

Transport for Copenhagen

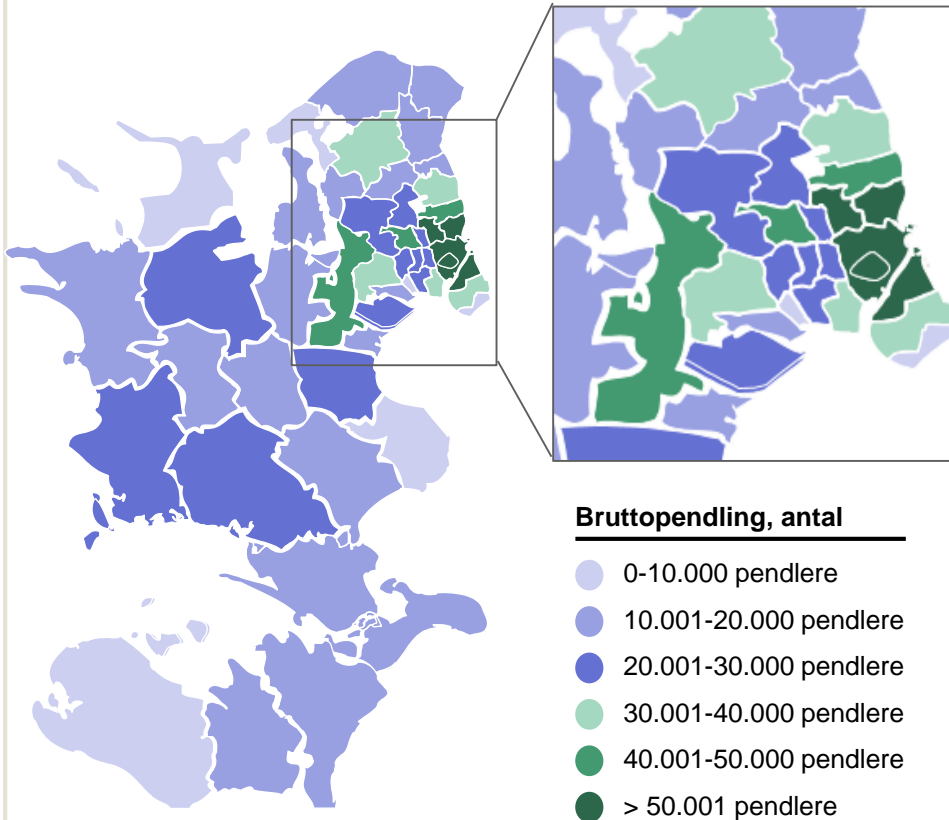
Præsentation for
Region Hovedstadens
Miljø- og trafikudvalg

10. februar 2016

STRUENSEE
& CO.

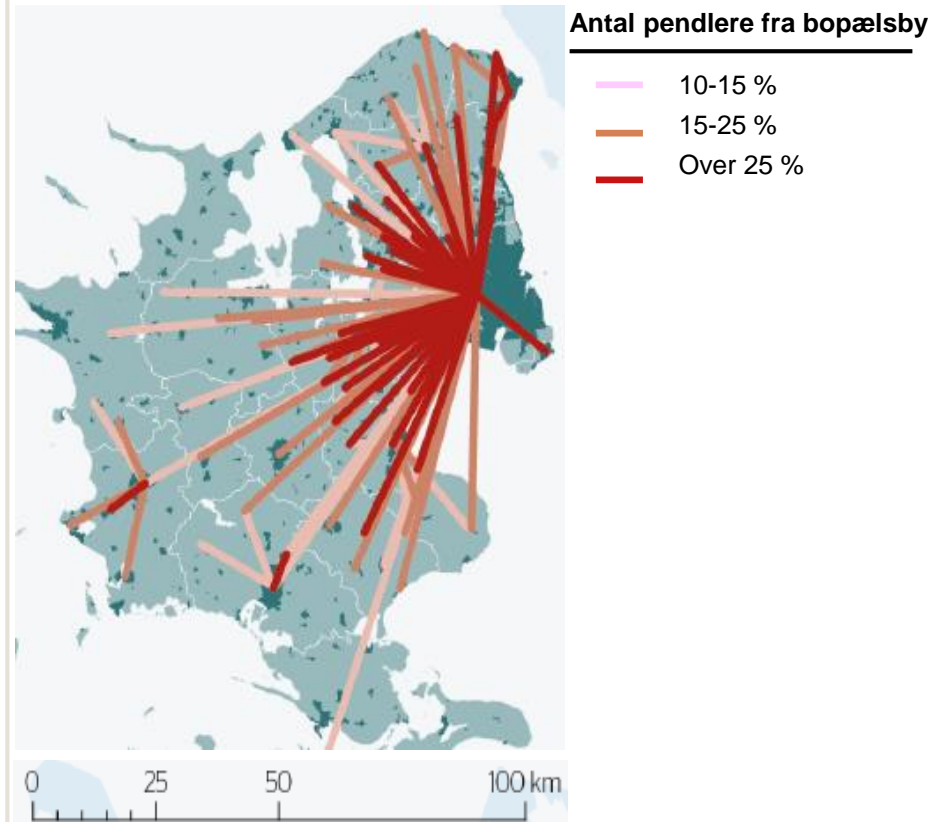
Greater Copenhagen udgør én samlet pendlerregion

