

Århus, 28. oktober 2011

Bilag til
til åben temadrøftelse om rejsekortet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 9.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 1.09,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg

Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 1

Emner og spørgsmål rejst i Bestyrelsen og Repræsentantskabet om Rejsekortet.

Generelt vedr. skepsis til rejsekortet

- Rejsekortet er uforholdsmæssigt dyrt ved indførelse og i løbende drift
- Uden for de større byer i Midtjylland giver et landsdækkende Rejsekort ingen ekstra nytte
- Rejsekortet er forældet ved indførelse

Økonomi / Udbytte / Nytte

1. Indførelse af Rejsekort i Midttrafik vil mangedoble udgifterne på billetteringsområdet i forhold til nu. Der anslås udgifter til investering + projekt på 250 mio. kr. Hertil kommer driftsudgifter på ca. 30 mio. kr. årligt. Det kan ikke begribes, hvorfor Rejsekortet skal være dyrt.
2. Det vanskeligt at se fordelene ved at indføre et dyrt Rejsekort der kan benyttes landsdækkende i tog bus og Metro, når hovedparten af de rejsende i Midtjylland kun rejser med ét transportmiddel.
3. Mange kommuner i Midtjylland vil overveje at indføre gratis-kørsel på deres lokalruter i stedet for at indføre Rejsekort.
4. Der er også kommuner som overvejer, at undlade at installere rejsekortudstyr på lokale rute der overvejende kører med unge under uddannelse, og i stedet sælge simple billetter, for de øvrige få betalende kunder. Det efterlyses, hvad der skal være af indtægter på en rute, for at det skal kunne betale sig at installere rejsekortudstyr.
5. Hvorfor skal Midttrafik, efter de seneste aftaler med leverandøren af Rejsekort, betale mere for rejsekortudstyret ved tilslutning, end det er tilfældet for andre trafikelskaber? Det er mere logisk, at salg af flere enheder skulle gøre prisen billigere!
6. Der er en bekymring for, at check in og ikke mindst check ud vil forsinke busdriften. Det vil givet fald både påvirke køretiden og kørselsudgifterne negativt.

Rejsekortsystemet

7. Det danske rejsekortsystem har været præget af udviklingsproblemer og gentagne forsinkelser. Der er ikke til at forstå, hvorfor Rejsekort A/S ikke har købt og indført et færdigt rejsekortsystem, f.eks. Oyster i London, Octopus i Hong Kong, eller et kørende system fra Holland eller fra de øvrige nordiske lande?
8. Der er en bred opfattelse af, at rejsekortsystemet allerede er forældet med hensyn til teknik og forventninger fra kunderne om brugervenlighed. Dette vil være endnu mere udtalt, når Rejsekort eventuelt indføres i busserne i Midtjylland i 2014!
9. Hvorfor ikke skrotte rejsekortet, og i stedet indføre mobilbilletter, som er meget billigere at drive?
10. Det har været fremme i medierne, at rejsekortet ikke er tilstrækkelig sikret mod "hackere". Der er rejst tvivl om, hvor godt rejsekortet er sikret mod snyd.

Brugen af Rejsekort

11. Uden "her og nu" adgang til nettet, vil prisen på næste rejse ikke kendes på forhånd. Afholder det ikke mange kunder, som kun rejser engang i mellem med kollektiv trafik, i at erhverve et rejsekort?

12. Det må være en kilde til irritation hos kunderne, at de skal have endnu et kort i pungen eller tasken. Hvorfor ikke bruge dankort, sygesikring eller mobiltelefonen, som Rejekort?
13. Det må være til stor irritation for kunderne, at de får en ekstra regning, hvis de glemmer at checke ud.
14. Hvad skal en passager, som benytter sit personlige rejsekort til en rejse for sit firma, fremvise som bilag ved refusion af transportudgifterne?
15. Er det korrekt, at pendlere der rejser meget med den kollektive trafik, risikere at komme til at betale mere end de gør i dag?

