

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 1**



## Indhold

1	Indledning	48
2	Særlige forhold	48
2.1	Sammenfatning af bemærkninger	48
2.2	Sammenfatning af supplerende oplysninger	49
3	Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan	49
4	Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller	50
4.1	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik	51
4.2	Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje	54
5	Andre oplysninger m.v.	55
5.1	Referater fra bestyrelsesmøder	55
5.2	Rådgivning og assistance	56

## 1 Indledning

I overensstemmelse med vores revisionsberetning af 18. februar 2008 om revisors tiltræden afgives hermed beretning om opstart af KPMG's revision udført i december 2008 vedrørende regnskabsåret 2008.

Vores revision udføres såvel i årets løb som i forbindelse med årsafslutningen og anses først for afsluttet ved afgivet revisionsberetning vedrørende årsregnskabet for 2008.

## 2 Særlige forhold

I forbindelse med den påbegyndte revision for regnskabsåret 2008 skal vi fremhæve følgende særlige forhold.

### 2.1 Sammenfatning af bemærkninger

I henhold til § 7 i Indenrigs- og Sundhedsministeriets bekendtgørelse nr. 392 af 2. maj 2006 om kommunernes budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. skal vi anføre bemærkninger, hvis vi under revisionen konstaterer forhold, hvorom vi mener, at bestyrelsen og tilsynsmyndigheden skal informeres.

I henhold til Midttrafiks revisionsregulativ skal revisor gøre bemærkninger, såfremt det vurderes:

- at regnskabets poster ikke er i overensstemmelse med bestyrelsens beslutninger,
- at der er handlet i strid med gældende love og bestemmelser, eller der kan være tvivl herom,
- at lovligheden af en post eller disposition må anses for tvivlsom,
- at der ved gennemgangen af de etablerede forretningsgange konstateres væsentlige mangler i kontrolmæssig henseende, idet revisor samtidig kan fremsætte forslag til forbedring af de konstaterede mangler, eller
- at de foreskrevne forretningsgange i øvrigt ikke er fulgt.

Nærværende beretning indeholder ingen nye revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skal besvare overfor tilsynsmyndigheden.

### 2.1.1 Opfølgning på tidligere bemærkninger

I vores revisionsberetning nr. 3 af 30. september 2008 gav vi følgende revisionsbemærkninger, som bestyrelsen skulle besvare overfor tilsynsmyndigheden:

- 1 Bevillingsoversigt
- 2 Overholdelse af lånebekendtgørelse
- 3 Regnskabsmæssig og økonomisk administration.

Bevillingsoversigten fremgår af særskilt afsnit af årsregnskabet. I forbindelse med afgivelse af beretning nr. 3 fik vi oplyst, at der for 2008 vil blive udarbejdet bevillingsoversigt med angivelse af, hvilke poster i årsbudgettet der er taget bevillingsmæssigt stilling. Vi vil følge op herpå i forbindelse med revisionen af årsregnskabet

I beretning nr. 3 havde vi en bemærkning om, at Midttrafik pr. 31. december 2007 havde et nettofinansieringsbehov på ca. 106 mio. kr., hvilket oversteg den adgang, som Midttrafik har til oprettelse af kassekredit. Midttrafik har efterfølgende ændret på betalingstidspunktet for pålignede bestillerbidrag således, at likviditeten er forbedret i en grad, at Midttrafik på tidspunktet for revisionsbesøget ikke havde problemer med at overholde lånebekendtgørelsens bestemmelser. Vores revisionsbemærkning er således ikke længere gældende.

Endelig havde vi en bemærkning vedrørende den regnskabsmæssige og økonomiske administration. Vi er bekendt med, at selskabet fortsat arbejder med at forbedre den regnskabsmæssige og økonomiske administration. Således er selskabet i gang med udarbejdelse af ny kon-toplan, ligesom selskabet fortsat arbejder med at forbedre forretningsgange og dokumentation for interne kontroller. Vi vil følge op på forholdet i forbindelse med revision af årsregnskabet.

## 2.2 Sammenfatning af supplerende oplysninger

I henhold til god offentlig revisionsskik vil der gives supplerende oplysninger i revisionsberetningen om forhold, som ikke har givet anledning til revisionsbemærkninger, men som er så væsentlige, at bestyrelsen bør orienteres herom.

Nærværende beretning indeholder ingen nye supplerende oplysninger, som bestyrelsen skal orienteres om.

## 3 Risikovurdering, revisionsstrategi og –plan

Vores revision baseres på en vurdering af væsentlighed og risiko. Vi fokuserer på områder med risiko for væsentlige fejl i forvaltning og regnskabsaflæggelse. Revisionens formål er således ikke at afdække enkeltstående uvæsentlige fejl.



Som forberedelse til revisionen af årsregnskabet for 2008 har vi med direktionen og økonomiansvarlige drøftet risici forbundet med regnskabsaflæggelsen og de af Midttrafik, herunder Busselskabet, iværksatte tiltag til styring heraf, herunder med henblik på at forebygge, opdag og korrigerer fejl.

Vores revision indtil nu har primært omfattet undersøgelse og vurdering af forretningsgange og interne kontroller inden for følgende udvalgte betalingsstrømme og nøgleprocesser:

- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- Afregning med vognmænd
- It-forhold.

Da der er selvstændigt bogholderi hos Busselskabet, Århus Sporveje har vi tillige været på revisionsbesøg hos Busselskabet, Århus Sporveje, hvor vi fokuserede på følgende udvalgte betalingsstrømme og nøgleprocesser:

- Kasse- og regnskabsfunktioner
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- It-forhold.

## **4 Den udførte revision af forretningsgange og interne kontroller**

Ved revisionen har vi fokuseret på overordnede forretningsgange, arbejdsrutiner m.v. for udvalgte områder. Revisionen af Midttrafik udgør en fortløbende proces.

Formålet er at påse, hvorvidt der forefindes korrekte, valide og rettidige regnskabsregistreringer som grundlag for regnskabsaflæggelsen.

I det følgende har vi omtalt omfanget af den for indeværende udførte revision med fokus på forhold, som vi vurderer, bør komme til bestyrelsens kendskab.

## 4.1 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Midttrafik

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kasse- og regnskabsfunktioner, herunder afstemnings- og opfølgingsprocedurer
- Indtægter
- Afregning med vognmænd
- Gager og lønninger
- It-forhold.

Gennemgangen har givet anledning til følgende kommentarer:

### *Forretningsgangsbeskrivelser*

Overordnet set har vi konstateret, at selskabet fortsat er i proces med udarbejdelse af forretningsgangsbeskrivelser. Der foreligger på nuværende tidspunkt kun i begrænset omfang beskrivelser af de administrative forretningsgange og kontrolprocedurer på de væsentlige områder.

Vi skal anbefale, at der udarbejdes forretningsgangsbeskrivelser på alle væsentlige områder inklusiv beskrivelse af de kontroller, der er etableret i forretningsgangene.

### 4.1.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

Den udførte revision har primært omfattet følgende væsentlige processer:

- Likvide aktiver, afstemning
- Øvrige statuskonti, afstemning og opfølgingsprocedurer, herunder ledelsestilsyn.

I forbindelse med revisionen har vi gennemgået kasse- og regnskabsregulativet og påset, om de interne retningslinjer heri er opfyldt.

### *Afstemning af statuskonti og ledelsestilsyn*

Vi har gennemgået afstemninger af statuskonti og har påset, at der er etableret løbende afstemning af selskabets statuskonti. Som det fremgår af vores beretning nr. 3 af 30. september 2008, har kontrollen ikke været effektiv hele regnskabsåret.

Vi har endvidere påset, at der er udarbejdet ledelsestilsyn med de udarbejdede statusafstemninger i form af kvittering på oversigt over, hvilke afstemninger der er udarbejdet..

Vi har tidligere givet supplerende oplysning om manglende specifikation af tilgodehavender og kortfristet gæld i øvrigt. Det er nu muligt at specificere disse regnskabsposter, men det er endnu ikke muligt at vise aldersfordelingen af de enkelte poster. Vi er bekendt med, at selskabet er i dialog med it-leverandøren vedrørende udarbejdelse af aldersfordelte specifikationer. Selskabet er tillige i gang med at gennemgå konti med ældre saldi med henblik på vurdering af behov for eventuel nedskrivning. Vi vil følge op herpå i forbindelse med revision af årsregnskabet.

Vi har konstateret, at der på kontoen for venteremittering er en difference på ca. 600 tkr. mellem specifikation og finansmodulet. Vi er bekendt med, at selskabet er i dialog med it-leverandøren herom og afventer svar. Vi vil følge op herpå i forbindelse med revision af årsregnskabet 2008.

### *Efteranvisning*

Vi har gennemgået Midttrafiks procedurer for attestation og anvisning, jf. Midttrafiks kasse- og regnskabsregulativ, og det er påset, at efteranvisningen foretages i overensstemmelse med kasse- og regnskabsregulativet.

## **4.1.2 Indtægter**

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af, at der sker korrekt fakturering for 2008. Det er fortsat vores opfattelse, at de etablerede procedurer og identificerede kontroller ikke i tilstrækkeligt omfang er dokumenteret og gennemført konsekvent.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang fastholde vores supplerende oplysning om, at vi anbefaler, at der etableres dokumenterede kontroller, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende fakturering af indtægter. Vi skal anbefale, at der udarbejdes en samlet oversigt over indtægterne, hvor det fremgår, hvem der er ansvarlig for sikring af fakturering, samt hvilke perioder der er faktureret.

## **4.1.3 Afregninger med vognmænd**

En betydelig del af Midttrafiks aktivitet består af kontraktindgåelse med vognmænd og løbende afregning heraf, herunder modregning af billetindtægter.

Vi har gennemgået de etablerede procedurer til sikring af korrekt registrering af vognmands-afregning vedrørende kørsel i 2008. Det er fortsat vores opfattelse, at området overordnet set er velfungerende. Der foretages, ifølge det oplyste, kontrol af registreringerne vedrørende afregning, men dette sker ikke regelmæssigt og dokumenteres ikke. Vi anbefaler således fortsat, at der etableres faste procedurer, som sikrer fuldstændige og nøjagtige registreringer af godkendt datagrundlag vedrørende afregninger med vognmænd, og at disse dokumenteres.



#### 4.1.4 Gager og lønninger

Vi har gennemgået de interne kontroller for lønadministrationen. Vi har konstateret, at flere af de i kasse- og regnskabsregulativet beskrevne kontroller ikke udføres, og at ingen af kontrollerne dokumenteres. Dermed er kasse- og regnskabsregulativet ikke efterlevet på dette område.

Vi skal på baggrund af vores gennemgang af området anbefale, at der udarbejdes en beskrivelse af de kontroller lønafdelingen skal udføre, og at det efterfølgende påses, at disse kontroller udføres regelmæssigt og dokumenteres.

Som følge af ovenstående har der ikke været gennemført ledelsestilsyn med afstemningerne.

Vi skal ligeledes gøre opmærksom på, at det fra 2008 er et krav, at der i regnskabet indregnes skyldige feriepenge og feriefridage. I forbindelse med indregningen er det tillige nødvendigt at opgøre forpligtelsen pr. 1. januar 2008.

#### 4.1.5 It-forhold

Midtrafik har modtaget revisionserklæringer for driften hos Front Data A/S og Fujitsu Services A/S.

Revisionserklæringen for Front Data afdækker efter vores opfattelse ikke de risici, som Midtrafik har i tilknytning til den outsourcete it-anvendelse.

Vi forventer at drøfte en afklaring på dette forhold med Midtrafik's administration i løbet af foråret 2009. Vi vil rapportere om resultatet af disse drøftelser i tilknytning til vores revision af årsrapport 2008.

Af erklæringen fra Fujitsu Services A/S fremgår det, at backupkopiprocedurer har været til side siden februar 2008. Vi er oplyst, at backupkopiprocedurerne er genetableret pr. 15. januar 2009.

Vi er ikke bekendt med, at Midtrafik har mistet data som følge heraf. Tilfredsstillende backuprutiner kan forhindre tab af data, som kan have betydelige forretningsmæssige konsekvenser.

I forhold til de resterende systemer afventer vi at få afklaret, hvorvidt der foreligger en revisionserklæring for de systemer, som driftes hos BEKTRA.

Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med outsourcing af it er betryggende. Vi vil i forbindelse med vores revision for 2009 foretage opfølgning på ovenstående forhold.

## 4.2 Interne kontroller for specifikke regnskabsmæssige områder hos Busselskabet, Århus Sporveje

Vi har på grundlag af vores gennemgang af de interne forretningsgange foretaget en vurdering af og testet udvalgte interne kontroller indenfor følgende væsentlige regnskabsmæssige områder:

- Kasse- og regnskabsfunktioner
- Løn- og personaleområdet
- Indtægter
- It-forhold.

Overordnet set konstaterede vi, at der fortsat ikke er udarbejdet skriftlige forretningsgangsbeskrivelser på alle områder. Vi er bekendt med, at Busselskabet er i proces med udarbejdelsen heraf, og at opgaven prioriteres højt.

Det fremgår af kasse- og regnskabsregulativet for Midttrafik, at der skal udarbejdes særskilt kasse- og regnskabsregulativ for Busselskabet, Århus Sporveje, og at dette skal udarbejdes under hensyntagen til og i overensstemmelse med kasse- og regnskabsregulativet for Midttrafik. Vi er bekendt med, at Busselskabet, Århus Sporveje er ved at afslutte udarbejdelse heraf, hvorefter det vil blive sendt til Midttrafik til godkendelse.

Gennemgangen har i øvrigt givet anledning til følgende kommentarer:

### 4.2.1 Kasse- og regnskabsfunktioner

#### *Afstemning af statuskonti*

Vi har gennemgået procedurerne for afstemning af statuskonti. Afstemningerne er hidtil ikke gennemført med fast frekvens, ligesom det ikke er alle statuskonti, der er blevet afstemt. Vi har fået oplyst, at der fremadrettet vil blive udarbejdet månedlig afstemning af alle statuskonti.

Vi har tidligere konstateret, at der ikke har været etableret ledelsestilsyn. Vi har fået oplyst, at selskabet er ved at etablere procedurer for ledelsestilsyn, men at disse endnu ikke er fuldt implementeret. Det forventes, at der fremadrettet vil ske månedligt ledelsestilsyn. Retningslinjer for ledelsestilsyn vil ligeledes være omfattet af Busselskabets kasse- og regnskabsregulativ.

#### *Attestation og anvisning*

Vi har foretaget overordnet gennemgang af principperne for attestation og anvisning.

Hovedparten af de fakturaer, som attesteres og anvises sker i teknisk afdeling, som køber ind til lager. I forbindelse med attestationen vurderes det ifølge det oplyste også, om der er dæk-

ning for omkostningen i budgettet. Ved den efterfølgende bogføring og betaling foretager bogholderen tillige kontrol af fakturaens rigtighed. Desuden foretages der efterfølgende stikprøvevis efteranvisning, dette dokumenteres dog ikke, hvorfor nævnte kontrol revisionsmæssigt er vanskelig at efterprøve.

Vi skal anbefale, at efteranvisning fremover dokumenteres.

#### **4.2.2 It-forhold**

Driften af de væsentlige it-systemer hos Busselskabet Århus Sporveje er outsourcet til Front Data. Systemerne omfatter økonomisystemet Navision og Trapeze (ruteplanlægning, vagtplan, chaufførernes timer/overtid).

