: Nuværende organisering i hovedstaden

Selskab	Opgaver	Styring	Finansiering
DSB/ DSB S-tog/ DSB Øresund	Driver S-, fjern og regionaltog samt kystbanen. Infrastrukturen ejes og vedligeholdes af BaneDanmark	Ejet af staten, der har udpeget en bestyrelse. Staten og DSB indgår 10-årige trafikkontrakter, der fastlægger omfanget af trafikken.	Passagerindtægter og trafikkontrakt med staten
Movia	Varetager busdrift og drift af lokalbanerne i Region Sjælland og Region Hovedstaden, ekskl. Bornholm.	Repræsentantskab bestående af et medlem fra hver af de 45 kommuner. Bestyrelse, hvor begge regioner og 7 af kommunerne er repræsenteret. Kommunerne og regionerne bestiller busdriften hos Movia.	Passagerindtægter. Nettodriftsudgifterne finansieres af bestillerne, dvs. kommunerne og regionerne. De to regioner betaler Movias omkostninger til administration.
Metroselskabet	Ejer og driver metroen og anlægger Cityringen	Staten, Københavns og Frederiksberg kommuner ejer selskabet og har udpeget en bestyrelse.	Driften finansieres af billetindtægterne. Anlæg finansieres af overskud på driften, indskud fra ejerne.

Der har tidligere været afprøvet forskellige modeller for organisering af den kollektive trafik i hovedstaden (se bilag 2 for en historisk gennemgang). Bl.a. var ansvaret for bus- og S-togstrafikken samlet i Hovedstadens Trafikselskab (HT) i perioden 1978 til 1989. Det skete i en model, hvor HT købte S-togsdriften fra DSB. I 1989 blev ansvaret for S-tog lagt tilbage til DSB. Begrundelserne for dette var bl.a., at:

- DSB ikke havde nogen tilskyndelse til at nedbringe omkostningerne
- Der var uklarhed om arbejdsdelingen
- Infrastrukturen ikke blev vedligeholdt i tilstrækkeligt omfang.

Man har således tidligere forsøgt sig med en sammenlægning af forskellige trafikformer.

I flere europæiske storbyer har man oprettet paraplyorganisationer eller etableret egentlige trafikselskaber, der varetager den kollektive trafik på tværs af transportformerne.

Paraplyorganisationerne sikrer koordination på tværs af trafikselskaberne, med henblik på at kunden oplever den kollektive trafik som én fælles organisation, og ikke som flere separate trafikselskaber. Som eksempel har paraplyorganisationen i München følgende slogan: ”Et trafiksystem – en køreplan – en billet”.



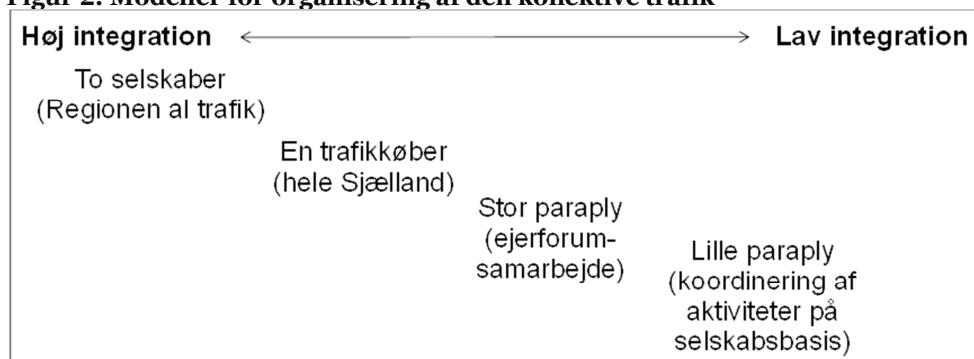
Indholdet i paraplyorganisationerne varierer. Ud over et fælles takstsystem indeholder de typisk også fælles markedsføring og tværgående kundeservicefunktioner. Bilag 3 gennemgår indholdet i en række europæiske paraplyorganisationer.

Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen har drøftet forskellige modeller for organisering af den kollektive trafik, der befinder sig på et kontinuum mellem høj og lav integration:

1. Al kollektiv trafik samles i to selskaber – ét i hver region.
2. Der etableres en trafik køberfunktion for al kollektiv trafik øst for Storebælt. Selskabet køber trafik fra DSB (regionaltog), DSB Øresund, DSB S-tog, Metroselskabet samt fra busentreprenører. Selskabet ejes af staten, regionerne og kommunerne, der varetager deres indflydelse gennem en bestyrelse. Konstruktionen medfører, at Movia nedlægges, mens de øvrige trafikselskaber fortsætter stort set uforandret.
3. Der etableres en paraplyorganisation (stor paraply), der skal varetage den langsigtede, strategiske planlægning for et sammenhængende overordnet trafiknet. Organisationen styres af et forum bestående af politikere fra region, kommuner og stat.
4. Der etableres en paraplyorganisation (lille paraply), der får ansvar for trafikinformation og evt. markedsføring og salg af billetter. Se mere herom i afsnittet ”Fælles kundefokus”.

Figur 2: Modeller for organisering af den kollektive trafik



En model med høj integration kan f.eks. betyde, at alle opgaver knyttet til kollektiv trafik i regionerne på Sjælland samles i ét trafikselskab i hver region og f.eks. integreres i regionens forvaltning, der har kompetencen til at tilrettelægge køreplaner, organisere de kundeorienterede funktioner, planlægge den kollektive trafik osv. Dette kan styrke koordinationen på tværs af transportformerne, lette indtægtsdelingen og give et mere sammenhængende kollektivt trafiknet. Det er også muligt, at der er stordriftsfordele på nogle områder, som dermed kan effektiviseres.



Det vil kræve grundige overvejelser om organisering, finansiering mv. og en samlet planlægning, hvis opgaverne skal samles i ét trafikselskab. Og det kan være forbundet med betydelige transaktionsomkostninger.

Som alternativ til ét trafikselskab i regionerne kan der etableres en organisation rettet mod trafikførerfunktionen. I denne model kan al trafikindkøb på Sjælland samles i et selskab, mens de specialiserede funktioner forbliver i selskaberne. Det vil i praksis siges, at paraplyen køber trafik fra DSB (regionaltog) DSB Øresund, DSB S-tog, Metroselskabet samt fra busentreprenører. Selskabet ejes af staten, regionerne og kommunerne, der varetager deres indflydelse gennem en bestyrelse. Konstruktionen medfører, at Movia nedlægges, mens de øvrige trafikselskaber fortsætter stort set uforandret.

I denne model skal der således også tages stilling til parternes finansieringsbidrag og indflydelse på de forskellige trafikformer.

Arbejdsgruppen har også drøftet forskellige typer af paraplyorganisering varierende fra en paraply, som formaliserer samarbejdet mellem ejerne af de forskellige trafikformer til modeller, hvor paraplyen i højere grad formaliserer et samarbejde mellem selskaberne på konkret afgrænsede områder. I disse modeller skal afgøres, hvilke opgaver og kompetencer det er relevant at samle i paraplyen. Det kunne bl.a. være indtægtsdelingen og de kundeventede opgaver. Det kunne også være ejerskabet til informationer på knudepunkter, set i lyset af hvor vigtige knudepunkterne er for oplevelsen af et sammenhængende trafiknet.