Tillid til rejsekortprojektet

16. I Rigsrevisionens rapport om rejsekortprojektet fra foråret 2011, er der beskrevet et forløb, hvor leverandøren gang på gang ikke har levet op til sine leveringsforpligtigelser. Der er siden hovedkontrakten blev underskrevet i 2005 indgået 5 tillægsaftaler. Hvad gør, at Rejekort A/S og trafikskaberne nu kan have tillid til, at leverandøren vil overholde de senest indgåede aftaler?
17. I foråret 2011 blev det oplyst, at rejsekortprojektet i alt kommer til at koste yderligere 667 mio. kr. Hvordan kan trafikskaberne have tillid til, at der ikke fremover kommer nye finansieringsbehov?

Århus, 28. oktober 2011

Bilag til
til åben temadrøftelse om rejsekortet i
Repræsentantskabet for Midttrafik
fredag 4. november 2011 kl. 9.30
Ferskvandscenteret, Vejlsøhus, lokale 1.09,
Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg

Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2

Business case

”Rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik”

>> Foreløbig rapport <<

Indholdsfortegnelse

0	Indledning.....	4
1	Baggrund for business case om rejsekort	5
1.1	Behov for nyt udstyr og harmonisering af takster	5
1.2	Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab.....	5
1.3	Forventning om fuld tilslutning	6
2	Fordele og ulemper ved rejsekort	6
2.1	Hvad er rejsekort?	6
2.2	Forventning om større kundetilfredshed og flere rejser.....	6
2.3	Mindre snyd.....	7
2.4	Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning	7
2.5	Mulighed for øvrige driftsbesparelser	8
2.6	Ulemper, udfordringer og risici	8
2.7	Konsekvens ved at stå uden for.....	9
3	Alternativ til rejsekortsystemet.....	10
3.1	Nyt elektronisk billetsystem	10
3.2	Opgradering af nuværende billetteringssystem.....	11
4	Rejsekortprojekt	12
4.1	Det danske rejsekort.....	12
4.2	Økonomien i rejsekortet.....	13
4.3	Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet.....	13
4.4	Status for rejsekortprojektet	14
4.5	Beslutningsprocessen i Midttrafik	15
5	De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til rejsekortprojektet.....	16
5.1	Forudsætninger	16
5.2	Investeringsudgifter.....	17
5.2.1	Aktiekapital	17
5.2.2	Lånekapital.....	17
5.2.3	Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.....	17
5.2.4	Lokalbanerne	18
5.2.5	Udgifter til internt projekt	19
5.3	Driftsudgifter	22
5.3.1	Udgifter til det centrale og det decentrale udstyr	22
5.3.2	Øvrige faste udgifter som følge af rejsekort.....	23
5.3.3	Distributionsafgifter og distributionshonorar	23
5.4	Afledte mindre udgifter og nye opgaver	24
5.5	Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.	26
5.6	Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering	26
5.7	Vurderinger af økonomien ved indførelse af rejsekortet.....	28
5.8	Usikkerheder ved business casen.....	28

6	Finansiering af rejsekortet - bestillerfordeling	29
6.1	Forudsætninger	29
6.2	Fordelingsmodel	30
6.3	Bestillerfordelte udgifter til rejsekort.....	32
6.4	Alternativ til fuldt rejsekortudstyr	32
Bilag A.	Midttrafik og rejsekortet	33
Bilag B.	Rejsekortudstyr.....	37
Bilag C.	Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved kontantbetaling	38
Bilag D.	Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering.....	41

0 Indledning

Siden dannelsen i 2007 er Midttrafik flere gange blevet stillet overfor spørgsmålet om tilslutning til samarbejdet omkring Rejsekort. Det drejer sig om et nyt fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele landet. Rejsekortet har flere gange været genstand for behandling i Bestyrelsen og Repræsentantskabet i Midttrafik, og spørgsmålet om at indføre rejsekort har ligeledes været i høring hos regionen og kommunerne i Midtjylland.