Vi har som opfølgning på tidligere anbefaling vedrørende manglende revisionserklæring for systemer, som er outsourcet, modtaget revisionserklæring for it-systemerne driftet hos Front Data.

Revisionserklæringen for Front Data afdækker efter vores opfattelse ikke de risici, som selskabet har i tilknytning til den outsourcete it-anvendelse.

Vi forventer at drøfte en afklaring på dette forhold med selskabets administration i løbet af foråret 2009. Vi vil rapportere om resultatet af disse drøftelser i tilknytning til vores revision af årsrapport 2008.

Vi skal bemærke, at det påhviler ledelsen at sikre, at system-, data- og driftssikkerhed i forbindelse med outsourcing af it-systemer er betryggende.

Vi har fået oplyst, at grundet det begrænsede antal medarbejdere i bogholderiet har de enkelte medarbejdere adgang til alle funktioner i Navision-systemet (økonomistyring). Selskabet har oplyst, at der i 2008 er indført kompenserende kontroller på området. Disse kontroller omfatter bl.a. oprettelse og ændring af stamdata. Vi skal anbefale, at disse kompenserende kontroller formaliseres herunder, at kontrollerne udføres ensartet og månedligt.

Endvidere skal det fremhæves, at der i det omfang det er muligt, bør oprettes brugeradgange, som understøtter en effektiv funktionsadskillelse.

## **5 Andre oplysninger m.v.**

### **5.1 Referater fra bestyrelsesmøder**

Vi har gennemlæst referater fra bestyrelsesmøder til og med bestyrelsesmødet den 16. januar 2009.



## 5.2 Rådgivning og assistance

Vi har siden vores tiltrædelse ud over lovpligtig revision efter anmodning udført følgende opgaver for Midttrafik:

### *Rådgivning*

- Rådgivning vedrørende opbygning af ny kontoplan.

### *Uafhængighed*

Forinden accept af nævnte rådgivnings- og assistanceopgaver har vi særskilt vurderet betydningen heraf for vores uafhængighed.

Det er vores opfattelse, at de udførte opgaver enkeltvis og samlet er udført i overensstemmelse med gældende bestemmelser om revisors uafhængighed.

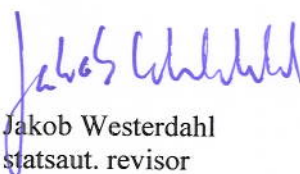
Århus, den 13. marts 2009

**KPMG**

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Claus Hammer-Pedersen  
statsaut. revisor



Jakob Westerdahl  
statsaut. revisor



Revisionsberetning omfattende side 47-57 er fremlagt på mødet den / 2009

I bestyrelsen:

---

Poul Vesterbæk  
formand

---

Peter Thyssen  
næstformand

---

Bjarne Schmidt Nielsen  
næstformand

---

Torben Nørregaard

---

Jørgen Nørby

---

Finn Stengel Petersen

---

Mogens Nyholm

---

Hans Bang-Hansen

---

Alexander Aagaard

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 2**

<b>Dato</b>	<b>Journalnr</b>	<b>Sagsbehandler</b>	<b>e-mail</b>	<b>Telefon</b>
6. april 2009	1-22-1-09	Niels Henrik Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Resultatopgørelse og byrdefordeling for regnskab 2008

Det overordnede regnskabsresultat for Midttrafiks for 2008 er i nedenstående tabel vist for hver af hovedaktiviteterne. I oversigten er der foretaget en sammenligning med regnskabsresultatet fra 2007, som blev godkendt af bestyrelsen i september 2008.

Oversigten danner grundlaget for en fordeling af nettoresultatet ud på de enkelte bestillere, idet det dog skal understreges, at der på nuværende tidspunkt resterer en endelig opgørelse af aktiver og passiver, hvilket kan afstedkomme efterposterings, der kan påvirke driften.

Det endelige regnskab for 2008 vil blive sammenstillet med det ajourførte budget for 2008. I forhold til det oprindelige 2008-budget, vedtog bestyrelsen i maj 2008 en markant nedsættelse af indtægtsbudgettet på ca. 80 mio. kr. som følge af det realiserede indtægter i 2007.

### Resultatopgørelse for 2008

#### Udgiftsbaseret resultatopgørelse

#### 1.000 kroner

<b>Resultat af hovedaktiviteter</b>	<b>Regnskab <u>2008</u></b>	<b>Regnskab <u>2007</u></b>
Busdrift	595.519	468.563
Handicapkørsel	41.787	39.537
Midtjyske Jernbaner	31.719	28.582
Trafikselskabet	109.808	109.346
Renter	1.973	1.958
<b>Udgifter til byrdefordeling</b>	<b>780.806</b>	<b>647.986</b>

Selve byrdefordelingen af Midttrafiks driftsudgifter og indtægter er foretaget i henhold til de kriterier og fordelingsnøgler, der blev vedtaget i forbindelse med etablering af Midttrafik pr. 1. Januar 2007.

Fordelingen af Midttrafiks indtægter har været drøftet med bestillerne i marts/april 2009. Modsat udgiftssiden, er det på indtægtssiden ikke i fuldt omfang muligt at udkontere beløb direkte på den enkelte bestiller. Indtægtsfordelingen er således i høj grad er baseret på forskellige tællinger, passageranalyser og andre modeller, som gør det muligt at henhøre indtægterne til den bestiller, der transporterer passageren.

Hovedtallene for opgørelsen af byrdefordelingen, er vist i tabel 1.

Tabel 1 Samlet byrdefordeling

	Busdrift			Midtjyske Jernbaner	Handicapkørsel	Trafikskabet	I alt
	Bruttoudgifter	Brutto indtægter	Netto				
Favrskov	11.799.035	-851.595	10.947.441	0	810.447	1.001.861	12.759.748
Hedensted	9.321.644	-1.901.487	7.420.157	0	2.729.900	863.585	11.013.642
Herning	41.438.712	-10.880.776	30.557.936	0	1.588.857	3.221.768	35.368.561
Holstebro	27.936.941	-7.286.666	20.650.275	0	1.024.683	2.300.532	23.975.490
Horsens	41.113.354	-16.211.421	24.901.934	0	1.908.057	4.642.750	31.452.741
Ikast-Brande	11.296.574	0	11.296.574	0	766.844	682.836	12.746.254
Lerwig	10.502.835	-424.406	10.078.429	0	447.337	835.085	11.360.850
Norddjurs	11.586.062	-530.574	11.055.488	0	672.291	1.080.911	12.808.689
Odder	5.239.178	-107.990	5.131.188	0	590.472	546.814	6.268.474
Randers	63.902.520	-27.599.180	36.303.340	0	1.799.608	5.706.861	43.809.809
Ringkøbing-Skjern	19.787.055	-264.391	19.522.664	0	1.080.419	1.927.022	22.530.106
Samsø	4.890.748	-1.554.076	3.336.672	0	79.827	385.957	3.802.456
Silkeborg	50.177.628	-19.529.205	30.648.423	0	1.595.766	4.562.301	36.806.490
Skanderborg	15.350.935	-2.563.044	12.787.891	0	1.063.084	1.516.006	15.366.980
Skive	21.985.927	-6.391.823	15.594.104	0	738.684	2.086.204	18.418.992
Struer	7.108.999	-816.239	6.292.759	0	364.805	646.879	7.304.443
Syddjurs	15.789.760	-1.612.442	14.177.318	0	615.074	1.155.551	15.947.943
Viborg	31.877.550	-10.237.558	21.639.992	0	1.432.896	3.049.635	26.122.524
Århus	399.627.640	-242.582.802	157.044.838	0	22.477.735	33.114.196	212.636.769
Regionen	410.273.396	-264.141.916	146.131.480	31.718.519	0	40.481.617	218.331.616
Ikke fordelt							
I alt	1.211.006.494	-615.487.591	595.518.904	31.718.519	41.786.785	109.808.369	778.832.577

Den samlede byrdefordeling svarer til Midttrafik's regnskabsresultat.

Det skal bemærkes, at opgørelsen for Trafikskabet jf. ovenfor er eksklusiv renteudgifter. Renteudgiften er i 2008 på ca. 1,9 mio. kroner, og er – i lighed med regnskab 2007 - opgjort separat, idet udgiften ikke vedrører Midttrafik's forretningsområder.

Bruttoudgifterne vedr. busdrift er vist mere detaljeret i tabel 2. Her vises sammensætningen af udgifterne fordelt på de systemer der danner grundlag for bogføringerne. Udgifterne er direkte henførbare til de enkelte bestillere, og opgørelsen vil danne grundlag for en opgørelse af ruteøkonomien, som snarest muligt udsendes til de enkelte bestillere. Ruteøkonomien opgjort på udgiftsiden vil desuden bidrage til at skabe et mere sikkert budgetgrundlag og økonomiopfølgning fremover.

Bruttoindtægterne er i tabel 3 fordelt på indtægtstyper og på bestillere. Indtægterne er som nævnt baseret på forskellige modeller, der har været drøftet med bestillerne. Modellerne der er anvendt, er nærmere beskrevet i det vedlagte notat, som også er udsendt til bestillerne.

I tabel 4 vises byrdefordelingen for handicapkørslen. Ud over handicapkørslen, udfører Midttrafik en omfangsrig kørsel (kan-kørsel), som dog afregnes direkte med hver enkelt bestiller efter regning, og indgår således ikke i den samlede opgørelse af byrdefordelingen.

Tabel 5 omfatter fordelingen af udgifter til administration og fællesudgifter. Fordelingen af udgifterne på bestillere følger 3 hovedmodeller. Enten kan en udgift direkte henføres til en eller flere bestillere, som f.eks. er gældende for vedligeholdelse af billetteringsudstyr m.v. En anden type udgifter er 'rutefordelt', hvilket f.eks. gælder for udgifterne til rutebilsstationerne, som vedrører flere bestillere. Den væsentligste del er dog fordelt ud fra en opgørelse af antallet af køreplanstimer opgjort for 2008, og korrigeret for andel af rabatruter i de enkelte kommuner (50 %).

Byrdefordelingen vil indgå som et bilag til det endelige regnskab for Midttrafik, som i sin helhed fremsendes til bestyrelsen til behandling i maj 2009.



Tabel 2 Busudgifter fordelt på bestillere

	Plan- og af-regningssystem Trapeze	Økonomisystem Prisme	Nord/Syd	Bruttoudgifter i alt
Favrskov	2.623.503	9.175.532		11.799.035
Hedensted	7.295.500	2.026.144		9.321.644
Herning	28.660.206	12.778.506		41.438.712
Holstebro	9.714.484	18.222.457		27.936.941
Horsens	40.916.890	196.464		41.113.354
Ikast-Brande	4.468.770	6.827.804		11.296.574
Lemvig	663.597	9.839.238		10.502.835
Norrdjurs	0	11.586.062		11.586.062
Odder	0	5.239.178		5.239.178
Randers	51.321.267	12.581.253		63.902.520
Ringkøbing-Skjern	15.085.980	4.701.075		19.787.055
Samsø	4.890.748	0		4.890.748
Silkeborg	43.766.087	6.411.541		50.177.628
Skanderborg	1.912.917	13.438.018		15.350.935
Skive	21.985.927	0		21.985.927
Struer	223.960	6.885.039		7.108.999
Syddjurs	8.273.434	7.516.326		15.789.760
Viborg	28.681.889	3.195.661		31.877.550
Århus		399.627.640		399.627.640
Regionen	418.916.343		-8.642.947	410.273.396
Ikke fordelt				
I alt	689.401.503	530.247.938	-8.642.947	1.211.006.494

Tabel 3 Busindtægter fordelt på bestillere

	Billet og kort	Skolekort	Udd.kort	Takstkompensation	Bus/tog	Øvrige indtægter	Indtægter i alt
Favrskov	362.311	368.051	96.802	24.431	0	0	851.595
Hedensted	590.945	1.151.906	118.789	39.848	0	0	1.901.487
Herning	8.808.046	40.291	1.062.776	593.929	323.568	52.167	10.880.776
Holstebro	4.047.826	1.815.333	816.508	272.946	149.681	184.372	7.286.666
Horsens	11.489.008	2.656.741	861.049	774.707	370.812	59.103	16.211.421
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	243.588	0	164.393	16.425	0	0	424.406
Norrdjurs	475.453	0	23.061	32.060	0	0	530.574
Odder	0	0	107.990	0	0	0	107.990
Randers	24.156.165	90.261	1.051.651	1.628.857	587.569	84.678	27.599.180
Ringkøbing-Skjern	414.293	-931.000	753.162	27.936	0	0	264.391
Samsø	1.064.026	418.302	0	71.748	0	0	1.554.076
Silkeborg	14.919.246	1.768.896	1.360.053	1.006.009	407.165	67.837	19.529.205
Skanderborg	1.575.730	627.083	168.289	106.252	74.603	11.086	2.563.044
Skive	4.172.319	990.743	735.908	281.341	95.886	115.628	6.391.823
Struer	452.763	6.788	326.159	30.530	0	0	816.239
Syddjurs	804.829	342.982	410.361	54.270	0	0	1.612.442
Viborg	7.516.058	1.129.065	817.025	506.810	231.501	37.098	10.237.558
Århus	211.308.055	2.102.586	4.979.764	14.238.019	9.321.059	633.320	242.582.802
Regionen	175.645.126	13.695.015	47.017.828	11.843.798	6.549.563	9.390.587	264.141.916
Ikke fordelt							
I alt	468.045.786	26.273.042	60.871.568	31.549.912	18.111.407	10.635.876	615.487.591

Takstkompensationen vedrører betaling fra staten til dækning af udgifterne til gratis kørsel for børn og unge.

Øvrige indtægter består af bl.a. af indtægter fra flybussen (6,6 mio. kr.); befordring af værnepligtige (2,1 mio. kr.) samt indtægter fra godstransport (1,9 mio. kr.).