Bruttopending per kommune, 2013

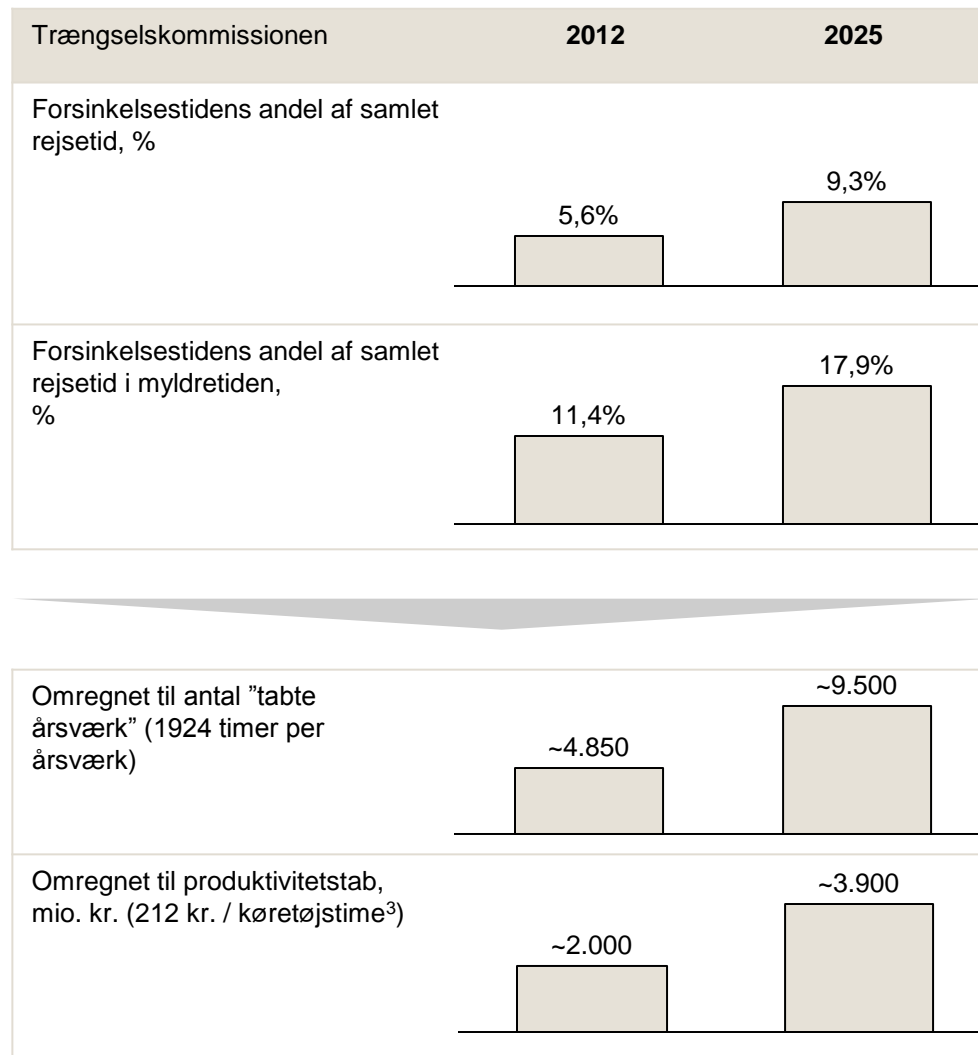
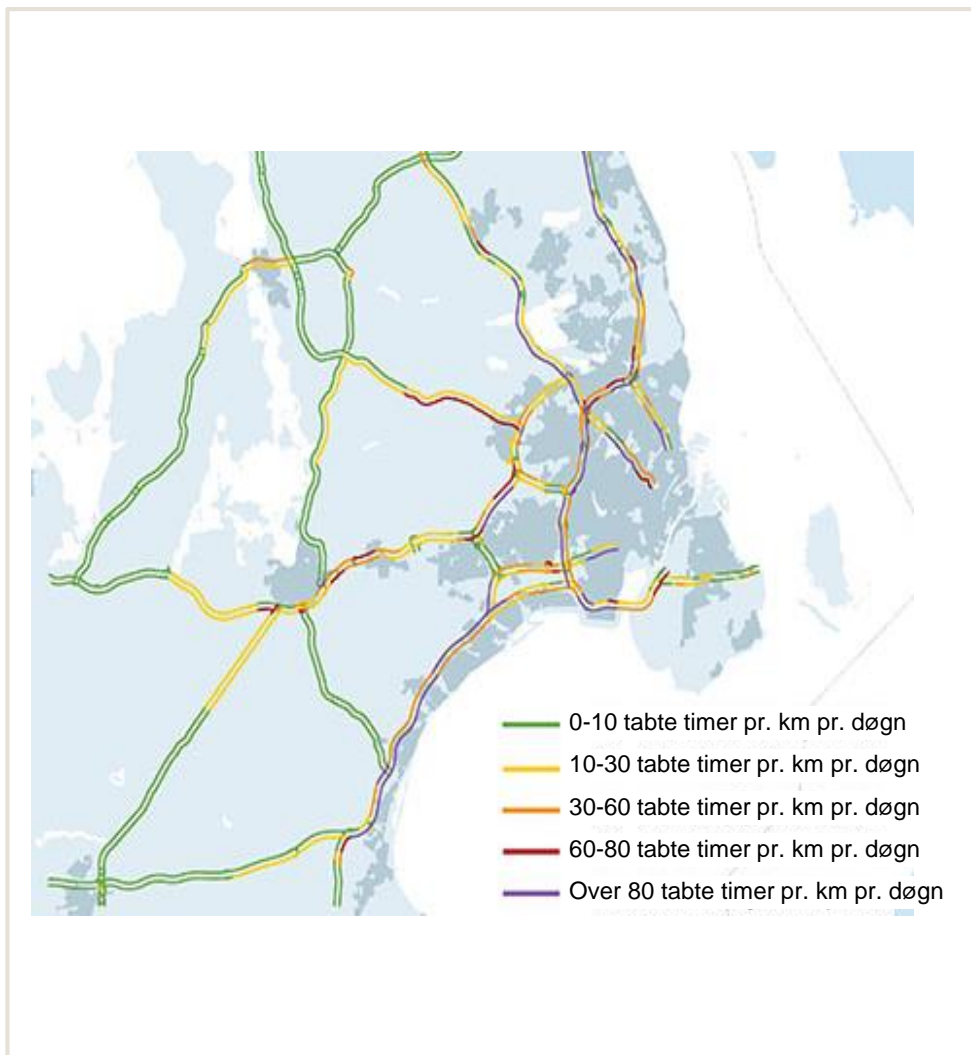


Andel af udpendlere fra bopælsby, 2010

Pending til byer over 30.000 indbyggere fra byer over 2000 indbyggere, vist som andel af udpendlingen



Trængslen resulterer årligt i ca. 5.000 tabte årsværk og et produktivitetstab på ca. 2 mia. DKK