Denne business case - Rejsekortet som reinvesteringsprojekt i Midttrafik – indgår som et centralt element i beslutningsprocessen og afklaring af spørgsmålet om fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Business casens hovedformål er, at beskrive de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og bestillerne ved fuld tilslutning til projektet. Den indeholder også en beskrivelse af, hvad rejsekortprojektet går ud på, hvilke fordele det giver, men også hvilke udfordringer og risici det medfører.

Business casens første udgave er fra december 2007, og er revideret i januar 2009. Begge har været i høring blandt bestillerne, med efterfølgende behandling i Bestyrelsen. Ved høringerne var bestillerne ikke enige om at give en anbefaling. Bestyrelsen har på den baggrund besluttet, at Midttrafik sigter efter at indføre rejsekort, men vil først tage endelig stilling, når rejsekortet har vist at det virker i stor skala, og når der er bred opbakning fra bestillerne.

Efter en række år med forsinkelser, er udrulningen af rejsekortet i 2011 for alvor i gang på Sjælland og i Nordjylland, og forberedelserne er langt fremme omkring introduktion af rejsekort på alle togstationer i landet i 2012, inkl. i prøvedrift i det Midtjyske område. Betingelsen om rejsekortets funktionsduelighed nærmer sig, og det forventes, at Midttrafik ved årsskiftet 2011/12 igen vil blive stillet overfor en afklaring af spørgsmålet om fuld tilslutning.

Den aktuelle revision af Business casen, skal ses på denne baggrund. Der er primært foretaget en opdatering af de økonomiske forhold omkring projektet. Bl.a. er en nødvenlig likviditetstilførsel til Rejsekort A/S for perioden 2011-2014 indregnet. I forhold til de to foregående business cases, er der forudsat en mere begrænset dækning af rejsekort i Midttrafik. Det betyder, at selvom business casen viser et større samlet finansieringsbehov end tidligere, er andelen af udgifter reduceret for kommuner med overvejende lokal-kørsel med begrænsede passagerindtægter.

Business casen giver et billede af de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og bestillerne ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet, som situationen ser ud i øjeblikket. På en række områder bygger beregningerne på skøn og forudsætninger, som Midttrafik vil kvalificere løbende. Denne rapport er derfor foreløbig.

1 Baggrund for business case om rejsekort

1.1 Behov for nyt udstyr og harmonisering af takster

Det eksisterende udstyr i Midttrafik er nedslidt og vedligeholdelseskrevende. Det betyder, at Midttrafik indenfor en årrække skal foretage en reinvestering i et nyt billetteringssystem.

De forskellige billetsalgssystemer, som Midttrafik overtog ved etablering i 2007, er 20-30 år gamle. Reserverede er ikke længere standardvarer, men det er indtil videre muligt at købe brugt og renoveret udstyr.

Midttrafik anvender i dag mange ressourcer på vedligeholdelse og systemadministration. En stor del af arbejdstiden i administrationens afdeling for Drift og Trafikkontrol, går med vedligeholdelse og servicering af billetudstyret i busserne og på salgsstederne. Vedligeholdelse af takster, ruteændringer mv., er også ressourcekrævende, idet opgaverne skal udføres i flere forskellige systemer.

Det har været muligt at gennemføre visse harmoniseringer af takster og regler i Midttrafik siden 2007, men forskellige programmer og uens udstyr er hovedårsagen til, at en fuld harmonisering ikke er gennemført. F.eks. er der forskellige priser i Vest og i Øst/Midt/Syd. Det skyldes forskellige zonestørrelser. En zonereform i Vest er ikke gennemført på grund af opgavens omfang og bindinger i de bagvedliggende systemer. Et andet eksempel er, at kunder kun kan købe kontantbillet til 2 zoner i bybusserne i Randers, Silkeborg og på lokalruter i en række kommuner. Her foregår salget via mekaniske billetmaskiner, hvor billetprisen kun kan øges lineært med antallet af zoner. I Midttrafik er takstsystemet indrettet på den måde, at prisen pr. zone falder i takt med en forøget rejselængde. Kunder som skal rejse videre efter køb af billet i Randers, Silkeborg mv., skal derfor købe tillægsbillet.