Tabel 4 Udgifter til handicapkørsel

	Brutto udgifter	Egenbetaling	Netto udgifter
Favrskov	981.144	-170.697	810.447
Hedensted	3.299.289	-569.389	2.729.900
Herning	1.936.307	-347.450	1.588.857
Holstebro	1.272.277	-247.594	1.024.683
Horsens	2.294.780	-386.723	1.908.057
Ikast-Brande	929.596	-162.752	766.844
Lemvig	565.825	-118.488	447.337
Norrdjurs	817.751	-145.460	672.291
Odder	694.899	-104.427	590.472
Randers	2.138.108	-338.500	1.799.608
Ringkøbing-Skjern	1.325.554	-245.135	1.080.419
Samsø	97.326	-17.499	79.827
Silkeborg	1.969.572	-373.806	1.595.766
Skanderborg	1.281.896	-218.812	1.063.084
Skive	920.643	-181.959	738.684
Struer	457.331	-92.526	364.805
Syddjurs	729.491	-114.417	615.074
Viborg	1.773.266	-340.370	1.432.896
Århus	24.396.393	-1.918.658	22.477.735
Regionen	0	0	0
Ikke fordelt			
I alt	47.881.447	-6.094.662	41.786.785

Tabel 5 Udgifter til Trafikselskabet fordelt på bestillere

Tabel 5	Køreplantimefordelt	Billetteringsudstyr	Handicapadm.	Billetkontrol netto	Rutebilstationer og terminaler	Øvrige udgifter	Udgifter i alt
Favrskov	345.564	0	384.623	0	101.242	-21.063	810.367
Hedensted	184.767	2.613	513.817	0	0	320	701.517
Herning	2.155.013	12.298	750.389	0	101.242	8.789	3.027.732
Holstebro	1.161.900	42.552	559.693	0	101.242	15.100	1.880.487
Horsens	2.303.014	461.534	1.285.571	0	404.969	115.629	4.570.716
Ikast-Brande	248.443	0	283.362	0	0	1.200	533.004
Lemvig	292.922	4.041	220.668	0	101.242	14.500	633.374
Norddjurs	624.340	0	277.391	0	0	-21.063	880.668
Odder	183.591	0	272.526	0	0	-21.063	435.054
Randers	3.998.704	293.269	837.194	0	404.969	-17.696	5.516.441
Ringkøbing-Skjern	784.654	45.890	485.252	0	253.106	9.931	1.578.832
Samsø	330.346	660	74.972	0	0	0	405.978
Silkeborg	3.181.884	255.668	859.837	0	202.485	1.855	4.501.729
Skanderborg	778.601	12.053	489.675	0	50.621	-20.816	1.310.134
Skive	1.424.178	82.364	366.653	0	253.106	408	2.126.709
Struer	371.747	1.713	154.485	0	0	0	527.945
Syddjurs	736.197	0	218.906	0	50.621	-21.063	984.661
Viborg	1.757.983	114.974	782.581	0	253.106	116	2.908.760
Århus	20.165.559	72.542	6.061.433	6.392.992	1.518.635	-276.785	33.934.375
Regionen	29.652.896	2.473.322	0	0	8.706.839	1.706.827	42.539.885
I alt	70.682.303	3.875.493	14.879.028	6.392.992	12.503.426	1.475.127	109.808.369

Øvrige udgifter vedrører bl.a. udgifter til X-bussekretariatet, udgifter til rejsekortet samt en (negativ) regulering af betalingen til Letbanesekretariatet. Herudover indgår udgifter til rejsegarantien.

### **Fordeling af indtægter for 2008**

Busdrift i Midttrafik finansieres således, at kommunerne betaler nettounderskuddet for lokal rutekørsel og Region Midtjylland betaler nettounderskuddet for regional rutekørsel. Midttrafik opgør både udgifter og indtægter ved busdrift. Det betyder, at der skal laves en fordeling af Midttrafiks samlede passagerindtægter. Indtægterne skal henføres til henholdsvis kommunerne og regionen. I praksis vil det betyde, at Midttrafiks passagerindtægter skal fordeles mellem bestillerne i forhold til hvor kunderne har foretaget rejserne.

### **Busdrift 2008 indtægter.**

Midttrafiks samlede passagerindtægter i 2008 er resultatmæssigt bedre end forventet. De samlede indtægter i regnskab 2008 ligger ca. 2,3 mio. kr. over budgettet for 2008.

Regnskab 2008:

	2008 Regnskab	2008 Budget
<b>Hovedkategorier:</b>		
Passagerindtægter	474.617.641	
Udannelseskort	60.871.568	
Skolekort	26.273.042	
Kompensation Trafikstyrelsen	31.549.912	
Fragt, Gods og Post mm.	1.926.152	
Fribefordr Værnepligtige	2.137.869	
Bus&Tog takstsamarb. (nto)	18.111.407	
	<b>615.487.591</b>	<b>613.100.521</b>

### **Fordeling af passagerindtægter 2008.**

Det er et mål for Midttrafik, at tilvejebringe en indtægtsfordelingsmodel, som til en vis grad tager udgangspunkt i det faktiske transportarbejde, der præsteres på busruterne. I yderste konsekvens kræver det et 100% overblik over omfang af alle rejser, i alle busser, foretaget på alle busruter i Midttrafik. Dette datagrundlag foreligger ikke.

I regnskabet for 2008 er der lavet en indtægtsfordeling, som i højere grad end ved regnskabet for 2007, tager udgangspunkt i de faktiske registreringer af hvor indtægterne genereres.

Der arbejdes frem mod et datagrundlag baseret på passagertællinger og interviews af passagererne og som fastlægger et totalt rejsetal for hver bestiller i Midttrafik. Dette arbejde vil også pågå i 2009 og 2010. Midttrafik arbejder i den sammenhæng sammen med konsulentfirmaet Cowi, om at frembringe en mere anvendelig fremgangsmåde i indtægtsfordelingen. Midttrafiks passagertælling fra 2008 danner bl. a. baggrund for en "genberegning" af en indtægtsdelingen i Midttrafik.

### **Fordeling af udvalgte indtægtskategorier.**

Følgende indtægtskategorier er fordelt af Midttrafik:

Indtægter fra:

- Passagerindtægter i bus – salg af billetter og kort.
- Salg af skolekort til kommuner og til privatskoler.
- Salg af uddannelseskort.
- Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.
- Kompensationsbetaling fra Trafikstyrelsen.
- Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.
- Gods og fragt.

Indtægterne i disse kategorier er fordelt mellem kommunerne og Region Midtjylland, ud fra bedste faglige viden, der blandt andet baseres på faktiske registreringer, samt konkrete og generelle vurderinger af indtægternes anvendelse på ruter. Midttrafik har tilstræbt, at fordele indtægterne mellem bestillerne, ud fra den foreliggende viden og vurdering, der er mulig.

### **Passagerindtægter i bus.**

Salg af billetter og kort til kunderne i busdrift, beløber sig i 2008 til 474,6 mio. kr. Indtægterne kommer fra følgende :

- Salg i busser
- Salg på rutebilstationer, busterminaler, mm.
- Salg i kiosker og kortsalgsteder.

#### *Salg i Busser.*

Indtægterne indgår i Midttrafiks økonomiske afregninger med busselskaberne, og registreres i Midttrafiks administrative afregningssystem (Trapeze) og i økonomisystemet.

- Afregninger, der foretages via Trapeze, er gennemgået for hvert enkelt busselskab. Indtægter fra kontraktkørsel, der udelukkende omfatter kørsel i en kommune er henført til den pågældende kommune, ("rene kontrakter").
- I de situationer hvor et busselskaber udfører både regional og lokal- henholdsvis bybuskørsel i blandede kontrakter, er busselskabernes indtægtsindberetninger konkret gennemgået. Herefter har Midttrafik fordelt indtægterne mellem de bestillere, der indgår i disse blandede kontrakter (region og kommuner). Fordelingen er sket på baggrund af tilgængelige informationer:
  - elektroniske billetmaskiner
  - indberetninger fra busselskaber
  - oplysninger om salg særligt indhentet fra busselskaber
- En del kontraktkørsel afregnes enten via elektronisk fakturering eller via beregninger baseret på regneark. Indtægter fra billetter og kort, der indgår i disse kontrakter, er løbende registreret måned for måned. Herefter er indtægterne henført til den aktuelle bestiller.



### *Salg på rutebilstationer mm..*

Indtægterne ved salg af billetter og kort på rutebilstationer, busterminaler, m.m., er fordelt i forhold til hvor det almindeligvis må antages at kunderne foretager rejserne.

Eksempelvis er indtægterne på Holstebro Rtb. fordelt mellem Region Midtjylland og Holstebro Kommune. Det antages, at et billetsalg på Holstebro Rtb. eksempelvis ikke vedrører lokale rejser i Stuer Kommune.

Der foreligger ikke et optimalt datagrundlag, for at lave en 100 % korrekt fordeling af salg på rutebilstationer mm.. Midttrafik har i nogle situationer forespurgt hos salgsstedet eller i andre situationer, foretaget en fordeling på baggrund af bogførte indtægter (Randers Busterminal) eller ud fra data fra elektroniske billetmaskiner.

### *Salg i kiosker og decentrale salgssteder.*

Midttrafik foretager et omfattende salg af klippekort til kiosker i Århus området og salg af periodekort på udvalgte salgssteder ligeledes i Århus. I 2008 er salget af klippekort centralt fra Midttrafik udvidet til salgssteder i Randers og til bybusselskabet i Silkeborg.

Der er i indtægtsfordelingen taget højde for at salg af klippekort i eksempelvis Randers, som hovedregel skal fordeles mellem Randers Kommune og Region Midtjylland. Det samme er gældende for salg af klippekort i henh. Århus og Silkeborg. Her er indtægten fordelt til pågældende kommune og Region Midtjylland.

### *Særligt vedr. fordeling af indtægter i Århus området.*

Kundernes brug af kollektiv trafik i Århus området er langt højere integreret mellem regionale ruter og bybusser, end i andre dele af Midttrafik. Det giver en særlig udfordring i fordelingen af indtægterne mellem Århus Kommune og de regionale busruter i kommunen (Region Midtjylland). En stor del af billetsalget sker udenfor busserne og kundernes anvendelse af billettyper og busserne sker på tværs af busruterne.

I indtægtsfordelingen for 2008 har Midttrafik opgjort den samlede "indtægtsmasse" for salg af billetter og kort i Århus området. Det omfatter både indtægter fra centralt salg af klippekort og periodekort og kontantbilletter. Hertil kommer indtægterne fra de regionale ruter i Århus området. Det er svært at isolere dette salg, og det er en proces med fejlmuligheder, men Midttrafik har efter bedste faglige indsigt, estimeret disse indtægter.

Der er anvendt en fordelingsnøgle mellem Region Midtjylland og Århus kommune til fordeling af alle indtægterne i Århus området. Fordelingsnøglen er Århus=56,41% og Region Midt=43,59%. Fordelingsnøglen er estimeret, dels på baggrund af Cowi analysen for 2007 og dels på baggrund af de oprindeligt indmeldt budgetter fra 2007. I begge tilfælde ligger fordelingsnøglen på det nævnte niveau.

### **Salg af skolekort.**

Indtægter fra salg af skolekort er i 2008 ca. 26,2 mio. kr. – heraf er der solgt skolekort til privatskoler for 5,2 mio. kr.

Midttrafiks salg af skolekort til kommunerne beløber sig til 21,0 mio. kr. Det er en stigning i forhold til 2007 som skyldes, at flere kommuner i 2008 har valgt at lade Midttrafik udstede kortene. Det gælder blandt andet Viborg og Silkeborg kommuner. Herudover har der været et større salg i særligt Hedensted, Horsens og Holstebro kommuner. Ikke alle kommuner vælger at få udstedt skolekort hos Midttrafik.

Samtidig med fremsendelse af fakturaer for udstedte skolekort, har Midttrafik bedt kommunerne om at foretage en vurdering af, hvorvidt skolekortene bliver brugt på lokalruter eller om kortene i udpræget grad anvendes på regionalruter. I sidstnævnte tilfælde, skal indtægterne fra disse rejser henføres til Region Midtjylland. Kun Holstebro, Hedensted, Silkeborg, Favrskov og Skive kommuner har returneret besvarelser til Midttrafik. Disse svar indgår i Midttrafiks fordelinger.

Herudover er salg af skolekort fordelt efter følgende kriterier:

#### Skolekort faktureret til kommunerne.

Salg for hver kommunal skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterie er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

#### Skolekort faktureret til privatskoler.

Salg for hver privat skole er fordelt mellem lokalruter og regionalruter. Fordelingskriterie er følgende:

- Udstedte skolekort er vurderet i forhold til på førte takstzoner og den enkelte skoles geografiske placering.
- Det er vurderet, om eleven anvender lokalrute eller regionalrute til transport mellem skole og hjem.
- Indtægterne er fordelt til hver enkelt bestiller i forhold til den relative andel, der benytter lokalrute/bybusrute henh. regionalruter.

#### **Salg af uddannelseskort.**

Midttrafiks indtægter ved salg af uddannelseskort til elever i ungdomsuddannelserne blev i 2008 ca. 60,8 mio. kr. Det er ca. 2,0 mio. kr. mere end i 2007.

	<b>Antal kort 2008</b>	<b>Antal kort 2007</b>
1. kv. 2008	10.736	
2. kv. 2008	8.990	
3. kv. 2008	12.461	
4. kv. 2008	11.756	
<b>Total</b>	<b>43.943</b>	<b>43.172</b>

Indtægterne skal fordeles i forhold til hvilken/hvilke ruter der rejses med. I fordelingen har Midttrafik anvendt oplysninger om rejsehjemmelsfordeling for uddannelseskort fra passagerinterview undersøgelsen i Midttrafik i 2007. Det er vurderet, at dette grundlag er en brugbar fordelingsnøgle, som er mere objektiv end den fremgangsmåde, der blev anvendt i 2007.

Antallet af rejser skal efterfølgende vægtes i forhold til den gennemsnitlige rejselængde. Erfaringsmæssigt er rejserne på de regionale ruter længere end rejser på lokalruter og bybusruter. Passagerinterview undersøgelsen fra 2007 fastlægger gennemsnitlige rejselængder fordelt på henholdsvis regionale ruter, lokalruter og bybusser.

	Rejsehjem. Ford.	Gns. Zone længde
Regional+privatbane	61,6 %	3,83
Bybusruter	23,9 %	1,62
Lokalruter	14,5 %	2,08

På baggrund af fordelingen af rejser og gns. rejse længde har Midttrafik beregnet indtægter fra uddannelseskort fordelt på rutetyper:

	Mio kr.
Regional+privatbane	47.017.828
Bybusruter	7.799.214
Lokalruter	6.054.526

Efterfølgende er indtægterne fordelt mellem bestillerne i forhold til antal køreplantimer i 2008. I fordelingsnøglen indgår kun køreplantimer for lokalruter, der anvender takster. Alle ruter med nultakst indgår ikke i fordelingsgrundlaget. Denne skitserede fordelingsnøgle afviger i forhold til 2007.

### **Indtægter ved fri befordring af værnepligtige.**

Indtægterne ved fri befordring af værnepligtige blev i regnskab 2008 ca. 2,1 mio kr. Det er en stigning på 0,9 mio. kr. i forhold til 2007. På landsplan er der indgået en ny aftale mellem Forsvarets Personeltjeneste og trafikselskaber, henh. togoperatører. Trafikselskabernes (herunder Midttrafik) samlede indtægter fastlægges og fordeles i henhold til denne aftale.

Indtægterne for fri befordring af værnepligtige i kollektiv trafik skal fordeles i et forhold mellem bestillerne, der så rimeligt som muligt afspejler, hvor rejserne foretages. Der er anvendt samme fordelingsnøgle som i 2007. I Midttrafiks område er der kaserner inden for Forsvarskommandoen i Skive, Karup og Holstebro. Midttrafik har forfordelt 0,3 mio. kr. til Skive og Holstebro, fordi mange værnepligtige transporteres i dette område.

Dernæst antages, at de værnepligtige hovedsageligt anvender gratis transport på de regionale ruter og til rejser i bybusser. Den resterende indtægt fordeles efter køreplantimer mellem Region Midtjylland og kommuner med bybuskørsel.

### **Kompensation fra Trafikstyrelsen.**

I 2008 har Midttrafik modtaget ca. 31,5 mio. kr. i indtægtskompensation fra Trafikstyrelsen. Beløbet gives som kompensation for mistede indtægter på grund af fælles regler for medtagelse af gratis børn og fælles aldersgrænser for børn i kollektiv trafik.