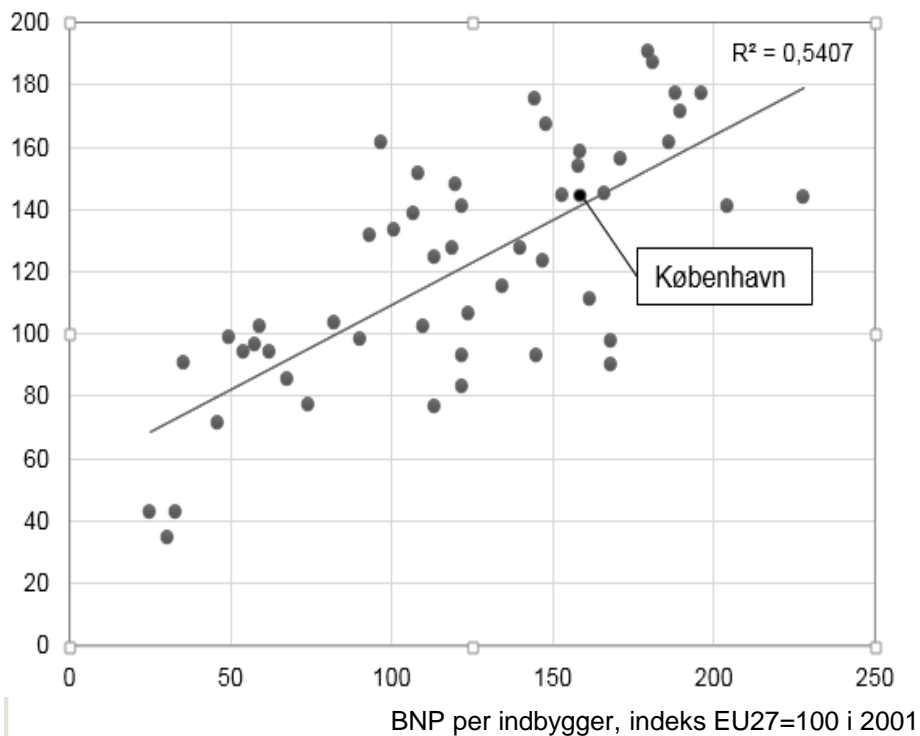


Tilgængelighed har stor betydning for vækst og beskæftigelse

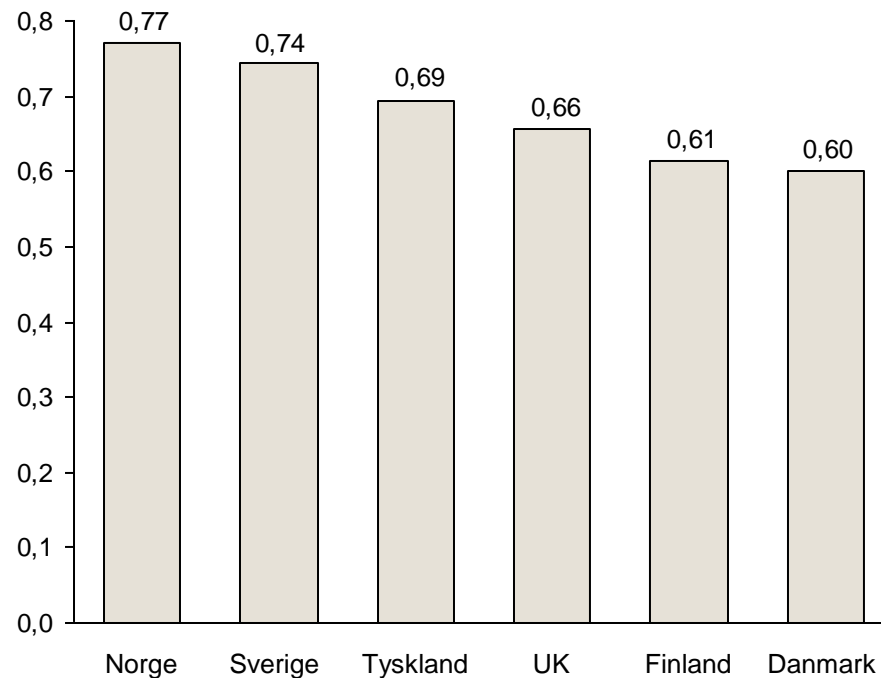
I perioden 2000-2013 har Danmark investeret mindre i infrastruktur end vores nabolande

Sammenhæng mellem tilgængelighed og BNP i hovedstæder og større byområder i Europa

