

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 09.30  
Regionsrådssalen, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 2  
Bilag nr. 1**



## Midttrafiks budget for fællesaktiviteter 2008 og byrdefordeling

### Fællesbudget 2007 og 2008

mio. kr.	Budget 2007			Budget 2008 (2007 niveau)	
	Fusioneret budget	Effektivisering	Vedtaget budget	Vedtaget budget	Opnormering handicapkørsel
Rutebilstationer	14,3		14,3	14,3	0,0
Billetteringsudstyr og tællinger	7,0		7,0	7,0	0,0
Tilskud til x-bus-sekretariat	1,4		1,4	1,4	0,0
Rejsekort A/S	2,0		2,0	2,0	0,0
Kontrolafgifter	-8,4		-8,4	-8,4	0,0
Information og markedsføring	14,7	-3,0	11,7	11,7	0,0
Kvalitetssikring	3,0		3,0	3,0	0,0
Tilskud til øvrige sekretariater (især bus/toq) og diverse	2,6		2,6	2,6	0,0
Konsulenthjælp	2,0	-2,0	0,0	0,0	0,0
Trafikfaglig it	7,0	-2,0	5,0	5,0	0,0
Løn	50,6	-3,0	47,6	47,6	1,0
Husleje, kurser, rejser m.m.	11,9		11,9	11,9	0,4
Almindelig it	2,5		2,5	2,5	0,1
Etableringspulje	0,0	10,0	10,0	0,0	0,0
<b>I alt</b>	<b>110,6</b>		<b>110,6</b>	<b>100,6</b>	<b>1,5</b>

Note: Opnormering på 3 stillinger i handicapkørsel skyldes, at Midttrafik i 2007 som en overgangsordning har købt en ydelse af Regionen vedr. koordinering af handicapkørsel i det tidligere Ringkjøbing Amt. Denne opgave hjemtages nu og løses i Midttrafik, hvilket giver et forøget lønbudget på 1,0 mio. kr. og 0,5 mio. kr. til husleje, kurser, rejser, almindelig it m.m. Opnormeringen er godkendt i Bestyrelsen 26. juni 2007 og indarbejdet i det særskilte budget for administration af handicapkørsel.

### Normering 2008:

	Stillinger
Billetkontrol:	27,9
Trafikkontrol:	6,0
Personale på Viborg og Randers rutebilstationer:	6,4
Handicapkørsel:	21,0
Trafikselskabet i øvrigt:	72,1
<b>I alt</b>	<b>133,4</b>

Normeringen for handicapkørsel er inklusiv opnormeringen på 3 stillinger.

### Samlet budget 2008 (2008-niveau):

1.000 kr.	Beløb			Andel		
	Udgifter	Indtægter	Nettoudgift	Udgifter	Indtægter	Nettoudgift
Busdrift	1.254.525	708.436	546.089	85,8%	97,0%	74,6%
Privatbaner	49.500	15.200	34.300	3,4%	2,1%	4,7%
Handicapkørsel	52.847	6.541	46.306	3,6%	0,9%	6,3%
Fællesudgifter	105.123	0	105.123	7,2%	0,0%	14,4%
<b>I alt</b>	<b>1.461.995</b>	<b>730.177</b>	<b>731.818</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Note: i det godkendte budget er 10,5 mio. kr. vedr. løn og personalerelaterede udgifter til handicapkørsel placeret under handicapkørsel i stedet for fællesudgifter, hvilket er inklusiv den omtalte opnormering på tre stillinger.

Letbaneprojektet har i 2008 et budget på ca. 5 mio. kr., hvoraf Århus Kommune betaler ca. 2,8 mio. kr., Region Midtjylland 0,9 mio. kr. og Syddjurs, Norddjurs, Odder, Favrskov og Randers kommuner betaler hver ca. 0,2 mio. kr. Dette budget ligger ud over Midttrafiks ovenstående budget.

Midttrafik udfører i 2008 en opgave for Region Midtjylland vedr. patientbefordringen. Midttrafik har ansvaret for udbud, vognstyring og afregning for patientbefordringen i hele Regionen, dog kun for borgere i kørestol i det tidligere Århus Amt. Regionen forventer, at det drejer sig om 180.000 ture i 2008, og Midttrafik får ca. 1,9 mio. kr. for sin opgave i den forbindelse. Det beløb dækker de ekstraomkostninger, Midttrafiks administration har pga. opgaven.

### **Effektivisering**

Der arbejdes administrativt løbende med at frigøre ressourcer (personale og økonomi) fra driftsopgaver til udvikling af den kollektive trafik, så organisationen kan blive bedre til at varetage planlægning, udbud og markedsføring, der bedre kan medvirke til, at effektivisere udgifterne og forøge indtægterne.

Midttrafik har tilpasset sin organisation, således at en enhed arbejder målrettet med indføring af intern kvalitetsstyring i hele organisationen. Overflødige procedurer skal undgås, og Bestyrelsens mål indfries i alle henseender.

Kompetencerne hos den enkelte medarbejder udvikles løbende for at tilpasse sig den måde opgaverne skal løses på et i et trafiksselskab – som på mange måder er anderledes end det var, i de tidligere myndigheder.

### **Udviklingspulje**

Høringsvarene kan deles i tre grupper:

#### 1 – tilslutning:

- Favrskov: principiel tilslutning til oprettelse af udviklingspulje
- Odder Kommune: tiltræder forslag om udviklingspulje
- Randers Kommune: tilslutter sig forslag om udviklingspulje
- Ringkøbing-Skjern Kommune: godkender oprettelse af udviklingspulje
- Samsø Kommune: ingen bemærkninger til oprettelse af udviklingspulje
- Silkeborg Kommune: ingen bemærkninger til forslag om udviklingspulje
- Skanderborg Kommune: man kan tilslutte sig forslag om udviklingspulje
- Struer Kommune: finder det rimeligt, at en ny forretning får nogle udviklingsmuligheder

#### 2- delvis tilslutning

- Herning Kommune: udviklingspuljen ønskes etableret for 2008 og 2009 direkte underlagt repræsentantskabet for så vidt angår projekterne og mulighed for overførsel mellem årene.
- Holstebro Kommune: godkender etablering af udviklingspulje, hvis det ikke betyder udvidelse af budgettet
- Horsens Kommune: bidrag til eventuel udviklingspulje indgår i budgetforhandlingerne
- Norddjurs Kommune: administrativt anbefales det at tilslutte sig forslag om udviklingspuljen
- Region Midtjylland: er ikke indstillet på at udvide rammen til Midttrafik, dog evt. finansiering i forbindelse med effektiviseringer på rutenettet.

#### 3 - afvisning

- Århus Kommune: kan under ingen omstændigheder tilslutte sig, at der afsættes en fast pulje som foreslået.

De resterende kommuner havde ikke afgivet høringssvar inden bestyrelsens behandling af Midttrafiks budget 2008.

Bestyrelsen har på den baggrund besluttet, at udviklingspuljen udgår, og de 10 % besparelse tilfalder bestillerne.

