

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
4. februar 2009	1-25-01-1-08	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	87 40 82 22

Resumé af business case for Rejsekortprojektet

Revideret januar 2009

Baggrund for business casen.

I december 2007 besluttede Midttrafiks bestyrelse at arbejde for tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt. I den forbindelse blev spørgsmålet om tilslutning sendt i høring blandt bestillerne. Bestillerne var generelt positivt indstillet, men efterlyste bedre afklaring af økonomien, statslig medfinansiering, og at rejsekortet skulle vise en tilfredsstillende drift og testning i stor skala. Midttrafik bestyrelse besluttede herefter at udskyde en endelig beslutning, og samtidig undersøge de ønskede forhold.

Tilslutning til rejsekortet i Midttrafik skal ses som et reinvesteringsprojekt. Det eksisterende udstyr er i mange områder i Midttrafik gammelt, nedslidt og vedligeholdelseskrævende, og der er problemer med at skaffe reservedele. Hertil kommer at udstyret og systemerne er så forskellige, at det ikke er muligt at gennemføre den prioriterede harmonisering af priser og regler mellem Midttrafiks takstområder. Det betyder, at en række bestillere under alle omstændigheder står overfor større investeringer i billetudstyr.

Midttrafik er allerede engageret i rejsekortsamarbejdet gennem rettigheder og forpligtigelser for lokal og regional buskørsel i Horsens og Hedensted, overført fra det nu nedlagte Vejle Amts Trafikselskab. Foruden DSB, Movia og Ørestadsselskabet, er både Nordjyllands Trafikselskab og senest Sydtrafik (Januar 2009) fuld tilsluttet rejsekortet. Der udestår en beslutning for bestyrelsen, om hvor vidt Midttrafik skal tilslutte sig gældende for hele Midttrafiks område.

Ved meddelelse om fuld tilslutning senest 8. maj 2009, får Midttrafik 20 % rabat på køb af rejsekortudstyr, svarende til ca. 23 mio. kr. Det skal behandles i Midttrafiks bestyrelse 17. april 2009 efter forudgående høring blandt bestillerne.

Rejsekortet – fordele for kunder og trafikselskaber.

Rejsekortet er et nyt elektronisk billet- og betalingsmiddel. Det vil erstatte alle nuværende periode- og klippekort. Med et rejsekort foretager kunden check ind ved påstigning og check ud ved sidste rejse, hvorefter prisen for turen regnes ud og trækkes fra kortet. Kunder der rejser meget får også de største rabatter. Rejsekortet skal gøre det nemt at rejse med busser og tog, og herved få flere til bruge den kollektive trafik. Kunden behøver ikke selv at have kendskab til udviklede takst- og zonesystemer. Med en betalingsaftale fornyes kortet automatisk.

Ved indførelse af rejsekortet, vil der være kunder som vil opleve prisændringer både i op- og nedadgående retning som følge af nye takst- og rabatprincipper. Særligt i starten vil der også være kunder som glemmer check ud, og som får trukket 50 kr. fra kortet, indtil det korrigeres. Der vil blive udarbejdet en særlig kommunikationsstrategi for at håndtere dette.

I Bus & Tog samarbejdet er det besluttet at indføre et landsdækkende kontantbilletsystem, fremover kaldet enkeltbilletter. Rejsekortsystemet indeholder i forvejen et simpelt enkeltbilletsystem, som dog skal tilpasses. Enkeltbilletsystemet skal også gælde der hvor rejsekortet ikke indføres. Økonomien omkring enkeltbilletsystemet bliver først beregnet af Bus & Tog og Rejsekort A/S i foråret 2009, hvormed det ikke er muligt at det kan indgå i denne business case.

Rejsekortet indebærer en række væsentlige fordele for Midttrafik:

- En mulig omsætningseffekt på mellem 0 og 3 % af den del af omsætningen der forventes at gå over på rejsekortet.
- Mindre snyd.
- Forbedret planlægningsgrundlag gennem bedre data omkring bussernes kørsel, rejsemønstre, kundetyper mv.
- Effektivisering omkring salg, drift, vedligehold.
- Øget selvbetjening, f.eks. på nettet.
- Færre penge ude i busserne
- Indtægtsfordeling håndteres centralt fra back-office systemer
- En styrkelse af Bus & Tog takst- og billetsamarbejdet
- Mulighed for målrettet markedsføringstiltag
- Større loyalitet og bedre omdømme

I det tilfælde rejsekortet ikke indføres i Midttrafik, er der i business casen undersøgt funktionalitet og pris for dels et alternativt kortbaseret system, og dels en opgradering af det eksisterende billetteringssystem og udstyr. Et alternativt elektronisk system koster det samme at anskaffe i forhold til at indføre rejsekortet, men de løbende driftsudgifter er noget mindre.

