

Business case
- rejsekortet som
reinvesteringsprojekt
i Midttrafik

Udarbejdet: December 2007 af Morten Kofoed
Revideret: Januar 2009 af Michael Steinberg

Indholdsfortegnelse:

0	Indledning	3
1	Baggrunden for denne business case	3
1.1	Harmonisering af takster og behovet for nyt udstyr.	3
1.2	Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab	4
1.3	Mulighed for tilslutning maj 2009	4
2	Fordele med rejsekortet	4
2.1	Passagertilvækst	4
2.2	Mindre snyd	5
2.3	Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik	5
2.4	Mulighed for driftsbesparelser på sigt.	5
3	Alternativ til rejsekortsystemet	6
3.1	Nyt elektronisk billetteringssystem	6
3.2	Opgradering af nuværende billetteringssystem	6
3.3	Konsekvens ved at stå uden for	7
4	Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.	8
4.1	Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.	8
4.2	Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet.	9
4.2.1	Aktionæroverenskomsten	10
4.2.2	Tilslutningsaftalen	11
4.2.3	Back-to-back aftale	11
4.2.4	Rejsekortet omtalt i lov om trafikselskaber.	11
5	Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.	11
5.1	Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.	11
5.1.1	Aktiekapital	11
5.1.2	Lånekapital	12
5.1.3	Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.	13
5.1.4	Lokalbanerne	13
5.1.5	Drift og vedligeholdelsesudgifter	14
5.1.6	Distributionsafgifter og distributionshonorar.	14
5.1.7	Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.	15
5.1.8	Øvrige udgifter og indtægter.	15
5.1.9	Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.	19
5.1.10	Usikkerheder ved opgørelsen.	20
5.2	Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.	20
5.3	Finansiering af rejsekortet	22
5.4	Gradvis overgang til rejsekortet	23
	Bilag A. Beskrivelse af rejsekortet	24
	Bilag B. Rejsekortudstyr	26
	Bilag C. Samlede udgifter til rejsekortet fordelt på bestillere	28

0 Indledning

Midttrafiks bestyrelse har i 2007 og 2008 drøftet muligheden for tilslutning til Rejsekortprojektet. Midttrafiks repræsentantskab har ligeledes i efteråret 2007 haft en temadrøftelse om spørgsmålet.

I samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab, har Midttrafik udarbejdet en business case, som beskriver de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Business casen blev behandlet første gang på bestyrelsesmøde den 21. december 2007. Bestyrelsen var positivt stemt for at indføre rejsekortet, men ønskede spørgsmålet sendt i høring blandt bestillerne i Midtjylland. Høringen viste, at bestillerne også var generelt positive, men ønskede samtidig yderligere afklaring af de økonomiske konsekvenser for den enkelte bestiller, en statslig medfinansiering, og at rejsekortet skulle vise en tilfredsstillende drift ved test i stor skala.

På den baggrund besluttede Midttrafiks bestyrelse på møde den 4. april 2008, at udskyde en endelig beslutning om at indføre rejsekortet, men at der skulle arbejdes målrettet på at undersøge de ønskede supplerende forudsætninger for endelig tilslutning.

I juli 2008 blev en ny aftale indgået mellem Rejsekort A/S og systemleverandøren, som indeholdt en mere konsistent og realistisk tidsplan for udvikling og trinvis indførelse af rejsekortet. Med betydning for Midttrafik, blev der fastlagt en ny tidsplan for tilslutning og hvor rejsekortet tidligst kan forventes indført i det midtjyske område fra juli 2011.

Den nye aftale og tidsplan har medført ændrede økonomiske betingelser og vilkår for tilslutning, hvilket er baggrunden for denne reviderede udgave af business casen.

Det skal særligt bemærkes, at Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik (Jan. 2009) har tilsluttet sig rejsekortprojekt.

1 Baggrunden for denne business case

1.1 Harmonisering af takster og behovet for nyt udstyr.

Overvejelserne om rejsekorttilslutning skal ses i sammenhæng med, at der i Midttrafik er et påtrængende behov for at investere i et nyt, moderne og ensartet billetteringssystem.

Generelt er det eksisterende udstyr nedslidt og vedligeholdelseskrævende, og der er problemer med at skaffe reservedele. Billetteringsudstyret i Midttrafik Midt, Syd og Vest ca. 15-20 år gammelt, mens det i bybusserne i syd og vest er 25-30 år gammelt. For lokalruterne i vest er udstyret i visse tilfælde endnu ældre. Der er et stort investeringsefterslæb omkring billetteringssystem og -udstyr.

Administrationen af data og programmer omkring billetteringsudstyret er ressourcekrævende. Hertil kommer, at de forskellige platforme og uens udstyr er hovedårsagen til, at den prioriterede harmonisering mellem Midttrafiks takstområder ikke umiddelbart kan gennemføres. En tilslutning til rejsekortet, skal derfor ses som et reinvesteringsprojekt, der giver et konkret bud på en fremtidssikret og effektiv opgaveløsning omkring billettering, salg og kundeservice.

1.2 Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab

Ved Midttrafiks dannelse, blev der overført nogle rettigheder og forpligtelser fra Vejle Amts Trafikselskab (VAT) omkring tilslutning til rejsekortprojektet. Forpligtelsen omfatter de 40 pct. af det tidligere VAT, som er overført til Midttrafik. Det drejer sig om lokale og regionale ruter i Horsens og Hedensted. Det øvrige Midttrafik, er ikke aktuelt omfattet af kontraktlige forpligtelser i forhold til rejsekortprojektet.

Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2009-2012 på i alt ca. 10 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland.

1.3 Mulighed for tilslutning maj 2009

Som led i en ny plan for udrulning af rejsekortet, er der også lagt en ny tidsplan for tilslutning af de sidste trafikselskaber. Det drejer sig om Midttrafik, Fynbus og Bornholm. Midttrafik har her fået tilbudt 20 % rabat på køb af udstyr ved fuld tilslutning senest 8. maj 2009. Midttrafik kan tilslutte sig senere, men det er uden garanti for rabatten som udgør ca. 23 mio. kr.

Spørgsmålet om mulig tilslutning skal behandles i Midttrafiks bestyrelse 17. april 2009 efter en ny høring blandt bestillerne, og hvor denne opdaterede business case indgår i behandlingen.

2 Fordele med rejsekortet

Rejsekortet er et nyt elektronisk billet- og betalingssystem til hele den kollektive trafik i Danmark, som erstatter de nuværende klippekort og periodekort. Med penge på rejsekortkontoen eller med en "tank-up" aftale, kan rejsekortet bruges som billet i tog og bus i områder tilsluttet rejsekortet. Kunden skal checke ind ved indstigning og ud efter sidste rejse, hvorefter prisen beregnes automatisk og trækkes på kontoen. Kunder der rejser meget, får de højeste rabatter. Det vil fortsat være muligt at købe enkeltbilletter.

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

For yderligere beskrivelse af rejsekortet henvises til Bilag A.

2.1 Passagertilvækst

Visionen for rejsekortet er, at kunderne tilbydes en billet og et betalingssystem, som skal gøre det enkelt og let at rejse med kollektiv trafik i hele landet. Rejsekortet forventes at give flere kunder. Det øger omsætning og styrker herved trafikselskabernes økonomi.

Der er vurderingen, at Midttrafiks omsætning kan blive påvirket positivt med op til 3 pct. årligt. Der kan trækkes en direkte parallel til Bus & Tog samarbejdet gennem mere end 10 år, hvor fri rejsemulighed mellem bus og tog har betydet flere kombinationsrejser og haft en indtægtseffekt på et par procent.

I Holland indføres et nationalt rejsekort der meget ligner det danske. Her forventes en gennemsnitlig passagervækst på 1,5 pct. pr. år over 4-5 år – væksten forventes at være størst i de større byområder, op til 6 pct.

HUR (nu Movia) forudsætter i deres business case en stigning i passagerindtægterne på 4,5 pct. i Hovedstadsområdet. Merindtægterne er først og fremmest begrundet i en øget tilgængelighed til den kollektive trafik, samt i mindre snyd.

Selvom det vurderes, at der vil ske en tilgang af rejser og stigende omsætning, så er det forudsat i denne business case, at antallet af rejser forbliver uændret. En omsætningseffekt på 3 % vil dog blive beregnet, med henblik på sammenligning.

2.2 Mindre snyd

Der er i dag nogle kunder, som har gyldig rejsehjemmel ved indstigning, men som bevidst kører flere zoner end de er berettiget til med deres klippekort eller periodekort. Med rejsekortet vil dette problem blive minimeret, idet prisen altid først regnes ud ved afstigning. Kunder der ikke check'er ud, vil få trukket 50 kr. på deres rejsekortkonto, og kunder der eventuelt check'er ud tidligere end rejsemålet, vil ikke kunne gøre det uden at medpassagerer eller chauffør både ser handlingen og hører check ud - "bippet".

Ligeledes forventes antallet af gratister at falde, særligt i buskørsel hvor der er selvbetjening. Med rejsekortet skal alle kunder check ind og ud eller købe kontantbillet. Gratisterne vil herved være mere synlige, om end effekten af indførelse af rejsekortet på dette område er svær at værdisætte.

Rejsekortet indebærer endvidere, at problemet med forfalskning af rejsehjemlen i den kollektive trafik minimeres. Rejsekortet er langt vanskeligere at forfalske end billetter, klippekort og periodekort.

Med indførelse af rejsekortet, vil klippekort udgå og færre købe enkeltbilletter, hvormed "tab" af billetindtægt ved overdragelse af kort og billetter vil blive mindre.

Samlet vil indførelse af rejsekortet reducere det indtægtstab der kommer på grund af snyd, om end værdien ikke sikkert kan fastslås på grund af manglende konkret viden om effekten.

2.3 Forbedret datagrundlag giver store fordele for Midttrafik

Rejsekortsystemet vil registrere alle rejser med hensyn til transportmiddel, tid, sted mv. for hver læsning af rejsekortet. Det betyder, at der fra rejsekortets centrale system kan gennemføres en korrekt fordeling af indtægter mellem trafikselskaberne, hvor det i dag sker ud fra rejseundersøgelser og stikprøvetællinger.

Registreringen af alle rejser vil endvidere give trafikselskaberne adgang til en unik databank, og herved skabe meget bedre muligheder end i dag, for at analysere kundernes rejseadfærd, med henblik på tiltag og udvikling omkring trafiktilbud og køreplaner, som i højere grad matcher kundernes behov. Ved fuld implementering af rejsekortet vil de nuværende rejsehjemmelanalyser og passagertællinger blive overflødige.