Tilgængelighedsindeks
EU27=100 i 2001



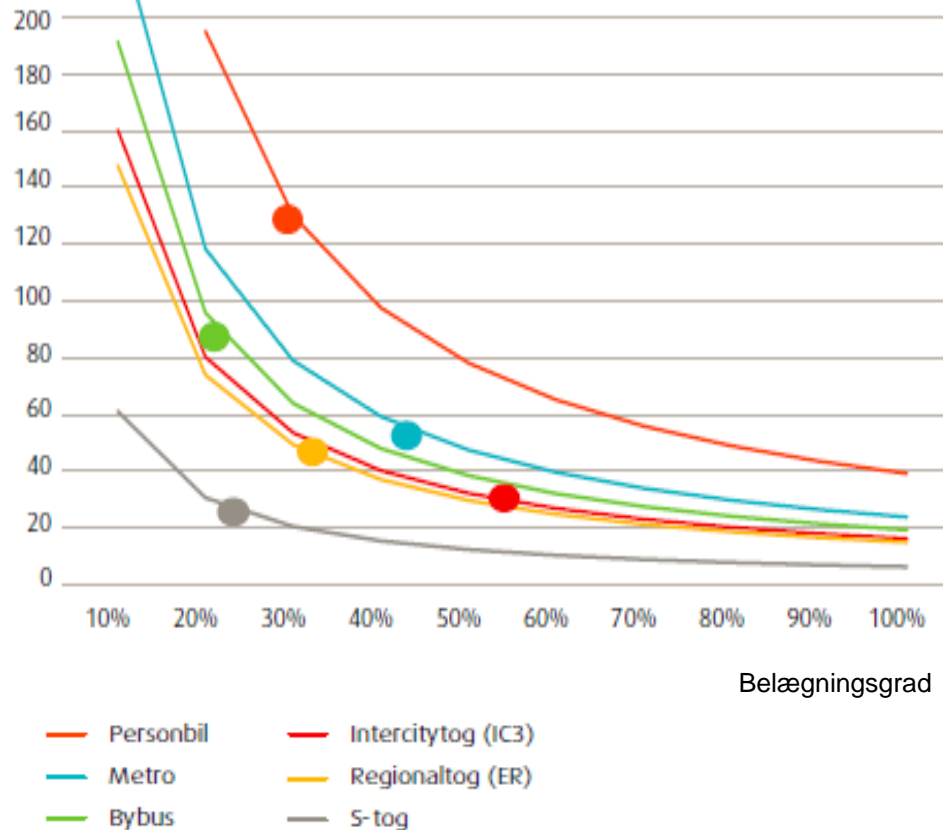
Gennemsnitlig årlig investering i indenlandsk infrastruktur, 2000-2013
% af BNP



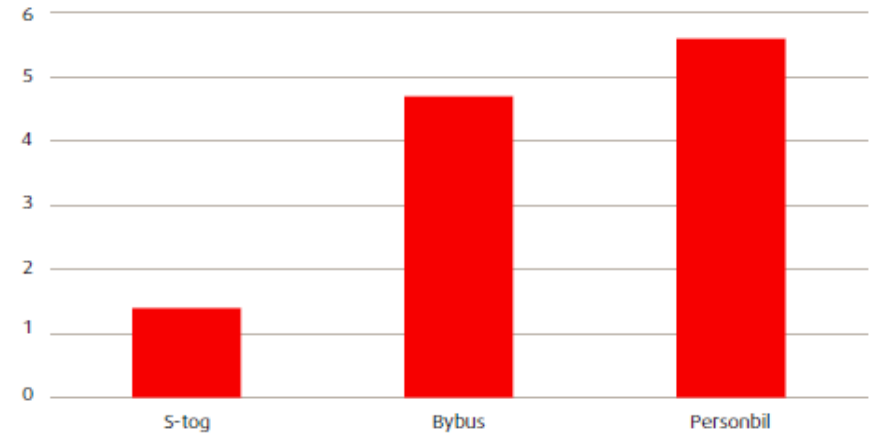
Kollektiv transport medfører lavere udledning pr. personkilometer og kan dermed bidrage til at nedbringe overdødeligheden i hovedstadsområdet

CO₂-udledning (gram CO₂ per personkilometer) i forhold til belægningsgrad

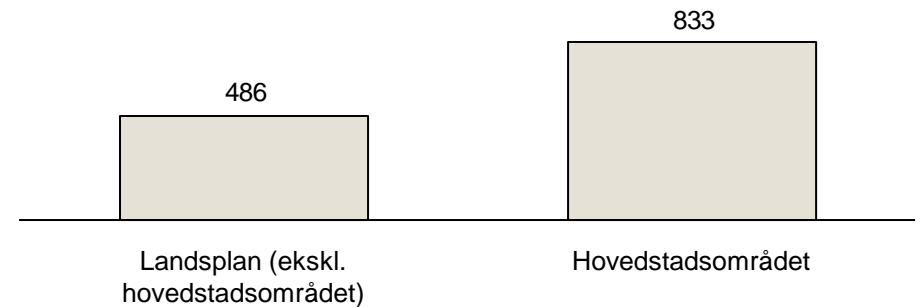
Gram CO₂ per personkm.