## Byrdefordeling

Driftsudgifterne til buskørsel, handicapkørsel og privatbaner samt evt. KAN-kørsel betales af den enkelte bestiller.

### *Trafikfaglige fællesudgifter*

Trafikfaglige fællesudgifter er de udgifter ud over driftsudgifterne, der knytter sig til direkte til den kollektive trafik: rutebilstationer, billetteringsudstyr og tællinger, tilskud til x-bus-sekretariat, Rejsekort A/S, kontrolafgifter, information og markedsføring, kvalitetssikring, tilskud til øvrige sekretariater (især bus/tog) og diverse, konsulenthjælp, trafikfaglig it. Trafikfaglige fællesudgifter udgør 38 % af Midttrafiks fællesudgifter (ekskl. etableringspuljen).

42 % af de trafikfaglige fællesudgifter fordeles efter den enkelte bestillers forbrug:

- udgifter til rutebilstationer/terminaler efter antal afgang
- billetteringsudstyr ift. det, der anvendes på ruterne
- X-bus-sekretariat – kun regionale rejser
- tællinger fordeles efter omfanget af tællinger på de enkelte ruter
- kontrolafgifter – indtægten tilfalder bestilleren
- Rejsekort A/S den overførte forpligtelse fra VAT betales af de, der har fået andele af VAT's egenkapital; Regionen og Horsens og Hedensted kommuner.

58 % af de trafikfaglige fællesudgifter fordeles på alle bestillere efter køreplantimer:

- Trafikfaglige EDB og IT-systemer
- Information/markedsføring (fx Rejseplanen)
- Kvalitetssikring (inkl rejsegaranti)
- tilskud til fællessekretariatet (især Bus/Tog-sekretariatet) og diverse.

Visse ruter får rabat, når der fordeles efter køreplantimer. Det drejer sig om mindre lokale ruter, der er kendetegnet ved, at ruten er tilrettelagt efter skolernes behov, og køreplanen følger skolernes ringetider og ferieplan, og at der ikke er billetindtægter eller yderst minimale billetindtægter fra andre kundegrupper end skolebørn

### *Løn og personalerelaterede udgifter*

Løn og personalerelaterede udgifter (husleje, kurser, rejser, almindelig it m.m.) fordeles efter de antal stillinger, der er beskæftiget med opgaven.

Udgiften fordeles på de driftsopgaver, de vedrører og fordeles på relevante bestillere. Løn og personalerelaterede udgifter fordeles således:

- personale vedr. buskørsel og generel administration fordeles på alle bestillere efter køreplantimer
- personale vedr. billetkontrol i Århus Kommune betales af Århus Kommune
- personale vedr. handicapkørsel fordeles på kommunernes efter valgt ordning og antal ture.
- personale vedr. trafikkontrol uden for Århus Kommune fordeles på de øvrige kommuner og Regionen efter køreplantimer
- personale vedr. rutebilstationer fordeles som rutebilstationer i øvrigt.
- eventuelle ekstra-opgaver for enkeltbestillere afregnes efter aftale til en fast pris for timeforbruget til dækning af løn og personalerelaterede udgifter.

Af løn og personalerelaterede udgifter fordeles ca. 60 % efter køreplantimer, resten på de konkrete bestillere eller fordeles i forhold til anvendelsen af handicapkørsel.

Der er indført et time/sagsstyringsværktøj, der kan dokumentere tidsforbruget bedre. Det vurderes, om byrdefordelingen af løn og personalerelaterede udgifter (62 mio. kr. i 2007-niveau) skal foregå efter time/sagsstyringen i stedet, men der er endnu ikke et sikkert fagligt grundlag herfor.

Den samlede budgetterede fordeling af Midttrafik fællesudgifter fremgår af tabellen på næste side.

**Samlet fordeling af Midttrafiks fællesbudget inkl. handicapkørsel**

(Kr. 2008-niveau)	Midttrafiks fællesbudget ekskl.		I alt
	handicapkørsel	Handicapkørsel	
Favrskov Kommune	381.219	237.761	618.980
Hedensted Kommune	174.619	500.000	674.619
Herning Kommune	2.056.086	474.540	2.530.626
Holstebro Kommune	1.635.530	344.483	1.980.013
Horsens Kommune	2.779.186	848.148	3.627.334
Ikast-Brande Kommune	523.856	170.980	694.836
Lemvig Kommune	555.837	133.981	689.818
Norddjurs Kommune	523.856	167.757	691.613
Odder Kommune	174.619	173.012	347.631
Randers Kommune	5.002.534	503.480	5.506.014
Ringkøbing-Skjern Kommune	1.214.974	303.841	1.518.815
Samsø Kommune	277.919	48.982	326.901
Silkeborg Kommune	3.516.997	520.508	4.037.505
Skanderborg Kommune	801.774	285.061	1.086.835
Skive Kommune	1.770.811	221.784	1.992.595
Struer Kommune	349.237	89.414	438.651
Syddjurs Kommune	801.774	127.604	929.378
Viborg Kommune	2.533.249	490.657	3.023.906
Århus Kommune	24.050.990	4.858.007	28.908.997
Regionen bus	44.663.978		44.663.978
Regionen privatbaner	833.756		833.756
I alt	94.622.800	10.500.000	105.122.800

*Note: i det særskilte budget for handicapkørsel i Midttrafik er der ud over ovennævnte afsat 1 mio. kr. under personaleomkostninger til call-center-funktionen i ydertimerne, hvor ydelsen købes hos Nordjyllands Trafikselskab. Denne personaleomkostning er ikke en del af Midttrafiks fællesbudget.*

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 09.30  
Regionsrådssalen, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

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



## Åbne skolebusruter

En række kommuner har overført åbne skolebusruter til Midttrafik.

Ruterne er karakteriseret ved, at de alene kører på skoledage og er tilpasset de enkelte skolers ringetider.

Når de er overført til Midttrafik skyldes det alene ønsket om, at skolebusserne dermed får mulighed for at medtage andre kunder end skoleelever.

Ifølge folkeskolelovens § 26 skal kommunalbestyrelsen sørge for befordring mellem skolen og hjemmet eller dets nærhed af nogle nærmere bestemte grupper af skolebørn.

En række andre kommuner har beholdt sine skolebusruter, som dermed er lukkede og ikke giver mulighed for at transportere andre end skoleelever.

Uanset om skolebusruterne er åbne eller ej, er det kommunerne, der har kendskab til opgaven: Skal vurdere lovgivningens afstandskriterier, regler om trafikfarlige skoleveje, ved hvor eleverne bor og har viden om skolernes ringetider.

Midttrafik har hverken viden eller fået overført ressourcer til at løse denne opgave. Midttrafiks opgave er at udvikle og effektivisere egentlig kollektiv trafik, hvad enten det drejer sig om bybustrafik, lokalruter og regional trafik – og skaffe flere og mere tilfredse kunder.

Nogle kommuner ønsker administrativt, at Midttrafik også påtager sig planlægning af åbne skolebusruter, mens andre kommuner ved, at planlægningen er kommunens opgave og ansvar.