Med GPS opnås kendskab til bussernes faktiske kørsel i forhold til køreplanerne. Det kan danne grundlag for optimering af køretiderne i køreplanen, men også kvalificere en vurdering af, hvor der på grund af trængsel er brug for mere køretid.

2.4 Mulighed for driftsbesparelser på sigt.

Indførelse af rejsekortet giver mulighed for at udfase klippekort og periodekort, hvilket vil indebære besparelser til trykning, administration, distribution, betjent salg og salgshonorarer m.v. I en overgangsperiode vil der imidlertid være administrative udgifter m.v. i relation til både rejsekortet og de eksisterende billetteringsystemer, hvorfor det er væsentligt at under-

strege, at den mulige gevinst dels er langsigtet og dels at den forudsætter en målrettet indsats med henblik på at indhøste den potentielle besparelse.

Isoleret set giver rejsekortet på sigt endvidere mulighed for driftsbesparelser som følge af, at kunderne i højere grad bruger selvbetjening (hjemmeside og automater), samt at kunderne – efter en overgangsperiode, generelt vil opleve et reduceret behov for betjening og rådgivning. Dette værdisættes senere i business casen.

3 Alternativ til rejsekortsystemet

Denne business case omhandler de økonomiske konsekvenser ved indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område. Som tidligere beskrevet er der et udtalt behov for en reinvestering, på grund af uens og nedslidt udstyr i mange områder. Hvis Midttrafik ikke tilslutter sig rejsekortet eller udsætter beslutningen på ubestemt tid, skal der træffes beslutning om, hvad Midttrafik gør fremadrettet med hensyn til nyt udstyr og billetteringssystem.

3.1 Nyt elektronisk billetteringssystem

Der er lavet et overslag, der af hensyn til en sammenligning skal vise hvad det vil koste at indføre et alternativt moderne elektronisk kortsystem i Midttrafik.

Overslaget her, tager udgangspunkt i det eksisterende elektroniske kortbaserede system, der i dag benyttes i Sydtrafik (Sydtrafiks område syd), og er baseret på indhentede priser fra leverandøren af dette system.

Det er skønnet, at det alternative kortbaserede system vil indebære anskaffelsesudgifter til diverse udstyr på ca. 95 mio.kr. Det skal ses i forhold til stort set tilsvarende udgifter til udstyr med rejsekortet, som er beregnet til 92,6 mio. kr. (2008 priser og inkl. moms).

De årlige driftsudgifter er noget mindre for det alternative kortsystem, men det er svært umiddelbart at sammenligne. Ser man bort fra indfasningsperioden de første par år, så vil rejsekortsystemet koste godt 29 mio. kr. årligt at drive og vedligeholde for Midttrafik, mens det alternative system vil koste knap 14 mio. kr. årligt. Der er en forskel på ca. 15 mio. kr.

Hvor leverandøren af rejsekortet er forpligtet til at sikre et udvidet vedligeholdelsesniveau, hvor der ikke sker en funktionel og kvalitetsmæssig forringelse af systemet, er forpligtigelsen for leverandøren af det alternative system mindre vidtgående. Der er her kun tale om drift og vedligeholdelse i en mere traditionel forstand.

Det kan supplerende bemærkes, at hvis en mulig større omsætningseffekt fra rejsekortsystemet indregnes, vil differencen til de årlige driftsudgifter mindskes til ca. 7 mio. kr. årligt.

Midttrafik kan ikke anbefale dette alternativ, da al erfaring viser, at det er ressourcekrævende og meget risikabelt at stå alene med sådanne større IT udviklingsprojekter.

3.2 Opgradering af nuværende billetteringssystem

Et andet, og mere realistisk alternativ er, at opgradere det nuværende billetteringssystem. Som følge heraf fastholdes det nuværende salg af kontantbilletter, periodekort og klippekort.

Anskaffelsesudgiften ved opgradering af det nuværende billetteringsudstyr i Midttrafik syd, vest og midt til skønnes til ca. 18 mio. kr. (inkl. moms). Det er her forudsat, at det indkøbte udstyr svarer til det system, - udstyr og programmer, som i dag anvendes til billettering, salg og administration i Midttrafik Øst. De årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter vurderes til ca. 2 mio. kr.

Det må forventes at denne løsning ikke har samme tidshorisont, sammenlignet med et nyt elektronisk billet- og betalingssystem eller rejsekortet. Den nuværende MarkII+ platform med tilhørende software er over 10 år gammel, og hvor supplerende moduler er endnu ældre. Hertil kommer, at andre dele af billetteringssystemet er utidssvarende, f.eks. er det ikke længere muligt at få reservedele til valideringsprinterne til klippekort i busserne.

Det skal særligt bemærkes, at udgifterne til opgradering med indkøb af nye billetmaskiner finansieres af de bestillere i hvis område maskinerne skal udskiftes. Det gælder særlig bestillere i Midttrafik syd, midt og vest med større lokalruter, regionale ruter og bybussystemer.

3.3 Konsekvens ved at stå uden for

De alternative løsninger indebærer en række kritiske begrænsninger og uhensigtsmæssigheder i forhold til rejsekortprojektet og for den kollektive trafik.

Det er besluttet, at rejsekortet indføres på Sjælland, i Nordjylland, i Sydtrafik, og på alle tog strækninger i Danmark. I resten af landet pågår en tilslutningsproces af de sidste trafiksselskaber, - først Midttrafik, og herefter Fyn og Bornholm. Målet er, at rejsekortet skal blive landdækkende, som det er lagt op til som "kan opgave" i lovgivningen.

Hvis Midttrafik ikke tilslutter sig rejsekortsystemet, vil der være to forskellige billet- og betalingssystemer i drift inden for Midttrafiks område. Det vil både give en række udfordringer for kunder, chauffører, salgspersonale i Midttrafiks område, men det vil også virke negativt på den øvrige regionale og landsdækkende kollektive trafik, hvor rejsekortet netop indføres for at gøre det lettere for kunderne at benytte den kollektive trafik. Her skal særligt bemærkes, at Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik er fuld tilsluttet rejsekortsamarbejdet.

Med udrulning af rejsekortet bortfalder de fælles takstregler, som vi kender det i dag. Det lovgivningsmæssige takst- og billetsamarbejde vil fremover fortsat findes sted i Bus & Tog regi, men med rejsekortsamarbejdet som hovedområde. Selskaber som ikke er tilsluttet rejsekortet kommer reelt til at stå uden for dette samarbejde.

I praksis vil flere billetsystemer, som ikke spiller sammen, særligt ramme kunder som kombinerer rejse med bus og tog, eller som har et frit valg mellem bus og tog. Generelt er 4,1 % af alle rejserne i Midttrafik kombinerede bus og tog rejser (Rejsehjemmelundersøgelse, Midttrafik, 2007). En tidligere undersøgelse i Århus viste, at ca. 14 % af kunderne, som ankom med tog til Århus H, skulle videre bybus, mens 4,5 % skulle videre med rutebil.

Selvom de kombinerede rejser udgør en mindre del af de totale rejser i Midttrafik, vil flere billet- og takstsystemer i samme område være et generelt tilbageslag, som med overvejende sandsynlighed vil medføre et frafald af kunder. Kun omkring enkeltbilletter (kontantbilletter), som også bliver et landsdækkende system, vil der umiddelbart være mulighed for at videreføre et regionsbaseret og landsdækkende samarbejde.

Hvis Midttrafik beslutter at udvikle et alternativt kortbaseret system, så viser al erfaring, at det er ressourcekrævende og at det er meget risikabelt at stå alene med større udviklingsprojekter. Boomerangkort i STS og elektroniske kort i det tidligere Sydbus er aldrig kommet til at virke fuldt ud. Hvis Midttrafik fravælger rejsekortet, er det mere sandsynligt, at der vil ske en opgradering af det nuværende billetteringsudstyr. Det vil helt sikkert være en billigere løsning på den korte bane, men i praksis vil det være at udskyde en endelig beslutning om tilslutning til rejsekortet eller alternativt system.

Rejsekortet er heller ikke problemfrit, men det har været længe undervejs, og ved planlagt udrulning i 2011 i Midttrafik vil der være indhøstet værdifulde erfaringer fra Sjælland og i Nord- og Sydjylland, hvor kortet forventes taget i ordinær drift i 2009-10.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at ved investering i et alternativt kortprojekt eller opdatering af nuværende system, vil der ikke umiddelbart være en låneadgang til finansieringen, hvilket er tilfældet med rejsekortet, med mindre Indenrigs- og Sundhedsministeriet på grundlag af en konkret ansøgning måtte vælge at give dispensation. Da et landsdækkende rejsekort har en klar statslig interesse, er det vurderingen at en lånedispensation vedrørende et alternativt kort-projekt ikke er realistisk.

4 Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.

4.1 Tidsplanen vedrørende mulig tilslutning til rejsekortprojektet.

En mulig tilslutning til rejsekortet er behandlet på flere møder i Midttrafiks bestyrelse i 2007 og 2008. Business casen blev drøftet første gang på møde den 21. december 2007. Bestyrelsen var positivt indstillet til projektet, og besluttede endvidere at Business casen skulle sendes i høring hos Midttrafiks bestillere. På dette tidspunkt skete det med henblik på, at Midttrafik skulle give svar om tilslutning i marts 2008. Som det fremgår nedenfor er tidsplan for både tilslutning og ibrugtagning sidenhen blevet udsat.

Høringen viste, at der også blandt bestillerne var en udbredt positiv indstilling til rejsekortet, men at der blev efterlyst en yderligere afklaring af de økonomiske konsekvenser for den enkelte bestiller, en statslig medfinansiering, og at rejsekortet skulle vise en tilfredsstillende drift ved testning i stor skala.

På baggrund af bestillerne's høringssvar besluttede Midttrafiks bestyrelse på møde den 4. april 2008, at udskyde den endelige beslutning om tilslutning, men at der skulle arbejdes målrettet på at undersøge de ønskede supplerende forudsætninger for en endelig tilslutning.

De økonomiske konsekvenser for bestillerne var genstand for drøftelse på møde 18. januar 2008 i kommunaldirektørnetværket (KDN), hvor der med input herfra blev udarbejdet et revideret skøn af udgifterne for den enkelte bestiller, baseret på en revision af fordelingsnøglen. Dette behandles yderligere i afsnit 5.3.