1.2 Forpligtelser overført fra Vejle Amts Trafikselskab

Bag rejsekortprojektet står DSB, Metroselskabet, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik og i et begrænset omfang Midttrafik.

Det tidligere Vejle Amts Trafikselskab (VAT) var aktionær i Rejsekort A/S. Ved kommunalreformen blev VAT nedlagt og delt, og 40 % af VATs rettigheder og forpligtelser i forhold rejsekortprojektet, der vedrører lokal og regional buskørsel i Horsens og Hedensted, blev overført til Midttrafik. Der fulgte herunder en økonomisk forpligtelse på 13 mio. kr. til investering i form af indskud af aktie- og lånekapital, og til køb af udstyr. De økonomiske forpligtelser er i 2011 udvidet med 6,7 mio. kr. for perioden frem til 2014 for at dække meromkostninger til det samlede rejsekortprojekt. Midttrafiks samlede økonomiske forpligtelse for VAT-delen er nu ca. 20 mio. kr. Indtil videre har Midttrafik overført ca. 10 mio. kr. til Rejsekortselskabet. De hidtidige udgifter er dækket af Horsens Kommune og Region Midtjylland.

På den baggrund medvirker Midttrafik allerede i dag i rejsekortprojektet, men med begrænsede ressourcer og indflydelse.

Der er ikke gennemført en konkret planlægning af indførelse af rejsekort i Horsens og Hedensted. Det afventer en stillingtagen til spørgsmålet om fuld tilslutning til rejsekort i hele Midttrafiks område, således at rejsekortet i givet fald kan udrulles i Midttrafiks område ud fra en samlet plan.

1.3 Forventning om fuld tilslutning

Rejsekortet er udviklet som fælles billet- og betalingssystem til den kollektive trafik i hele landet. Det er i princippet frivilligt, om trafikselskaberne vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, men det ligger i konceptet, at hele Danmark er dækket. I praksis vil det skabe problemer for kunder som rejser med både bus og tog eller i bus mellem trafikselskaberne, hvis der er områder uden rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra Fynbus, Bornholm og Midttrafik i fuldt omfang.

Med støtte fra staten, er det et erklæret mål for de nuværende parter i samarbejdet, at rejsekortet bliver udrullet i hele landet. I praksis er udrulningen på Sjælland og i NT godt i gang, og der skal efter planen åbnes for brug af rejsekort på tog i hele landet i 2012, inkl. i Midtjylland. Midttrafik kan på den baggrund forvente et fornyet pres for fuld tilslutning.

2 Fordele og ulemper ved rejsekort

2.1 Hvad er rejsekort?

Rejsekortet er et nyt elektronisk billet- og betalingssystem til hele landet, som skal erstatte de nuværende systemer med bl.a. klippekort og periodekort. Med penge på rejsekortkontoen, kan rejsekortet bruges som billet i tog og bus i områder tilsluttet rejsekortet. Kunden skal checke ind ved indstigning og checke 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 almindelige enkeltbilletter. For yderligere beskrivelse af rejsekortet henvises til Bilag A.

2.2 Forventning om større kundetilfredshed og flere rejser

Et stort eksisterende udbud af billetprodukter og et omfattende sæt af regler og forretningsbestemmelser vurderes i dag som en barriere til at få flere kunder til at benytte den kollektive trafik.

Det er visionen at forbedre tilgængeligheden ved indføre et fælles rejsekort til bus, tog og metro, som vil gøre det lettere, hurtigere og mere enkelt at rejse med den kollektive trafik. Følgende elementer ventes at skabe større kundetilfredshed.