Så længe ruterne er overført til Midttrafik, kan Midttrafik bidrage med udbud, kontraktafregning mv. Midttrafik kan også på konkret bestilling og under den enkelte kommunes ledelse deltage i overordnet planlægning, f.eks. ved ny skolestruktur. Men Midttrafik kan ikke deltage i den løbende planlægning og justering af ruterne, når en ringetid ændres, eller en elev flytter bopæl.

Det er også baggrunden for, at de overførte åbne skolebusruter får en 50 % rabat i bidrag til Midttrafiks budget for fællesaktiviteter.

Ud af det samlede antal køreplantimer for busdriften på 2.163.284 timer er knap 8 % omfattet af rabatordningen, nærmere betegnet drejer det sig om 167.816 timer, der gives 50 % rabat på. Af disse er hovedparten kendetegnet ved at være åbne skolebusruter. Det samlede antal normaltimer (med korrektion for rabattimer) bliver i 2007 på 2.079.376 timer, hvilket betyder:

- en normal køreplanstime giver et bidrag til fællesomkostninger på 34,47 kroner
- en rabat-køreplanstime giver et bidrag til fællesomkostninger på 17,23 kroner

Antallet af rabatruter i hver kommune angives i tabellen på næste side.

Det er **ikke** en løsning, at kommunerne forøger deres bidrag til budgettet, ved at rabatten f.eks. ophæves. Det får Midttrafik hverken viden eller kompetence til – det planlægningsmæssige ansvar for skolebusruter, også de åbne, er kommunernes.

*Antal rabatruiter pr. kommune i 2007 – forventes justeret med virkning fra 2008*

<b>Kommune</b>	<b>Antal ruter</b>
Favrskov	19
Hedensted	13
Herning	31
Holstebro	22
Horsens	17
Ikast-Brande	20
Lemvig	11
Norddjurs	7
Odder	7
Randers	10
Ringk/Skjern	23
Silkeborg	18
Skanderborg	10
Skive	3
Struer	9
Syddjurs	13
Viborg	15
<b>I alt</b>	<b>248</b>



*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 09.30  
Regionsrådssalen, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag nr. 1**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
16. okt. 2007	1-25-5-07	Morten Kofoed	mk@midttrafik.dk	87 40 82 36

**Notat: revideret tidsplan for beslutningsproces og økonomiske forpligtelser for Midttrafik vedrørende tilslutning til Rejsekortsystemet.**

Midttrafiks bestyrelse har på sine møder i juni og september 2007 drøftet den mulige indførelse af Rejsekortet i Midttrafik.

I forhold til den situation, som forelå ved det seneste bestyrelsesmøde i september 2007, har nye udefrakommende forhold væsentligt ændret rammerne for Midttrafiks beslutningsproces vedrørende eventuel tilslutning til Rejsekortet.

Indtil primo oktober 2007 har det været forudsat, at Midttrafik skulle give principiel besked om deltagelse til Rejsekort A/S inden 1. december 2007. I modsat fald ville prisen på indkøb af selve rejsekortudstyret i busser m.v. blive ca. 20 pct. højere. På grundlag af et opdateret skøn for selve rejsekortudstyret svarer det til en merudgift på i størrelsesordenen ca. 10 mio. kr.

Rejsekort A/S har primo oktober 2007 oplyst, at den hidtidige frist 1. december 2007 er udskudt til 2. kvartal 2008. Det indebærer, at Midttrafik i samarbejde med kommunerne og Regionen har fået en ekstra frist på mellem 4 og 7 måneder til at forberede, diskutere og beslutte tilslutning til Rejsekortet, og samtidig stadig have muligheden for undgå ovennævnte merudgift på selve rejsekortudstyret.

#### 1. Revideret tidsplan og beslutningsproces vedrørende mulig rejsekorttilslutning for Midttrafik.

Den tidligere annoncerede temadrøftelse 26. oktober 2007 vedrørende Rejsekortet gennemføres i repræsentantskabet, og ikke som oprindelig forudsat i Bestyrelsen.

Rejsekortet A/S har været indbudt til at give et indlæg, men direktøren har desværre ikke haft mulighed for at deltage i dette Repræsentantskabsmøde. Midttrafiks administration vil være tilstede og kunne besvare spørgsmål.

Efter den seneste udmelding fra Rejsekort A/S vil deadline for Bestyrelsens beslutning om deltagelse være i tidsrummet ultimo marts 2008 til ultimo juni 2008. Det nærmere tidspunkt vil snarest blive fastsat efter aftale med Rejsekort A/S.

I henhold til tidsplan fra Rejsekort A/S forventes der opstart af pilotdrift for Rejsekortet i slutningen af 2007 (strækningen Holbæk – Høje Tåstrup), hvorefter systemet tages i brug i Movias område (øst for Storebælt) i løbet af 2008. Derefter udbredes systemet til resten af landet, i det omfang trafikelskaberne vest for Storebælt allerede har eller vil træffe beslutning herom.

Det er vigtigt, at der foreligger en klar strategi for inddragelse af kommunerne og Regionen, som skal finansiere evt. deltagelse i Rejsekortet. Administrationen foreslår, at tidsplanen for beslutning om evt. indførelse af Rejsekortet i Midttrafik bliver:

- endelig business case for Midttrafik til Rejsekortet præsenteres i Midttrafiks bestyrelse 21. december 2007 med henblik på udsendelse til høring kommunerne og Regionen umiddelbart efter.
- på repræsentantskabsmødet 4. april 2008 drøftes Rejsekortet. Kommunerne og Regionen har således haft lejlighed til en grundig drøftelse inden repræsentantskabsmødet.
- frist for høringssvar vil blive 18. april 2008.
- Midttrafiks bestyrelse træffer endelig beslutning 23. maj 2008.

Ovenstående reviderede tidsplan indebærer, at Rejsekortet vil være i pilotdrift (fra december 2007) forud for det tidspunkt, hvor Bestyrelsen træffer sin beslutning om mulig deltagelse.

Tidsplanen forudsætter, at den endelige svarfrist i 2. kvartal 2008 ligger senere end 23. maj 2008.

De nærmere kontraktlige detaljer, herunder præcis hvilket udstyr der skal installeres i hvilke busser m.v. forudsættes først aftalt mellem Rejsekort A/S og Midttrafik, når den principielle tilslutning måtte være foretaget fra Midttrafik.

Såfremt Midttrafiks bestyrelse træffer beslutning om deltagelse i Rejsekortet i 2. kvartal 2008, skønnes det, at den faktiske ibrugtagning af Rejsekortet i Midttrafiks busser og tog kan ske i 2009. Tidsplanen for indfasning af Rejsekortet skal aftales nærmere mellem Rejsekort A/S og Midttrafik.

Da togoperatørerne DSB og Arriva allerede er fuldt tilsluttet rejsekortprojektet, vil Rejsekortet under alle omstændigheder være i brug i togene i Midttrafiks område fra 2009, uanset hvad Midttrafik beslutter sig for.