Den statslige kompensation gives for :

- Mistede indtægter på grund af regel om medtagelse af gratis børn i kollektiv trafik.
- Indtægtskompensation for udvidelse af børnerabatten til det fyldte 16. år.

Kompensationen skal fordeles mellem bestillerne i Midttrafik. Fordelingen bør afspejle kompensationsens formål og fordeles til de bestillere, der har mange rejser, som falder ind under kompensationsens formål.

Midttrafik har vurderet, at kompensationen for mistede indtægter har direkte sammenhæng med omfanget af passagerindtægter i kollektiv trafik. Kompensationsbetalingen er således fordelt mellem bestillerne i forhold til, hvor stor en andel af passagerindtægterne, den aktuelle bestiller har. Anvendelse af nultakst forud for Midttrafiks dannelse og nogle kommuners indførelse af nultakst i 2007 henh. 2008 betyder, at takstkompensationen ikke med rimelighed kan fordeles blandt disse kommuner.

### **Indtægter fra Bus & Tog Takstsamarbejde.**

Bus & tog takstsamarbejdet i Midttrafik består af følgende:

1. Takstsamarbejde for "omstigningsrejser" i bus på DSB eller Arriva billet/kort.
2. Takstsamarbejde for "trafikselskabsrejser" i et prisområde i Midttrafik.

I regnskabet for 2008 indgår takstsamarbejdet med togoperatørerne som et netto resultat og viser en samlet indtægt på ca. 18,1 mio. kr.

Indtægter fra "busomstigere" udgør 17,273 mio. kr. og indtægter fra takstsamarbejdet vedr. "trafikelskabsrejser" udgør 0,832 mio. kr. Se nedenstående tabel.

<b>Trafikelskabsrejser :</b>	<b>2008 Mio. kr.</b>	<b>2007 Mio. kr.</b>
Transportarbejde (bet. DSB/Arriva)	98,247	93,976
Indtægter (stationer) og Tog +	(98,645)	(99,083)
Regulering forrige år	(0,438)	-
Netto indtægter	(0,836)	(5,107)
<b>Omstigningsrejser :</b>		
Betaling til Midttrafik	(20,197)	(22,500)
Regulering forrige år	2,924	-
Netto indtægter	(17,273)	(22,500)

Resultatet er væsentligt lavere end i 2007 og skyldes flere forhold.

Netto indtægter fra afregning af "Trafikelskabsrejser" er lavere i 2008 på grund af højere betaling til DSB og Arriva, og fordi indtægter fra salg af billetter og kort på togstationer, ikke har været stigende som forudsat. Indtægterne viser et fald ift. 2007.

Midttrafiks indtægter fra "omstigningsrejser" er lavere end i 2007. Det skyldes hovedsageligt at a conto betalingerne til Midttrafik var sat for højt i både 2007 og 2008. I regnskabet for 2008 indgår en efterregulering fra 2007 på ca. 2,9 mio. og der indgår også en "foreløbig" afregning for 2008, som betyder færre indtægter på ca. 2,3 mio. kr.

Takstsamarbejde for "omstigningsrejser" på DSB eller Arriva billet/kort.

Midttrafik modtager indtægter for omstigere fra togrejser på DSB eller Arriva billet til bus. I regnskabet for 2008 indgår dels:

- endelig afregning 2007
- foreløbig afregning 2008.

Endelig afregning for 2008 vil indgå i Midttrafiks regnskab for 2009.

Midttrafik har sammenstillet enkelte nøgletal, se nedenstående. Men det er ikke muligt at lave direkte sammenligninger fra 2006 til 2007 fordi:

- VAFT er delt mellem NT og Midttrafik.
- Ulstrup-zonen er flyttet fra VAFT (prisområde Midt) til Øst.
- VAT er delt mellem Sydtrafik og Midttrafik.
- Regionsgrænsen er mellem Horsens og Vejle giver flere DSB rejser.
- Der laves ikke selvstændige beregninger for "bybusbyer" – Silkeborg, Holstebro, Herning mm. (undt. Århus)
- Beregninger foretages pr. prisområde. Dog ikke for Århus.

**Nøgletal 2007:**

	<b>Andel omstigere pct. 2007</b>	<b>"beregnet" omstignings- Rejser 2007</b>	<b>Pris pr omstigning- rejse 2007</b>
<b>Midttrafik Øst (ekskl. Århus)</b>	7,2 %	360.490	14,32
<b>Midttrafik Vest</b>	7,9 %	119.969	8,45
<b>Midttrafik Midt</b>	10,8 %	63.858	6,54
<b>Midttrafik Syd</b>	14,2 %	186.440	7,07
<b>Århus</b>	24,1 %	864.950	11,84
<b>Total</b>		1.595.707	

**Nøgletal 2006:**

	<b>Andel omstigere pct. 2006</b>	<b>"beregnet" omstignings-Rejser 2006</b>	<b>Pris pr omstigning-rejse 2006</b>
<b>Århus Amt (Midttrafik Øst) *</b>	7,7 %	377.932	14,04
<b>Ringk. Amt (Midttrafik Vest) **</b>	7,4 %	109.582	8,31
<b>Tidl. VAFT (Midttrafik Midt)</b>	8,5 %	65.825	6,44
<b>Tidl VAT (Midttrafik Syd)</b>			
<b>Århus</b>	30,7 %	1.088.731	11,61
<b>Total</b>			

I 2008 er indtægterne 17,273 mio. som skal fordeles mellem bestillerne. Midttrafik har fordelt disse mellem Region Midtjylland og de bestillere, der har bybuskørsel. Det er Midttrafiks vurdering, at omstigere fra togrejser væsentligst benytter en busrejse i bybus byer og på regionale ruter.

Indtægten er fordelt i forhold til den af beregnede indtægt for 2008 til Midttrafik. Beregningen foretages på landsplan under Bus & Tog Samarbejdet. Beregningen foretages på "takstområde – niveau". Dog laves der er særskilt beregning for Århus på grund af relativt langt flere omstigere i Århus end den øvrige del af Midttrafik. Andelen der tilfalder Århus er direkte henført til Århus Kommune. Andelen der tilfalder prisområde Øst, Midt, Vest, og Syd er fordelt efter antal køreplantimer for Region Midtjylland og for de bestillere, der har bybuskørsel.

Takstsamarbejde for togrejser i et "prisområde" i Midttrafik.

Midttrafiks nettoindtægt fra salg af billetter og kort på DSB og Arriva stationer er i regnskab 2008 ca. 0,8 mio. kr. Indtægten vedrører Midttrafiks takstsamarbejde for togrejser inden for et prisområde i Midttrafik. Der er tale om togrejser, der i langt overvejende grad foregår mellem togstationer i Midttrafik og som karakteristisk foretages over længere afstande, eksempelvis over kommunegrænser. Midttrafik har vurderet, at nettoindtægterne fra takstsamarbejdet inden for et prisområde alene henføres til Region Midtjylland.

Midttrafik har sammenstillet enkelt nøgletal, jfr. nedenstående. Der er afregnet 0,4 % flere rejser i 2007 end i 2006. Sammenligningen med 2006 skal dog tages med forbehold på grund af overgang til ny struktur med dannelse af Midttrafik. Antal rejser i 2008 er foreløbig opgørelser. Fra 2006 til 2007 er stigningen i antallet af trafikalselskabsrejser 0,4 pct.

**Antal rejser i tog**

	<b>Rejser (skøn) 2008</b>	<b>Rejser 2007</b>	<b>Rejser 2006</b>
Midttrafik Øst	2.704.578	2.678.240	2.553.975
Midttrafik Vest	1.479.381	1.450.955	1.660.579
Midttrafik Midt	371.888	369.395	-
Midttrafik Syd	26.202	15.779	-
Total	4.584.057	4.516.376	4.498.888

Total antal rejser i 2006 er Cowi beregnede rejser. Sml. mellem 2006-07 er ikke direkte mulig. Rejser i Øst og Vest 2006 er tidligere afregnede rejser.

Til sammenligning er vist udviklingen i afregningsprisen pr. rejse (kun solo togrejser) fra 2006-07. Der er ikke foretaget endelig afregning for 2008. Derfor kan der ikke drages sammenligninger.

Pris pr. rejse.

	<b>Pris pr rejse</b>	<b>Pris pr rejse</b>
	<b>2007</b>	<b>2006</b>
	<b>"solo rejser"</b>	<b>"solo rejser"</b>
Midttrafik Øst	24,70	24,85
Midttrafik Vest	19,01	20,30
Midttrafik Midt	18,77	-
Midttrafik Syd	17,41	-

### **Indtægter fra gods, fragt.**

Der er i 2008 registreret indtægter fra gods, fragt mm. på ialt 1,9 mio.kr. Midttrafik har henført denne indtægt 100% til region Midtjylland. Kun på de regionale ruter i Midttrafik er der mulighed for at medtage/sende gods og fragt og derfor er det nærliggende at denne indtægt alene henføres til Region Midtjylland.

# Indtægtsfordeling - Busdrift 2008

Bestiller	Befordring af Værempligtige 2008	Salg af skolekort 2008	Stolekort Områdning Ring- Skjern	Uddannelses kort 2008	Takst- kompensation 2008 Trafikstyrelsen	Andel af takstisamarb. Bus & Tog "omsligere"	Andel af takstisamarb. Bus & Tog "Trafikskelsk"	Passager indtægter Flybus	Frøgt og Gods Indtægter	Passagenindt. indtægter 2008	Busdrift indtægter 2008 Total	Pct. ford. 2008	Busdrift Budget 2008	Åvrig ift budget	
Favrskov Kommune	-	368.051	-	96.802	24.431	-	-	-	-	362.311	851.595	0,138%	965.653	(134.058)	Favrskov Kommune
Hedensted Kommune	-	1.151.906	-	118.789	99.848	-	-	-	-	590.945	1.901.487	0,309%	859.415	1.042.072	Hedensted Kommune
Herning Kommune	62.167	40.291	-	1.062.776	593.929	323.568	-	-	-	8.908.046	10.880.776	1,768%	11.571.308	(690.532)	Herning Kommune
Holstebro Kommune	184.372	1.815.333	-	816.508	272.946	149.681	-	-	-	4.187.826	7.286.666	1,184%	6.766.388	520.278	Holstebro Kommune
Horsens Kommune	59.103	2.656.741	-	861.049	774.707	370.812	-	-	-	11.489.008	16.211.421	2,634%	15.359.759	851.662	Horsens Kommune
Ikast-Brande Kommune	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,000%	-	-	Ikast-Brande Kommune
Lemvig Kommune	-	-	-	164.393	16.425	-	-	-	-	243.588	424.406	0,069%	781.313	(356.907)	Lemvig Kommune
Norddjurs Kommune	-	-	-	23.061	32.060	-	-	-	-	475.453	530.574	0,086%	526.121	4.453	Norddjurs Kommune
Odder Kommune	-	-	-	107.990	-	-	-	-	-	-	107.990	0,018%	62.590	45.400	Odder Kommune
Randers Kommune	84.678	90.261	-	1.051.651	1.628.857	587.569	-	-	-	24.156.165	27.599.180	4,484%	31.409.213	(3.810.033)	Randers Kommune
Ringkøbing-Skjern Kommune	-	-	(931.000)	753.162	27.936	-	-	-	-	414.293	294.391	0,043%	491.563	(227.172)	Ringkøbing-Skjern Kommune
Samsø Kommune	-	418.302	-	-	71.748	-	-	-	-	1.064.026	1.554.076	0,252%	1.900.809	(346.733)	Samsø Kommune
Silkeborg Kommune	67.837	1.786.896	-	1.360.053	1.006.009	407.165	-	-	-	14.919.246	19.529.205	3,173%	19.285.127	264.078	Silkeborg Kommune
Skanderborg Kommune	11.086	627.083	-	168.289	106.252	74.603	-	-	-	1.575.730	2.563.044	0,416%	3.666.060	(1.103.016)	Skanderborg Kommune
Skive Kommune	115.628	990.743	-	735.908	281.341	95.886	-	-	-	4.172.319	6.391.823	1,038%	6.938.439	(546.616)	Skive Kommune
Struer Kommune	-	6.788	-	326.159	30.530	-	-	-	-	452.763	816.239	0,133%	1.916.236	(1.100.097)	Struer Kommune
Syddjurs Kommune	-	342.982	-	410.361	54.270	-	-	-	-	804.829	1.612.442	0,262%	2.835.895	(1.223.453)	Syddjurs Kommune
Viborg Kommune	37.088	1.128.065	-	817.025	506.810	231.501	-	-	-	7.516.058	10.237.558	1,663%	8.288.866	1.948.692	Viborg Kommune
Århus Kommune	633.319	2.102.586	-	4.979.764	14.238.019	9.321.059	-	-	-	211.151.750	242.582.802	39,413%	235.326.326	7.256.476	Århus Kommune
Region Midtjylland	892.581	12.764.015	931.000	47.017.828	11.843.798	5.711.922	837.641	6.571.854	1.926.152	175.645.126	264.141.916	42,916%	264.149.340	(7.424)	Region Midtjylland
I alt	2.137.869	26.273.042	-	60.871.568	31.549.912	17.273.766	837.641	6.571.854	1.926.152	467.889.481	615.487.591	100,0%	613.100.521	2.387.070	



*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 3**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
6. april 2009	1-21-1-09	Niels Henrik Næsselund	nhn@midttrafik.dk	8740 8239

## Teknisk Budget 2010

I det følgende gennemgås i hovedtræk det tekniske oplæg til budgettet for 2010.

Det tekniske budget danner grundlaget for en nærmere drøftelse med bestillerne på administrativt niveau, og er som udgangspunkt en pris- og lønmæssig ajourført fremskrivning af sidste års budgetoverslag, jf. det vedtagne budget for 2009.

Det er hensigten, at budgetoplægget – efter Bestyrelsens behandling – fremsendes i høring ved bestillerne, hvor der også vil være mulighed for en nærmere drøftelse af forudsætningerne bag oplægget.

Efter endt høringsfase, forelægges det endelige budget for 2010 for bestyrelsen i september.

Der er i det følgende foretaget en mere detaljeret og teknisk gennemgang af de enkelte forretningsområder.

### Busdriften

Erfaringerne fra regnskabet for 2008 viser, at nedjusteringen af forventningerne til indtægterne som blev gennemført i 2008, var berettiget. Udviklingen i 2008 blev dog ikke så pessimistisk som forventet, og der er i budgetforslaget for 2010 foreslået, at det realiserede indtægter for 2008 anvendes som bedste bud på indtægterne i 2010. Det betyder, at der ikke forudsættes indtægtsstigninger samlet set uagtet at bestyrelsen har mulighed for at forøge taksterne op til det loft på 4,2 %, der er udmeldt fra Statens side.

På udgiftssiden budgetteres der foreløbigt med udgangspunkt i budgetoverslagsåret fra budget 2009. Administrationen i Midttrafik afventer en tilretning af det anvendte afregningssystem, for på den baggrund at kunne udarbejde en ruteøkonomi for hver bestiller. En ruteøkonomi vil give et mere solidt grundlag for udgiftsbudgetteringen, og vil være en væsentlig faktor i fastlæggelsen af det endelige budget på området. Der må således forventes ændringer i udgiftsbudgettet, idet disse ændringer aftales nærmere med de enkelte bestillere.