Bestyrelsesformand Poul Vesterbæk, rettede i februar 2008 henvendelse til Danske Regioner og KL, med det formål at tilkendegive, at det for Midttrafiks bestillere er vanskeligt at finde de nødvendige midler til finansiering af rejsekortet, og at spørgsmålet om statslig medfinansiering ønskes rejst overfor staten og Transportministeriet. 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. Hertil blev der henvist til, at den kollektive trafik generelt indgår som tema i økonomiforhandlingerne med staten.

Rejsekort A/S har haft lejlighed til – overfor flere trafikministre og Folketingets Trafikudvalg, at henvise til de store omkostninger forbundet med udvikling af rejsekortet og de finansieringsproblemer der er hos trafikselskaberne. Rejsekortet har stillet forskellige forslag til et mere direkte statsligt medansvar omkring projektet. Der er generelt meldt tilbage, at staten meget gerne ser rejsekortet indført, men at aktørerne selv er ansvarlig for udvikling og drift.

Siden december 2007 er der gennemført test af rejsekortet på en forsøgsstrækning mellem Høje Tåstrup og Holbæk. I starten var det udelukkende test af rejsekortudstyr, men løbende er flere systemdele koblet på. 1. februar 2009 starter den egentlige PILOT test af rejsekortet i både tog og busser, hvor først 100, - gradvist stigende til 1000 betalende kunder benytter rejsekortet. Erfaringer fra PILOT testen vil indgå i den endelige afprøvning af rejsekortsystemet, kundevendte forhold mv. inden ibrugtagning i Sydsjælland 1. december 2009. I 2010 er

der udrulning i Vestsjælland, Hovedstaden, Nordjylland og i starten af 2011 taget rejsekortet i brug i Sydtrafik.

Omkring 15. marts forventer Midttrafik at få en status omkring PILOT testen med hensyn til drift og kundernes vurdering.

Den politiske proces omkring mulig tilslutning til rejsekortet blev i foråret 2008 udsat på grund af de igangværende forhandlinger mellem Rejsekort A/S og East-West. I juli blev der indgået ny aftale, der for Midttrafik kom til at betyde, at rejsekortet nu tidligst kan forventes indført i Midttrafiks område i 2011. Det indgår ligeledes i den nye tidsplan for tilslutning, at Midttrafik kan få 20 % rabat på køb af udstyr, ved fuld tilslutning senest 8.maj 2009. På denne baggrund behandles en indstilling omkring tilslutning til rejsekortet i Midttrafik bestyrelse og repræsentantskab den 17. april 2009, efter forudgående ny høring blandt kommuner og regionen.

Det er principielt muligt for Midttrafik at foretage tilmelding til rejsekortsamarbejdet på et senere tidspunkt, men det vil indebære en merudgift, idet værdien af ovennævnte rabat ved køb af udstyr udgør i størrelsesorden 23 mio.kr.

Status pr. 1. februar 2009 omkring tilslutning for de øvrige trafikselskaber vest for Storebælt:

Nordjyllands Trafikselskab har allerede har truffet en principiel beslutning om at indføre rejsekortet. I NT udstår alene en "tillægsbeslutning" vedrørende den del af VAFT, som er blevet en del af NT som led i strukturreformen. Dette forventes at ske i løbet af 2009/2010.

I Sydtrafik har bestyrelsen truffet beslutning om fuld tilslutning den 29. januar 2009.

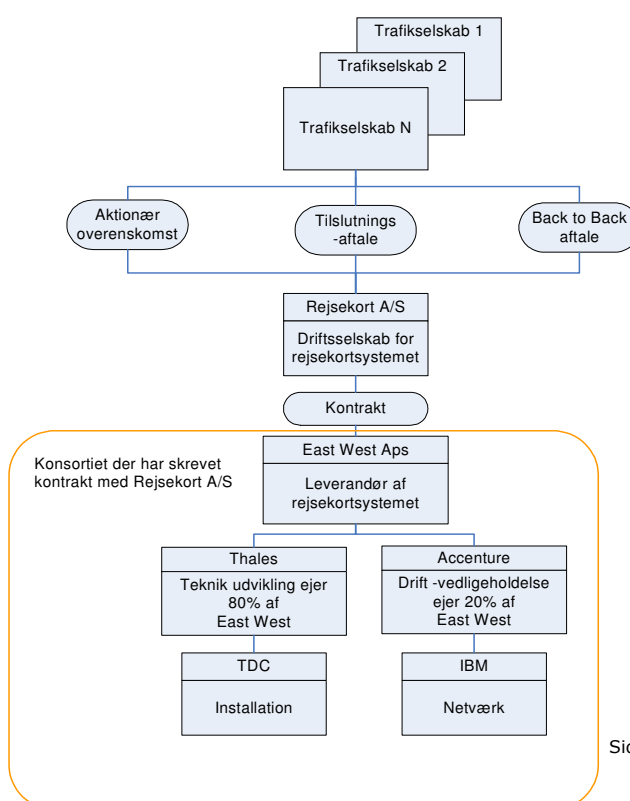
Fynbus har en afventende indstilling til rejsekortssamarbejdet, som blandt skyldes, at man her har et relativt moderne billetteringsudstyr som kun har været i drift siden 2004. Fynbus har meldt ud, at når tidspunktet for en nødvendig større reinvestering indtræder, er det overvejende sandsynligt, at der vil blive foretaget en investering i rejsekortet og ikke i en opdatering af det eksisterende system.

Det er på landsplan vurderet, at en manglende sammenhæng mellem rejsekortet og lokalt system på Fyn og Bornholm, er mindre generende for kunderne.

4.2 Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet

Projektet Rejsekort er startet af DSB, HUR og ØSS (Ørestadsselskabet) og blev i 2003 solgt til Rejsekort A/S, som har til opgave at opbygge og drive det landsdækkende rejsekort.

Rejsekort A/S finansieres dels gennem tegning af aktier og dels ved at de tilsluttede trafikselskaber indskyder lånekapital, som er afdragsfrie i etableringsfasen, men forrentes gennem hele forløbet. Aktiekapitalen udgør december 2008 i alt 195,8 mio. kr., som er fordelt på aktionærene på følgende måde: 32,8 % til Movia, 49,6 % til DSB, 8,7 % til ØSS, 1,4 % til Midttrafik, 2,1 % til Sydtrafik og 5,5 % til NT. Aktieposter-



nes størrelse afspejler trafikskabers størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal.

Det er samme fordelingsnøgle der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Det samlede optagne lån udgør ultimo 2008 i alt 332,7 mio. kr.

Der henvises i det følgende til figur vedrørende Rejsekort A/S.

I mellem Rejsekort A/S og trafikskaberne er der tre aftalekomplekser der definerer spillereglerne. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen, jf. uddybende nedenfor.

Rejsekort A/S har skrevet kontrakt med East West Aps. East-West er et leverandørkonsortium, der består af det franske selskab Thales e-Transactions CGA (Thales) og Accenture Denmark I/S (Accenture). Thales er en førende leverandør af smart-card baserede rejsekortsystemer. Thales og Accenture indgår også p.t. i et konsortium om levering af et rejsekortsystem til Holland.

Thales og Accenture har indgået underleverandøraftaler med East-West, der er uopsigelige i kontraktens løbetid. Thales er primært ansvarlig for design, levering, implementering og installation af systemet og udstyret. Accenture er primært ansvarlig for drift og vedligeholdelse af systemet.

Thales ejer 80 % af aktierne i East West, mens Accenture ejer de resterende 20 %. Thales står for alt udstyr, såvel elektronik som programmerne i systemet.

4.2.1 Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Behovet for aktiekapital og lånekapital reguleres således, at dette kun netop modsvarer det løbende likviditetsbehov for Rejsekort A/S. Gennem aktionæroverenskomsten er det også fastlagt bl.a. bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer etc.

Et trafikskab kan vælge mellem at deltage i projektet som fuldgældig aktionær eller ved blot at tilslutte sig, uden at tegne aktiekapital. Aktionærerne vedtager i fællesskab en politik for udbyttebetaling. Aktionærerne forpligter sig til at stille ansvarlig lånekapital til rådighed for en given periode. Lånekapitalen tilbagebetales og forrentes.

Hele konstruktionen i Rejsekort A/S forudsætter, at alle offentligt ejede trafikskaber bliver aktionærer. Muligheden for at blive "tilsluttet" eksisterer for at kunne give fleksible tilslutningsmuligheder for private selskaber som eksempelvis togoperatøren Arriva. Selv om Midttrafik - ud fra en strengt formel betragtning - har muligheden for at spare aktiekøb og lånekapital (men dermed også mister forrentningen) ved blot at blive bruger, er det ikke en mulighed som reelt vurderes at foreligge for Midttrafik. Herunder kan henvises til de rimelige og berettigede forventninger fra de øvrige trafikskaber om, at Midttrafik indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikskaber, herunder som alle andre trafikskaber bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Udover muligheden for et aktieafkast på sigt, har aktiekøb den meget væsentlige betydning, at Midttrafik "sidder med ved bordet", når der skal træffes væsentlige beslutninger om rejsekortprojektet i henhold til aktionæroverenskomsten. Væsentligheden heraf bør understreges, da der i kredsen af aktionærer løbende og til stadighed vil være behov for at træffe væsentlige beslutninger vedrørende rejsekortprojektet, eksempelvis vedrørende det såkaldte trin 4, som omfatter udrulningen af rejsekortet i Vestdanmark. Midttrafik har mulighed for fuldt ud at lånefinansiere udgiften til aktiekøb og lånekapital.

4.2.2 Tilslutningsaftalen

I Tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem trafikskabet og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fastlægges de afgifter som trafikskaberne skal betale for benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes afregninger mellem trafikskaberne, som skal afløse de eksisterende provisionsaftaler. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation, mv. skal reguleres.

4.2.3 Back-to-back aftale

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikskaberne skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren East-West. Aftalen indgås mellem det enkelte trafikskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S's og trafikskabernes gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange, mv. Trafikskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikskabet der hæfter for udgiften. Dette bevirker, at Rejsekort A/S ikke risikerer at indkøbe udstyr, som der ikke efterfølgende bliver behov for i de enkelte trafikskaber.

4.2.4 Rejsekortet omtalt i lov om trafikskaber.

I forslaget til Lov om trafikskaber fra 2005 er det anført at:

"På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort".