En sammenlægning af opgaver kan styrke koordinationen. Men det kan også fjerne konkurrencen mellem selskaberne og de positive effekter, den har, i form af bl.a. øget innovation. En afvejning heraf kan indgå i overvejelserne om, hvilke opgaver det er relevant at samle.

Forslag

Det foreslås, at fordele og ulemper ved en stærkere integration af trafikselskaberne analyseres nærmere. Der kan bl.a. ses på, hvilke elementer det giver mening at lægge sammen, finansiering og konsekvenser for demokratisk legitimitet og ejerskab til den kollektive trafik.

Det også bør vurderes, hvilke strategier der vil medføre størst vækst i den kollektive trafik.

Fælles kundefokus

Problem



Der er i alt 8 afsendere af information til kunderne i hovedstaden: DSB, DSB S-tog, DSB Øresund, Metroselskabet, Movia, Lokalbaneln, Rejseplanen og Bannedanmark. Det indebærer, at kunderne ofte skal henvende sig flere steder for at få oplysninger om køreplaner, billetter, rabatter, rejsetidsgaranti mv. Det er heller ikke entydigt, hvor man skal klage, hvis man har fået en bøde i fx metroen på en billet købt hos DSB. Endvidere har de enkelte trafikselskaber forskellige rejseregler, forskelligt design og sprog og gennemfører individuel markedsføring. Det gør det uigennemskueligt for kunderne – og i særdeleshed for nye kunder – at benytte den kollektive trafik.

Baggrund

Den kollektive trafik i hovedstaden er blevet kritiseret for at være usammenhængende, jf. afsnittet om organisering af den kollektive trafik.

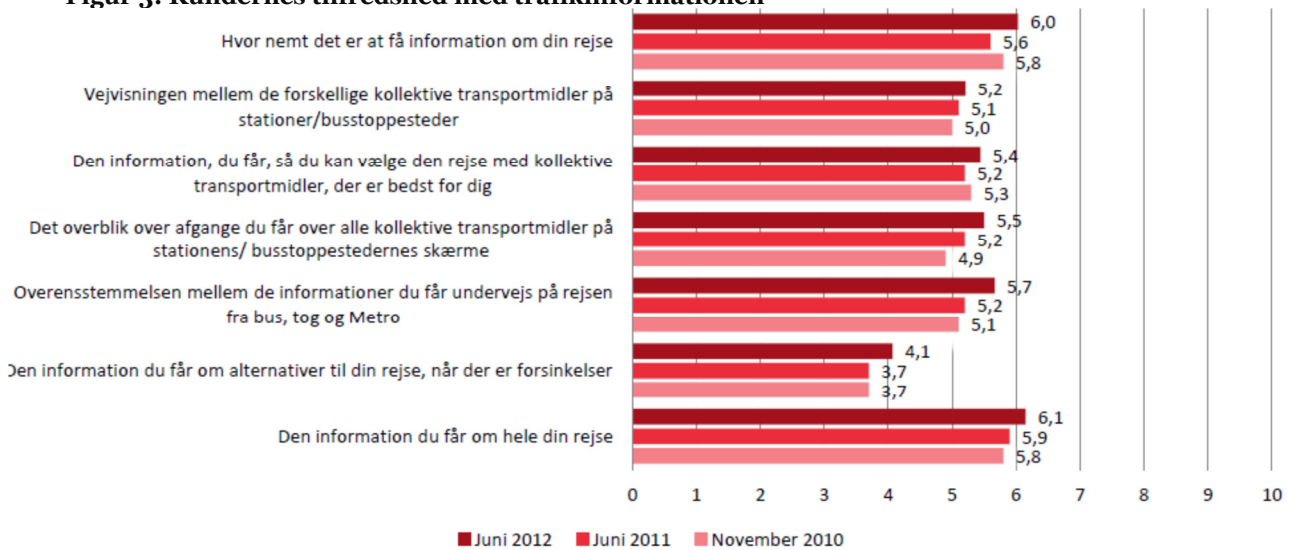
Forskelle i rejseregler har været genstand for en del af kritikken. Bl.a. har de forskellige regler for, hvornår man må tage cyklen med i tog, metro og bus, givet anledning til forvirring hos kunderne. Der er også eksempler på, at trafikselskaberne i forbindelse med kampagner og loyalitetsprogrammer tilbyder billetprodukter, der kun er gyldige hos det pågældende selskab, uden at kunderne oplyses om dette.

Trafikselskaberne har i dag hver deres kanaler for salg af billetprodukter, selv om billetterne er gyldige på tværs af selskaberne. Skal man fx købe et rejsekort (med tank-op-aftale), bliver man bedt om at tage stilling til, hvilket trafikselskab kortet skal købes hos, selv om det ikke har betydning for den efterfølgende brug af kortet. Dette gør kunderne usikre på, om selskaberne leverer samme service.

Trafikinformationen har selskaberne traditionelt varetaget hver for sig. Det betyder, at der er udviklet forskellige standarder for trafikinformation i de forskellige systemer. Det er især informationen i forbindelse med driftsforstyrrelser, som kunderne ikke er tilfredse med, jf. figur 3. Trafikselskaberne er generelt gode til at informere kunderne om driftsforstyrrelser inden for deres egne systemer. Men ofte bliver der ikke informeret om driftsforstyrrelser hos de andre selskaber og de muligheder, det efterlader for alternative rejser. Det er problematisk for kunder, der kombinerer forskellige transportformer, eller som med fordel kunne have valgt en anden vej, hvis de var bekendt med driftsforstyrrelsen.



Figur 3: Kundernes tilfredshed med trafikinformationen



Kilde: TUS-kundetilfredshedsundersøgelse 2012

For at kunne leve op til dette, er det vigtigt, at der sikres realtidsdata for alle transportmidler indenfor den kollektive trafik.

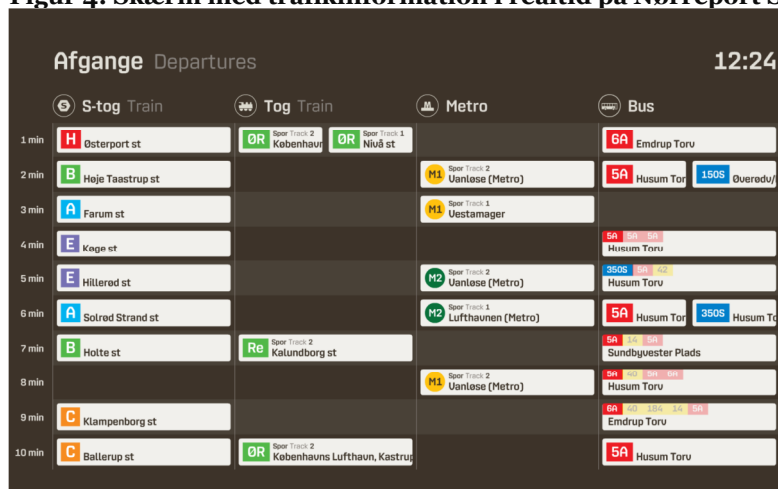
Trafikselskaberne arbejder på at løse en række af de udfordringer, der knytter sig til trafikinformation, i TUS-samarbejdet. TUS blev nedsat i 2010 med det formål at udvikle og implementere tværgående udviklingsprojekter og initiativer på trafikinformationsområdet.