## 2. Beskrivelse af Rejsekortet.

Rejsekortet er en kontaktløst elektronisk rejsehjemmel, hvor der foretages 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 kortaflæser. 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. Intet kendskab til zoner og takstsystemer m.v. er nødvendigt.

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 til et nyt prisberegningssystem er blandt andet bestemt for at sikre trafikskaberne mod usikkerhed i provenuet, samt tilsvarende at sikre kunderne imod væsentlige umiddelbare forskelle i forhold til dagens priser.

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 uanset, hvor og af hvem det er udstedt.

Kortet er altid klar til brug. For at kunne foretage en rejse på Rejsekortet, skal Rejsekortets såkaldte elektroniske pung dog være optanket. Dette kan ske i via en salgsautomat, et betjent salg, et af trafikskaberne 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 periode skal erstatte de eksisterende klippekort og abonnementskort. Klippekortene forudsættes erstattet først, mens udfasningen af abonnementskortene vil ske over en længere periode. Det forudsættes umiddelbart, at der på en række ruter i Midttrafik ikke vil ske overgang til Rejsekortet - heller ikke på sigt - uanset at Midttrafik træffer principiel beslutning om tilslutning til Rejsekortet. Det gælder eksempelvis "skolebusruter", hvor det ikke vurderes rentabelt at installere rejsekortudstyr. Rejsekort A/S er i øjeblikket ved at undersøge, hvorvidt det er rentabelt og teknisk muligt at anvende håndholdt rejsekortudstyr i nogle af de busser, hvor der som udgangspunkt ikke er grundlag for den dyrere faste installation.

Det vil fortsat være muligt at købe en enkeltbillet efter indførelse af Rejsekortet, såfremt man ikke ønsker at anskaffe et rejsekort.

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.

Rejsekortet kan endvidere principielt anvendes som betalingsmiddel til andre køb end rejser med kollektiv trafik. Der vil sandsynligvis typisk blive tale om "småkøb", da der ikke til Rejsekortet er tilknyttet en PIN-kode.

Med et (potentielt) landsdækkende billetterings- og takstsystem som Rejsekortet vil der på en række punkter være aftalt fælles/obligatoriske tekniske løsninger og forretningsgange m.v. som alle skal følge. Dette for at sikre, at systemet kan fungere som en helhed, samt at kunderne møder samme funktionalitet og design m.v. uanset hvor i landet de bruger Rejsekortet. Det indebærer, at det enkelte Trafiksekselskab ikke på alle punkter nødvendigvis får præcis det system, som de selv ville have valgt.

På den anden side: Hvis Rejsekortet skal være ét landsdækkende kort, er det uomgængeligt, at der på en række punkter må aftales fælles standarder og retningslinier m.v. Fordelene for Midttrafik ved rejsekortdeltagelse vurderes langt at overstige det principielle tab af frihedsgrader. Hertil kommer, at Midttrafiks nødvendigvis må tage udgangspunkt i, at alle jernbaneoperatører samt de fleste andre trafiksekselskaber deltager i rejsekortsamarbejdet. For indeværende er det givet, at jernbaneoperatørerne DSB og Arriva vil indføre Rejsekortet *inden for* Midttrafiks område fra 2009. Det er tilsvarende givet, at det geografisk tilstødende trafiksekselskab NT vil indføre Rejsekortet. Endelig vurderes der at være en overvejende sandsynlighed for, at det geografisk tilstødende trafiksekselskab Sydtrafik i 1. halvdel af 2008 vil træffe beslutning om fuld tilslutning til rejsekortsystemet. I så fald må det påregnes, at alt relevant samarbejde om takster og rejsehjemler som Midttrafik skal have med de nævnte parter vil tage udgangspunkt i Rejsekortet. I den situation vil det være forbundet med overordentlig store vanskeligheder for Midttrafik og for kunderne, blandt andet med hensyn til takst- og billetsamarbejdet, at stå uden for rejsekortprojektet.

### 3. Økonomiske forpligtigelser for Midttrafik ved tilslutning til Rejsekortet.

Midttrafik deltager aktuelt i rejsekortssamarbejdet via den investering, som Midttrafik har overtaget fra VAT. Som følge heraf har Midttrafik påtaget sig betalingsforpligtigelser svarende til 40 pct. af VAT's andel. Med det nuværende engagement følger udgifter for Midttrafik i perioden 2007-2011 på i alt ca. 9,5 mio. kr. Disse omkostninger dækkes i henhold til Midttrafiks nuværende byrdefordelingsmodel af Horsens og Hedensted kommuner og Region Midtjylland, da VAT's beslutning i sin tid blev truffet med udgangspunkt i en finansiering fra VAT's egenkapital, der ved VAT's nedlæggelse blev udloddet til Vejle Amt og kommunerne.

Det er væsentligt at være opmærksom på, at en fuld tilslutning til Rejsekortprojektet bør ses som et reinvesteringsprojekt, dvs. et konkret bud på, hvordan man kan indfri det påtrængende behov i Midttrafik for at investere i et nyt, moderne og ensartet billetteringssystem.

Der er foretaget et foreløbigt overslag af, hvad et alternativt moderne kortbaseret system vil koste indføre i Midttrafik. Tages der eksempelvis udgangspunkt i det eksisterende elektroniske kortbaserede system i Sydtrafik, viser det foreløbige overslag, at der sandsynligvis vil være tale om anskaffelses- og driftsudgifter samt øvrige afledte udgifter, som ligger på niveau med de udgifter, der vil være forbundet med anskaffelse af Rejsekortet. Da dette alternative kort samtidig ikke har alle Rejsekortets (landsdækkende) fordele for trafikelskaber og kunder, vurderes der på det foreliggende grundlag ikke at være et moderne (reinvesterings-)alternativ til Rejsekortprojektet.

(Mer-)udgiften for Rejsekortet i forhold til det nævnte dårligere alternativ, forudsættes niveaumæssigt at svare til de udgifter til køb af rejsekortaktier samt indskud af ansvarlige lånekapital, som er skønnet vedrørende pkt. 1) og 2) i det følgende. Disse punkter vil blive behandlet uddybende i business casen. For indeværende bemærkes, at den indskudte lånekapital (pkt. 2) kan forudsættes tilbagebetalt samt forrentet til markedsrente. Afkastet på aktiekøbet (pkt. 1) er p.t. mere uafklaret, da der udestår en aftale mellem aktionærene om fastsættelse af aktieafkastet<sup>1</sup>.

Midttrafik har – i samarbejde med Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab - igangsat et arbejde med udarbejdelse af en business case, som kan belyse fordele og ulemper ved en fuld tilslutning til Rejsekortsystemet, herunder særligt de økonomiske konsekvenser. Denne analyse skal også rumme vurderinger af de økonomiske konsekvenser for hver enkelt kommune og Region Midtjylland.