Endvidere refereres i lovforslaget at *"..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark".*

Det bemærkes supplerende, at det i regeringsgrundlaget fra februar 2005 er præciseret, at *"Regeringen ønsker at støtte udviklingen af et elektronisk rejsekort"* samt at *"Målet er at lette borgernes anvendelse af den kollektive trafik i hele landet"*.

5 Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.

5.1 Udgifter, likviditetsbehov og finansiering.

De økonomiske konsekvenser som er beskrevet i det følgende, er samtlige de økonomiske konsekvenser som fra og med 2009 skønnes at følge af en beslutning i Midttrafiks bestyrelse om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, dvs. inklusiv de eksisterende forpligtigelser fra det tidligere VAT. De indbetalinger, som er foretaget forud for 2009 – i alt ca. 7 mio. kr. – er ikke medregnet.

5.1.1 Aktiekapital

Aktionæroverenskomsten indeholder den overordnede regulering af aktionærernes indbyrdes forhold i Rejsekort A/S, herunder er der nærmere fastlagt størrelsen af de enkelte aktionærers

kapitalindskud. De enkelte trafiksselskabernes andel af den samlede aktiekapital er bestemt ud fra rejse- og omsætningstal, vægtet med 40 % på indtægterne og 60 % på antallet af rejser.

Den særskilte udgift til aktiekøb for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortsystemet udgør i 34,1 mio. kr. i 2009 (2008 priser). Der er i 2010 planlagt yderligere aktietegning, men hvor kapitaludvidelsen sker via konvertering af ansvarligt lån. Midttrafiks andel til yderligere aktietegning i 2010 er 19,5 mio. kr. (2008-priser). Denne aktieudvidelse er nødvendig at gennemføre af hensyn til Rejsekort A/S soliditet. Der forudsættes endvidere, at 19,5 mio. kr. tilbagebetales i form af udlodning i to rater, dog først i 2021 og 2022.

Ved beslutning om fuld tilslutning til Rejsekortprojektet, forventes kapitalindskud til aktieerhvervelse efter 2010, inkl. VAT delen at være 56,2 mio.kr. (2008 priser)

I tabel 1 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende den aktiekapital, som forudsættes erhvervet.

Tabel 1. Årsfordelt finansieringsbehov – aktiekapital.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Efter 2013	I alt
Aktieerhvervelse (udvidelse)	34,1	19,5					53,6

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2008-2024. Juni 2008

5.1.2 Lånekapital

Rejsekort A/S står i henhold til kontraktgrundlaget for drift og vedligeholdelse af det centrale datasystem, - det vil sige alt det data- og systemarbejde der er fælles for samtlige tilsluttede trafiksselskaber.

Udgiften for rejsekort A/S betales som udgangspunkt af hvert enkelt trafiksselskab, og det sker i form af rejseafgifter og omsætningsafgifter. Da udgifterne i opstartsfasen er store og skal realiseres før der kommer indtægter i form af rejse- og omsætningsafgifter, er det nødvendigt for Rejsekort A/S med en midlertidig arbejdskapital. Denne arbejdskapital kommer fra lån, der optages blandt aktionærerne.

Det enkelte selskabs indskud af lånekapital bestemmes ud fra selskabets relative aktieandel. Givet fuld tilslutning til rejsekortprojektet, vil udlånet fra Midttrafik til Rejsekort A/S udgøre ca. 52,3 mio. kr. i 2009 (2008-priser). Jf. forudgående afsnit om aktietegning, forudsættes det i 2010, at der gennemføres en konvertering af lånekapital til aktiekapital. For Midttrafik optræder dette, som en tilbageføring i 2010 på 18,7 mio. kr.

I 2010 er den samlede lånekapital fra Midttrafik, inkl. 4 mio. kr. fra VAT delen, ca. 37,6 mio. kr. (2008-priser). Lånene optages af Rejsekort A/S i takt med selskabet løbende likviditetsbehov. Låneoptagelsen udskydes længst muligt, da Rejsekortselskabet i henhold til de fælles regler betaler en relativt høj forrentning for selskabernes indlån. Lånekapitalen skal i henhold til aktionæroverenskomsten som udgangspunkt være tilbagebetalt fra Rejsekort A/S til aktionærerne senest medio 2020.

Forrentning af ansvarlige lån sker som anført i aktionæroverenskomsten på grundlag af Cibor 12 måneders rentesatsen tillagt 1 %. I december 2008 svarer dette 5,1 % p.a. Midttrafik vil opnå en forrentning af lånekapitalen som med overvejende sandsynlighed ligger over den rente som Midttrafik kan låne til, eksempelvis i Kommunekredit. Det betyder, indskud af ansvarlig lånekapital alene vil belaste Midttrafik likviditetsmæssigt.

I tabel 2 er angivet Midttrafiks samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende lånekapital, som Midttrafik stiller til rådighed for Rejsekort A/S, opgjort i 2008-priser.

Tabel 2. Årsfordelt finansieringsbehov – lånekapital.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Efter 2013	I alt
Lånekapital (udvidelse)	52,3	-18,7					33,6

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2008-2024. Juni 2008

5.1.3 Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.

I forbindelse med tilslutning til Rejsekortet, skal Midttrafik investere i forskellige typer af udstyr. Dette omfatter både udstyr til busser, tog, perroner, garageanlæg og salgsudstyr til salgssteder. Bilag B indeholder en beskrivelse af behovet for udstyr.

Indkøb af udstyr udgør en betydelig økonomisk post i forbindelse med indførelse af rejsekortet. Beregningsmæssigt er det antaget at der skal rejsekortudstyr i 800 busser (inkl. reserve busser) og at disse fordeles på 70 garageanlæg. Antallet af busser er opgjort på baggrund af oplysninger til brug for trafikplanlægning i Midttrafik.

Til salg og optankning af rejsekort er det anslået at der skal opsættes 5 kortautomater, der etableres kortoptankningsfaciliteter i 50 kiosker og at der etableres 5 større salgssteder, hvor kunderne kan købe personlige kort.

De angivne udstyrmængder beror på et foreløbigt samlet overslag. Opgørelse af de helt eksakte udstyrmængder skal kvalificeres på baggrund en omfattende gennemgang af busser og busruter i dialog med bestillerne. Ligeledes skal mængden af udstyr til personlig kundesalg vurderes ud fra en ny salgsstrategi, og hvor det blandt andet forudsættes, at internetservice vil udgøre den største kundeservicekanal.

I tabel 3 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende indkøb af rejsekortudstyr i 2008-priser. Finansieringsbehovet er opgjort inklusiv reservedele, uddannelse og installation. Der er endvidere skønsmæssigt tillagt 5 pct. vedrørende uforudseelige udgifter.

Tabel 3. Årsfordelt finansieringsbehov – indkøb af rejsekortudstyr.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Efter 2013	I alt
Køb af rejsekortudstyr	18,5	69,5		4,6			92,6

5.1.4 Lokalbanerne

Ved fuld tilslutning, vil rejsekortet også komme til at omfatte banetrafikken på Odderbanen og Lemvigbanen som regionen har det overordnede ansvar for. Med hensyn til den landsdækkende og regionale togtrafik, privatbaner, letbane og metro, sker check in og check ud ved standere på perronerne. Det er for at sikre hurtig afvikling for ind og udstigning.

Udstyr i form af validatorer til check in og check ud og opsætningen af disse er medregnet i ovenstående afsnit.

Til gengæld er hele præinstallationen, dvs. projektforberejdelse, trækning af kabler, strømforsyning, kommunikation mv. et selvstændigt arbejde. Det anslås, at installationsarbejdet i gennemsnit koster 75.000 kr. pr. etablering. Der kan være stationer med flere faciliteter, og der kan være små standsningssteder, hvor der ikke etableres udstyr. I alt anslås udgiften til etablering af rejsekortudstyr på stationer og standsningssteder til 3 mio. kr. inkl. moms.

5.1.5 Drift og vedligeholdelsesudgifter

Der er i tabel 4 foretaget et skøn over de samlede årsfordelte drifts- og vedligeholdelsesudgifter for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet. Udgifterne er fordelt på rejseafgifter og omsætningsafgifter vedrørende det centrale datasystem som Rejsekort A/S står for, samt på udgifter til drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, dvs. alt det udstyr som benyttes i Midttrafiks område.

Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne. Til grund for denne business case er der en rejseafgift på 0,289 kr. pr. rejse samt en omsætningsafgift på 1,159 %.

Udgifterne til drift og vedligehold af det decentrale udstyr er beregnet af Rejsekort A/S.

Tabel 4. Årsfordelt finansieringsbehov – drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Årligt efter 2013
Det centrale udstyr						
Rejseafgift			0,1	8,8	15,8	15,8
Omsætningsafgift			0,2	3,5	6,3	6,4
Det decentrale udstyr						
Vedligeholdelse i garantiperioden			1,3	2,8		
Vedligeholdelse efter garantiperioden					3,1	3,6
I alt			1,6	15,1	25,2	25,8

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2008-2024. Juni 2008

Det bemærkes, at der i de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter indirekte omfatter en udgift til afskrivning/genanskaffelse. Det skyldes, at det er systemleverandøren East-West som i henhold til kontrakten har ansvaret for, at systemet løbende vedligeholdes og ajourføres i en 15-årig periode, så det på et givet tidspunkt kan honorere de funktionskrav m.v. som er aftalt mellem East-West og Rejsekort A/S. Dette forhold er væsentligt ved vurdering af de relativt høje driftsomkostninger.

5.1.6 Distributionsafgifter og distributionshonorar.

Rejsekort A/S opkræver en betaling fra trafikskaberne som skal dække udgifterne til markedsføring, salg og distribution m.v. af det fælles rejsekort. Opkrævningen sker i form af en distributionsafgift. Afgiften er fastsat til 2,8 % af de enkelte trafikskabers omsætning på rejsekortet. Der forudsættes ved beregningen en omsætning på 619,3 mio. kr. årligt (Middtrafik Regnskab 2007). Det forudsættes endvidere, at 75 pct. af Midttrafiks omsætning overgår til rejsekortet fra og med 2014.

Den part som faktisk udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution m.v. modtager modsvarende en honorering i form af et distributionshonorar. Distributionshonoraret er fastsat i tilslutningsaftalen. Honoraret er en variabel procentdel af det beløb som der oplyses med. Procentdelen er størst for betjent salg og mindst for selvbetjeningssalg over nettet. Der betales endvidere et honorar for hvert nyt kort der sælges.