Generelt er det i budgettet forudsat, at udgifterne til betaling af vognmændene reelt nedjusteres med 1,7 %. Dette er skønnet, som Trafikselskaberne i Danmark har udmeldt 26. marts 2009, og indtil der foreligger nye skøn fra Trafikselskaberne i Danmark, har administrationen i Midttrafik anvendt denne forudsætning. Dette giver en besparelse på ca. 22,7 mio. kroner.

Der er i budgetoplægget ikke taget højde for effekten af cross border leasing, idet denne på nuværende tidspunkt ikke kendes i tilstrækkeligt sikkert omfang. Det forventes, at kontraktbetalingerne vil stige med 5 %, og at merudgiften kompenseres af staten.

Der er heller ikke taget højde for effekten af et samlet forslag til effektivisering og modernisering af det regionale rutenet, da det blandt andet er afhængig af økonomiforhandlingerne med staten.

Der vil løbende ske en tilpasning af Budget 2010 efterhånden som Regionens og kommunernes konkrete bestillinger af kørsel falder på plads.

I tabel 1 forefindes en mere detaljeret opgørelse af budgetterne på busdriften, fordelt på de enkelte bestillere.

## **Privatbanerne**

Økonomien i privatbanerne vedrører i overvejende grad kun Region Midtjylland.

Budgettet omfatter dels driften i form af driftsudgifter og –indtægter, dels den ordinære anlægs-side, omfattende et fast, årligt anlægstilskud. Teknisk set er der tale om driftsskud fra Midttrafik til Midtjyske Jernbaner, men af hensyn til en mere gennemskuelig styring af økonomien, er tilskuddene opdelt i drift og anlæg.

Det skal bemærkes, at investeringer i spormodernisering på Odderbanen ikke indgår i mellemværendet mellem Midtjyske Jernbaner og Midttrafik.

Det er aftalt med Region Midtjylland, at budgetgrundlaget for Midtjyske Jernbaner drøftes særskilt forud for den endelige budgetvedtagelse i september.

I tabel 2 vises en mere detaljeret opgørelse af det tekniske budget på området.

## **Handicapkørsel**

Budgetoplægget på handicapområdet for 2010 er overordnet en fremskrivning af det justerede budget for 2009.

Det skal bemærkes, at de budgetterede udgifter og indtægter under handicapkørslen kun omfatter den såkaldte 'skal-kørsel' hvilket er den kørsel kommunerne er forpligtet til at stille til rådighed for de handicappede borgere.

Den såkaldte kan-kørsel (patienttransport for regionen samt forskellige former for kommunal kørsel), finansieres direkte af de enkelte bestillere, og hviler således i sig selv. Kan-kørslen vedrører således ikke byrdefordelingen, og vil først blive opgjort separat i forbindelse med regnskabsafregningen.

Der henvises til tabel 3 for en mere detaljeret opgørelse.

## **Trafikselskabet**

Trafikselskabets nettoudgifter omfatter dels udgifter til administrationen, dels fællesudgifter til f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr, information, markedsføring med videre.

De enkelte bestillers andel af de samlede udgifter er som udgangspunkt direkte fordelt ud på den enkelte rekvirent. De typer udgifter, der ikke kan fordeles direkte ud på bestillere, fordeles enten efter køreplantimer, eller efter antallet af ruter (sidstnævnte dækker f.eks. andel af udgifter til rutebilstationer).

Budgettet for 2010 er en fremskrivning af budgettet for 2009 med 4,1 %, svarende til den gennemsnitlige pris- og lønstigningsforventning, udmeldt af Kommunernes Landsforbund i marts 2009.

Det skal bemærkes, at specielt effekten af en omlægning af kontrolafgifterne skal drøftes nærmere med Århus Kommune, som er den eneste kommune der er berørt af denne ordning.

Der henvises til tabel 4 for en samlet økonomioversigt.

## **Usikkerhedsmomenter**

Der er en række forhold der gør det vanskeligt at budgettere så præcist som ønskeligt.

### Cross border leasing

Der er endnu ikke vedtaget lovforslag omkring bortfald af cross border leasing. Effekten heraf på vognmændenes økonomi er ikke endeligt fastlagt, og dermed foreligger der ikke data, der med en rimelig sikkerhed kan indregnes i budgetoplægget. Et skøn indikerer ca. 5 % af kontraktudgifterne i merudgifter i 2010.

Det må forventes, at loven vil træde i kraft med virkning pr. 1. januar 2010, ligesom det forventes, at der vil blive ydet kompensation til de enkelte kommuner og regionen og ikke trafikselskaberne. Der er pt. forhandlinger om dette.

Det forventes, at der hen over sommeren vil foreligge en opgørelse over økonomien bag lovforslaget, således at effekten heraf kan indarbejdes i budgetoplægget for 2010 på bestyrelsesmødet i september. Bestillerne orienteres løbende om udviklingen.

#### Fremskrivningsprocenter

Fremskrivningen af udgifterne er ligeledes behæftet med usikkerhed. De udmeldte fremskrivningsprocenter fra Trafikselskaberne i Danmark ligger foreløbig til grund for fremskrivningerne på busdriften. Fremskrivningsprocenten er opgjort til -1,7 % fra 2009 til 2010, og der er således ret utraditionelt tale om en forventet reduktion i udgifterne fra 2009 til 2010..

Øvrige udgifter som f.eks. udgifterne til Trafikselskabet er fremskrevet med den gennemsnitlige pris og lønfremskrivningsprocent udmeldt af Kommunernes Landsforbund, mens udgifterne til Midtjyske Jernbaner er fremskrevet med den udmeldte pris- og lønfremskrivningsprocent dækkende regional udvikling i regionerne.

Endelig er der usikkerhed omkring kørselsomfanget i 2010, idet regionens og kommunernes bestilling af kørsel endnu ikke kendes.

Table 1: busdrift

	Teknisk budget 2010 basis										Busdrift										Netto				
	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter						
	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009		Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013
Regionen	423.891.349	472.450.952	471.772.335	471.772.335	471.772.335	471.772.335	264.149.340	264.149.340	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.149.340	264.149.340	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	264.002.004	207.770.331	207.770.331	207.770.331	207.770.331	207.770.331	207.770.331	207.770.331
Favrskov	12.034.200	13.341.875	12.876.438	12.876.438	12.876.438	12.876.438	965.653	365.653	844.902	844.902	844.902	965.653	365.653	844.902	844.902	844.902	844.902	844.902	12.031.556	12.031.556	12.031.556	12.031.556	12.031.556	12.031.556	12.031.556
Hedensted	8.281.532	9.150.674	6.887.999	6.887.999	6.887.999	6.887.999	859.415	859.415	1.988.337	1.988.337	1.988.337	859.415	859.415	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	1.988.337	4.898.662	4.898.662	4.898.662	4.898.662	4.898.662	4.898.662	4.898.662
Herring	39.962.068	44.315.053	42.836.696	42.836.696	42.836.696	42.836.696	11.571.308	11.571.308	10.813.676	10.813.676	10.813.676	11.571.308	11.571.308	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	10.813.676	32.023.020	32.023.020	32.023.020	32.023.020	32.023.020	32.023.020	32.023.020
Holstebro	26.122.955	30.865.041	28.469.864	28.469.864	28.469.864	28.469.864	6.766.388	6.766.388	7.261.159	7.261.159	7.261.159	6.766.388	6.766.388	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	7.261.159	21.208.705	21.208.705	21.208.705	21.208.705	21.208.705	21.208.705	21.208.705
Horsens	42.409.124	47.090.089	46.472.496	46.472.496	46.472.496	46.472.496	15.359.759	15.359.759	16.259.577	16.259.577	16.259.577	15.359.759	15.359.759	16.259.577	16.259.577	16.259.577	16.259.577	16.259.577	30.212.919	30.212.919	30.212.919	30.212.919	30.212.919	30.212.919	30.212.919
Ikast-Brande	11.013.647	12.142.115	11.703.306	11.703.306	11.703.306	11.703.306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.703.306	11.703.306	11.703.306	11.703.306	11.703.306	11.703.306	11.703.306
Lerwig	7.746.563	8.627.138	8.000.156	8.000.156	8.000.156	8.000.156	781.313	0	0	0	0	781.313	0	0	0	0	0	0	8.000.156	8.000.156	8.000.156	8.000.156	8.000.156	8.000.156	8.000.156
Norddjurs	11.078.934	12.326.694	12.038.909	12.038.909	12.038.909	12.038.909	526.121	526.121	516.362	516.362	516.362	526.121	526.121	516.362	516.362	516.362	516.362	516.362	11.522.547	11.522.547	11.522.547	11.522.547	11.522.547	11.522.547	11.522.547
Odder	5.085.233	5.657.955	2.103.899	2.103.899	2.103.899	2.103.899	62.590	62.590	45.892	45.892	45.892	62.590	62.590	45.892	45.892	45.892	45.892	45.892	2.068.007	2.068.007	2.068.007	2.068.007	2.068.007	2.068.007	2.068.007
Randers	62.801.142	69.874.093	68.816.173	68.816.173	68.816.173	68.816.173	31.409.213	31.409.213	27.654.593	27.654.593	27.654.593	31.409.213	31.409.213	27.654.593	27.654.593	27.654.593	27.654.593	27.654.593	41.161.580	41.161.580	41.161.580	41.161.580	41.161.580	41.161.580	41.161.580
Ringkøbing-Skjern	18.712.769	19.799.098	19.521.193	19.521.193	19.521.193	19.521.193	491.563	491.563	303.718	303.718	303.718	491.563	491.563	303.718	303.718	303.718	303.718	303.718	19.217.475	19.217.475	19.217.475	19.217.475	19.217.475	19.217.475	19.217.475
Samsø	4.910.652	5.463.712	2.612.067	2.612.067	2.612.067	2.612.067	1.900.809	1.900.809	1.553.791	1.553.791	1.553.791	1.900.809	1.900.809	1.553.791	1.553.791	1.553.791	1.553.791	1.553.791	1.068.276	1.068.276	1.068.276	1.068.276	1.068.276	1.068.276	1.068.276
Silkeborg	50.369.333	56.064.409	55.188.136	55.188.136	55.188.136	55.188.136	19.265.127	19.265.127	19.573.811	19.573.811	19.573.811	19.265.127	19.265.127	19.573.811	19.573.811	19.573.811	19.573.811	19.573.811	35.614.325	35.614.325	35.614.325	35.614.325	35.614.325	35.614.325	35.614.325
Skanderborg	15.522.883	17.227.876	15.999.458	15.999.458	15.999.458	15.999.458	3.666.080	3.666.080	2.703.236	2.703.236	2.703.236	3.666.080	3.666.080	2.703.236	2.703.236	2.703.236	2.703.236	2.703.236	13.296.223	13.296.223	13.296.223	13.296.223	13.296.223	13.296.223	13.296.223
Skive	21.706.484	24.151.167	23.753.540	23.753.540	23.753.540	23.753.540	6.998.439	6.998.439	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.998.439	6.998.439	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	6.426.061	17.327.479	17.327.479	17.327.479	17.327.479	17.327.479	17.327.479	17.327.479
Struer	7.040.339	7.997.505	7.103.608	7.103.608	7.103.608	7.103.608	1.916.396	1.916.396	837.661	837.661	837.661	1.916.396	1.916.396	837.661	837.661	837.661	837.661	837.661	6.265.947	6.265.947	6.265.947	6.265.947	6.265.947	6.265.947	6.265.947
Syddjurs	15.744.611	17.574.341	15.813.856	15.813.856	15.813.856	15.813.856	2.835.895	2.835.895	1.432.641	1.432.641	1.432.641	2.835.895	2.835.895	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	1.432.641	14.381.215	14.381.215	14.381.215	14.381.215	14.381.215	14.381.215	14.381.215
Viborg	31.139.984	34.611.798	12.782.389	12.782.389	12.782.389	12.782.389	8.288.866	8.288.866	10.033.416	10.033.416	10.033.416	8.288.866	8.288.866	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	10.033.416	2.748.973	2.748.973	2.748.973	2.748.973	2.748.973	2.748.973	2.748.973
Århus	366.186.575	429.174.417	429.174.417	429.174.417	429.174.417	429.174.417	235.326.326	235.326.326	243.249.164	243.249.164	243.249.164	235.326.326	235.326.326	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	243.249.164	185.925.253	185.925.253	185.925.253	185.925.253	185.925.253	185.925.253	185.925.253
<b>I alt</b>	<b>1.201.799.599</b>	<b>1.337.906.004</b>	<b>1.293.926.937</b>	<b>1.293.926.937</b>	<b>1.293.926.937</b>	<b>1.293.926.937</b>	<b>613.400.519</b>	<b>611.719.207</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>613.400.519</b>	<b>611.719.207</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>615.500.000</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>	<b>678.426.937</b>

Table 2: privatbaner

	Teknisk budget 2010 basis										Busdrift										Netto				
	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter		Indtægter			Indtægter			
	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Budget 2008	Budget 2009		Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013
Regionen	0	42.917.000	44.822.340	42.760.340	42.760.340	42.760.340	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	28.432.074	28.432.074	28.432.074	28.432.074	28.432.074	28.432.074	28.432.074
heraf drift	0	35.700.000	36.842.400	36.842.400	36.842.400	36.842.400	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	15.200.000	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	14.328.266	22.514.134	22.514.134	22.514.134	22.514.134	22.514.134	22.514.134	22.514.134
heraf anlæg	0	7.217.000	7.979.940	5.917.940	5.917.940	5.917.940	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.917.940	5.917.940	5.917.940	5.917.940	5.917.940	5.917.940	5.917.940
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>42.917.000</b>	<b>44.822.340</b>	<b>42.760.340</b>	<b>42.760.340</b>	<b>42.760.340</b>	<b>15.200.000</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>15.200.000</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>14.328.266</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>	<b>28.432.074</b>