I business casen er søgt identificeret de sandsynlige udgifter ved Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekortet. Udgifterne kan opdeles i følgende hovedgrupper:

- 1) Køb af aktier i Rejsekort A/S
- 2) Indskud af ansvarlig lånekapital i Rejsekort A/S
- 3) Indkøb af rejsekortudstyr
- 4) Drifts- og vedligeholdelsesudgifter
- 5) "Øvrige økonomiske konsekvenser" (følgeudgifter samt afledte proventmæssige konsekvenser).

Der udestår en endelig version af business casen, herunder en konsolidering af de økonomiske overslag. For indeværende er det muligt at uddrage en række foreløbige udgiftsskøn vedrørende punkterne 1)-4).

Udgifterne i relation til pkt. 1) aktier og 2) ansvarlig lånekapital er forbundet med en høj grad af sikkerhed, idet Midttrafiks udgifter følger af aktionæroverenskomsten vedrørende Rejsekort A/S<sup>2</sup>.

Udgifterne til pkt. 3) Indkøb af rejsekortudstyr er forbundet med en væsentlig større usikkerhed, særligt begrundet i hvilke og hvor mange af Midttrafiks busser m.v. som skal have installeret rejsekortudstyr. Foreløbigt lægges det til grund som beregningsforudsætning, at der skal installeres fuldt udstyr i 700 busser i Midttrafiks samlede område, hvilket antalsmæssigt modsvare alle regionalruter, alle bybusruter samt en ganske beskedent andel af lokalruterne<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Der henvises nærmere til aktionæroverenskomsten af 30. januar 2007, afsnit 5.2.

<sup>2</sup> Aktionæroverenskomsten er indgået mellem DSB, Ørestadsselskabet, Movia, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Bornholms Trafikselskab. Seneste version af aktionæroverenskomsten er dateret 30. januar 2007. De enkelte trafikvirksomheders andel af den samlede aktiekapital er bestemt ud fra rejse- og omsætningstal.

<sup>3</sup> Som grundlag for beregningen er bl.a. forudsat 700 busser med fuldt rejsekortudstyr, 30 depoter hvor busdata skal udveksles med det centrale system (back-office) og 41 togstoppesteder (Lemvigbanen og

Udgifterne til pkt. 4) Drifts- og vedligeholdelsesudgifter består af to enkeltforhold. For det første skal Midttrafik betale såkaldte rejse- og omsætningsafgifter til Rejsekort A/S, som skal dække Midttrafiks forholdsmæssige andel af de løbende drifts- og vedligeholdelsesudgifter for de centrale dele af rejsekortsystemet (back-office m.v.). Hertil kommer distributionsafgifter og distributionshonorarer. For det andet skal Midttrafik betale de løbende drifts- og vedligeholdelsesudgifter i relation til de decentrale udstyr i busser og garageanlæg m.v.

Den aktuelt største usikkerhed vedrørende de økonomiske konsekvenser udgøres af pkt. 5) "Øvrige økonomiske konsekvenser". Der udestår en prissætning af de enkelte elementer i denne kategori. Foreløbigt henvises til den opregning af principielt relevante forhold, som er anført sidst i notatet. Det bemærkes, at nogle forhold under pkt. 5) isoleret set kan forventes at indebære mindreudgifter for Midttrafik (eksempelvis flere rejsende og færre gratister), mens andre forhold kan forventes at indebære merudgifter for Midttrafik (eksempelvis uddannelse og markedsføring).

Der foreligger som nævnt p.t. et foreløbigt skøn i relation til de under pkt. 1)-4) nævnte udgifter ved Midttrafiks fulde tilslutning til Rejsekortet, jf. nedenstående tabel.

Midttrafik						
Beløb i 1000 kr. (2007-priser)	2007	2008	2009	2010	Årligt efter 2010	I alt uden drift og vedligehold
1) Aktier kursværdi – udvidelse			36.203			36.203
2) Låneoptagelse - udvidelse		40.345	9.738			50.083
3) Indkøb af rejsekortudstyr m.v.		9.856	39.426			49.282
4) Drift og vedligeholdelsesudgifter			1.300	7.000	25.000	
5) "Øvrige økonomiske konsekvenser", jf. nedenfor	(udgiftsskøn udestår)					
I alt (ekskl. pkt. 5))		50.201	86.667	7.000	25.000	135.568

Formålet med tabellen er på indeværende tidspunkt at indikere et omtrentligt udgiftsniveau eksklusiv "øvrige økonomiske konsekvenser" (pkt.5) ved Midttrafiks mulige tilslutning til Rejsekortet. Der udestår endvidere en opgørelse af de renteudgifter, som en lånefinansiering af Rejsekortprojektet vil indebære.

Det understreges, at der ikke er tale om et samlet konsolideret udgiftsskøn.

I forbindelse med den kommende business case for Midttrafiks tilslutning til Rejsekortet, vil der være foretaget et konsolideret udgiftsskøn på alle punkterne 1)-5). Selv skønnet i den endelige business case vil naturligvis til stadighed være baseret på "givne forudsætninger" (eksempelvis antallet af busser med rejsekortudstyr) samt være forbundet med en række principielle usikkerheder, særligt i tilknytning til pkt. 5) "Øvrige økonomiske konsekvenser".

Det kan oplyses, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet har meddelt, at der er mulighed for at finansiere Rejsekortet gennem ekstraordinær låntagning, det vil sige at låntagning til Rejsekortet ikke vil belaste de lånerammer, som regionen og kommunerne i øvrigt vil have til rådighed.

---

Odderbanen). Der ligger endvidere en række forudsætninger vedrørende indkøb af stationært og håndholdt billeteringsudstyr m.v. til grund for det aktuelle overslag. Beregningsgrundlaget vil blive specificeret i business casen.

#### 4. Særligt Vedrørende pkt. 5) "Øvrige økonomiske konsekvenser" for Midttrafik ved tilslutning til rejsekortprojektet:

Der udestår en endelig prissætning af de enkelte nedenstående faktorer. En prissætning vil blive foretaget i tilknytning til den endelige business case for Midttrafiks mulige tilslutning til rejsekortprojektet.

##### 1. Afledte økonomiske konsekvenser (mer- og mindreudgifter):

- Tilpasning af edb-systemer
- Intern uddannelse
- Intern projektledelse
- Driftsudgifter til paralleldrif i overgangsperiode (rejsekortteknologi samtidig med den eksisterende billetteringsteknologi)
- Udgifter vedrørende afleveringsforretning
- Information
- Markedsføring
- Kundeservice/kunderådgivning
- Tilpasning af takstsystemer
- Revision af zoneopdelingen i Midttrafik

##### 2. Provenumæssige konsekvenser (mer- eller mindreprovenu):

- Flere passagerer (meromsætning) som følge af "nemmere rejser" m.v. (rejsekortet er altid klar til brug).
- Meromsætning som følge af bortfald af "gratis returrejser"
- Mindreomsætning som følge af, at der udstedes færre (dyre) enkeltbilletter
- Administrative besparelser vedrørende salg og distribution af periode- og klippekort m.v.
- Sparet kortsalgsp provision.
- Administrative besparelser vedrørende betjent salg.
- Mindre snyd - "ægte gratister" (ingen rejsehjemmel).
- Mindre snyd - "grågratister" (3 zoners kørsel på et 2-zoners klippekort etc.)
- Reduceret mulighed for forfalskning af rejsehjemler.
- Indtægter vedrørende accessoriske ydelser.
- Detailviden om rejser giver mulighed for mere effektiv køreplanlægning.