Partikeludledning ved forskellige transportarter mg per personkilometer



Årligt antal for tidlige dødsfald pr. mio. indbyggere grundet luftforurening



De mange transportselskaber vanskeliggør en sammenhængende kollektiv transport

Passagerrettet kommunikation og service

Observationer

- Alle selskaber har fortsat egne kommunikationsplatforme rettet mod brugerne, på trods af visse fælles initiativer (mobilbilletter, mobilbilletter periodekort, rejseplanen)
- Som et kuriosum kan nævnes, at Hittegodsadministration ikke samordnet på tværs af selskaber, hvilket særligt kan skabe gener for brugere der foretager skift på rejsen

Finansiering og investeringer

Observationer

- Beslutningsmandat til investeringer er placeret hos forskellige aktører på ejerniveau
- Finansieringskilder er placeret hos forskellige aktører

Operationel integration

Observationer

- Rute- og køreplaner planlægges ud fra forskellige geografier, hvilket besværliggør optimering. Fx DSB for hele landet, Movia alene i Greater Copenhagen
- Uigennemskueligt takstsystem for borgere og virksomheder

Ejerskab og governance

Observationer

- Greater Copenhagen's kollektive trafik drives i dag af mange transportselskaber
- Transportselskabernes ejerkredse består af 1-47 aktører fra forskellige niveauer i den offentlige sektor, sammensat i forskellige konstellationer
- Bestyrelserne har forskellige grader af beslutningskompetence og krav til beslutningsflertal

Konklusion

- Brugeroplevelsen i dag afspejler ikke et sammenhængende kollektivt system på tværs af transportselskaber

Konklusion

- Finansieringskilderne er mange, og beslutningsmandaterne til investeringer er placeret hos forskellige aktører, således at det er svært at understøtte en større sammenhæng i den kollektive trafik