I regi af TUS er der bl.a. gennemført følgende tiltag:

- Et koncept for fælles trafikinformation på knudepunkter. Konceptet implementeres på udvalgte knudepunkter i 2013 (jf. ovenfor) og omfatter fælles skiltning og fælles skærme med dynamisk trafikinformation
- Et fælles design for trafikinformation
- En fælles ordliste på dansk og engelsk. Det fælles sprog skal implementeres i den skriftlige og mundtlige trafikinformation fra 2013
- En fælles informationsindsats i forbindelse med de trafikændringer, der følger af ombygningen på Nørreport Station



Figur 4: Skærm med trafikinformation i realtid på Nørreport Station



Trafikinformation formidles i stigende grad via telefon og internet. De elektroniske medier gør det muligt at planlægge rejsen, købe billetter og få information om driftsforstyrrelser under rejsen. Typisk kan man også tilmelde sig tjenester, der giver information om uregelmæssigheder på den rute, man plejer at benytte.

De enkelte trafikselskaber har udviklet hver deres løsninger til telefon og internet, hvor fokus er på trafikinformation fra det pågældende selskab. Rejseplanen er en landsdækkende løsning, der samler information på tværs af selskaberne og gør det muligt at planlægge rejsen. I hovedstaden giver Rejseplanen også mulighed for at få oplysninger om forsinkelser.

Figur 5: Rejseplanens visning af realtidinformation

Vanløse st		Metro	
Bus Luk afgange		Metro Luk afgange	
Retning mod	Næste afgang	Retning mod	Næste afgang
13 Bellahøj	13:10	M1 Vestamager	12:52
13 Glostrup st. (bus)	12:59	M2 Lufthavnen	12:49
14 Jydeholmen/Ålekistevej	12:53	S-tog Luk afgange	
14 Klampenborg st. (bus)	12:50	Retning mod	Næste afgang
14 Svanemøllen st., Sløjfen	13:00	C Ballerup st	12:50
22 Brøndbyvester st. (bus)	13:05	C Frederikssund st	13:00
22 Husum Torv	12:51	C Klampenborg st	13:06
142 Flintholm st. (bus)	13:09	H Østerport st	12:51
142 Skovlunde st. (bus)	13:16	H Farum st	15:28
		H Frederikssund st	12:57

Trafikselskaberne i hovedstaden har udviklet en fælles løsning, der giver kunderne mulighed for at købe billetter til deres telefoner (via sms, app eller web). I første halvår 2012 blev 36 pct. af alle kontantbilletter og 5 pct. af alle klippekort i hovedstaden købt via denne løsning.



Størstedelen af markedsføringen for den kollektive trafik varetages af de enkelte trafiksselskaber. Den kollektive trafik etableres dermed ikke som et samlet system og et fælles brand overfor kunderne. Der foregår dog en vis fælles markedsføring via samarbejdet i hovedstaden og i forbindelse med lanceringen af rejsekortet.

Markedsføringen kan deles op i målgrupper:

- Bilister, der kan overflyttes til den kollektive trafik generelt
- Potentielle kunder til kombinerede kollektive rejseformer
- Potentielle kunder til én enkelt kollektiv rejseform

Det er sandsynligt, at den kollektive trafik samlet set kan få en mere effektiv markedsføring, hvis den gennemføres i fællesskab – især i relation til de to førstnævnte målgrupper.

Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen har drøftet forskellige muligheder for at skabe et mere fælles fokus på kunderne. I den forbindelse har gruppen set på erfaringerne med kommunernes borgerservicecentre, der giver borgerne én indgang til den offentlige sektor. På tilsvarende vis kan man forestille sig, at kunderne får én indgang til den kollektive trafik, hvor trafiksselskabernes kundevedtatte aktiviteter er samlet.

En fælles indgang for kunderne kan bl.a. bestå af: billetsalg, trafikinformation, kundeservice, klagehåndtering og hittegods. Kundernes adgang kan ske via elektroniske medier samt via telefonisk og fysisk henvendelse.

Den fælles indgang kan suppleres med en fælles tilgang til markedsføring, rejseregler og rabatter, således at den kollektive transport fremstår som et samlet system over for brugeren.

Forslag

Det foreslås, at der udarbejdes et konkret oplæg vedrørende samling af de kundevedtatte aktiviteter for trafiksselskaberne i hovedstaden. Det kan bl.a. omfatte Rejsekort, trafikinformation, billetsalg, markedsføring, kundeservice og hittegods.

Det foreslås endvidere, at der sikres realtidsdata for alle transportmidler indenfor den kollektive trafik.

Tværkommunal busdrift

Problem

Den nuværende finansieringsmodel for busdrift indeholder en række uensigtsmæssige incitamenter, der hindrer tilpasninger af de buslinjer, der krydser kommunegrænser. De fleste buslinjer i hovedstadsområdet krydser en eller flere kommunegrænser.



Baggrund

Lov om trafikkselskaber fastlægger, hvordan udgifterne til busdriften i hovedstadsområdet skal fordeles. I hovedstaden har kommunerne ansvaret for bus-trafikken bortset fra seks busruter, hvor ansvaret er placeret hos regionen. Kommunerne og regionen køber bustrafikken fra Movia.

Kommunerne i hovedstadsområdet er geografisk små. De fleste busruter krydser derfor mindst én kommunegrænse. Fx kører 47 ud af Københavns Kommunes 57 busruter også i andre kommuner, og Københavns Kommune deler busruter med 31 andre kommuner.

Driften finansieres af de kommuner, som busserne kører igennem. Betalingen sker på baggrund af, hvor meget bussen kører i den pågældende kommune, men også ud fra det samlede antal pendlere over kommunegrænsen – dvs. også de pendlere, som benytter cykel, bil og anden transport. Det betyder, at ændres en busrute i én kommune, kan det påvirke betalingen for de øvrige kommuner, som ruten kører igennem, selv om der ikke ændres på hverken ruten eller frekvens i disse kommuner. Da alle berørte kommuner skal være enige om en ruteændring, kan den nuværende model nemt blokere for ændringer i bustrafikken.

Finansieringsmodellen er også konstrueret således, at Movias administrationsudgifter skal betales af de to regioner. Det fjerner incitamentet for kommunerne til at begrænse initiativer, der medfører øgede administrationsomkostninger. Det har endvidere givet anledning til uklarhed om, hvad der er administrationsomkostninger.