Tabel 3: handicapkørsel

Handicapkørsel	Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Udgifter		Netto	
	Justeret Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Justeret Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013	Justeret Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	BO 2011	BO 2012	BO 2013		Budget 2010
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Favrskov	1.102.663	1.109.552	1.184.537	1.184.537	1.184.537	1.184.537	216.775	198.771	213.371	213.371	213.371	213.371	216.775	198.771	213.371	213.371	213.371	213.371	213.371	
Hedensted	3.475.773	3.995.249	3.983.001	3.983.001	3.983.001	3.983.001	570.675	661.004	711.736	711.736	711.736	711.736	570.675	661.004	711.736	711.736	711.736	711.736	711.736	
Herning	2.082.252	2.568.526	2.338.254	2.338.254	2.338.254	2.338.254	417.977	445.804	434.313	434.313	434.313	434.313	417.977	445.804	434.313	434.313	434.313	434.313	434.313	
Holstebro	1.330.319	1.567.756	1.537.360	1.537.360	1.537.360	1.537.360	279.443	293.675	309.493	309.493	309.493	309.493	279.443	293.675	309.493	309.493	309.493	309.493	309.493	
Horsens	3.721.330	2.770.697	2.769.847	2.769.847	2.769.847	2.769.847	709.336	492.440	483.404	483.404	483.404	483.404	709.336	492.440	483.404	483.404	483.404	483.404	483.404	
Ikast-Brande	940.864	1.228.965	1.122.366	1.122.366	1.122.366	1.122.366	155.244	205.963	203.440	203.440	203.440	203.440	155.244	205.963	203.440	203.440	203.440	203.440	203.440	
Lemvig	620.461	689.890	684.158	684.158	684.158	684.158	114.048	151.947	148.110	148.110	148.110	148.110	114.048	151.947	148.110	148.110	148.110	148.110	148.110	
Norddjurs	798.953	946.228	967.437	967.437	967.437	967.437	163.254	179.531	181.825	181.825	181.825	181.825	163.254	179.531	181.825	181.825	181.825	181.825	181.825	
Odder	728.314	839.182	838.101	838.101	838.101	838.101	123.690	137.967	130.534	130.534	130.534	130.534	123.690	137.967	130.534	130.534	130.534	130.534	130.534	
Randers	2.065.672	2.302.872	2.579.612	2.579.612	2.579.612	2.579.612	363.115	397.892	423.126	423.126	423.126	423.126	363.115	397.892	423.126	423.126	423.126	423.126	423.126	
Ringkøbing-Skjern	1.528.313	1.892.158	1.601.095	1.601.095	1.601.095	1.601.095	282.897	305.912	306.479	306.479	306.479	306.479	282.897	305.912	306.479	306.479	306.479	306.479	306.479	
Samsø	168.624	141.891	117.531	117.531	117.531	117.531	24.575	27.736	21.874	21.874	21.874	21.874	24.575	27.736	21.874	21.874	21.874	21.874	21.874	
Silkeborg	2.042.666	2.259.634	2.379.479	2.379.479	2.379.479	2.379.479	404.144	464.940	467.268	467.268	467.268	467.268	404.144	464.940	467.268	467.268	467.268	467.268	467.268	
Skanderborg	1.281.348	1.277.489	1.547.419	1.547.419	1.547.419	1.547.419	240.445	240.361	273.515	273.515	273.515	273.515	240.445	240.361	273.515	273.515	273.515	273.515	273.515	
Skive	854.502	1.046.745	1.112.621	1.112.621	1.112.621	1.112.621	174.229	205.680	227.449	227.449	227.449	227.449	174.229	205.680	227.449	227.449	227.449	227.449	227.449	
Struer	467.348	577.218	562.807	562.807	562.807	562.807	89.530	112.984	115.658	115.658	115.658	115.658	89.530	112.984	115.658	115.658	115.658	115.658	115.658	
Syddjurs	630.486	810.153	880.070	880.070	880.070	880.070	103.805	125.080	143.021	143.021	143.021	143.021	103.805	125.080	143.021	143.021	143.021	143.021	143.021	
Viborg	1.995.458	2.066.213	2.142.516	2.142.516	2.142.516	2.142.516	404.529	411.538	425.463	425.463	425.463	425.463	404.529	411.538	425.463	425.463	425.463	425.463	425.463	
Århus	22.927.187	26.062.994	26.219.945	26.219.945	26.219.945	26.219.945	1.893.321	2.538.469	2.191.433	2.191.433	2.191.433	2.191.433	1.893.321	2.538.469	2.191.433	2.191.433	2.191.433	2.191.433	2.191.433	
<b>I alt</b>	<b>48.762.353</b>	<b>53.933.431</b>	<b>54.578.168</b>	<b>54.578.168</b>	<b>54.578.168</b>	<b>54.578.168</b>	<b>6.731.031</b>	<b>7.597.673</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>6.731.031</b>	<b>7.597.673</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>7.411.438</b>	<b>47.166.730</b>



Tabel 4: trafikskabet

<b>Trafikskabet</b>						
	<b>Netto udgifter</b>	<b>Netto udgifter</b>	<b>Netto udgifter</b>	<b>Netto udgifter</b>	<b>Netto udgifter</b>	<b>Netto udgifter</b>
	<b>Budget 2008</b>	<b>Budget 2009</b>	<b>BO 2010</b>	<b>BO 2011</b>	<b>BO 2012</b>	<b>BO 2013</b>
Regionen	45.579.247	45.497.734	49.784.956	49.784.956	49.784.956	49.784.956
Favrskov	533.100	715.587	1.010.980	1.010.980	1.010.980	1.010.980
Hedensted	303.958	774.619	789.781	789.781	789.781	789.781
Herning	2.536.795	2.723.443	2.967.935	2.967.935	2.967.935	2.967.935
Holstebro	2.002.391	2.119.985	2.331.379	2.331.379	2.331.379	2.331.379
Horsens	3.432.731	3.971.957	4.118.918	4.118.918	4.118.918	4.118.918
Ikast-Brande	727.383	764.309	905.053	905.053	905.053	905.053
Lemvig	661.116	744.258	840.612	840.612	840.612	840.612
Norddjurs	759.619	759.776	1.094.986	1.094.986	1.094.986	1.094.986
Odder	322.878	417.930	678.150	678.150	678.150	678.150
Randers	5.914.848	5.710.591	6.519.622	6.519.622	6.519.622	6.519.622
Ringkøbing-Skjern	1.389.630	1.642.272	1.812.373	1.812.373	1.812.373	1.812.373
Samsø	366.754	346.803	380.556	380.556	380.556	380.556
Silkeborg	4.387.219	4.249.001	4.753.250	4.753.250	4.753.250	4.753.250
Skanderborg	1.041.669	1.202.661	1.612.580	1.612.580	1.612.580	1.612.580
Skive	2.020.492	2.082.711	2.303.739	2.303.739	2.303.739	2.303.739
Struer	514.851	474.982	556.349	556.349	556.349	556.349
Syddjurs	964.953	981.227	1.332.008	1.332.008	1.332.008	1.332.008
Viborg	3.259.212	3.223.271	3.509.661	3.509.661	3.509.661	3.509.661
Århus	31.565.468	30.054.464	35.905.310	35.905.310	35.905.310	35.905.310
Overført fra 2007		4.500.000				
<b>I alt</b>	<b>108.284.315</b>	<b>112.957.581</b>	<b>123.208.198</b>	<b>123.208.198</b>	<b>123.208.198</b>	<b>123.208.198</b>

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 1**

Business case  
- rejsekortet som  
reinvesteringsprojekt  
i Midttrafik

Udarbejdet: December 2007 af Morten Kofoed
--

Revideret: Januar 2009 af Michael Steinberg
---

Indholdsfortegnelse:

<b>0</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Baggrunden for denne business case</b> .....	<b>3</b>
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
<b>2</b>	<b>Fordele med rejsekortet</b> .....	<b>4</b>
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
<b>3</b>	<b>Alternativ til rejsekortsystemet</b> .....	<b>6</b>
3.1	Nyt elektronisk billetteringssystem .....	6
3.2	Opgradering af nuværende billetteringssystem .....	6
3.3	Konsekvens ved at stå uden for .....	7
<b>4</b>	<b>Tilslutning til det landsdækkende rejsekortprojekt.</b> .....	<b>8</b>
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 trafikelskaber.	11
<b>5</b>	<b>Økonomiske konsekvenser ved Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet.</b> .	<b>11</b>
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
	<b>Bilag A. Beskrivelse af rejsekortet</b> .....	<b>24</b>
	<b>Bilag B. Rejsekortudstyr</b> .....	<b>26</b>
	<b>Bilag C. Samlede udgifter til rejsekortet fordelt på bestillere</b> .....	<b>28</b>

## **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 rejsekortprojektet.

## **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 tidshorison, 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 billetteringsystemet 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 lånedispenation 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 bestillerens 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 trafikelskaberne. 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 afpudsning 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 trafiksselskaber 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.

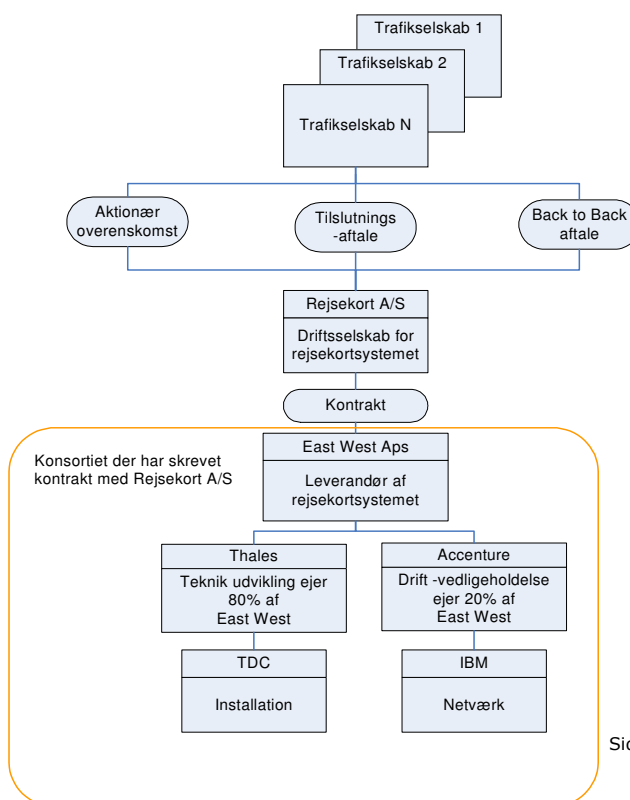
Fynbus har en afventende indstilling til rejsekortssamarbejdet, som blandt skyldes, at man her har et relativt moderne billetteringsudstyr som kun har været i drift siden 2004. Fynbus har meldt ud, at når tidspunktet for en nødvendig større reinvestering indtræder, er det overvejende sandsynligt, at 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 trafiksselskaber 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 fuldgyldig 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 forpligtelser 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 trafiksekskabernes 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 trafiksekskaber.

Udgiften for rejsekort A/S betales som udgangspunkt af hvert enkelt trafiksekskab, 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
<b>Det centrale udstyr</b>						
Rejseafgift			0,1	8,8	15,8	15,8
Omsætningsafgift			0,2	3,5	6,3	6,4
<b>Det decentrale udstyr</b>						
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 (Midttrafik 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 oplades med. Procentdelen er størst for betjent salg og mindst for selvbetjeningsalg 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 trafikalselskaber 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 trafikskaber 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 trafikskaberne 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 overflødiggøre 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 de 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 aktionærene 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 trafikkselskaberne 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 trafikkselskaberne 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 trafikkselskaberne 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 trafikkselskaberne, 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 trafikkselskaberne 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 lånedispenation 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 bestillerens 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 "Investering", "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 trafikselskaberne skulle arbejde med to billetsystemer. Dels det nuværende og dels Rejsekortet. Implementeringsstrategien er fastlagt således, at implementeringen af Rejsekortet og udfasingen 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 salgsmat, 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 perroner 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
Norrdjurs 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 omsætningeffekt)**

(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

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 2**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
2. 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 9. 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 trafikelskaber.

Rejsekortet er et nyt elektronisk billet- og bestillingsmiddel. Det vil erstatte alle nuværende periode- og klippekort. Med et rejsekort checker kunden ind ved påstigning og checker 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 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.

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 Rejsekortet 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 trafikelskaber. Rejsekortet er positivt omtalt af flere trafikministre. Staten holder dog fortsat fast i, at DSB og trafikelskaberne er ansvarlige for udvikling og drift.

Det er besluttet, at rejsekortet indføres i Metroen og Movia på Sjælland, i Nordjyllands Trafikelskab 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 stor 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 Trafikelskab 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 aktionærene 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	16,5	28,6	29,9
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- -14,1
Øvrige udgifter og indtægter	2,5	6,8	5,0	-10,8	-11,8	-13,8
I alt	107,5	80,0	6,6	1,0 - 10,4	4,7 - 16,8	2,0 - 16,1

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 over 15 år.

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	2015 - 2025
	0,0	0,0	1,6	-3,6 - 5,7	10,4 - 22,5	13,4 - 27,3	208,9 - 362,2

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.

Sat på spidsen kan det siges, at rejsekortet vil blive de facto standarden for større danske trafikselskaber, som ønsker et moderne elektronisk billetteringssystem.

### 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 de store 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 testning i stor skala. Siden december 2007 er der gennemført test af udstyr på en forsøgstrækning på stationer og 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 både 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 fremsendt til bestillerne så snart det foreligger.

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



*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 4  
Bilag nr. 3**

**Status pr. 6. april 2009 vedrørende modtagne svar fra bestillerne i relation til rejsekorthøring**

<b>Kommune</b>	<b>Kommentarer</b>
Favrskov	Favrskov Kommune kan ikke på nuværende tidspunkt anbefale, at Midttrafik sig tilslutte rejsekortprojektet. Rejsekortet er indtil nu kun afprøvet i et meget begrænset forsøgsprojekt, og det er endnu ikke påvist, at systemet er fuldt funktionsdygtigt. Høringen har ikke været politisk behandlet i Favrskov Kommune.
Hedensted	Hedensted Kommune anbefaler, at Midttrafik tilslutter sig Rejsekortet fuldt ud med modellen "delvis lånefinansiering". Samtidig anmodes Midttrafik om, at udarbejde en modregningsmodel for de midler som Horsens og Hedensted Kommuner i sin tid via Vejle Amts Trafikselvskab indskød i projektet
Herning	Herning kommune anbefaler fuld tilslutning til rejsekortprojektet, og at Kommunen anbefaler modellen med delvis lånefinansiering.
Holstebro	Holstebro kommune tilkendegiver, at Midttrafik bør tilslutte sig rejsekortprojektet. Det begrundes med, at Midttrafik ikke kan stå uden for det landsdækkende rejsekortprojekt.
Horsens	Der er pr. 6. april ikke modtaget høringssvar. Horsens kommune har i høringsperioden telefonisk meddelt, at kommunen er tilsluttet gennem rettigheder og forpligtigelser overført fra Vejle Amts Trafikselvskab, og at der henvises til kommunens høringssvar fra 2008. Kommunen efterlyser fortsat en nærmere redegørelse for økonomien med baggrund i Horsens kommunes tidligere indbetalinger via VAT. Høringen har ikke været politisk behandlet i Horsens Kommune
Ikast-Brande	Ikast-Brande indstiller, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet, men at Ikast-Brande ikke skal bidrage til projektet, idet der er gratis kørsel på kommunens ruter.
Lemvig	Lemvig kommune kan anbefale, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet, men forventer ikke at Kommunen skal bidrage økonomisk til projektet, idet der er gratis kørsel på kommunens ruter. Høringen har ikke været politisk behandlet i Lemvig kommune.
Norddjurs	Norddjurs kommune tilkendegiver en positiv holdning til rejsekortprojektet, og at Kommunen vurderer modellen med delvis lånefinansiering som den mest attraktive.
Odder	Odder kommune har besluttet at indføre gratis bybuskørsel, og forventer derfor ikke, at der skal installeres rejsekortudstyr i de kommunalt drevne busser. Odder kommune forholder sig ikke generelt til tilslutning rejsekortprojektet.
Randers	Randers Kommune er positivt indstillet overfor Midttrafiks tilslutning til rejsekortprojektet. Randers Kommune opfordrer til, at der fortsat arbejdes for en statslig medfinansiering af udviklingen af systemet. Randers Kommunes tilslutning forudsætter lånefinansiering.
Ringk/Skjern	Ringkøbing-Skjern kommune giver positivt tilsagn om fuld tilslutning til rejsekortprojektet i hele Midttrafiks område, men forventer meget begrænsede engagement for kommunen.
Samsø	Samsø kommune går ind for rejsekortprojektet. Det forudsættes, at modellen delvis lånefinansiering anvendes til finansiering.