En opgradering af det nuværende billetteringsudstyr vil koste ca. 18 mio. kr. Det er et betydeligt billigere end rejsekortet. Til gengæld vil løsningen kun række 6-8 år frem i tiden, og udgifterne vil blive påført de bestillere, hvor der er behov for nyt udstyr, primært i Midttrafik midt, vest og syd.

Konsekvens ved ikke at indføre rejsekortet

Staten ønsker rejsekortet indført. Det indgår i regeringsgrundlaget fra 2005, og det fremgår af forarbejderne til lov om trafikselskaber. Rejsekortet er positivt omtalt af flere trafikministre. Staten holder dog fortsat fast i, at DSB og trafikselskaberne er ansvarlige for udvikling og drift.

Det er besluttet, at rejsekortet indføres i Metroen og Movia, i Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik, og på alle tog strækninger i landet. Hvis Midttrafik ikke tilslutter sig rejsekortet vil det have en række konsekvenser i det midtjyske område.

Kunder vil ikke længere kunne drage nytte af Bus & Tog samarbejdet. Der vil være to parallelle billet- og takstsystemer i Midttrafik område. For de kunder, der i dag rejser med både bus og tog, vil det blive dyrere og mindre attraktivt at bruge den kollektive trafik. I Bus og Tog samarbejdet vil Midttrafik miste indflydelse omkring takster og aftaler, ved at stå udenfor rejsekortsamarbejdet.

Hvis Midttrafik vælger en opgradering af det nuværende billetteringssystem, skal der alligevel om 6-8 år træffes beslutning om nyt system. Med hensyn til et nyt elektronisk kortbaseret system, er erfaringer fra f.eks. det gamle Sydbus og STS, at det er forbundet med betydelig risici, at stå alene med udviklingen af kortbaserede billetsystemer.

Rejsekort A/S

Rejsekortprojektet er organisatorisk forankret i Rejsekort A/S, som ejes af DSB, Movia, Ørestadsselskabet, NT og Sydtrafik. Midttrafik medvirker med forpligtigelser overdraget fra Vejle Amts Trafikselskab i forbindelse med fusionen.

Der er i business casen nærmere redegjort for det relevante aftalegrundlag for rejsekort A/S, både for så vidt angår rettigheder og forpligtigelser aktionærerne imellem som forholdet mellem Rejsekort A/S og leverandøren af rejsekortsystemet (East-West).

Økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

Det er i business casen forudsat at der skal installeres rejsekortudstyr i busserne på alle regionale ruter, X Bus ruter, i bybusser og større lokale ruter. Der skal ikke rejsekortudstyr i busserne på ruter, som overvejende kører med skolesøgende (rabatruter) og lokalruter uden indtægter. Det er vurderet, at der skal installeres fast udstyr i 800 busser i Midttrafik, inklusiv reserve busser. Hertil kommer køb af udstyr til lokalbanerne, udstyr til garageanlæg, til kontrolpersonalet, samt udstyr på salgsstederne.

Der er i business casen opregnet de forskellige typer af relevante udgifter og indtægter, som Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortprojektet skønnes at indebære.

I nedenstående tabel 1 er vist en oversigt over de samlede udgifter og indtægter, fordelt på udgifts- og indtægtstyper. Overslaget er inklusiv de økonomiske forpligtigelser, som Midttrafik har overtaget fra VAT.

Tabel 1. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet – fuld kontantbetaling. (mio. kr.)

(2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Årligt efter 2013
Aktiekapital	34,1	19,5				
Lånekapital	52,3	-18,7				
Køb af rejsekortudstyr	18,5	69,5		4,6		
Installationsarbejde på stationer		3,0				
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter			1,6	15,1	25,2	25,8
Distributionsafgifter og distributionshonorarer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Omsætningseffekt (0 – 3 %)				0-9,3	0-12,1	0-13,9
Øvrige udgifter og indtægter	2,5	6,8	5,0	-10,8	-11,8	-13,8
I alt	107,5	80,0	6,6	-0,4 - 8,9	1,3 - 13,4	-1,9 - 12,0

Der henvises nærmere til selve business casens kapitel 5 for en forklaring af de enkelte punkter og udgiftstyper. De angivne beløb svarer til den samlede likviditetsbelastning, som vil være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant. På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2009 og 2010 forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har givet tilsagn om at, at trafikelskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

I tabel 2 er vist de faktiske årlige udgifter til kontantbetaling samt ydelsesbetaling på optagne lån til udgifter vedrørende aktiekapital, lånekapital, køb af rejsekortudstyr og den del af "øvrige udgifter og indtægter" som falder i perioden til og med 2011. Der forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2013, og hvor lånet efterfølgende tilbagebetales til og med 2026.