Arbejdsgruppens overvejelser

Løsningen af problemerne med den nuværende finansieringsmodel skal sikre fleksibilitet i ruteplanlægningen. Men det er fortsat vigtigt, at finansieringsmodellen sikrer lokal indflydelse på og ejerskab til bustrafikken.

Arbejdsgruppen har drøftet fem mulige løsninger:

1. Etablering af bestillergrupper
2. Betaling efter egne udgifter og indtægter
3. Solidarisk model
4. Et grundnet af buslinjer
5. Regionen varetager tværkommunale busruter

1. Kommunerne kan slutte sig sammen i formelle bestillergrupper. Modellen kendes fra Vestegnssamarbejdet, hvor 8 kommuner er gået sammen om at bestille trafik i hele området. Herved opnås en større koordinering.

Der vil imidlertid stadig være busruter, som krydser grænserne mellem forskellige bestillergrupper. Det vil fortsat være vanskeligt at ændre disse.



2. Passagerindtægter og bruttoudgifter i hver kommune kan lægges til grund for kommunernes finansiering. Kommunerne skal således betale udgifterne til den andel af en busrute, som køres inden for kommunens grænser, fratrukket passagerindtægterne. Det betyder, at en kommune ikke skal betale for serviceforbedringer i en anden kommune. Ydermere giver det et incitament til at skaffe flere passagerer. Modellen kan suppleres med et incitament til at skaffe flere togpassagerer ved fx at tilrettelægge busruterne, så de i højere grad fungerer som til- og frabringelinjer til stationer.

Modellen kan indebære et større administrativt arbejde med at fordele busruterens indtægter og udgifter mellem de berørte kommuner. Nogle kommuner vil også komme til at bære større udgifter end hidtil. Det giver risiko for serviceforringelser i de pågældende kommuner.

3. Kommunerne kan betale et fast beløb til Movia, som Movia kan medfinansiere tværkommunale busruter for. Der skal være faste regler for, hvordan Movia må disponere over beløbet. Resten af kommunens buskøb betales fortsat af den enkelte kommune.

Modellen kan svække det kommunale engagement i den kollektive trafik, fordi betalingen i mindre grad er knyttet op på kommunens egen bustrafik. Kommunerne mister endvidere en del af den direkte indflydelse på den lokale trafik, hvilket er et af principperne, som lov om trafikkselskaber bygger på.

4. Der kan etableres et grundnet (som det nuværende pendlernet). Grundnettet skal ligge fast i 4 år, hvor kun Movias bestyrelse kan ændre grundnettet efter forudgående høring af de berørte kommuner.

Med modellen vil kommunerne reelt skulle afgive kompetence til Movias bestyrelse.

5. Ansvar for flere af de lange tværkommunale ruter samles hos regionen. Finansieringen af de administrative omkostninger hos trafikkselskabet i Østdanmark skal være den samme som i Vestdanmark.

Balancen mellem regionale og kommunale busruter ændres. Det forudsætter en økonomisk omfordeling mellem kommuner og region.

Forslag

Det foreslås, at den eksisterende finansieringsmodel for busdriften og mulige alternativer udredes med henblik på ændringer, der skal fjerne u hensigtsmæssige incitamenter og give bedre muligheder for tilpasning af tværkommunale busruter.

Revisionen bør samtidig tage højde for en fremtidig situation, hvor der er en høj grad af integration i strukturen.



Knudepunkter

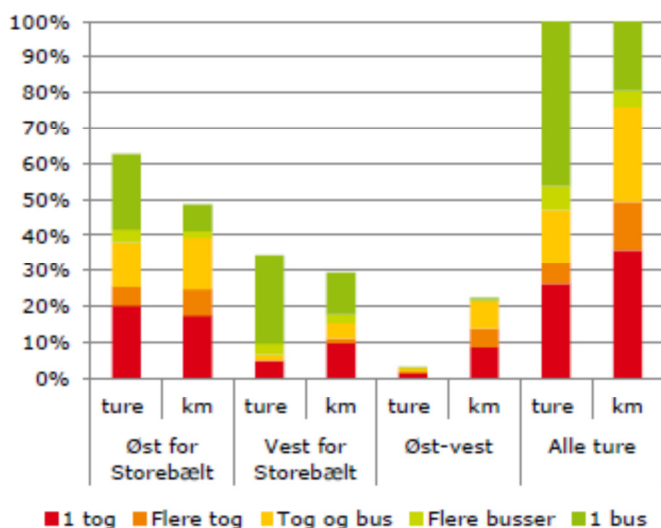
Problem

Kunderne i den kollektive trafik lægger vægt på, at skift mellem forskellige transportformer kan gennemføres hurtigt, nemt og bekvemt. Det er ikke altid tilfældet i dag.

Baggrund

Den kollektive trafik består af et netværk af bus- og banelinjer, der forsøger at dække de trafiktunge områder. Mange rejser indeholder derfor et eller flere skift. I hovedstaden er der skift på hver tredje rejse, og Øst for Storebælt udføres omkring halvdelen af det kollektive transportarbejde på ture med skift.

Figur 6: Fordeling af kollektive ture efter kombination, vist som andel af den samlede kollektive transport i Danmark



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2006-2010

Nettet indeholder en række knudepunkter, hvor flere linjer mødes. Det er især her, der foretages skift. Det gælder fx på stationerne København H, Nørreport og Flintholm.



Figur 7: Et netværk af henholdsvis baner og buslinjer



Etableringen af ny kollektiv infrastruktur de kommende år vil øge antallet af knudepunkter og styrke de eksisterende. Metro Cityringen, letbanen i Ring 3 og København-Ringsted skaber en række nye knudepunkter og vil løfte trafikken til og fra København H, Glostrup, Østerport, Ny Ellebjerg, Gladsaxe, Herlev og Lyngby.

Placeringen af knudepunkterne og de linjer, der er bundet op på dem, har betydning for antallet af skift, rejsetiden og den fladedækning, nettet har. Et godt knudepunkt giver mulighed for, at den rejsende kan nå slutmålet med en af de linjer, der udgår fra knudepunktet.

Skinnerne ligger fast, og investeringer i nye baner er forbundet med store omkostninger. Det er derfor primært buslinjerne, der på kort sigt skal ændres, hvis der skal oprettes nye knudepunkter, eller eksisterende knudepunkter skal optimeres.

På de mange rejser, hvor skift er uundgåelige, skal skiftet gøres så nemt og bekvemt som muligt. Det kan ske ved at fokusere på forholdene i knudepunkterne.

Gode skiftemuligheder afhænger blandt andet af:

- Korte gangafstande mellem de forskellige transportformer – fx fra bus til tog
- Tilgængelighed mellem de forskellige transportformer, herunder at gangbesværede, cyklister og barnevognsbrugere let og sikkert kan komme fra den ene transportform til den anden
- God trafikinformation, herunder tydelig, ensartet og letforståelig skiltning
- Andre forhold som tryghed, venteforhold, komfort og servicetilbud.

Kunderne foretrækker hurtige rejser, der kan konkurrere med bilen. Ventetiden i forbindelse med et skift skal derfor være så kort som muligt. Det afhænger dels af hyppige forbindelser, dels af at køreplanerne for de forskellige linjer er koordinerede.