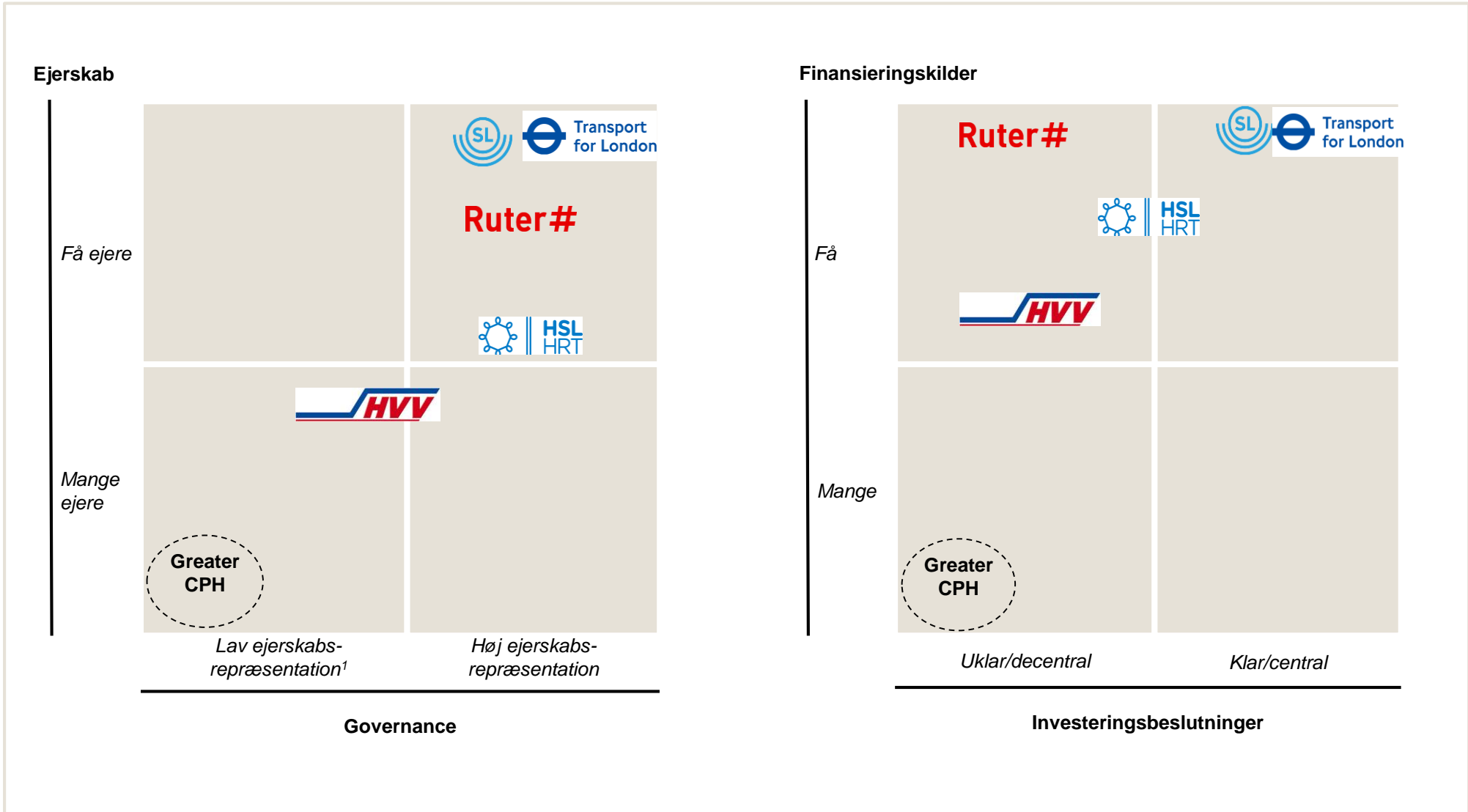
Konklusion

- Forskellige takstsystemer i forskellige geografier og med varierende grad af koordination på tværs af selskaber skaber en passageroplevelse som er ikke tilstrækkelig sammenhængende

Konklusion

- Antallet af og forskelligheden i ejerkredse, bestyrelser og beslutningsprocesser udfordrer samordning og koordination mellem selskaberne
- Der er ikke en samlet ejerrolle i Greater Copenhagen som understøtter realisering af gevinster fra øget sammenhæng i den kollektive trafik

Greater Copenhagen adskiller sig fra de internationale cases ved fragmenteret ejerlandskab og repræsentation, mange finansieringskilder og decentrale investeringsbeslutninger



De internationale cases viser, at integration inden for fire betydende områder er vigtige for brugeroplevelsen og effektiviteten af transportorganisationen

Brugerrettet integration

- Brugerrettede integration, herunder kommunikation, marketing og rute- og køreplaner er alle integreret i en betydelig højere grad i de internationale nabo-metropolars kollektive transportsystemer
- Øget brugerrettet integration har stor betydning for brugeroplevelsen

Operationel integration

- Billet- og takstsystemer er integreret i langt højere grad end i Greater Copenhagen
- Bedre ekstern koordinering samt højere grad af produktintegration transportarterne i mellem
- Indikation af at operationel integration både har betydning for transportorganisationens effektivitet og for brugeroplevelsen

Effektivitet og
brugeroplevelse

Integration i investerings- beslutninger og finansiering

- Øget integration i investerings-
beslutninger og finansiering i forhold til Greater
Copenhagen giver effektivitet igennem større
samordning af beslutninger
- Muliggør at optimere ift. den samlede trafikale
situation i stedet for at suboptimere på delområder
- Indikation på, at større integration i
investeringsbeslutninger og finansiering giver både
effektivitet og bedre brugeroplevelse

Integration i ejerskab

- Et mere samlet ejerskab er i de internationale cases
karakteriseret med få beslutningsarenaer og
finansieringskilder der sikrer en mere enstrenget
governance-struktur
- En mere enstrenget governance-struktur styrker
eksekveringskraften og kan facilitere at de rigtige
beslutninger træffes, hvilket leder til øget effektivitet
og bedre brugeroplevelse

3 nye modeller kendetegnet ved stigende grad af integration