**midttrafik**

*Århus, 19. oktober 2007*

**Bilag til åben dagsorden  
til mødet i Repræsentantskabet for Midttrafik  
fredag 26. oktober 2007 kl. 09.30  
Regionsrådssalen, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 6  
Bilag nr. 2**





# Rejsekortet

kommer til Sjælland i 2008

## Nemt og trygt

Trafikselekskabernes mål med det kommende rejsekort er, at kunder nemt og trygt kan rejse med bus, tog og Metro til hver en tid - uden først at skulle købe en billet og sætte sig ind i pris- og zonesystemer. Rejsekortet skal over en årrække erstatte de nuværende kortprodukter (klippe- og abonnementskort). Kunder uden rejsekort vil fortsat kunne købe en almindelig billet til deres rejse.

Det nye med rejsekortet bliver, at kunderne ikke længere skal sætte sig ind i, hvilke zoner bussen og toget kører gennem, men at rejsekortet automatisk kender den direkte afstand mellem start- og slut. I rejsekortets første år bliver afstanden målt i de kendte zoner. Senere vil afstanden blive udregnet i kilometer.



### ▷ Det er trafikselekskabernes mål med rejsekortet

- at kortet altid er klar til brug
- at hele den offentlige trafik i Danmark kommer med
- at der er ens udstyr, ens anvendelse og ens regler for rejsekortet i hele landet
- at der er én pris - for én rejse, uanset hvilken rute, der er rejst
- at kendskab til takstsystemer og billetprodukter ikke længere er nødvendig
- at kunder oplever rejsekortet som nemt og trygt at købe og bruge

## Indhold

De følgende sider beskriver, hvordan rejsekortet bliver taget i brug på Sjælland i 2008, og hvordan trafikselekskabene over en årrække afskaffer de nuværende billet- og kortprodukter for gradvist at introducere rejsekortet.

Trafikselekskaberne har en række vigtige hensyn ved introduktionen af rejsekortet:

- Det er meget afgørende for en god introduktion af rejsekortet, at det bliver indført i en kundefærdig og let tilgængelig version.
- Det er ligeledes vigtigt, at kunderne ikke oplever for store prisudsving i forhold til det, som de betaler for at rejse i dag. Men med princippet om, at hver rejse har én pris, så vil der være kundegrupper, der vil opleve mærkbare prisændringer. Det er baggrunden for, at der sker en trinvis overgang fra gammelt til nyt system.

- En trinvis overgang betyder også, at trafikselekskabernes kundeservicefunktioner vil kunne følge med kundernes efterspørgsel.
- Og endelig at trafikselekskabernes økonomi kan styres forsvarligt.

### ▷ Rejsekort i funktion

De første elektroniske billetsystemer så dagens lys for snart 10 år siden. Trafikselekskabene i Singapore, Hong Kong og Seoul var nogle af de første i verden til at indføre elektroniske billetter. I mange europæiske storbyer har trafikselekskabene indført elektronisk billettering eller er lige ved at tage det i brug: London, Paris, Sct. Petersborgs metro, Rom. I Danmark er der særligt fokus på hollandske rejsekort, der bliver landsdækkende ligesom de danske rejsekort. Inden for Skandinavien kan nævnes følgende eksempler på elektronisk billettering: Helsinki, Stockholm, Oslo, Göteborg/Västrafik og Skånetrafikken. Storstrøms Amt har haft elektronisk billettering siden 1992, ligesom der også allerede i dag er elektronisk billettering i Sønderjylland og på Fyn.

## Sådan bruger kunden rejsekortet

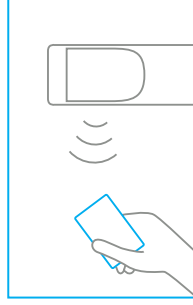
Før kunden kan rejse på sit rejsekort, skal der tankes penge til rejsekortets elektroniske pung. Rejsekortets elektroniske pung kan tankes op i salgsautomater, i betjent salg, via et af trafikskabernes kundecentre eller via internet\*. Desuden vil der være mulighed for, at kunden laver aftale om automatisk optankning af rejsekortet. Det kan ske f.eks. når saldoen på rejsekort-et er lav eller ved at overføre et fast månedligt beløb til rejsekortet.

Kunden kan via trafikskabernes internet oprette en personlig rejsekortside. Her kan hun se sine rejser og de tilhørende transaktioner. Kunden kan også på rejsekortautomater se en oversigt over sine seneste rejser, prisen på dem og saldoen på rejsekortet. I et betjent salg kan kunden mod betaling få en udskrift af de

\*ej anonyme rejsekort.

### Teknik

Et rejsekort er et kontaktløst chipkort. Rejsekortet holdes hen på en kortlæser, som aflæser kortet på under 1/2 sekund. Denne handling kaldes Check Ind eller Check Ud.

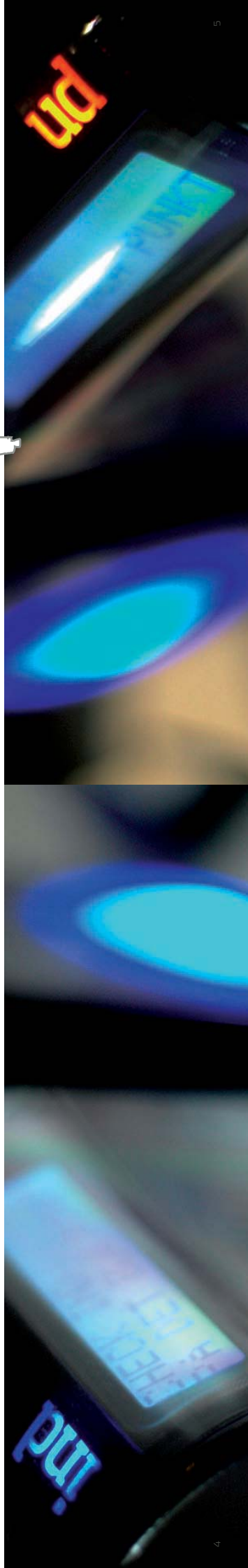
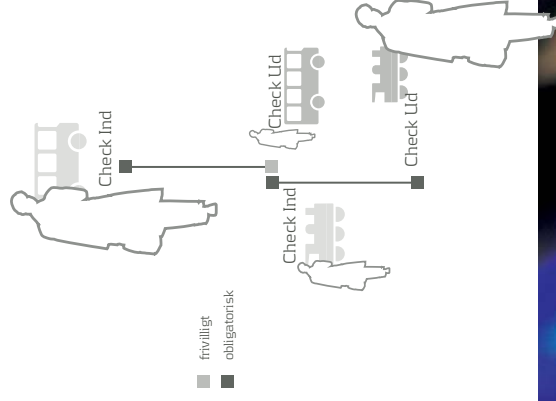


## Check Ind og Check Ud

Kunden skal foretage Check Ind ved rejsens start, Check Ind igen ved alle skift og Check Ud ved rejsens afslutning. Kun ved skift mellem to S-tog og skift mellem to Metro tog behøver kunden ikke fornyet Check Ind.