Endeligt er gode knudepunkter kendetegnet ved gode forhold for den private til- og frabringetransport. Det omfatter adgangen for gående og cykler samt gode parkerings- og afsætningsmuligheder for biler (jf. også nedenfor om parkér og rejs).

I hovedstadsområdet tegner cyklen sig for 15 pct. af alle ture til og fra stationen. For mange er cykelparkeringen således en del af rejsen. Gode cykelparkeringsforhold omfatter kort afstand til perroner, tilgængelighed til cykelstativerne, afskærmning for vejrlig og sikkerhed mod tyveri.

Erfaringerne med skifteforholdene på knudepunkter er blandede. Af de bedre knudepunkter kan nævnes Flintholm Station og København H. På Flintholm Station er der skift mellem flere S-togslinier (herunder Ringbanen), metro og en række buslinier. Som en del af Bynet 2018 forbedres trafikinformationen, og knudepunktet styrkes med flere buslinier.

På København H er Movias busser blevet samlet i en såkaldt ”kompaktterminal”, så det er blevet nemmere at skifte mellem tog og bus. For så vidt angår forholdene for fjernbusserne mangler der fortsat gode terminalforhold.

Af eksempler på mindre gode knudepunkter kan nævnes Nørreport Station, Århus H samt metrostationerne Amagerbro og Forum.

På Nørreport Station er det muligt at skabe en bedre sammenhæng mellem de kollektive transportmidler. Der er fx tre forskellige elevatorer på tre forskellige lokaliteter til henholdsvis metro, S-tog og Re-tog. Dertil kommer, at Nørre Voldgade skal passeres, når man kommer op fra metrostationen og skal via Købmagergade mod Strøget.

Nørreport er under ombygning frem mod 2014. Når ombygningen er færdig, vil der være forbedringer af stationspladsen og cykelparkeringen. Sammenhængen til det omgivende byområde forbedres ved at forlænge Købmagergades fodgængerzone helt op til stationen. Der er også afsat midler til at forlænge gangtunnelen fra metrostationen til gågaden på den anden side af Nørre Voldgade. Projektets fremtid er dog p.t. uafklaret.

Ved Århus H ligger rutebilstationen relativt langt fra stationen. Det er planlagt at flytte busterminalen tættere på banegården. Den nye busterminal forventes færdig i 2015.

Metrostationerne Amagerbro og Forum er utilstrækkeligt forbundet til de nærliggende A-buslinier på henholdsvis Amagerbrogade og H.C. Ørstedesvej. I begge tilfælde ligger metrostationerne væk fra busgaderne, og der mangler skiltning til busserne. I udenlandske byer ses ofte en supplerende adgangsvej under jorden fra busstoppestedet til metrostationen.



Trafikselskaberne i hovedstadsområdet har igangsat et samarbejde om udvikling af fælles trafikinformation (se gennemgangen af TUS i afsnittet Fælles kundefokus). Som led i arbejdet er der udviklet et koncept for fælles trafikinformation, der forventes implementeret på København H, Nørreport og Flintholm Station i løbet af 2013. Det er hensigten, at erfaringerne herfra skal overføres til andre knudepunkter.

Forslag

Det foreslås, at kommissionen i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til konkrete knudepunktforbedringer lægger TUS-konceptet til grund for de konkrete forbedringsforslag.

På baggrund af ovenstående sikres::

- ensartethed på knudepunkternes fremtræden ift. f.eks. trafikinformation
- gode skifteforhold og god tilgængelighed

I de konkrete forslag bør også indgå optimering af køreplaner med henblik på at minimere den samlede ventetid samt udpegning af nye, relevante knudepunkter og optimering af linjerne til de eksisterende.

Parkér og rejs

Problem

Mange rejsende bor så langt fra den relevante kollektive trafik, at bilen er deres foretrukne transportform. For at den kollektive trafik bliver et attraktivt alternativ til bilen, er det nødvendigt med gode parkerings- og afsætningsmuligheder i tilknytning til stationerne.

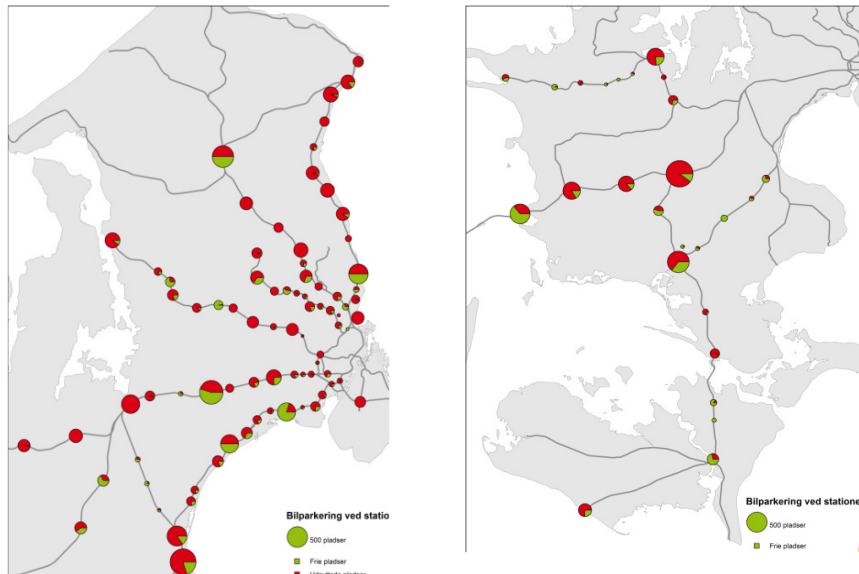
Baggrund

Der findes i dag parkeringspladser ved de fleste stationer på Sjælland. Kombinationen af bil og tog anvendes overvejende på ture til Københavns Indre by, hvor toget kan konkurrere tidsmæssigt med bilen, og parkeringsmulighederne er begrænsede.

I oplandet til København på Sjælland og Lolland-Falster er der omkring 13.000 parkeringspladser ved stationerne. Af dem er cirka $\frac{3}{4}$ i brug. Enkelte parkeringsanlæg er fyldt op, men ved de fleste stationer er der ledige pladser.



Figur 8: Anvendelse af parker og rejs anlæg i hovedstadsområdet og på Sjælland



Kilde: Parker og rejs, Arbejdsnotat fra Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen, november 2012

De 13.000 parkeringspladser skal ses i forhold til de ca. 150.000 personer, der arbejder i centralkommunerne, men bor udenfor.

I Aftalen om en grøn transportpolitik har forligspartierne besluttet at afsætte en pulje på 1 mia. kr. til i perioden 2009–2020 med henblik på at skabe bedre adgang til stationerne ved fx at etablere parkeringspladser for bilister og cyklister i hele Danmark. Siden 2009 har DSB afsluttet 60 cykel- og bilparkeringsprojekter.