Det er forudsat, at Midttrafik som udgangspunkt modtager lige så store indtægter i form af distributionshonorarer som Midttrafik betaler til de øvrige i form af distributionsafgifter, med andre ord forventer Midttrafik en balance på 0, jf. tabel 5 nedenfor.

Tabellen er taget med i business case for at angive det årlige niveau vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Tabel 5. Årsfordelt finansieringsbehov – distributionsafgifter og distributionshonorarer.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Årligt Efter 2013*
Distributionsafgifter	0	0	2,2	9,5	11,7	13,0
Distributionshonorarer	0	0	2,2	9,2	11,7	13,0
I alt			0,0	0,0	0,0	0,0

* Svarende til det stabiliserede niveau fra og med 2014.

5.1.7 Omsætningseffekter for Midttrafik ved indførelse af rejsekortet.

Samlet forudsættes det, at Midttrafiks omsætning vil blive påvirket med mellem 0 pct. og 3 pct. årligt for den del af Midttrafiks omsætning, som overføres til rejsekortet. Det forudsættes, at der i 2014 og i de følgende år er overført 75 pct. af Midttrafiks nuværende omsætning til rejsekortet. Med en omsætning på forudsat 619,3 mio. kr. årligt svarer det til en maksimal omsætningsfremgang på godt 14 mio. kr. årligt fra og med år 2014.

Den mulige opsætningseffekt ses som en konsekvens af den større tilbøjelighed til at benytte kollektiv trafik, som introduktionen af rejsekortet forudsættes at indebære samt de effekter der følger af at Midttrafik opnår bedre muligheder for driftsplanlægning og ruteplanlægning m.v. jf. nærmere diskussionen i afsnit 2.

I [tabel 6](#) er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende omsætningseffekten for Midttrafiks ved indførelse af rejsekortet.

Tabel 6. Årsfordelt finansieringsbehov – omsætningseffekt ved rejsekortintroduktion.

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Årligt efter 2013
Ved 3 % effekt				-9,3	-12,1	-13,9

5.1.8 Øvrige udgifter og indtægter.

I det ovenstående er skønnet over de direkte økonomiske konsekvenser som følge af en implementering af rejsekortprojektet i Midttrafik.

Ud over de direkte økonomiske konsekvenser eksisterer der en række afledte økonomiske konsekvenser, som bør indregnes for at opnå et mere retvisende billede af de samlede økonomiske konsekvenser ved rejsekortprojektet. Det består af en række følgeudgifter til eksempelvis markedsføring, uddannelse og projektorganisering m.v. i Midttrafik. På sigt vil der også i et vist omfang være en række mindreudgifter ved indførelse af rejsekortprojektet, efterhånden som eksempelvis de eksisterende billetteringssystemer kan udfases.

Information og markedsføring.

Midttrafik kan i et ikke uvæsentligt omfang drage fordel af den samlede markedsførings- og informationsindsats som sker centralt. Når rejsekortet kommer til Jylland, vil der på det pågældende tidspunkt være et vist overordnet kendskab til produktet blandt Midttrafiks kunder. Der vil dog til stadighed være brug for en særlig indsats, som blandt andet orienterer kunderne om de særlige ændringer i forholdet mellem kunde og Midttrafik, som rejsekortet vil give anledning til, så som ændring af informationskanaler, ændrede forretningsgange med hensyn til anskaffelse og betaling af rejsehjemmel, overgangsbestemmelser etc. Der vil endvidere være behov for en særskilt informationsindsats i forhold til entreprenørerne. Der er skønnet en samlet merudgift til markedsføring på 1,0 mio. kr.

Kundeservice og betjent salg

Det skønnes, at der i en overgangsfase vil være et styrket behov for kundeservice som følge af det særlige informationsbehov, som kunderne vil opleve i forbindelse med overgangen fra et billetteringssystem til et andet. På længere sigt skønnes der et formindsket behov for kundeservice, herunder oplysninger om billetpriser og takstsystemer m.v., da en viden herom i princippet bliver overflødig ved overgang til rejsekortet.

På det "mellemlange sigt" skønnes der samlet en uændret ressourceindsats til kundeservice. Der er ikke indregnet en selvstændig effekt vedrørende kundeservice.

Med udgangspunkt i det aktuelle årlige udgiftsniveau på godt 12 mio. kr. til hhv. driftstilskud, løn mv. forventes det, at der kan opnås en mindreudgift vedrørende betjent salg på rutebilstationer på i størrelsesordenen ca. 1 mio. kr. i 2011 og ca. 4 mio. kr. årligt fra og med 2012.

Klippekort og periodekort.

Ved overgangen til rejsekortet udfases klippekort og abonnementskort efter en periode. Visse abonnementskort - eksempelvis skolekort - skønnes dog umiddelbart at blive opretholdt. I det omfang og det tempo som de eksisterende klippekort og abonnementskort udfases, vil det indebære en mindreudgift til trykning, administration og distribution m.v. Hertil kommer de eksisterende udgifter til salgsprovision.

Det skønnes, at der kan opnås en mindreudgift vedrørende *klippekort* på i størrelsesordenen årligt 1,75 mio. kr. fra og med 2012.

Det skønnes endvidere, at der kan opnås en besparelse på årligt 0,3 mio. kr. på *abonnementskort* fra og med 2012. Skolekort og uddannelseskort indgår ikke. Der skønnes af denne grund ikke umiddelbart sparet lønsum.

Med udgangspunkt i det aktuelle niveau for udgifter til salgsprovenu, skønnes det endelig, at der fra og med 2012 kan opnås en mindreudgift til *salgsprovision* på i størrelsesordenen årligt ca. 3,75 mio. kr.

Samlet skønnes en årlig besparelse på 5,8 mio. kr. fra og med 2012.

Tilretning af edb-systemer m.v.

I forbindelse med rejsekortprojektet vil der som en del af "back-office" systemet blive tilbudt en række statistikfaciliteter. De vil dog herudover være behov for forskellige tilretning af eksisterende edb-systemer, herunder regnskabs- og planlægningssystemerne, så der kan ske udveksling og bearbejdning af de relevante data i rejsekortets "back-office-system". Der kan endvidere være behov for indkøb af ekstra serverkapacitet m.v.

Der skal ske særskilt ændring af det fælles system (Trapeze), som foretager administration og planlægning vedrørende køreplaner og entreprenører for alle trafikselskaber uden for Sjælland. Midttrafiks andel til dette system skønnes at være i størrelsesordenen 0,7 mio. kr.

Rejsekortsystemet frembringer en meget stor og detaljeret mængde data. Data kan eksempelvis bruges til en mere målrettet markedsføring og til optimeringer på drifts- og køreplanområdet m.v. For at de rå data kan omsættes til praktisk anvendelig information, vil det endvidere være en forudsætning, at der kan ske indkøb af edb-baserede analyseværktøjer m.v.

De samlede merudgifter som engangsudgift til edb-systemer m.v. skønnes at være i størrelsesordenen i alt 3 mio. kr.

Til sammenligning har Movia budgetteret med 1 mio. Kr. til dataeksport samt op til 10 mio. kr. til særlige analyseværktøjer/data warehouse m.v., i alt 11 mio. kr.

Uddannelse

Til supplement af den uddannelse, som er en del af den samlede rejsekortpakke ("train the trainer"), er der behov for uddannelse og kursusvirksomhed i relation til et meget bredt udsnit af Midttrafiks medarbejdere og samarbejdspartnere. Det drejer sig blandt andet om kursusvirksomhed i forhold til kundecenter, entreprenørhåndtering, økonomidel og chaufføruddannelse. Chaufføruddannelsen skønnes i et væsentligt omfang at kunne blive afholdt inden for de muligheder for efteruddannelse, som typisk ligger i kontrakterne med de enkelte vognmænd. Movia har valgt at gennemføre chaufføruddannelsen i samarbejde med AMU-centrene, og en tilsvarende model forudsættes anvendt i Midttrafik.

Det skønnes, at der samlet er behov for merudgifter på i alt ca. 2 mio. kr. til uddannelse.

Intern projektorganisering.

Planlægning og implementering af et så stort og gennemgribende projekt som rejsekortet kan ikke gennemføres med Midttrafiks eksisterende organisering. Det forudsættes, at der laves en egentlig særskilt projektorganisering vedrørende rejsekortet, som kan sikre den nødvendige fremdrift og den nødvendige klarhed i ansvars- og opgaveplaceringen. Det er umiddelbart tanken, at der laves en projektorganisering i den form der i Midttrafik er valgt for letbaneprojektet i Århus. De trafikselskaber som allerede har valgt at gå fuldt med i rejsekortprojektet, har på tilsvarende måde valgt en projektorganisering med et fast sekretariat grundet opgavens omfang, kompleksitet og længde.

Af konkrete opgaver som forudsættes løst af projektsekretariatet kan eksempelvis nævnes:

- Afdækning af behov for og placering af rejsekortudstyr i Midttrafiks samlede område
- Planlægning og afvikling af udstyrsinstallation, test og godkendelse. Opfølgning og korrektion ved afvigelser.
- Afklare, beskrive og sikre implementering af alle relevante forretningsgange ved brug af rejsekortet, herunder kortdistribution, information og kundesupport, kundeklager, entreprenørtilpasninger, cash-flow, debitor/kreditorstyring etc.
- Driftsplaner og løbende driftsstatus. Håndtering af driftsproblemer. Driftsanalyser.
- Markedsføring og salgsstrategi
- Sikre korrekte takstdata i rejsekort
- Koordinere og tilbyde uddannelse
- Sikre erfaringsopsamling og dokumentation
- Sikre relevante koblinger mellem rejsekortsystemet og de eksisterende edb-systemer, herunder økonomisystemerne
- Analysere og nyttiggøre rejsekortdata, herunder støtte kolleger med databehov
- Deltage i relevante arbejdsgrupper på tværs af trafikselskaberne samt med Rejsekort A/S og Bus & Tog, eksempelvis arbejdsgrupper omkring et kommende fælles kontantbilletsystem og arbejdsgrupper vedrørende projektudrulning og økonomi.
- Håndtering af kontraktmæssige spørgsmål mv. i forhold til rejsekort A/S

Det skønnes, at der til brug for bemanningen af projektsekretariatet vil være behov for en merudgift på skønsmæssigt i alt 11,5 mio. kr. i perioden 2009-2012. I de efterfølgende år afsættes skønsmæssigt et beløb på 1,5 mio. kr. i erkendelse af, at der også efter driftsstart vil være en række væsentlige men mere driftsorienterede opgaver. Udgiftsskønnet vedrørende projektorganisering samt "øvrig administration" tager udgangspunkt i de praktiske erfaringer i Movia, men på et lavere niveau.