Ved Check Ind ved start af en rejse bliver der trykket et acountobeløb fra rejsekortets elektroniske pung. Samtidig med Check Ud bliver prisen på rejsen beregnet. Forskellen på rejsens pris og acountobeløbet bliver lagt tilbage eller hævet på rejsekortet.

Hvis kunden glemmer Check Ud, er rejsen ikke korrekt afsluttet. Acountobeløbet bliver derfor ikke lagt tilbage til kundens rejsekort, og trafikskaberne kan kræve yderligere betaling for rejsen.



## Rejsekortet er billet

Når rejsekortet samtidig er kundens billet, bliver det nemmere for kunden at bruge den kollektive trafik i forhold til i dag. Kunden skal ikke forud købe en billet til rejsen, da rejsekortsystemet holder rede på rejsen og automatisk beregner den rigtige pris. Kunden kan trykt bruge sit rejsekort, uden på forhånd at kende til pris- og zonesystemer.

Rejsekortet vil kunne bruges som billet og betalingsmiddel hos alle trafikskabere. Rejsekortet bliver formelt udstedt af Rejsekort A/S på alle trafikskabernes vegne. Men det er de enkelte trafikskabers salgsnøt, der leverer rejsekortet og modtager betaling for optankning. Der vil således ikke være et særligt rejsekort kun til DSB, til Movia eller til andre trafikskaber. Kundens elektroniske penge på rejsekortet står på en konto hos Rejsekort A/S.



## Prisberegning

Rejsens pris bliver fastsat ud fra kundens rejselængde i luftlinie.

Rejsekortet registrerer løbende den rejseaktivitet, der sker på hvert rejsekort. På hver rejse giver trafikskaberne en rabat, der er afhængig af rejseaktiviteten gennem de seneste tre måneder. Jo flere rejser og længere rejselængde, jo højere rabat.

Mængderabatten på Sjælland er to-delt. Den ene rabat knytter sig til lokale rejser, den anden rabat er til lange rejser. Ved løbende at se tre måneder tilbage er der sørget for, at kunden efter f. eks. en sommerferiepause kan køre videre på sin "gamle" rabat.

Udover mængderabatten vil der fortsat være kundetypetillæg: til f.eks. børn og pensionister.

Rabatter skelner ikke mellem om kunden har rejst med bus, tog eller metro.

Rabatten medtages automatisk i den pris, der betales ved Check Ud.

Når en kunde første gang køber et rejsekort, vil der ikke være nogen rejsestatistik til at fastlægge et rabatniveau efter. Det kan der blive taget højde for ved en manuel placering af kunden på et rabatniveau fra start. Rabatniveauet vil derefter automatisk blive ajourført ud fra kundens rejsedata.

Kunden kan via [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk) få at vide, hvad normalprisen på en planlagt rejse med rejsekort kommer til at koste. Ligeledes vil trafikskabernes kundecentre kunne oplyse priserne på at rejse med et rejsekort. Herudover bliver bussernes stoppestedstandere og togstationerne understøttet med zonekort til rejsekort.

### ► Fælles introduktion, design og kundecentertelefon

Trafikskaberne har aftalt at introduktionen af rejsekortet sker i fællesskab. Rejsekort A/S er ejet af trafikskaberne, for at oprette, eje og drive rejsekortsystemet. Rejsekortet har alle trafikskaber som afsendere og har sit eget design - det blå punkt. Rejsekortsystemet er bygget til at have en høj grad af sikkerhed for korrekte

### ► Alle love og regler opfyldes

Rejsekort A/S har sammen med trafikskaberne forhandlet rejsekortets kortsættelse og Data-tilsynet, så rejsekortet opfylder alle love og regler.

## Kundens rejsekort

Rejsekortet vil findes i flere varianter, der har forskellige muligheder og ydelser tilknyttet:

### Rejsekort som kan benyttes af andre Anonymt rejsekort:

Anonyme rejsekort er et ihændeoverkort, der kan overdrages til andre. Anonyme rejsekort kan købes i alle typer kortsalg og i salgsautomater. Trafiksekskaberne kender ikke kunden, og trafiksekskaberne tilbyder ingen særlige ydelser. Kunden kan i betjente salg ændre det anonyme rejsekort til et rejsekort, hvor trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren.

Et anonymt rejsekort kan ikke spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort med kendt ejer:

Rejsekort med kendt ejer betyder, at trafiksekskaberne kender indehaveren/betaleren, som legitimerer sig ved købet. Rejsekort med kendt ejer kan købes i betjente salg og eventuelt bestilles via internettet. Kunden kan indgå en aftale om automatisk optankning med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationservice, deltage i trafiksekskabernes kundeklubber samt modtage markedsføringstilbud. Rejsekort med kendt ejer kan bruges af andre end indehaveren/betaleren.

Et rejsekort med kendt ejer kan spærres, hvis kunden f.eks. taber det.

### Rejsekort som kun må bruges af indehaveren

Rejsekortet kan kun købes ved at kunden møder personligt i betjente salg. Kunden skal legitimere sig, og

give diverse personlige oplysninger. Kunden kan indgå en betalingsaftale med trafiksekskabet, tilmelde sig trafiksekskabernes individuelle trafikinformationservice, deltage i trafiksekskabernes kundeclubber samt modtage markedsføringstilbud.

Et rejsekort som ikke må overdrages til andre er forsynet med en form for ID. Rejsekortet kan spærres, hvis det f.eks. bliver tabt.

De særlige 3-partsrabatter til f.eks. efterlønskort og SLI-kort kan kun lægges på et rejsekort, som ikke må overdrages til andre.

Rejsekort, som kun må bruges af indehaveren, kan ligeledes få trafiksekskabernes højeste rabatter i forhold til de rejsekort, der kan bruges af flere kunder på skift.