- Kun ét fælles system som binder hele Danmark sammen
- Kunden vælger det rejsekort-produkt som passer bedst til sit behov – rejsekort personligt, rejsekort flex (familie, arbejdsplads), rejsekort anonymt. Kunden kan også vælge et fastpriskort som ligner det nuværende periodekort
- Rabat og pris på rejsekort følger forbruget. Flere rejser giver større rabat
- Kunder skal ikke kende til takst- og zonesystemer og rabatordninger. Den billigste pris for kunden vil automatisk blive beregnet
- Med en ”tank op aftale”, er kortet altid klar til brug. Kunden vil normalt ikke behøve service omkring betaling, billettering mm.
- Stor grad af selvbetjening på nettet, for de kunder som ønsker det

Det er vurderingen, at større kundetilfredshed på sigt kan medvirke til at fastholde flere i den kollektive trafik, med det resultat, at der gennemføres flere rejser. Midttrafik vil gennemføre undersøgelser, der kan fastslå, om rejsekortet fører til større kundetilfredshed.

Oprindeligt forudsatte selskaberne i samarbejdet en positiv effekt på omsætningen med op til 5,0 % ved indførelse af rejsekort. Det skal ses i forlængelse af takstsamarbejdet, der startede i 1997, hvor fri omstilling mellem bus og tog samlet har resulteret i flere rejser, med en omsætningseffekt på et par procent.

DSB har fastholdt en forventning om 5 % flere indtægter. Med undtagelse af hovedstaden, indregner trafik-selskaberne ikke flere indtægter i deres business cases.

I efteråret 2011 har Rejsekort A/S udtalt, at områder med rejsekort kan forvente en positiv omsætningseffekt på mellem 2 og 5 %.

Midttrafik deler de øvrige trafik-selskabers tilgang til spørgsmålet vedrørende rejsekort og rejsehypighed, hvormed Midttrafik ikke har indregnet en indtægtsfremgang i denne business case.

2.3 Mindre snyd

Det forekommer i dag, at der er kunder, som bevidst kører flere zoner end de er berettiget til med deres klippekort eller periodekort. De kaldes "grågratister". Med rejsekortet forventes dette problem at blive minimeret, idet prisen først regnes ud efter afslutning af rejsen. Kunder der ikke checker ud, vil få fratrukket et beløb på kortet, som typisk overstiger rejsens normalpris.

Antallet af gratister uden rejsehjemmel forventes ligeledes at falde, særligt i buskørsel, hvor der er selvbetjening. Med rejsekortet skal alle kunder checke ind og ud eller købe kontantbillet. Gratisterne vil herved være mere synlige for chauffører og andre kunder.

Det vurderes ligeledes, at problemer med forfalskning af rejsehjemmel minimeres. På trods af medieomtale om kort-hacking, anses rejsekortet fortsat som en meget sikket, sammenlignet med papirbilletter, klippekort, periodekort og mobilbilletter.

Et kendt fænomen, særligt i byområder, med overdragelse af gyldig rejsehjemmel efter brug, vil også blive minimeret ved indførelse af rejsekort.

Rejsekort A/S vurderer, at trafik-selskaberne i dag mister 1-6 % af indtægterne på grund af diverse muligheder for snyd, og at rejsekortet vil minimere dette tab.

Midttrafik vil ikke afvise, at rejsekortet kan have en positiv omsætningseffekt på dette område, men uden konkret dokumentation, har Midttrafik valgt ikke at indregne en omsætningseffekt i business casen på grund af mindre snyd.

2.4 Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning

Gennem rejsekortsystemet registreres alle rejser med hensyn til transportmiddel, tid, sted mv. Det betyder, at der kan gennemføres en mere præcis fordeling af indtægterne mellem trafik-selskaberne og mellem kommunerne. I dag sker det på grundlag af rejseundersøgelser, stikprøvetællinger og fordeling efter model.

Registreringen af alle rejser vil endvidere give trafikselskaberne en unik adgang til oplysninger om kundernes rejser og adfærd. Det kan danne grundlag for analyser og understøtte udvikling og tiltag 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 bussernes køretider. Det forventes, at datagrundlaget kan udnyttes fuldt ud fra 2014-15.