I 2003 gennemførte Vejdirektoratet en evaluering af danske og udenlandske erfaringer med Parkér og Rejs-anlæg. Resultatet af arbejdet var bl.a., at der skal være:

- Gode adgangsforhold fra det overordnede vejnet
- Vished om ledig kapacitet
- Mindre end 75 meter fra P-plads til station. Afstande på 200 meter opleves som uacceptable
- God belysning, der skaber tryghed

De arealer, der er velegnede til parker og rejs anlæg, er samtidigt arealer, der er attraktive til andre formål så som kontorer, boliger og forskellige former for servicefaciliteter. Stationsnær lokalisering er blevet et vigtigt middel til at skaffe flere kunder i bus og tog. Der skal derfor foretages en afvejning af de forskellige formål, de attraktive arealer nær stationerne kan anvendes til.



Prisen for anlæg af en P-plads er et andet problem. Prisen er generelt høj, specielt hvis der er tale om anlæg i parkeringshuse eller under jorden. Anlægsprisen pr. P-plads varierer afhængig af lokale forhold. Prisen ligger i størrelsesordenen 25 – 35.000 kr. pr. plads for anlæg i terræn, 130 – 150.000 kr. pr. plads for anlæg som parkeringshus og 300 – 600.000 kr. pr. plads for underjordiske anlæg. Priserne er ekskl. arealerhvervelse.

Det er muligt, at bedre information til bilisterne på vejene kan øge brugen af parker og rejs. En løsning er at opsætte dynamiske skilte på indfaldsvejene, der oplyser om ledige P-pladser, næste togafgang og rejsetid med tog til centrale destinationer. Dette blev evalueret i Vejdirektoratets projekt, men uden nogen entydig konklusion.

Hvor det er relevant at etablere parkér og rejs anlæg kan med fordel analyseres nærmere, bl.a. med henblik på at få viden om potentialet for mere bynære parkér og rejs anlæg til brug for pendlere bosat i omegnskommunerne, der arbejder i centralkommunerne. Forslag til konkrete placeringer af anlæggene er behandlet i arbejdsgruppe 4.

Der mangler viden om bilisternes betalingsvillighed for at parkere. I det omfang parkeringen kræver betaling, kan det overvejes, om Rejsekortet skal kunne bruges som betalingsmiddel.

Bilisterne er motiverede til at parkere der, hvor det er billigst. Det kan betyde, at anlæg, der er tiltænkt rejsende, benyttes af andre bilister, hvis det er den billigste parkeringsmulighed i lokalområdet. Det kan samtidigt underminere den lokale parkeringspolitik og indtægtsgrundlaget for ejerne af andre P-anlæg.

Potentialet for parker og rejs afhænger ikke kun af anlæggets udformning og placering, men i lige så høj grad af det kollektive trafiknet, det kobler op på. Skal det være attraktivt for den enkelte pendler at benytte parkér og rejs, skal det understøttes af et effektivt kollektivt trafiknet, der pålideligt og med få skift kan bringe pendleren fra parkeringsanlægget til arbejdspladsen.

Ansvar for bike and ride er ikke entydigt placeret. Det betyder, at der ikke altid etableres det antal pladser, som der er behov for. Dette gælder både ved stationerne og ved S-bus-stoppestederne.

Forslag

Arbejdsgruppen anbefaler, at der i forlængelse af de konkrete forslag om etablering af park and ride anlæg foretages investeringer i dynamisk skiltning og lette skift.

Arbejdsgruppen har desuden konstateret, at ansvaret for fremme af park and bike ikke er præcist organisatorisk forankret. Med henblik på at fremme mulighederne for park and bike foreslår arbejdsgruppen, at der tages stilling til den



organisatoriske forankring i forlængelse af de øvrige organisatoriske overvejelser.

Side 19/29

Sammenfatning af forslag

Arbejdsgruppens anbefalinger er sammenfattet nedenfor:

- Fordele og ulemper ved en stærkere integration af trafikskaberne analyseres.
- Der ses nærmere på mulighederne for at samle de kundevendte aktiviteter for trafikskaberne i hovedstaden. Denne analyse kan indgå som delelement under den analyse, der foreslås under afsnittet "Sammenhængen mellem bus, tog og metro".
- Finansieringsmodellen for busdriften analyseres med henblik på en revision, som reducerer u hensigtsmæssige incitamenter og giver bedre muligheder for tilpasning af tværkommunale busruter.
- De konkrete forslag til knudepunkter tilrettelægges efter TUS-konceptet.
- Park and ride understøttes ved brug af dynamisk skiltning og lette skift samt at park and bike fremmes ved en entydig organisatorisk forankring af ansvaret herfor.



Bilag 1: Kommissorium for arbejdsgruppe 7

Sammenhæng og organisering af den kollektive trafik

En forudsætning for at skabe et attraktivt kollektivt transportsystem er, at brugeren oplever, at der er sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Langt de fleste brugere af den kollektive trafik anvender en eller flere transportformer ved deres rejse. F.eks. anvendes ofte bus eller cykel i forbindelse med en togrejse.

I hovedstadsområdet er der flere forskellige aktører inden for den kollektive trafik, herunder kommuner, region, stat, trafikskaber samt bus- og togoperatører.

Samarbejdet og koordineringen mellem trafikskaberne foregår i dag gennem direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet, hvor der arbejdes på at skabe et fælles kundefokus, både hvad angår de fysiske forhold omkring rejsen, trafikinformation og billettsamarbejde.

Den kollektive trafik kan gøres mere attraktiv ved at skabe nye fleksible muligheder for kunderne til at kombinere forskellige transportformer (f.eks. bil, tog, cykel) og dermed bidrage til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene.

Arbejdsgruppen skal komme med løsningsforslag til, hvordan der skabes bedre sammenhæng i den kollektive trafik, f.eks. gennem en bedre organisering af den kollektive trafik.

Arbejdsgruppens opgaver

Arbejdsgruppe 7 skal se nærmere på den nuværende sammenhæng i den kollektive trafik og komme med forslag til, hvordan sammenhængen kan forbedres mellem de forskellige transportformer.

Samtidig kan arbejdsgruppen undersøge fordele og ulemper ved den nuværende organisering og samarbejde mellem de forskellige parter i hovedstadsområdet – herunder f.eks. i forbindelse med trafikbestilling, markedsføring, trafikinformation, billetter og køreplanlægning.

Arbejdsgruppen kan kortlægge de nuværende udfordringer i forhold til at skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik og på baggrund heraf komme med forslag til løsninger til, hvordan sammenhængen og organiseringen forbedres. Der kan inddrages erfaringer fra udlandet.

Emner, arbejdsgruppen kan behandle:

- Forslag til løsninger og initiativer, som skaber bedre sammenhæng for kunderne i den kollektive trafik
- Kortlægge fordele og ulemper ved den nuværende organisering, herunder den strategiske planlægning, inden for den kollektive trafik



- Forslag til tiltag, som skaber større fælles kundefokus, f.eks. gennem fælles rejseregler, billetkampagner mv.
- Forslag til, hvordan brugen af Park and Ride fremmes – herunder kortlægning af udfordringerne for at fremme brugen af kombinationsrejser mellem bil og kollektiv trafik.