Movia bruger aktuelt (ultimo 2008), hvad der svarer til i størrelsesordenen 5-6 mio. kr., årligt på medarbejdere, som udelukkende er beskæftiget med rejsekortprojektet.

Øvrig administration.

Det skal, efter en beslutning om at rejsekortet udbredes i hele Midttrafiks område, foretages en detaljeret gennemgang af ruter, kontrakter og strækninger, for at klarlægge det endelige antal enheder der skal til, og den fysiske placering af disse enheder.

Der skal endvidere afklares forretningsgange internt og i forhold til kunder og entreprenører, herunder udarbejdes nye arbejdsgangsbeskrivelser og instruktioner, entreprenørkontrakter m.v. Dernæst skal der ske faktisk implementering af nye forretningsgange, eksempelvis vedrørende kortdistribution og kundehenvendelser. Der kan i en overgangsperiode forventes generelt flere henvendelser, herunder flere deciderede kundeklager.

De nævnte opgaver vil som udgangspunkt ligge i og vil blive koordineret af projektsekretariatet. Der vil imidlertid i vidt omfang være behov for at inddrage den øvrige del af Midttrafiks organisation, hvilket kan forventes at indebære et betydeligt ressourcetræk over en flerårig periode. Det skønnes, at i størrelsesordenen ca. 15 pct. af Midttrafiks samlede administrative ressourcer i en ca. 3-årig periode vil medgå til rejsekortrelaterede arbejdsopgaver. Den samlede administrative merbelastning svarer til en lønsum på i alt 20 mio. kr. På baggrund af erfaringerne fra Movia vurderes det angivne skøn at være "i den lavere ende".

Det er Midttrafiks forventning, at bestillerne vil kræve, at ressourcerne til de ekstra rejsekortrelaterede opgaver skal findes indenfor Midttrafiks budget. Den øvrige administration er taget med, for at værdisætte denne opgave. Ved beslutning om tilslutning til rejsekortet vil det som følge heraf, være nødvendigt at prioriterer anderledes omkring de opgaver Midttrafik løser den en periode rejsekortet rulles ud.

Bortfaldne driftsudgifter vedrørende det eksisterende system.

Når rejsekortet er fuldt indført i Midttrafik og de eksisterende systemer bliver udfaset fra 2011, vil driftsudgifterne for de eksisterende systemer bortfalde. Det skønnes at der samlet vil kunne opnås en besparelse på op til 4 mio. kr. årligt, når det eksisterende billetteringsudstyr er fuldt udfaset fra og med 2013. Det svarer til det samlede årlige niveau for de eksisterende driftsudgifter. I de nuværende omkostninger indgår mandskabsressourcer til servicering af udstyret, indsamling af data mv, - opgaver som fremover vil bortfalde med rejsekortet.

Trafiktællinger og indtægtsfordeling.

De data som registreres ved kundernes brug af rejsekortet vil i princippet overflødig gøre behovet for trafiktællinger, herunder behovet for tilknyttede konsulenttydelser m.v. Baseret på det erfaringsmæssige udgiftsniveau på området skønnes det, at der kan opnås en besparelse på årligt 1,5 mio. kr., fra og med 2013.

Kontrol og godkendelse af businstallationer.

Midttrafik skal som udgangspunkt selv foretage gennemgang og godkendelse af businstallationer samt øvrige installationer i garageanlæg m.v. Med forudsat installation i godt 800 busser er der tale om en ganske omfattende opgave. Det bør overvejes at anvende konsulentbistand til opgaven, evt. fra Movia, som på det relevante tidspunkt har været igennem processen og dermed har draget en række væsentlige og nyttige erfaringer. Det skønnes, med udgangspunkt i, at en person kan gennemgå og godkende ca. 25 busser på en uge, at der vil medgå særskilte udgifter hertil på i størrelsesordenen samlet 0,75 mio. kr.

Rejsekortet og Århus bybusser

I Århus sker indstigningen bag eller midt i busserne og der foretages selvbillettering. Rejsekortet forudsætter som udgangspunkt, at kunden stiger ind foran ved chaufføren, som kan yde service, f.eks. ved ekstra check ind (gæst med på kortet, grupperejser), eller anden service. Her kan også oplyses, hvad der er galt og hvad som kan gøres, hvis der er problemer med kortet.

Brugen af rejsekortet i bybusserne i Århus er et særligt afklaringsområde, som ikke er behandlet i denne business case. Problemstillingen skal dog tages op med Århus Kommune, således at rammerne for en fremtidig brugsmåde kan indgå i behandlingen af mulig tilslutning til rejsekortet.

I tabel 7 er angivet det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende "øvrige udgifter og indtægter".

Tabel 7 Årsfordelt finansieringsbehov – øvrige udgifter og indtægter.

Mio. kr. (2007-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	Årligt efter 2013
Information og markedsføring		0,5	0,5			
Kundeservice og betjent salg			-1,0	-4,0	-4,0	-4,0
Klippekort og periodekort				-5,8	-5,8	-5,8
Tilretning af edb-systemer m.v.	1,0	1,5	0,5			
Uddannelse			2,0			
Intern projektorganisering	1,5	4,0	4,0	2,0	2,0	1,5
Driftsudgifter vedrørende det eksisterende system			-1,0	-3,0	-4,0	-4,0
Trafiktællinger og indtægtsfordeling						-1,5
Kontrol og godkendelse af businstallationer		0,8				
I alt	2,5	6,8	5,0	-10,8	-11,8	-13,8

5.1.9 Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.

Det samlede årsfordelt likviditetsbehov er angivet i tabel 8. De angivne beløb svarer til den udgift som ville være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter betales kontant.

Tabel 8. Samlet årsfordelt likviditetsbehov ved tilslutning til Rejsekortet – **fuld kontantbetaling.** (mio. kr.).

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
Omsætningseffekt 0 – 3%	0	0	0	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

5.1.10 Usikkerheder ved opgørelsen.

Der er usikkerheder ved det beregnede og skønnede udgifter. Det hænger snævert sammen med de opstillede forudsætninger.

Et af de større usikkerhedspunkter er eksempelvis, hvor mange og i hvilke busser der skal installeres udstyr, hvor mange salgssteder skal der være. Det skal kvalificeres yderligere gennem tæt dialog med bestillerne.

Mere moderat usikkerhed findes omkring de centrale udgiftsposter vedrørende aktiekøb, lånekapital, da der på disse punkter er tale om kontraktligt regulerede forhold. Der er dog mulighed for at aktionærerne indbyrdes kan aftale at regulere indbetalingen af aktiekapital og lånekapital, hvis der er den tilstrækkelige enighed herom, begrundet i den løbende vurdering af økonomien i Rejsekort A/S. Der er varslet en kommende justering i første halvår af 2009 af forudsætningerne omkring aktiekøb og lån. Tilsvarende gælder for de centrale drifts- og vedligeholdelsesudgifter at der er usikkerheder.

Vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer er det forudsat, at Midttrafik netto hverken tjener på eller betaler til de øvrige selskaber. Forholdet vil i praksis være afhængig af, hvilken salgsstrategi Midttrafik implementerer i forbindelse med rejsekortet. Effekten vil også indirekte være påvirket af de øvrige selskabers salgsstrategi.

Den væsentligste principielle usikkerhed vedrører punktet om omsætningseffekten og punktet om "øvrige udgifter og indtægter". Omsætningseffekten har en væsentlig usikkerhed, fordi den beror på en adfærd hos kunderne, som kan være svær at forudsige. Af samme grund er det forsigtigt lagt til grund, at effekten skønnes at være mellem 0 pct. og 3 pct. af den omsætning som flyttes over på rejsekortet.

Der pågår i øjeblikket en drøftelse indenfor aktionærkredsen, hvor trafiksselskaberne har rejst et ønske om en revurdering af den fordelingsnøgle som anvendes til at fordele udgifterne til Rejsekort A/S.

I tilslutningsaftalen er det formuleret, at 60 pct. af rejsekortselskabets omkostninger skal finansieres via en afgift pr. rejse og 40 pct. via en afgift af de tilsluttede trafikvirksomheders rejsekortomsætning. I takt med at rejsekortprojektets økonomi er vokset betydeligt, viser fordelingsmodellen en indbygget skævhed, idet trafikvirksomheder med lave gennemsnitspiser pr. rejse er nået op på et uacceptabelt højt afgiftsniveau.

Det er beregnet, at udgifterne for DSB til Rejsekort A/S ved fuld udrulning kun kommer til at udgøre 2,5 % af DSBs omsætning for den del af salget der er flyttet til rejsekortet. For trafiksselskaberne er det omkring 5 % af deres omsætning. I praksis betyder det, at DSB har forholdsmæssig stor fordel ved at indgå i det fælles rejsekortprojekt. Skævheden kommer ved, at DSB betjener relativt færre kunder, men som til gengæld rejser længere, mens trafiksselskaberne betjener flere kunder, som typisk rejser korte ture.

Tilslutningsaftalen vil i foråret 2009 være genstand for genforhandling omkring fordelingsnøglen. Hvis der indgås et kompromis eller en bedre udgangssituation for trafiksselskaberne, vil det betyde, at Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning vil få færre udgifter til rejsekortet A/S, jf. udgifter til det centrale system.

5.2 Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har tilkendegivet, at trafiksselskaberne har mulighed for at optage lån i forbindelse med deres deltagelse i Rejsekort A/S.

Ministeriet er indstillet på efter ansøgning at give dispensation til lånoptagelse til rejsekortprojektet med udgangspunkt i de retningslinier, hvorefter der tidligere er givet lånedispensation til trafikelskaber, hvis trafikelskaberne har behov for lånefinansiering i forbindelse med deltagelse i Rejsekortprojektet.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har oplyst, at Midttrafik har de samme lånemuligheder som tidligere er givet til HUR. Konkret forudsættes det at indebære, at der vil være mulighed for lånefinansiering af alle relevante følgeudgifter i tilknytning til rejsekortprojektet, både anlægsorienterede udgifter og driftsudgifter. Tilsagnet fra Indenrigs- og sundhedsministeriet indebærer konkret, at der kan opnås en selvstændig låneramme for Midttrafik.

Der vil, i umiddelbar forlængelse af en bestyrelsesbeslutning om Midttrafiks deltagelse i rejsekortprojektet, blive taget skridt til at sikre, at de nødvendige og tilstrækkelige lånetilsagn indhentes i Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt at den nødvendige udbudsforretning iværksættes.