I tabellen er endvidere indregnet effekten af, at Rejsekort A/S tilbagebetaler lånekapitalen til Midttrafik med påløbne renter fra medio 2013

Tabel 2. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet
- delvis lånefinansiering. (mio. kr.).

(2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	2014 - 2026
	0,0	0,0	1,6	-5,1 - 4,2	8,7- 20,8	136,2 - 317,4

Som det fremgår af tabel 2 indebærer rejsekortprojektet meget betydelige udgifter for Midttrafik, og som konsekvens heraf også for Midttrafiks bestillere. Det bør dog ses i sammenhæng med det meget betydelige investeringsefterslæb på området.

Yderligere afklaring af de økonomiske konsekvenser

Udgifterne til rejsekortet beror på foreløbigt skøn med udgangspunkt i de umiddelbart tilgængelige data i Midttrafik vedrørende antallet af busser, indtægter, passagertal og køreplantimer.

Opgørelsen skal tages med forbehold, men skal give en foreløbig indikation af bestillerbetaling ved tilslutning til rejsekortprojektet. I business casen afsnit 5,3 uddybes fordelingen af udgifterne, hvor aktiekøb, lånekapital, investeringen i rejsekortudstyr m.v. fordeles i forhold til antal busser, indtægter og køreplantimer.

Selvom Rejsekortet koster mange penge for det enkelte trafikselskab, skal gevinsterne i form bedre kundeservice, trafikselskabssamarbejde, bedre planlægningsmuligheder og økonomistyring m.v., tages med i betragtning.

Endelig skal det nævnes, at rejsekortet allerede har en så væsentlig tilslutning bag sig i aktionærkredsen og en så klar placering i den statslige trafikpolitik, at det er meget vanskeligt at se hvilket alternativ Midttrafik har til at investere i Rejsekortet.

Spørgsmålet om statsfinansiering

Efter ønske fra bestillerne rettede Midttrafik i 2008 henvendelse til Danske Regioner og KL vedrørende spørgsmålet om statslig medfinansiering på grund af omkostninger til rejsekortet. Danske Regioner og KL meldte begge tilbage med bemærkning om, at der i Midttrafiks business case ikke indgår en klar forudsætning om passagertilgang og diverse effektiviseringer, som samlet set skulle give en bedre business case. Der blev desuden henvist til, at den kollektive trafik generelt indgår som tema i økonomiforhandlingerne med staten. Rejsekortet indgik ikke i den nationale Trafikaftale af 29. januar 2009, hvormed en statslig medfinansiering af rejsekortet i form af tilskud til udvikling ikke virker sandsynlig.

Test af rejsekortet i stor skala

Bestillerne har ønsket, at rejsekortet viser en tilfredsstillende drift ved test i stor skala. Siden december 2007 er der gennemført test af udstyr på en forsøgstrækning på stationer og i busser. Den 8/12 2008 blev Trin 1 af rejsekortsystemet (af i alt 4 Trin) godkendt og leveret til Rejsekort A/S. Det har været en forudsætning for, at indlede PILOT, som er en rigtig test af rejsekortsystemet i tog og busser i Tåstrup, Roskilde og Holbæk området. Pilottesten er sat i gang 1. februar 2009 med første 50 betalende kunder. 1. april kommer yderligere 500 kunder på systemet, og senere igen 1000 testkunder. Omkring 15. marts foreligger første erfaringsopsamling fra PILOT. Erfaringer fra PILOT kan ikke nå at indgå i denne business case, men vil blive præsenteret for bestillerne så snart det foreligger.

Rejsekortet udrulles i det første større område i Movia Syd 1/12 2009, herefter fra 2010 i trin på det øvrige Sjælland, Nordjylland, Syddanmark og i Midttrafik i juli 2011, forudsat tilslutning. Togene følger udrulningen i de enkelte områder. □