**Status pr. 6. april 2009 vedrørende modtagne svar fra bestillerne i relation til rejsekorthøring**

Silkeborg	Silkeborg kommune anbefaler at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet under forudsætning af delvis lånefinansiering.
Skanderborg	Skanderborg kommune anbefaler tilslutning til rejsekortprojektet, under forudsætning af at alle trafikoperatører er omfattet, og at udgiften til den lånefinansierede investering afholdes af Midttrafik.
Skive	Skive Kommune ønsker, at få have belyst nærmere Kommunens andel af finansieringen inden politisk behandling. Der henvises desuden til behandling af spørgsmålet i Teknik- og Miljøudvalget i Skive Kommune på møde 5. marts 2008, som vedtog at tiltræde rejsekortprojektet, under forudsætning af at man forventer økonomisk kompensation fra staten samt at der ikke nedlægges eksisterende ruter og at der ikke kommer en yderligere udgift for borgerne som følge af indførelse af rejsekortprojektet.
Struer	Struer kommune anbefaler, at Midttrafik tilslutter sig rejsekortprojektet inden 8. maj 2009, og derved opnår en besparelse på 20 % på køb af udstyr.
Syddjurs	Syddjurs kommune fastholder tidligere beslutning om at anbefale tilslutning til rejsekortprojektet.
Viborg	Viborg kommune anbefaler Midttrafik, at der arbejdes videre med projektet, men at Midttrafik afventer en tilslutning til projektet, indtil systemet i rejsekortprojektet har vist en tilfredsstillende drift ved test i stor skala.
Århus	Århus kommune har 30. marts 2009 sendt et administrativt høringssvar omkring tilslutning til rejsekortet. Århus kommune anbefaler, at Midttrafik ikke tilslutter sig Rejsekortet på nuværende tidspunkt. Der henvises til tidligere høringssvar besluttet af Århus Byråd i 2008, hvor det anbefales, at en tilslutning til rejsekortprojektet skal afvente, at kortet er fuldt funktionsdygtigt. I det aktuelle høringssvar finder Århus Kommune, at rejsekortets funktionsduelighed ikke er tilstrækkeligt påvist gennem igangværende Pilot. Kommunen forventer, at en endelig beslutning skal træffes på et mere sikkert grundlag.
Region Midtjylland	Administrativt høringssvar. Regionen er principielt positiv overfor Midttrafik deltagelse i rejsekortprojektet, men finder ikke at der er indhentet tilstrækkelige erfaringer med rejsekortet siden regions rådet afgav høringssvar i 2008. Midttrafik opfordres til at belyse de økonomiske konsekvenser nøjere i dialog med regionen.

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6**



# **Samarbejdsaftale mellem Sydtrafik og Midttrafik om varetagelse af opgaver i forbindelse med variabel kørsel i Sydtrafik fra 1. marts 2010**

**4. udkast, 1/4-2009**

## Opgaven

Denne samarbejdsaftale fastlægger opgavefordeling mellem Sydtrafik og Midttrafik i forbindelse med aftale om, at Midttrafik samarbejder med Sydtrafik vedr. variabel kørsel – primært handicapkørsel - i Sydtrafiks område. Aftalens formål er at sikre kunderne sikker drift og at opnå stordriftsfordele ved fælles administration.

I 2010 indgår følgende områder og kørselstyper i aftalen:

- Handicapkørsel for borgere i Sydtrafiks område pr. 1. marts 2010
- Sydtur for borgere i Sydtrafiks område (en åben kørselsordning) pr. 1. marts 2010
- Rammer for evt. aftale om varetagelse af kommunale kørselsopgaver i Sydtrafiks område. Driftsstart fra 1. maj 2010.

Samlet set forventes ovenstående kørsler at andrage ca. 160.000 ture årligt, som omfatter:

- Handicapkørsel – nuværende kørselsomfang 200.000 ture forventes reduceret til ca. 150.000 ture
- Sydtur – ca. 8.000 ture
- Teletaxi – ca. 2.000 ture

I 2011 – ved kontraktudløb 1. juli 2011, vil den siddende patientkørsel, hvis Sydtrafik/Region Syddanmark ønsker det og dette er besluttet forud for udbud af kørsel – i september/oktober 2010, kunne indgå i denne aftale, dog mod en ny beregning af omkostninger til personale. Bektra, som vil være involveret i implementering heraf, har ved mail af 30. marts 2009 bekræftet dette. Svaret er vedlagt som bilag 1.

Hvis der i aftaleperioden skal indgå øvrige kørselstyper, herunder kommunal kørsel, vil det kræve en ny vurdering af de omkostninger til personale, der er beskrevet nedenunder. Evt. kommunale kørselsopgaver skal være besluttet senest september/oktober i det år, som går forud for implementeringen, for at kørselsopgaverne kan indgå i udbud for efterfølgende år.

Ved inddragelse af kommunalkørsel beregnes udgifter særskilt ved tillæg til denne aftale.

## Opgavefordelingen mellem Sydtrafik og Midttrafik

### *Midttrafik*

Midttrafiks opgaver og ansvarsområder er:

- Fælles udlicitering af kørsel for Midttrafik og Sydtrafik i henhold til EU-bestemmelser,
- Indgåelse af kontrakter med vognmænd, kontraktadministration, med Midttrafik og Sydtrafik som kontraktparter,
- Ajourføring af grunddata i IT-systemerne (vogndata, posteringssteder o.l.) i samarbejde med den grunddataansvarlige hos Sydtrafik,
- Afregning af kørsel med vognmænd,
- Fakturering til Sydtrafik (for kørselstyper),
- Uddannelse af superbrugere på Sydtrafiks administration og support af superbrugere, i samarbejde med Bektra, herunder opfølgning på evt. fejlbestillinger,
- Kørselskoordinering og vognstyring i det aftalte tidspunkt – 06.30 – 17.00 på hverdage (åbningstid for vognstyring kl. 06.00)
- Modtagelse af opkald fra kunder i tilfælde af forsinkelser.
- Udredning af utilsigtede hændelser, herunder klager vedr. kørsel, der relaterer sig til den konkrete kørsel, chauffør, vogn mv. Sydtrafik modtager udredning af sager, og svarer selv Sydtrafiks kunder, Midttrafik udarbejder statistik herover
- Statistik over fejlture – herunder fejlbestillinger
- Møder med vognmænd – instruktion og opfølgning

- Øvrige driftsopgaver i relation til vognmænd.
- Overholde aftalte servicemål
- Levere dokumentation for tilfredshed hos vognmænd
- Midttrafik kan som en del af vognstyringen bestille ture, som betales af Sydtrafik som erstatningskørsel for ture, som Sydtrafik tidligere har bestilt, men som ikke har kunnet gennemføres
- Midttrafik udarbejder instruktionsmateriale til vognmænd og chauffører

Det er aftalt, at Midttrafik samarbejder med Sydtrafik om varetagelse af trafikelskabets tekniske opgaver for Sydtrafik i forhold til Bektra, jf. opgavefordeling mellem Bektra og trafikelskaber, se bilag 2.

### *Sydtrafik*

Sydtrafiks opgaver og ansvarsområder er:

- Indlæggelse af kunder i Solen eller via kommunerne i Web-solen. Vedligeholdelse af visitation og evt. individuelt serviceniveau,
- Visitation og modtagelse af kørselsbestillinger fra handicapkunder og Sydtur-kunder, samt evt. teletaxikunder,
- Indlæggelse af kørselsbestillinger i PLANET-systemet eller via internetbestilling, herunder fastlæggelse af serviceniveau,
- Kontakt med kunder og kommuner, herunder informationsmateriale og foldere
- Uddannelse af eget personale i kørselsbestillingsfunktionen og andre steder, hvor det måtte være relevant
- Drift og vedligehold af egne IT-systemer,
- Deltage i vognmandsmøder og stille lokaler/fortæring til rådighed, i det omfang møder afholdes i Sydtrafiks område,
- At fastsætte servicemål for typer af handicapkørslen mv., indenfor de muligheder, som findes eller bliver udviklet i Planet-systemet. Sydtrafik skal dække en eventuel faktisk merudgift til administration eller forberedelse som resultat af et valg, som forudsætter større ændringer i systemet, som kræver ekstern bistand,
- At være medlem af Bektra. Herunder betale opstartsbeløb, licenser til Planet, årligt fast gebyr, årligt turafhængigt gebyr og evt. selskabsspecifik assistance – se herunder opstartsaktiviteter nedenfor,
- Indgå aftale med BCC om vognstyring/bestillingsmodtagelse udover hhv. Midttrafiks og Sydtrafiks åbningstid – se ovenfor,
- At indgå i aftaler med kommuner/region om yderligere kørsel – aftale konkret arbejdsfordeling med Midttrafik,
- Kundeklager, i det omfang, klager omfatter vognmandsservice, sørger Midttrafik for evt. udredning hos vognmand
- Administration af evt. rejsegaranti-ordning for Sydtrafiks kunder,
- Indgå aftaler om teletaxi-ruter og udbredelse af Sydtur, herunder koncepter for takster og geografiske afgrænsninger
- Udarbejde grunddata (køretider, specialadresser, serviceniveauer, betalere) for Sydtrafiks område, i samarbejde med Midttrafik
- Særlige statistikker efter Sydtrafiks ønsker

Denne opgaveliste er ikke udtømmende men dækker de væsentligste opgaver, der kræver langt de fleste ressourcer.

### *Samarbejde*

I forbindelse med udmøntningen af aftalen forpligter Sydtrafik og Midttrafik sig til at have opfølgingsmøder med deltagelse af alle relevante personer, månedligt de sidste 2 og første 6 måneder efter opstarten af kørslen. Derefter aftales det nærmere med hvilken frekvens og i hvilken form, møderne skal holdes. Midttrafik og Sydtrafik vil arbejde på en harmonisering af teletaxi og Sydtur/Midttur, således at kommunerne præsenteres for valgmuligheder samtidigt med at kommunikation i forhold til chauffører/vognmænd og medarbejdere lettes.



Der oprettes en tværgående driftsudviklingsgruppe, med ansvar for grunddata mv. for at sikre ensartethed.

## **Implementeringsopgaver før opstart af handicapkørsel i Sydtrafik pr. 1. marts 2010.**

Før kørslen kan opstartes, kræves det, at en række grunddata er på plads. En række af opgaverne i forbindelse med at sikre grunddata vil blive varetaget af BeKTra, som Sydtrafik og Midttrafik indgår i sammen med pt. NT, Movia og Region Midtjylland. Dette arbejde udføres af Bektra efter aftale med Sydtrafik og omfatter:

- Geografi: Gennemgang og redigering af de geografiske grunddata i hele Sydtrafiks område og Fyn
- Adresser: (Oprettelser og ændring af specialadresser i PLANET, dette arbejde er nødvendigt for en nem bestilling af rejser).
- Oprettelse af posteringssteder og betalere
- Evt.

Sydtrafik afregner til Bektra for ovennævnte ydelser. Hertil kommer de årlige omkostninger til BeKTra og indkøb af de nødvendige licenser til brug for udvidelsen af turtal i Sydtrafik. Disse omkostninger vedrører ikke denne aftale mellem Sydtrafik og Midttrafik, da Sydtrafik er et selvstændigt medlem af BeKTra.

Det er aftalt, at Midttrafik samarbejder med Sydtrafik om varetagelse af trafikskabets tekniske opgaver for Sydtrafik i forhold til Bektra, jf. opgavefordeling mellem Bektra og trafikskaber, se bilag 2.

## **Udgifter til Midttrafik**

Sydtrafik betaler de fordelte omkostninger til selve udførelsen af kørslen. Om ønsket kan Sydtrafik få en specifikation på personnummer-niveau/rejseniveau. Herudover betaler Sydtrafik for Midttrafiks administration. Ved driftsstart 1. marts 2010 vil der være implementeringsomkostninger i 2009.

Midttrafik forventer en telefonåbningstid fra kl. 06.30 – 17.00 på hverdage. 1. vognstyrer møder dog ind kl. 06.00 for at udføre de handlinger, som er en følge af de alarmer, der er i Planet-systemet, inden telefonerne åbnes kl. 06.30. Til at varetage opgaven med vognstyring i den øvrige driftstid skal Sydtrafik lave en aftale med BCC i Aalborg. Ønsker Sydtrafik mulighed for bestilling af kørsel udenfor Sydtrafiks åbningstid, skal Sydtrafik ligeledes indgå aftale med BCC om dette.

Sydtrafiks bidrag til Midttrafik for Midttrafiks opgaver i samarbejdet er angivet i vedlagte bilag 3.

## **Prisregulering**

Den beskrevne udgift til Midttrafik vil nødvendigvis blive pristalsreguleret årligt efter KL's Lønskøn (Løn (hovedart 1 og 5.1)), 1. gang pr. 1. januar 2011.

## **Opsigelse.**

Kontrakten kan af Sydtrafik opsiges med et varsel på 6 mdr. til 1. marts. Midttrafik kan opsige kontrakten med et års varsel til 1. marts.

## **Samarbejde og tvister**

Aftalen forudsætter et tæt samarbejde mellem Sydtrafik og Midttrafik om opgaveløsningen. Hvis der opstår problemer forudsættes disse som udgangspunkt løst via dialog. Der skal også samarbejdes om kommunikation ved implementering af de nye kørselsopgaver i marts 2010.

**Underskrifter:**

For Sydtrafik

For Midttrafik

.....

.....

## Bilag 1. Bektras mail af 30. marts 2009:

BeKTra har ikke noget principielt problem med at deltage i en eventuel implementering af patientbefordringen i Syd med opstart 1. juli 2011. Vi er enige i at beslutningen skal være truffet senest i forbindelse med udbud af kørsel i september/oktober måned 2010.

Vi vil dog gerne appellere til at beslutningen bliver truffet så tidligt som muligt sådan at alle involverede parter får den nødvendige tid til at forberede og implementere opgaven så godt som overhovedet muligt.

Med venlig hilsen

Casper Nielsen  
BeKTra

## Bilag 2. Trafikselskabets opgaver

Trafikselskabets opgaver – jf. oversigt fra Bektra af 9. maj 2008:

Opgave	Midttrafik	Sydtrafik
Opsætning og ændring af vogne, køraft og vl(Back Office)	x	
Ændre fra SMS til GPRS	x	
Oprette/ændre adresser		x
Vognstyringsopgaver	x	
1. screening af loginproblemer på turbestilling.dk		x
Turbestilling dk (internetbestillinger)		x
Egenbetalingsproblematikker	x	
Oprettelse af posteringssteder	x	
Vedligeholdelse af pakker i HD	Ikke med i aftale	Ikke med i aftale
Klagebehandling/undersøgelse af operatørdispositioner	x	x
Vognstyringsopgaver for chauffører	x	
SBL-søgninger (søgning i log for bestillinger)	x	
Operatør-log søgninger (sms/fax)	x	
Eidag (log for vognløb/åbningstid)	x	
Oprettelse af åkerier (vognmænd i Planet og Pluto (afgregning))	x	
Vognmandshenvendelser	x	
Ingen internetadgang/ hjemmearbejdsplads		x
Winfleet	X (anvendes ikke pt.)	

Oversigten revideres, når oversigten fra Bektra revideres – eller efter aftale.