Afrapportering

Arbejdsgruppen fremlægger resultaterne og løsningsforslag for den samlede Trængselskommission. Herudover skal der bl.a. udarbejdes en beskrivelse og vurdering af de enkelte løsningsforslag. Til brug for dette udarbejdes et fælles evalueringsskema, der skal sikre, at alle projekter fra de forskellige arbejdsgrupper vurderer de samme effekter.

Det er den samlede Trængselskommission, der endeligt udvælger og prioriterer løsningsforslagene, som vil være en del af det samlede løsningskatalog, der skal fremlægges i januar 2013.

Medlemmer fra Trængselskommissionen

- Adm. dir. Henrik Plougmann Olsen, Metroselskabet (formand)
- Per Homann Jespersen, lektor, RUC
- Jesper T. Lok, adm. dir., DSB
- Lise Bjørg Pedersen, seniorrådgiver, Forbrugerrådet
- Flemming Stenild, regionsrådsmedlem, Region Sjælland
- Morten Kabell, medlem af borgerrepræsentationen, Københavns Kommune
- Steen Christiansen, borgmester, KKR, hovedstaden
- Vibeke Storm Rasmussen, regionsrådsformand, Region Hovedstaden

Eksterne medlemmer/eksperter

- Claus Hedegaard Sørensen, DTU
- Joost Nielsen, direktør, Region Hovedstaden
- Per Gellert, centerchef, Movia
- Per Henriksen, chefkonsulent, Dansk Kollektiv Trafik
- Niels Mortensen, direktør, Rejseplanen
- Kristoffer Kejser, Albertslund Kommune
- Paul Sax Møller, Metroselskabet



Sekretariat

Arbejdsgruppen sekretariatsbetjenes af kontorchef Mikkel Sune Smith samt fuldmægtig Line Ringsholt Jensen, Transportministeriet.

Side 22/29



Bilag 2: Historisk gennemgang af organiseringen af den kollektive trafik i Hovedstaden

Før 1974 var den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet baseret på enten kommunale driftsselskaber, eksempelvis Københavns Sporveje eller koncessionerede busselskaber ofte med offentlige driftstilskud. Der var ikke takst- og billetsamarbejde hverken mellem busselskaberne eller mellem busser og tog.

HT (hovedstadens trafikselskab) blev i 1974 dannet på basis af de kommunale driftsselskaber. Ansvar for HT var hos Hovedstadsrådet (HR). HR var et indirekte valgt organ, hvor partierne repræsenteres på baggrund af de kommunale valg i de 5 amtskommunale enheder (Københavns kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt og Frederiksborg Amt). HR havde også en lang række andre opgaver ud over kollektiv trafik.

Kort efter dannelsen af HT overtages koncessionerne fra de private vognmænd, der dernæst kører på kontrakt med HT. En stor del af HT's kørsel var egendrift.

Et væsentligt element i dannelsen af ét trafikselskab var ønsket om et fælles takstsystem.

Finansieringen af HR var baseret på de regionale parterers personskatteindtægter og var dermed uafhængigt af de lokale serviceniveauer.

I 1978 overtager HT ansvaret for S-togtrafikken. Hovedintentionerne var at samle planlægningen og at sikre et takstfællesskab mellem bus og tog. Driften blev fortsat udført af DSB, der fik dækket sine udgifter ved driften fra HR. HR fik tilført ressourcer fra staten til finansiering af drift og anlæg vedr. S-tog. På passagersiden var takstsamarbejdet og den fælles ansvar for den samlede drift af busser og tog en succes, idet passagertallet på S-banerne steg med 50 pct. fra 1977 til 1981.

Ansvar for S-togtrafikken overføres i 1989 til DSB. Der var en række begrundelser for dette i bemærkningerne til lovforslaget:

- Den eksisterende model gav ikke DSB nogen form for tilskyndelse til at nedbringe omkostningerne.
- Parterne (DSB og HR/HT) var ikke enige om arbejdsdelingen.
- Det er opfattelsen at 'Hovedstadsrådet aldrig har accepteret at have det fulde økonomiske ansvar for §1 banerne, således som det er forudsat i loven, og at Rådet næppe heller kan forventes at ville påtage sig dette ansvar i fremtiden'. Denne bemærkning underbygges senere med bemærkningen om, at 'Hovedstadsrådet ikke i alle årene har anvendt den fulde anlægskompensation til baneinvesteringer..'. Sagt kort, fandt man ikke, at HR i tilstrækkeligt omfang havde vedligeholdt infrastrukturen.



Det samlede statstilskud til HR for S-tog var i 1987 539 mio. kr., hvoraf anlæg udgjorde 271 mio. kr.

Ovenstående ændring sker samtidigt med nedlæggelsen af HR.

HR nedlægges i 1989 og ansvaret for HT overdrages til en bestyrelse med repræsentanter for de 5 amtskommunale enheder, der i fællesskab dækker HT's driftsunderskud, fortsat uafhængigt af de lokale serviceniveauer.

HT pålægges endvidere samtidigt successivt et øget udbud af egendriften af busser. Senere vedtages det, at al buskørsel i løbet af en periode skal udbydes i licitation.

I 1991 overdrages ansvaret for privatbanerne til amterne/HT ligesom i resten af landet.

Den nye organisering betyder, at der skal foretages en indtægtsdeling mellem bus og tog, der afspejler det ydede transportarbejde.

I 2001 oprettes HUR (Hovedstadens Udviklingsråd), der ledes af en bestyrelse på 11 medlemmer udpeget af de 5 amtskommunale enheder, der også har finansieringsansvaret. HUR har et samlet planlægningsansvar for hovedstadsområdet herunder kollektiv trafik.

I forbindelse med kommunalreformen, hvor amterne samles i større regioner og antallet af kommuner reduceres fra 271 til 98 nedlægges HUR.

Et gennemgående træk i kommunalreformen var ønsket om en styrkelse af kommunerne, som blev implementeret ved, at kommunerne i hovedstadsområdet som noget nyt fik ansvaret for den lokale bustrafik. Kommunerne havde fra 1974 ikke haft ansvaret for bustrafik i hovedstadsområdet. Hermed var reformen også en 'normalisering' og harmonisering af kommunernes rolle i hovedstadsområdet i relation til resten af landet. Dog betød reformen fortsat en forskel i finansieringen af trafikselskaberne mellem Øst- og Vestdanmark, idet regionerne på Sjælland fik et finansieringsansvar for de samlede administrative omkostninger i trafikselskabet. I resten af landet fordeles de administrative omkostninger mellem regioner og kommuner. Samtidigt fik Region Hovedstaden kun ansvaret for et begrænset kørselsomfang, idet meget kørsel, der krydser kommunegrænser, betragtes som kommunal kørsel.

For ikke at opsplitte det eksisterende HT mellem de to regioner på Sjælland besluttes det, at der skal oprettes et trafikselskab, der dækker hele Sjælland. De nye regionernes plankompetence reduceres i forhold til amterne samtidigt med at kommunernes styrkes.



