

Hvad er rejsekortprojektet?

- Projekt startet af HUR, DSB og Ørestadsselskabet i 1995 (behov for et moderne elektronisk billetteringssystem for hovedstadsområdet).
- Rejsekort A/S etableret i 2003. Aktuelt et samarbejde mellem Bornholms Trafikselskab, DSB, Fynbus, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og Ørestadsselskabet. Samarbejdet er reguleret i en aktionæroverenskomst.
- Midttrafik delvis med i samarbejdet via overtagne rettigheder og forpligtigelse fra VAT.
- Officiel tidsplan for udrulning af rejsekortet:
pilotprojekt Sjælland 2007 → hele Sjælland 2008 → Vestdanmark fra 2009
- Rejsekortet er en integreret del af målsætningen om et landsdækkende takstsystem for den kollektive trafik (lov om Trafikselskaber)

Hvad er rejsekortet?

- Rejsekortet er et chipkort på størrelse med dankort, som altid er klar til brug
- Betalingsaftale eller optankning eksempelvis via kundecentre eller internet.
- Forskellige typer rejsekort:
 - Anonymt (ihændeleverkort)
 - Persontilknyttet/kendt ejer
 - Strengt personligt (eksempelvis efterlønskort og SU-kort)
- I en overgangsperiode benyttes en zonebaseret takstsystem - af hensyn til kunder og trafikskaber/togoperatører
- På sigt: ud med zoner – ind med punkt til punkt princippet.



midttrafik

Hvordan fungerer rejsekortet?

- Check ind (rejsestart og skift) og check ud (rejseafslutning)
- Ved check ind trækkes et a conto beløb. Ved rejsens afslutning trækkes rejsens samlede pris minus a conto beløbet.
- Rejsekortet fungerer som en elektronisk pung, der kan lagre penge og rabatter.
- Kortet bruges til at betale rejser – og andre ydelser.



Fordele for kunderne

- Kortet er altid klar til brug.
- Ét kort til rejse i busser og tog - visionen er ét landsdækkende kort.
- Kunden skal ikke have kendskab til takstsystemet
- systemet beregner selv den rigtige pris
- Slut med at vælge mellem klippekort- og abonnementskort.
Systemet beregner automatisk den mest fordelagtige pris

Fordele for trafikskaber/togoperatører

- Automatiske betalingsordninger og kundernes øgede brug af selvbetjening nedbringer omkostningerne
- Det elektroniske system giver en stor mængde værdifulde data (køreplanlægning, markedsføring, indtægtsfordeling)
- Kundefordelene vil tiltrække flere kunder og styrke trafikskaberens økonomi.
- Forbedrede muligheder for takst- og billetsamarbejdet

Rejsekortet og Midttrafik

- Rejsekortet er et reinvesteringsprojekt.
Det eksisterende udstyr er umoderne, uensartet og slidt. Stigende problemer med at skaffe reservedele.
- Med indførelsen af rejsekortet på Sjælland samt Fyn og Jylland forandrer verden sig omkring Midttrafik i de kommende år.
- Nye rammebetingelser for billet- og takstsamarbejdet, hvor Rejsekortet bliver udgangspunktet.
(Bus & tog samarbejdet).
- Revideret tidsramme for Midttrafiks beslutningsproces vedr. mulig tilslutning til Rejsekortprojektet:
 - business case klar til bestyrelsesmødet i december 2007
 - herefter høring blandt bestillerne (frist april 2008)
 - rejsekortdrøftelse på repræsentantskabsmødet april 2008
 - endelig bestyrelsesbeslutning på mødet i maj 2008



Hvad koster det?

Foreløbigt overslag (ult. okt. 2007) over udgiftsniveauet ved tilslutning til Rejsekortprojektet:

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. (EKSKLUSIV MOMS)		9.856	39.426			49.282
4) Drift og vedligeholdelsesudgifter			1.300	7.000	25.000	
5) "Øvrige økonomiske konsekvenser"	(udgiftsskøn udestår)					
I alt (eksklusiv pkt. 5))		50.201	86.667	7.000	25.000	135.568

... og hvordan kan betalingen fordeles?

Beregningsgrundlaget i business casen forudsættes at være følgende:

- Etableringsudgifter vedr. aktier, låneoptagelse og indkøb af rejsekortudstyr forudsættes som udgangspunkt fordelt efter relativ udgift til installation af rejse-kort-udstyr i busser og tog. Udgangspunktet i business casen er installation af rejsekortudstyr i alle regional-busser og bybusser.
- Udgifter vedr. drift og vedligeholdelse forudsættes som udgangspunkt fordelt efter relativ udgift til faktisk brug af Rejsekortsystemet.

Særligt om pkt. 5) “Øvrige økonomiske konsekvenser”

Afledte økonomiske konsekvenser (mer- og mindredgifter):

- Tilpasning af edb-systemer
- Intern uddannelse
- Intern projektledelse
- Driftsudgifter til paralleldrif i overgangsperiode
- Udgifter vedrørende afleveringsforretning
- Administrative besparelser (på sigt) vedrørende salg og distribution, herunder kortsalgsp provision
- Information, kundeservice og markedsføring
- Tilpasning af takst- og zonesystemet i Midttrafik

Særligt om pkt. 5) "Øvrige økonomiske konsekvenser"

Provenumæssige konsekvenser (mer- eller mindreprovenu):

- Flere passagerer som følge af "nemmere rejser"
- "Ingen gratis returrejser"
- Mindreomsætning som følge af færre (dyre) enkeltbilletter
- Mindre snyd - "ægte gratister" og "grågratister"
- Reduceret mulighed for forfalskning af rejsehjemler.
- Indtægter vedrørende accessoriske ydelser.
- Bedre rejseplanlægning