På grund af den store likviditetsbelastning særligt i 2009 og 2010, forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer en del af rejsekortudgiften.

Konkret forudsættes det, at Midttrafik lånefinansierer aktiekøb, indskud af lånekapital, køb af rejsekortudstyr samt "øvrige udgifter og indtægter" til og med 2011, mens likviditetsbehovet som følge af driftsudgifter, omsætningseffekt samt "øvrige udgifter og indtægter" fra og med 2012 forudsættes betalt kontant.

Midttrafik har vide muligheder for selv at vælge den type finansiering, som vurderes som den mest hensigtsmæssige. Det være sig med hensyn til forhold vedr. fast eller variabel rente, mulighed for førtidig indfrielse af lånet, afdragsfrihed i den første kortere årrække osv.

Movia og NT har valgt at der umiddelbart optages et afdragsfrit lån, som efterfølgende omlægges til lån med fuld ydelsesbetaling, når der efter en kortere årrække kan laves et mere sikkert skøn for det løbende likviditetsbehov, blandt andet under hensyntagen til, hvornår Rejsekort A/S beslutter at påbegynde tilbagebetalingen af den indskudte lånekapital. Det er umiddelbart forudsat, at der vælges en tilsvarende model for Midttrafik.

Forudsættes beregningsmæssigt en lånefinansiering, hvor Midttrafik vælger et lån med afdragsfrihed frem til medio 2013 og med efterfølgende tilbagebetaling til og med 2026, kan Midttrafiks årlige likviditetsbehov opgøres som vist i tabel 9.

Tabel 9. Årsfordelt samlet likviditetsbehov ved tilslutning til rejsekortprojektet – delvis lånefinansiering. (mio. kr.)

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	2013	I alt 2014 -2026
Lånefinansierede udgifter					7,4	157,9
Umiddelbart afholdte udgifter						
- ved 3 % omsætningseffekt...				-5,1	1,3	-21,7
- ved 0 % omsætningseffekt...			1,6	4,2	13,4	159,5
I alt						
- ved 3 % omsætningseffekt...				-5,1	8,7	136,2
- ved 0 % omsætningseffekt...	0,0	0,0	1,6	4,2	20,8	317,4

Det laveste sæt af udgifter (med grå farve) modsvarer den situation, hvor der forudsættes en omsætningsfremgang på 3 pct. for den del af Midttrafiks omsætning, som lægges over på rej-

sekortet. Det højeste sæt af udgifter modsvarer den situation, hvor det forudsættes, at omsætningen ikke påvirkes som følge af Rejsekortets indførelse i Midttrafik.

De i tabel 9 anførte beløb svarer til de samlede ekstra beløb som forudsættes opkrævet hos bestillerne med de givne forudsætninger for en delvis lånefinansiering. I Bilag C er likviditetsbehovet med delvis lånefinansiering opgjort hvor hver bestiller.

5.3 Finansiering af rejsekortet

I Business casen fra 2007 blev der fremlagt et skøn for den relative fordeling af det samlede likviditetsbehov på Midttrafiks bestillere, baseret på "ejerskab" af busser.

I forbindelse med den første høring og drøftelser af rejsekortet, er der udarbejdet et revideret skøn for de respektive bestillers betaling af den samlede rejsekortudgift i Midttrafik. Her indgår 3 separate fordelingsnøgler, som samlet forudsættes at være fagligt korrekt bud på en fordeling af rejsekortbetalingen mellem bestillerne.

Nedenfor er angivet hvilke af business casens udgifter/besparelser, som hver af de 3 fordelingsnøgler beregningsmæssigt forudsættes at omfatte.

Fordelingsnøgle efter antal busser

- bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Indkøb af rejsekortudstyr
- Drift og vedligeholdelse af det decentrale udstyr
- Kontrol og godkendelse af businstallationer m.v.

Fordelingsnøgle efter køreplantimer

- bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Aktieerhvervelse
- Lånekapital
- Sparede udgifter til klippekort og periodekort, herunder salgsprovision
- Sparede udgifter til trafiktællinger og indtægtsfordeling

Fordelingsnøgle efter indtægter

- bruges til fordeling af udgifter vedrørende:

- Drift og vedligeholdelse af det centrale udstyr
- Information og markedsføring
- Kundeservice og betjent salg
- Tilretning af edb-systemer m.v.
- Uddannelse af salgs- og informationspersonale
- Intern projektorganisering
- Bortfald af driftsudgifter vedr. det eksisterende system

Tabel 10 viser bestillernes relative andele i forhold til tre fordelingsforudsætninger. Antallet af busser er baseret på et skøn med udgangspunkt i umiddelbart tilgængelige data i Midttrafik. Køreplantimer og indtægter er fra Regnskab 2007.

Det skal bemærkes, at opgørelsen vil ændre sig, når regionens planer for effektiviseringer gennemføres i 2010.

Tabel 10. Relative andele baseret på tre fordelingsforudsætninger (pct.)

	Busser	Kpt	Indtægter
Favrskov	0,4%	0,8%	0,1%
Hedensted	0,1%	0,5%	0,2%
Herning	2,3%	3,3%	1,7%
Holstebro	2,0%	2,2%	1,0%
Horsens	3,4%	3,7%	2,8%
Ikast-Brande	0,0%	0,8%	0,0%
Lemvi	0,0%	0,7%	0,0%
Norddjurs	0,9%	0,9%	0,1%
Odder	0,0%	0,3%	0,0%
Randers	4,4%	5,3%	4,7%
Ringk/Skjern	0,9%	1,5%	0,1%
Samsø	0,6%	0,4%	0,3%
Silkeborg	6,1%	4,1%	2,9%
Skanderborg	1,7%	1,3%	0,5%
Skive	3,0%	1,8%	1,0%
Struer	0,9%	0,5%	0,3%
Syddjurs	1,4%	1,2%	0,4%
Viborg	2,4%	2,5%	1,2%
Århus	23,5%	25,0%	35,3%
Regionen	46,1%	43,1%	47,3%
Hovedtotal	100,0%	100,0%	100,0%

I Bilag C fremgår den samlede skønnede kontantudgift i Midttrafik til rejsekortprojektet opdelt på bestillere samt supplerende på "Investerings", "Drift" og "Øvrige indtægter og udgifter". Beregningen er gennemført med ovennævnte fordelingsnøgler. Det er her forudsat, at der ikke er en omsætningseffekt ved rejsekortets indførelse. Det bemærkes at opgørelsen over kontantudgiften indeholder udgiften til lånekapital, som ikke er en endeligt afholdt udgift, men et udlån, der tilbagebetales over en årrække. Det skal ligeledes bemærkes, at der kan ske ændringer, når regionens effektiviseringer er gennemført i 2010.

5.4 Gradvis overgang til rejsekortet

I en periode efter indførelse af Rejsekortet vil trafikkselskaberne skulle arbejde med to billetsystemer. Dels det nuværende og dels Rejsekortet. Implementeringsstrategien er fastlagt således, at implementeringen af Rejsekortet og udfasningen af eksisterende papprodukter (klippe-kort og periodekort), vil blive foretaget gennem en overgangsperiode.

Det er planen, at fra salget af Rejsekortet påbegyndes og til salget af klippekort ophører, vil der være en periode på 4 mdr. Ophøret af brugen af klippekortet vil først træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Tilsvarende vil der for periodekort være en overgangsordning, hvor ophøret af salget vil ske 10 mdr. efter ibrugtagningen af Rejsekortet og ophøret af brugen vil træde i kraft yderligere 6 mdr. senere. Denne implementeringsplan ligger dog ikke helt fast og kan justeres når tilsvarende erfaringer er opnået gennem indførelsen af Rejsekortet på Sjælland.

Bilag A.

Beskrivelse af rejsekortet

Rejsekortet er en kontaktløst elektronisk rejsehjemmel for produkter der udløser en form for rabat. Systemet indeholder endvidere mulighed for udstedelse af kontantbilletter. Ved rejser med det elektroniske rejsekort foretages der et "check ind" ved rejsens start og et "check ud" ved rejsens afslutning. "Check ind" og "check ud" foretages ved at holde rejsekortet hen til en særlig kortlæser. Ved alle skift undervejs på rejsen skal der foretages fornyet "check ind". Med rejsekortet er det muligt at rejse med bus og tog uden først at skulle købe en billet eller at sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet betyder ét kort til betaling af rejser med busser og tog – uanset rejsens længde og antallet af personer.

For brugerne af den kollektive trafik vil rejsekortet indebære en række væsentlige fordele. Med et rejsekort vil kunden opnå en betydeligt forbedret tilgængelighed til det kollektive trafikssystem. Kunden behøver ikke foretage billetkøb ved hver eller hver tiende rejse, men kan blot rejse efter behag ved brug af det rejsekort, som kunden altid kan have på sig. Det er erfaringen fra eksisterende installationer, at indstigningen i busserne sker hurtigere med elektroniske kort end med anvendelse af papirbaserede rejsehjemler. Hermed er det muligt at nedsætte rejsetiderne, dog forudsat at fremkommeligheden ikke forringes. Dette gælder dog ikke i Århus bybusser, hvor der i dag ikke foregår billettering i forbindelse med indstigningen. Der er følgelig et behov for at nærmere at kigge på, hvordan der kan sikres en indstigning i busserne i Århus, som ikke skaber nævneværdige forsinkelser i forhold til i dag, herunder tæt at følge de erfaringer, der vil blive gjort i Movias område forud for en rejsekortudrulning i Midttrafik.

Systemet beregner automatisk den mest fordelagtige pris for kunden. Kunden skal ikke have kendskab til takstsystemet - systemet beregner selv den rigtige pris. Kunden behøver i de fleste tilfælde ikke bekymre sig om, hvilket trafikselskab, der er ansvarlig for en bestemt rejse, eller hvordan zone- og takstsystemerne fungerer. Prisen for en given rejse beregnes automatisk – også på tværs af trafikselskaberne – og en eventuel rabat og bonus i forbindelse med rejsen opgøres ligeledes automatisk.

Alle rejser på rejsekortet har en pris. I starten vil prisberegningen ske fra zone til zone, svarende til den eksisterende måde at beregne rejser på. På sigt er det imidlertid målet at gå over til et punkt til punkt princip, hvor rejsens pris beregnes på grundlag af afstanden mellem start- og slutpunktet. Den gradvise overgang er blandt andet bestemt for at sikre trafikselskaberne mod usikkerhed i provenuet, og tilsvarende at sikre kunderne imod væsentlige umiddelbare forskelle i forhold til dagens priser.