### Rejsekortpris og acontobeløb

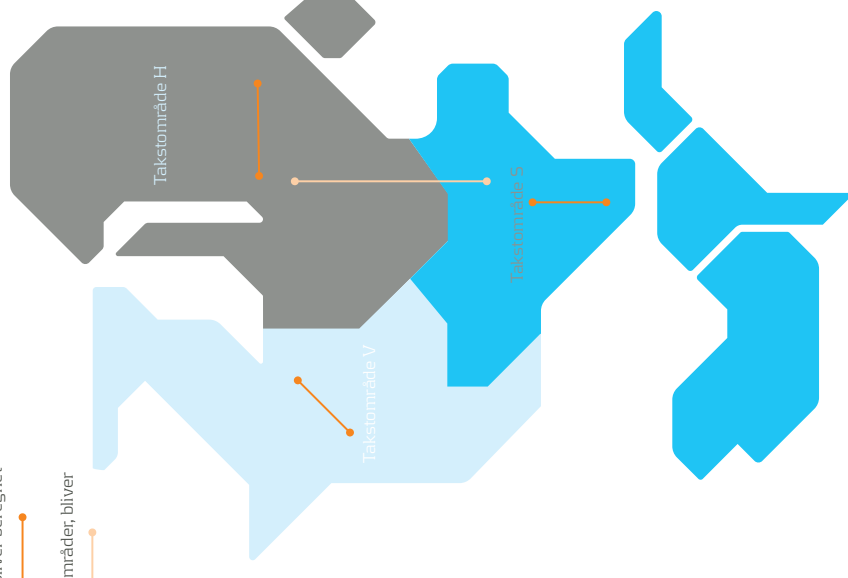
Det koster et beløb at købe rejsekortet (det eksakte beløb besluttet senere).

For et rejsekort med kendt ejer trækkes på rejsekortet et acontobeløb på 50 kr. ved rejsens start. Rejses på et anonymt rejsekort trækkes ligeledes et acontobeløb på 50 kr., hvis rejsen skal ske inden for et lokalt takstområde. Skal rejsen, på det anonyme rejsekort, krydse to eller flere lokale takstområder, skal det anonyme rejsekort opgraderes med et højere acontobeløb. Det er for at sikre, at der er penge nok til rejsen. I pilotdriften forventes dette acontobeløb at blive 100 kr. Når rejsekortet udbredes til hele Sjælland forventes dette beløb hævet til 300 kr., og ved udbredelse til hele Danmark 600 kr.

## Fire takstsæt på Sjælland

En lokalrejse i takstområde H/V eller S bliver beregnet efter takstområdets lokale takstsæt.

En rejse der krydser to eller flere takstområder, bliver beregnet efter DSBs takstsystem.





## Zonerne får nogle år mere

Trafikskabernes beslutning om en gradvis introduktion betyder, at rejsekortet bliver sat i drift med det velkendte zonesystem, hvor prisen bliver beregnet efter antallet af zoner mellem rejsens start- og slutpunkt. Det er det, eksperter kalder et ringzoneprincip.

Kunder skal fremover betale for de zoner, der "berøres", når rejsens længde bliver fastsat ud fra en direkte linie fra første Check In til Check Out. Med rejsekort skal kunder ikke længere betale for omvejskørsel og kunder slipper af med en ofte uforklarlig del af det gamle zonesystem, hvor rejser kan have forskellig pris ud og hjem.

Med rejsekortet forsvinder også "alle zoner". Der vil ikke længere være noget loft over, hvor mange zoner der skal betales for. Trafikskaberne vil til gengæld lade prisen stige mindre pr. rejst zone. Dette sikrer en gradvis overgang til en senere fase i rejsekort, hvor rejse længder vil blive målt i kilometre.

Rejsekortet vil under introduktionen på Sjælland blive baseret på de nuværende zonesystemer i Movias tre takstområder - nemlig Hovedstadsområdet (H), Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S).

Rejser, der holder sig indenfor de ovenfor nævnte tre takstområder, bliver beregnet i de lokale takstætt.

Rejser, der krydser to eller tre takstområder, beregnes i DSB taksystem. DSB afskaffer i den forbindelse sit nuværende zonesystem på Sjælland og bruger i stedet de eksisterende lokale trafikskabszoner (med enkelte justeringer). DSBs taksystem bliver derved fladedækkende, hvilket betyder at en rejse fra ethvert sted i

Hovedstadsområdet (H) til ethvert sted i Vestsjælland (V) og Sydsjælland (S) - og vice-versa kan beregnes ud fra DSBs takstætt.

Der vil dermed være fire takstætt, når rejsekortet introduceres på Sjælland.

Hertil yder trafikskaberne en to-delt mængderabat. Kunder kan opnå rabat på rejser indenfor Movias tre takstområder. Eller opnå rabat på rejser mellem de tre takstområder i DSBs taksystem. Rabatter optjent i Movias tre takstområder kan ikke benyttes til rejser, der krydser to eller tre takstområder. Tilsvarende kan rabatter optjent ved rejser der krydser to eller tre takstområder og beregnes ud fra DSB takstætt ikke benyttes på rejser i Movias takstområder. Rejsekortet holder styr på kundens rabatter.

### ► Gradvis introduktion

Fra udlandet, hvor mange trafikskaber har erfaringer med introduktion af et rejsekort, er vi blevet rådet fra at gennemføre "the big bang", hvor alle principper for prisberegning, rabatgivning, billetregler erstattes med nye kortregler mv. på én gang. Vi har lyttet til de gode råd, og har derfor besluttet, at vi introducerer rejsekortet gradvist. Det betyder, at vi i en overgangsfasen beholder f.eks. takstozoner og abonnementskort fra vores nuværende taksystem. Den gradvise introduktion betyder samtidig, at trafikskaberne bedre vil kunne analysere eventuelle ændringer i kundernes rejsevaner og -mønstre, og tilpasse rejsekortet hertil.

## Klippekortkunder

De kunder, der i dag kører på klippekort, bliver de første, der skal til at bruge rejsekortet. Kunderne får nogle måneder til at bruge deres klippekort op.

## Periodekort på pap

I en periode kan pendlerne fortsætte med at rejse på det velkendte periodekort på pap. Rejserreglerne og zoneællingerne vil også blive ved med at være de samme, som de er nu, indtil periodekortet bliver afskaffet.

Dog er det besluttet, at rejsekortet skal indføres efter en hurtigere tidsplan i Movias takstområde Sydsjælland (S) (det tidligere STS). Baggrunden er, at langt de fleste kunder i takstområde (S) allerede i dag rejser på det elektroniske kort, Boomerang-kortet. Den måde takstområde (S) prissætter på (Check In, betaling for

hver rejse og at hver rejse har en pris) er meget tæt på den endelige vision for rejsekortet. Det vil sige, at samtlige nuværende kortprodukter i Takstområde (S) bliver udskiftet med rejsekort over en periode på et halvt år.

## Almindelige papirbilletter

Kunder vil fortsat kunne købe papirbilletter, hos buschaufføren, i billetautomaten, i rejsekortautomaten og i betjent salg.

Papirbilletter vil under introduktionen af rejsekortet være baseret på de zonesystemer, som også vil blive anvendt på rejsekortet. Planen er, at der på sigt skal indføres et nyt landsdækkende taksystem for kontantbilletter ved siden af rejsekortet.

### ► Samarbejde mellem trafikskaberne

De trafikskaber, som deltager i projektet med elektronisk billettering, har etableret Rejsekort A/S. Dette selskab har på vegne af trafikskaberne indgået kontrakt med leverandøren om såvel levering af apparatur, software som efterfølgende drift af systemet.

Rejsekortet repræsenterer på den måde en udbygning af det hidtidige samarbejde mellem bus- og togtelskaberne i Danmark.