I 2007 træder lov om trafikkselskaber i kraft som en del af kommunalreformen. Den meget væsentlige nyskabelse ved reformen i 2007 for hovedstadsområdet var, at kommunerne reelt fik ansvaret for serviceniveau og økonomi for størstedelen af den udførte bustrafik. Dette er i modsætning til perioden fra 1974 og frem, hvor ansvaret og finansiering alene var hos de regionale myndigheder.

Loven betyder følgende:

- Der skal dannes et trafikkselskab (Movia), der dækker hele Sjælland
- Regionerne finansierer den regionale trafik, de administrative omkostninger og privatbanerne
- Kommunerne finansierer den kommunale kørsel og handicapkørsel
- Takstsamarbejdet og indtægtsdelingen i hovedstadsområdet skal fortsættes
- Der nedsættes et samarbejdsorgan under Trafikstyrelsen (direktørsamarbejdet), der skal sikre, at den kollektive trafik skal fremstå som ét sammenhængende hele for brugerne.

Af lov om trafikkselskaber fremgår det, at Movia, Metroselskabet samt de jernbanevirksomheder (DSB S-tog og DSB Regionaltog), der driver offentlig servicetrafik på Sjælland på kontrakt med staten, har pligt til at samarbejde om kundeinformation, markedsføring, omstigningsforhold og køreplaner. Endvidere deltager Transportministeriet i samarbejdet som udbudsmyndighed for Kystbanen. Samarbejdet finder sted i det såkaldte direktørsamarbejde, der sekretariatsbetjenes af Trafikstyrelsen. Direktørsamarbejdet forudsætter enighed, før der kan træffes beslutninger.



Bilag 3: Eksempler på europæiske paraplyorganisationer

Side 26/29

I tabellen nedenfor er indholdet i fire forskellige paraplyorganisationer sammenfattet.

<i>Lav integration (Bruxelles)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Fælles takstsystem• Indtægtsdeling• Koordinering af køreplaner• Koordineret markedsføring• Fortsat en række selvstændige trafikskaber
<i>Medium integration (Ruter A/S Oslo)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Fælles takstsystem• Indtægter håndteres i kontrakterne• Køreplaner• Markedsføring• Koordineret styring og godkendelse af operatørkontrakter• Trafikskaberne fusioneres delvist
<i>Medium integration (München Verkehrsverbund, MVV)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Fastsættelse af takster• Indtægtsdeling• Køreplanlægning• Planlægning og udbud af regional bustrafik• Overordnet markedsføring• Information på tværs• Transportforskning• Konsulentydelse
<i>Høj integration (ZVV Zürich)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Fælles takstsystem• Køreplaner• Markedsføring• Koordineret styring og godkendelse af operatørkontrakter• Delvis ansvarlig for infrastruktur• Fusion af trafikskaber

München Verkehrsverbund (MVV) og Oslos trafikskaber "Ruter A/S" er eksempler på modeller med relativt stærk integration af den kollektive trafik.

München Verkehrsverbund (MVV)

MVV er en af de største og ældste paraplyorganisationer i Tyskland. München har en veludviklet kollektiv trafik, hvor der bl.a. i forbindelse med de olympiske lege i 1972 er blevet satset på en udbygning af såvel regional S-bahn, lokal U-bahn, samt sporvogne og letbaner. På den baggrund har MVV en af de største brugerandele for kollektiv trafik i storbyer i Tyskland.



München by, Freistaat Bayern, 8 Landkreise og 50 transportselskaber arbejder sammen i MVV. Mottoet for MVV er '1 netværk, 1 køreplan, 1 billet'. MVV arbejder med forbedret passagerinformation, samt med målrettet "mobility management", hvor der udformes tilbud til udvalgte kundegrupper.

Integrationen understøttes af en finansieringsmodel, hvor tilskud fra såvel statsligt og regionalt niveau (bundesland) tilfalder MVV, der bruger de offentlige tilskud til at understøtte et integreret trafiksselskab. F.eks. understøttes investeringer i terminaler i oplandet til München, ligesom der i tilknytning til MVV er dannet et Park & Ride selskab, der såvel har ansvar for p-zoner i München, miljøzone, p-pladser ved stationer i forstæderne, P&R-anlæg, Bike & Ride mv.

Erfaringerne fra MVV er, at trods en stor Park & Ride satsning, så udgør P&R billister en meget lille andel af væksten i den kollektive trafik. MVV er et tilvalg for billisterne når den kollektive trafik er bedst på den givne rejse, ikke specielt fordi der tilbydes en p-mulighed.

Paraplyorganisationen "Ruter A/S" – Oslo-området

Ruter A/S blev i sin nuværende form etableret i 2007. Ruter er trafiksselskabet for kollektiv trafik i Oslo og Akershus. Ruter ejes 60 pct. af Oslo Kommune og 40 pct. af Akershus Amtskommune. Alle tilskud til den kollektive trafik, undtagen NSB-jernbanedrift, finansieres af Ruter.

Ruter ejer ikke selv transportmidler, men tunnelbane og sporvognsselskab ejes direkte af en af Ruters ejere nemlig Oslo kommune via Kollektivtransportproduksjon A/S. Inden for en politisk bestemt økonomisk ramme kan Ruter selv bestemme takststrukturen. Oslo kommune og Akershus kommune yder i fællesskab tilskud til Ruter. Hertil kommer at, Ruter modtager et driftstilskud på ca. 600 mio. n.kr. fra bompengoordningen i Oslo.

Ruters opgaver er:

- planlægning og udbud af bus og bådtrafik
- årlige driftsaftaler med T-banen og sporvognsselskabet Triken A/S.
- fastlæggelse af takster
- koordinering mellem transportformerne
- markedsføring, trafikinformation mv.

Kommunerne medfinansierer ikke busdrift i den nuværende struktur. Kommunerne har primært økonomisk ansvar for særtransporter som f.eks. skolebusser mv. – samt i forhold til dele af businfrastrukturen som f.eks. visse stoppesteder.

Etableringen af Ruter har vist sig at være en succes, f.eks. er personkilometer i den kollektive trafik vokset med ca. 21 pct. fra 2008-2011. Det skal dog bemærkes, at det offentlige tilskud til kollektiv trafik tilsvarende er vokset med ca. 34 pct. Det vil med andre ord sige, at passagerfinansieringsgraden er faldet fra 58 pct. i 2008 til 52 pct. i 2011.



Den kollektive trafikbetjening dækker 23 kommuner, hvor der bor ca. 1,2 mio. indbyggere. I 2011 havde Ruter A/S en omsætning på ca. 5,6 mia. NOK, heraf trafikindtægter på ca. 2,9 mia. NOK og tilskud på ca. 2,7 mia. NOK. Ruter er ansvarlige for i alt 1,6 mia. personkilometer. Til sammenligning dækker takstfællesskabet i hovedstadsområdet ca. 1,9 mio. indbyggere og omsætter for ca. 6,4 mia. DKK, hvoraf passagerindtægterne udgør ca. 3,3 mia. DKK.