Det kan forventes, at kunder vil opleve prisudsving i både op- og nedadgående retning. Der vil blive udarbejdet en særlig kommunikationsstrategi for at håndtere dette.

Visionen for rejsekortet er en udbredelse til hele den offentlige trafik i Danmark, hvor kunderne kun behøver en slags rejsehjemmel (rejsekortet), og hvor der overalt er opsat ens udstyr med ens anvendelse. Rejsekortet vil således fungere ens og se ens ud uanset, hvor og af hvem det er udstedt.

Det er slut med at kunderne skal huske penge/kreditkort og at købe billet. Kortet er altid klar til brug. For at kunne foretage en rejse på rejsekortet, skal rejsekortets såkaldte elektroniske pung dog være optanket. Dette kan ske i via en salgsautomat, et betjent salg, et af trafikselskabernes kundecentre eller via internettet. Der vil endvidere være mulighed for indgå en aftale om fast optankning af rejsekortet, eksempelvis når beløbet i den elektroniske pung falder under et vist minimum.

Ved rejsens start ("check ind") trækkes et a conto beløb på rejsekortet. Ved rejsens afslutning ("check-ud") beregnes rejsens samlede pris, og der foretages et nyt træk på kortet som svarer til rejsens samlede pris minus a conto beløbet.

Det er målsætningen, at rejsekortet over en årrække skal erstatte de eksisterende klippekort og periodekort. Klippekortene erstattes relativt hurtigt, jf. afsnit 5.4, mens udfasningen af periodekortene vil ske over en længere periode. Det forudsættes umiddelbart, at der på de kommunale skoleruter (Rabatruter) og lokale ruter med meget få indtægter, ikke vil ske overgang til rejsekortet, uanset at Midttrafik træffes principiel beslutning om tilslutning til rejsekortet.

Der foretages løbende en registrering af den rejseaktivitet som foretages på rejsekortet. Der gives rabat ud fra antallet og længden af de rejser som er foretaget de seneste 3 måneder. Herudover vil der i øvrigt - som i dag - være særlige kundetyperabatter, eksempelvis til pensionister og børn.

Efter indførelsen af Rejsekortet vil det fortsat være muligt at købe enkeltbilletter til busser og tog. Enkeltbilletten, der implementeres i projektet, er en simpel løsning som "er kommet med" sammen med det øvrige udstyr. Det er besluttet indenfor Bus&Tog samarbejdet, at der skal indføres et nyt landsdækkende takstsystem for enkeltbilletterne parallelt med rejsekortet.

Bilag B.

Rejsekortudstyr

Rejsekortudstyr til busser og tog.

Til rejsekort projektet er der nogle forskellige typer af udstyr, som bruges i busser, på tog personer og til kontrol af rejsehjemmel.

Princippet i busserne er at straks kunden kommer ind i bussen skal foretages check ind ved at føre rejsekortet hen forbi en kortlæser. Chaufføren kan følge check ind på sit chaufførpanel. Når kunden står af bussen skal kortet læses igen, så turens pris kan beregnes. For at udstyret kan finde ud af, hvor passageren er stået henholdsvis på og af, skal positionerne angives og det sker via et GPS-system, der er installeret i bussen.

For Midttrafik er det valgt at bruge som beregningsforudsætning i business casen, at der laves faste installationer i alle kontrakt busser, undtagen for ruter, der er defineret som rabatruter og lokale ruter uden indtægter. På dette grundlag er det beregningsmæssigt forudsat, at der skal installeres fast udstyr i 800 busser i Midttrafik, inklusiv reservebusser.

Afgrænsningen af det helt præcise antal busser med faste bus installationer forudsætter en gennemgang af antal busser og omsætning på den enkelte rute, et samlet overblik hvordan den enkelte bus anvendes på tværs af ruter, samt hvordan den enkelte rute hænger sammen med – eller ikke hænger sammen med – øvrige busruter og tog. På dette grundlag kan der være lokale ruter, hvor det skønnes uforholdsmæssigt dyrt af foretage en fast businstallation. Det har ikke været muligt at foretage denne ideelle gennemgang af alle busser og ruter forud for afslutningen af business casen, hvorfor det understreges, at det endelige antal faste businstallationer kan afvige fra det beregningsmæssigt forudsatte antal. Midttrafiks bestillere vil blive bedt om at indgå i en nærmere vurdering af det antal businstallationer, som findes relevant for de enkelte områder.

Det er i princippet muligt at bruge PDA-baserede scannere til "check in" og "check ud". Disse skannere – som relativt nemt kan flyttes fra bus til bus - giver mulighed for at give rejsekort-funktionalitet i busser, hvor det som udgangspunkt ikke skønnes hensigtsmæssigt at lave faste installationer fordi disse eksempelvis fortrinsvis betjener ruter med en beskeden omsætning og et beskedent passageantal. Udstyret vil kun blive installeret ved bussens indgangsdør, og ikke bussens øvrige døre. For chauffører og passagerer er denne "light-løsning" en mindre brugervenlig løsning med færre funktioner end de faste installationer. Løsningen er derfor alene brugbar i ruter, hvor f.eks. mindre busser sættes ind på ruter i mere passagertynde tidspunkter. Løsningen er imidlertid ikke anvendelig til bybusruter, regionale ruter samt de større lokale ruter.

For lokalbanernes vedkommende kan man i princippet vælge at placere billetteringsudstyret i togene eller på perronerne. I business casen er det forudsat, at alt udstyret er monteret på perronerne, således at kunderne foretager check ind og check ud uden for toget. Denne løsning er blandt andet en fordel i forhold til kontrol af gyldig rejsehjemmel. Midttrafik overvejer dog, hvor vidt det i stedet bør vælges den model, hvor billetteringsudstyret installeres i toget. Dette vil blandt andet indebære et mere begrænset behov for udstyr, og dermed lavere anskaffelsesudgifter.

På udvalgte stationer opsættes kan der opsættes en kortautomat, hvor det er muligt at købe anonyme kort eller tanke de personlige kort op samt et par yderligere funktioner. Det er kun muligt at bruge betalingskort til betaling på automaterne, dvs. at det ikke bliver muligt at bruge sedler og mønter.

Til kontrolpersonalet er der udviklet en lille håndholdt enhed, som kan aflæse kortene og derved kan kontrollørerne se om et konkret rejsekort har gyldighed som rejsehjemmel.

Til salg af anonyme kort og opladning af kort via en agent er der udviklet en lille salgsterminal. Til salg fra trafikcentre og rutebilstationer leveres et program, som er udviklet til DSB. Programmet installeres på en almindelig pc.

Bilag C.

Samlede udgifter til rejsekortet fordelt på bestillere

SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I MIDTTRAFIK VED DELVIS LÅNEFINANSIERING.

OPDELT PÅ BESTILLERE SAMT AFDRAG PÅ LÅN OG DRIFTSUDGIFTER (forudsat ingen omsætningseffekt)

(tusinde kr. - 2008 priser)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Favrskov i alt		0	0	6	-23	32	60	59	57	55	54	52	50
Hedensted i alt		0	0	2	-15	20	32	32	31	30	29	28	27
Herning i alt		0	0	35	-1	344	476	468	461	454	447	440	434
Holstebro i alt		0	0	28	0	235	340	334	329	323	318	313	308
Horsens i alt		0	0	52	80	570	745	736	727	718	710	701	693
Ikast-Brande i alt		0	0	0	-49	-22	-9	-10	-11	-12	-13	-15	-16
Lemvig i alt		0	0	0	-39	-17	-7	-8	-9	-10	-11	-11	-12
Norddjurs i alt		0	0	11	-23	46	94	91	88	86	83	81	79
Odder i alt		0	0	0	-20	-9	-4	-4	-5	-5	-5	-6	-6
Randers i alt		0	0	71	158	908	1.136	1.124	1.113	1.101	1.091	1.080	1.070
Ringk/Skjern i alt		0	0	11	-57	30	87	83	80	76	73	70	67
Samsø i alt		0	0	8	13	71	97	96	95	93	92	91	90
Silkeborg i alt		0	0	86	141	753	1.033	1.019	1.006	993	980	968	956
Skanderborg i alt		0	0	23	10	162	243	238	234	230	226	223	219
Skive i alt		0	0	41	54	315	450	444	437	431	424	418	413
Struer i alt		0	0	12	16	90	130	128	126	125	123	121	119
Syddjurs i alt		0	0	20	-1	130	201	197	194	190	186	183	180
Viborg i alt		0	0	35	15	294	419	412	405	399	393	387	381
Århus i alt		0	0	409	1.765	6.558	7.678	7.625	7.574	7.525	7.478	7.432	7.388
Regionen i alt		0	0	735	2.219	9.609	11.921	11.808	11.698	11.591	11.489	11.389	11.293
		0	0	1.585	4.244	20.119	25.123	24.872	24.629	24.394	24.166	23.945	23.732

SAMLEDE REJSEKORTUDGIFTER I MIDTTRAFIK VED KONTANT BETALING,
OPDELT PÅ BESTILLERE SAMT INVESTERINGSUDGIFTER OG DRIFTSUDGIFTER (forudsat ingen omsætningseffekt)

(mio. kr. - 2008 priser)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Favrskov i alt	0,0	0,8	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hedensted i alt	0,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Herning i alt	0,0	3,3	1,8	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Holstebro i alt	0,0	2,3	1,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Horsens i alt	0,0	3,9	2,6	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Ikast-Brande i alt	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lemvig i alt	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norrdjurs i alt	0,0	1,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Odder i alt	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Randers i alt	0,0	5,5	3,4	0,3	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ringk/Skjern i alt	0,0	1,5	0,6	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Samsø i alt	0,0	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silkeborg i alt	0,0	4,7	4,5	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Skanderborg i alt	0,0	1,5	1,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Skive i alt	0,0	2,1	2,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Struer i alt	0,0	0,6	0,6	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Syddjurs i alt	0,0	1,3	1,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Viborg i alt	0,0	2,6	1,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Århus i alt	0,0	26,8	18,8	2,2	2,9	5,0	4,5	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,7
Regionen i alt	0,0	47,0	38,6	3,1	4,4	6,5	5,9	5,9	6,0	6,0	6,0	6,1	6,1
	0,0	107,5	80,0	6,6	8,9	13,4	12,0	12,1	12,1	12,2	12,2	12,3	12,4