### Bilag 3. Sydtrafiks betaling til Midttrafik

Sydtrafiks kørselsvolumen med handicapkørsel, Sydtur og teletaxakørsel vurderes at udgøre ca. 160.000 ture på årsplan fra 1.3.2010. Her i indgår, at handicapkørsels volumens forventes at falde som følge af indførelse af koordineret kørsel. Til at løse opgaven har Midttrafik brug for på årsplan 3½ årsværk fordelt på 2½ vognstyrere og 1 afregningsmedarbejder/administrativ medarbejder. Der budgetteres med 500.000 kr. stk. inkl. overhead til Midttrafik. Det er dog sådan, at hvis de nyansatte medarbejdere hos Midttrafik skal være uddannelsesmæssigt klar til opgaven, er det nødvendigt at ansætte disse løbende i 2009, idet der påregnes ½ års oplæring for en vognstyrer:

Opstart, udbud og oplæring 2009:

1 normering af 500.000 kr. 500.000 kr.

2010:

3½ normeringer af 500.000, inkl. overhead 1.750.000 kr.

2011 og efterfølgende år: Ovenstående prisreguleret, medmindre opgavens omfang ændres i form af væsentligt ændret turantal eller indgåelse af andre kørselsopgaver – fx patientkørsel, kommunal kørsel mv.

Midttrafiks administration af Sydtrafiks kørsel er integreret med administration af handicapkørsel, patientkørsel og kommunal kørsel. Hvis Midttrafik får mulighed for at effektivisere sin administration af handicapkørsel og patientkørsel, skal det vurderes, om administrationen af kørsel for Sydtrafik kan effektiviseres.

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag nr. 1**

# NYHEDSBREV

KOMMUNER OG REGION // NR. 1 - APRIL 2009

## VELKOMMEN TIL MIDTTRAFIKS NYHEDSBREV

Fremover sender Midttrafik nyhedsbreve ud 4-5 gange årligt. Læs mere side 2

## ÅRSREGNSKABET ER PÅ VEJ

20. marts blev Midttrafiks foreløbige regnskab for 2008 behandlet af Midttrafiks bestyrelse.

Læs mere side 2

## GRATIS OMRÅDEKØREPLANER FRA JUNI

Midttrafik indfører områdekøreplaner fra næste køreplansskift 28. juni - i en prøveperiode på to år.

Læs mere side 2

## EXTRANETTET ER TIL FOR DIG

Midttrafiks extranet er et værktøj, hvor fagmedarbejdere og andre kan finde forskellige data om lige præcis deres område. Læs mere side 3

## PROGNOSE FOR KONTRAKTBETALINGERNE

Så er prognosen for udviklingen i kontraktbetalingerne klar fra Trafikselskaberne i Danmark.

Læs mere side 3

## 150 DAGE TIL AT GØRE KUNDERNE GLADERE

Kunderne på rute 118 mellem Århus og Randers har fået ekstra service, bl.a. reflekser, lakridser, badges og smil fra chaufførerne. Læs mere side 3

## BILLETUDSTYR SKIFTES UD

Alle de gamle Scanpoint MKI billetmaskiner i busserne skal skiftes ud. Læs mere side 4



## VELKOMMEN !

Fremover sender Midttrafik nyhedsbreve til bestillere af kollektiv trafik i den midtjyske region 4-5 gange årligt. Vi informerer om aktuelle tiltag fra trafikskabet og sender også nyt til leverandører - busselskaber og vognmænd - med samme frekvens.

Du er velkommen til at udskrive nyhedsbrevet og hænge det op relevante steder og/eller at sende det videre pr. e-mail til andre, som du mener kan være interesserede: Kolleger, chefer, politiske udvalg m.fl.

Ønsker de at modtage nyhedsbrevet direkte i deres mailboks, kan de melde sig til hos René Wiborg, Midttrafik: [rwi@midttrafik.dk](mailto:rwi@midttrafik.dk) Hertil kan du også sende forslag og kommentarer.

OBS! Dette nyhedsbrev er optimeret til at læse på skærm, så du nemt kan klikke dig videre via links.

## ÅRSREGNSKABET ER PÅ VEJ

20. marts blev Midttrafiks foreløbige regnskab for 2008 behandlet af Midttrafiks bestyrelse.

Det forventes, at bestyrelsen præsenteres for det endelige regnskab på mødet 17. april 2009. I de kommende uger er der særskilte møder med kommuner og region, hvor især indtægtsfordelingen drøftes nærmere.

» [Se foreløbigt regnskab i bilag til bestyrelsesmødet 20. marts \(pdf, punkt 5\)](#)

## GRATIS OMRÅDEKØREPLANER FRA JUNI



Midttrafik vil give kunderne mere ensartet, overskuelig information og indfører områdekøreplaner fra næste køreplansskift 28. juni 2009 - i en prøveperiode på to år.

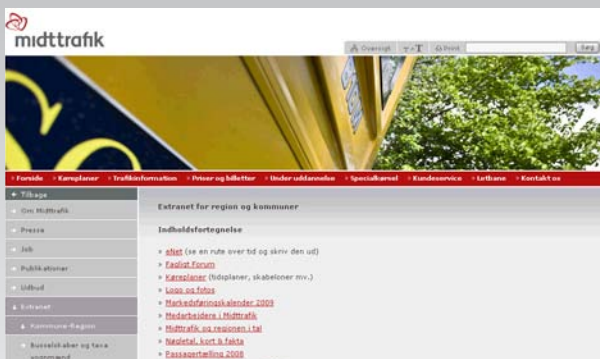
Både kunder og chauffører efterspørger områdekøreplaner, som i bogform samler regionale, lokale og bybuskøreplaner for det pågældende område. Derfor indfører Midttrafik områdekøreplaner fordelt på 6 bøger/områder i den midtjyske region.

De samlede oversigter over busser og ruter gør det nemmere for kunden at planlægge rejser. Samtidig er planerne vigtige redskaber for chauffører og salgspersonale, når de vejleder kunderne. Endelig gøres trykning, administration og distribution mere effektiv.

Også af hensyn til miljøet reducerer Midttrafik antallet af trykte køreplaner. Til gengæld bliver de gratis. Linjekøreplaner kan stadig printes fra » [midttrafik.dk](http://midttrafik.dk), men trykkes ikke.

» [Læs mere om områdekøreplanerne](#)

## EXTRANETTET ER TIL FOR DIG



Midttrafiks extranet for kommuner og region er et værktøj, som fagmedarbejdere og andre kan bruge til at finde forskellige data om lige præcis deres område.

Her er bl.a. nyheder og referater vedr. regionens effektiviseringsproces, pendlingsdata, Passagertælling 2008, nøgletal, kort og fakta, Trafikplan, eNet, Fagligt Forum, tidsplaner og skabeloner for køreplaner, logo og fotos, markedsføringskalender og samarbejdsaftalen.

» [Midttrafiks extranet for Kommune/Region](#)

### PROGNOSE FOR UDVIKLING I KONTRAKTBETALINGERNE

Trafikselskaberne i Danmark har præsenteret en prognose for udviklingen i kontraktbetalingerne fra 2008 til 2009 og fra 2009 til 2010:

- Kontraktbetalingen forventes at stige med 4,2 % fra 2008 til 2009
- Kontraktbetalingen forventes at falde med 1,7 % fra 2009 til 2010
- Betalingssatserne pr. 1. september 2009 forventes at falde med 5,5 % i forhold til satserne i halvåret 1. marts 2009 til 31. august 2009.

Ifølge Trafikselskaberne i Danmark skyldes udviklingen især de faldende oliepriser og rentefaldet siden efteråret 2008. Disse fald slår igennem med fuld kraft ved satsreguleringen pr. 1. september 2009.

Prognosen bygger desuden på, at de nuværende oliepriser og renten forbliver uændrede, hvorimod lønindekset og de øvrige prisindeks forudsættes at stige, som de har gjort gennem de seneste 2-3 år.

Kontraktreguleringsindekset for marts 2009 er uændret og gælder frem til sept. 2009.

» [Trafikselskaberne i Danmark](#)

### INCITAMENTSFORSG: 150 DAGE TIL AT GØRE KUNDERNE GLADERE



Siden 12. januar har kunderne på rute 118 mellem Århus og Randers fået ekstra service, bl.a. reflekser, lakridser og flere smil fra chaufførerne. Målet med forsøget er at skabe gladere kunder i løbet af 150 dage.

Rute 118, som køres af De grønne Busser, er valgt som forsøgsrute, hvor især chaufførerne afprøver, hvad der påvirker kundernes tilfredshed. Hvis den øges, er der en kontant bonus til chaufførerne, som i øvrigt gennemgår efteruddannelse i forløbet.

» [Læs om forsøget på rute 118](#)



## BILLETUDSTYR SKIFTES UD

Midttrafik har besluttet, at alle de gamle Scanpoint MKI billetmaskiner i busserne skal skiftes ud. Det er efterhånden blevet for dyrt at reparere de gamle billetmaskiner, og de er for ustabile i driften, så der mistes en del billetindtægter.

De gamle billetmaskiner findes primært på de regionale ruter i Midttrafik Midt og Midttrafik Syd, men også på lokalruter i Viborg og Skive kommuner og enkelte andre steder.

Der er bestilt 131 renoverede Scanpoint MKII billetmaskiner, som skal fungere, indtil der kommer rejsekort eller en anden ny billetteringsteknologi i busserne.

Det forventes, at billetmaskinerne er skiftet ud inden september 2009.

## KORT NYT FRA MIDTTRAFIK.DK

- » [Tilbyd medarbejderne rabat på busturen med Erhvervskort](#)
- » [Vis Hensyn og få en bedre rejse - Kampagne i busser i hele regionen](#)
- » [Nye, enklere rejsebestemmelser](#)
- » [Midttrafik delte 100.000 hjerteformede reflekser ud i busserne](#)

## OM MIDTTRAFIK

- » [Læs mere om Midttrafik](#)

*Århus, 7. april 2009*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik  
fredag 17. april 2009 kl. 12.30  
Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 7  
Bilag nr. 2**

Transportminister Lars Barfoed  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**

3. april 2009

**Journalnummer**

1-7-1-09

### **Samdrift Grenåbanen Odderbanen**

Vi henvender os til dig, fordi det er vores opfattelse, at vi er kommet i en uheldig situation omkring den samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen, der i 2001 blev planlagt gennemført med udgangen af 2004 i forbindelse med udmøntningen af nærbaneforliget.

Helt tilbage i august 2005 orienterede tidligere minister Flemming Hansen i svar på §20 spørgsmålene S3093 og S3094 om situationen i forbindelse med forsinkelse af gennemførelse af planen om samdrift. Ministeren skrev dengang i svar på spørgsmål S3093:

"Transport- og Energiministeriet har i flere år løbende været i dialog med Århus Amt med henblik på at realisere begge parterens ønske om at etablere samdrift mellem Odderbanen og Grenåbanen.

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål S3094 har jeg sammen med partierne bag nærbaneforliget vurderet, at det vil være mest hensigtsmæssigt at gennemføre den for samdrift nødvendige indsættelse af nyt materiel på Grenåbanen ved at indsætte de Desirotog, som nu anvendes på Svendborgbanen. Den forsinkede leverance af nye IC2-tog til Svendborgbanen har desværre medført en udskydelse af det tidspunkt, hvor Desirotogene kan indsættes på Grenåbanen."

Og videre i svar på spørgsmål S3094:

"DSB har frem til den 30. september 2006 leaset 12 Desiro togsæt med en option på forlængelse. DSB er i øjeblikket i dialog med Transport- og Energiministeriet om en forlænget leje af et antal af ovennævnte togsæt til betjening af Grenåbanen.

Hvis Århus Amt måtte beslutte, at basere deres del af en samdriftstra-

fik på, at der også på Odderbanen anvendes Desiro tog, råder DSB over et antal togsæt af denne type, der vurderes at ville kunne dække det samlede materielbehov på de to strækninger, dog muligvis ekskl. reservetogsæt”.

Århus Amt ønskede at gennemføre samdriften ved at indgå aftale med DSB om overtagelse af trafikken på Grenåbanen med de nævnte leasede Desiro togsæt. Århus Amt bad derfor i 2006 DSB udarbejde et tilbud på overtagelse af trafikken.

DSB var positivt indstillede men ønskede af praktiske grunde at tilbuddet skulle afvente arbejdet med tilbud på Øresundstrafikken.

Efter kommunalreformen rettede Midttrafik igen i 2007 henvendelse til DSB med henblik på at få et tilbud på overtagelse af trafikken på Odderbanen. DSB har imidlertid - formentlig på grund af en erkendelse af at IC2 leverancen var udskudt på ubestemt tid - aldrig udformet et tilbud.

Vi kan efterfølgende konstatere at DSB/Transportministeriet herefter opgiver at afvente IC2 leverancen og påbegynder en proces for indkøb af nye regionaltog til Grenåbanen med tilhørende option på anskaffelse af yderligere togsæt.

Da Midttrafik igen henvendte sig til DSB i efteråret 2008 på baggrund af togudbuddet, så skrev DSB tilbage i november 2008, at udbuddet omfatter køb eller leasing af 8 togsæt med option til anskaffelse af yderligere som blandt andet kunne være til Odderbanen, og at DSB gerne indgår i en dialog med Midttrafik om mulighederne for gennemførelse af den forventede samdrift af Grenå- og Odderbanen.

Lokalt var det opfattelsen, at letbaneprojektet nu er så langt fremme, at det burde overvejes at arbejde på at gå direkte til samdrift med letbanetogsæt i stedet for at skifte togsæt ud to gange inden for en kort årrække. Fremrykning af letbanetogene vil endvidere give mulighed for at perronerne på banerne kunne ombygges til niveaufri indstigning, hvilket der ikke vil være med nye regionaltog på Grenåbanen. Det drøftede vi med dig på mødet hos Midttrafik i februar.

Vi må efterfølgende konstatere, at du og Transportministeriet ikke er indstillet på at fremrykke anskaffelsen af letbanetogsæt, før det bliver nødvendigt i forbindelse med realiseringen af letbanen, og at anskaffelsen af regionaltog til Grenåbanen gennemføres.

Men hvis DSB ikke kan fremskaffe ekstra togsæt til samdrift, så er vi efterladt i en situation, hvor vi ikke har en løsning på, hvordan vi etablerer samdrift før letbaneprojektet gennemføres.

Det er hverken lokalt eller for staten tilfredsstillende, at der skal gå 15 år fra beslutningen om samdrift og investeringer på Århus H, der muliggør samdrift, før den kan realiseres. Samdrift vil være driftsmæssig mere rationel. Samtidig vil den være en stor fordel for kunder, der rejser på tværs fra Grenåbanen til destinationer i Vibyområdet, og den vil kunne tiltrække flere passagerer til begge baner. Vi vil derfor opfordre dig til at være behjælpelig med at finde en løsning, der muliggør, at DSB kan fremskaffe de nødvendige togsæt til samdrift, og at disse togsæt kan flyttes til anden anvendelse, når letbanen realiseres.

Vi har forstået, at DSB's toganskaffelse er nært forestående, og vi vil derfor også bede dig om et møde snarest, hvor vi kan drøfte løsningsmuligheder.

Venlig hilsen  
Midttrafiks formandskab

Poul Vesterbæk  
formand

Bjarne Schmidt Nielsen  
næstformand

Peter Thyssen  
næstformand

Jens Erik Sørensen  
direktør