Rejsekort A/S siger, at trafikselskaberne får adgang til et datagrundlag til planlægning, optimering og produktudvikling, som muliggør effektiviseringer, hvormed omkostningerne kan reduceres med 2-5 %.

Midttrafik anderkender principielt muligheden for driftsoptimering, men har valgt ikke at indregne en reduktion i omkostningerne i business casen.

2.5 Mulighed for øvrige driftsbesparelser

Selvom rejsekortsystemet er relativt dyrt i indkøb og drift, vil det også medføre direkte besparelser og reducerede udgifter i Midttrafik på en række områder, f.eks.:

- besparelser i forbindelse med trykning, administration og distribution af klippekort og periodekort
- bortfald af de nuværende udgifter til drift og vedligeholdelse omkring de gamle billetsalgssystemer
- et reduceret behov for betjent salg og herunder besparelser på salgsprovision
- besparelser med hensyn til rejsehjemmelanalyser, passertællinger og regularitetsmålinger

Dette behandles nærmere i afsnit 5.4.

2.6 Ulemper, udfordringer og risici

I det følgende er nævnt en række ulemper og risici, som bør indgå i en eventuel beslutning om indførelse af rejsekortet.

Økonomi

Rejsekortsystemet er meget dyrt i anskaffelse og løbende drift, sammenlignet med de eksisterende udgifter til billetteringssystemerne. Ved kontantbetaling vil det koste Midttrafik over 250. mio. kr. i investering. Der vil være løbende udgifter til drift og vedligeholdelse på ca. 40 mio. kr. om året. Med effektiviseringsgevinster og bortfald af opgaver i administrationen forventes et mindre forbrug ca. 10 mio. kr. årligt. Midttrafik har i dag udgifter til vedligeholdelse af billetteringssystemet på ca. 4 mio. kr. årligt.

Tyndt befolkede områder

Rejsekortet giver størst nytte i områder hvor der er meget kollektiv trafik eller der er mulighed for kombinerede rejser med tog og bus. Det er svært at se, hvad rejsekortet kan tilføre af værdi i områder, hvor indtægtsgrundlaget i den kollektive trafik er svagt, og hvor buskørslen primært består af lokal- og skolebusru-ter. Muligheden for rejsedata og et godt analysegrundlag, står her ikke mål med udgiften til indførelse af rejsekort.

Stor ændring for kunderne

Erfaringerne med udrulning af rejsekort på Sjælland viser, at kunderne skal vænne sig til en helt ny måde at

tænke billet, betaling, rabatoptjening, service mv. Kunderne har i starten et stort behov for information og hjælp til at gennemføre kortbestilling, også selvom det hele kan gennemføres med selvbetjening på nettet. Kunderne skal vænne sig til at checke ind og checke ud, og at de ikke altid kender prisen for en rejse, før den er gennemført. Trafikselskaberne skal i en opstartsfasen afsætte mange ressourcer til beredskab, information og kundeservice.

Hertil kommer, at kundegrupper vil opleve prisændringer - i begge retninger. Det hænger sammen med, at DSB/Arriva og trafikselskaberne overgår til et fælles takstberegningssystem, hvor selskaberne i dag har forskellige beregningsprincipper og rejseregler. Midttrafik vil arbejde for, at der kommer så små prisudsving som muligt. Midttrafik vil ligeledes udarbejde en særlig kommunikationsstrategi for at håndtere de udfordringer, som påvirker kunderne.

Manglende indflydelse

Rejsekortet er et fælles projekt knyttet til Bus og Tog samarbejdet i landet. Der er fordele i at gå sammen om store projekter, men det betyder også, at det enkelte trafikselskabs handlefrihed kan blive mere begrænset. Med beslutning om at indføre rejsekort, skal det være det primære billet- og betalingsmiddel for de selskaber som er tilsluttet samarbejdet. Det kan ikke accepteres at selskaber går enegang med alternative billetssystemer, hvormed betalingsbyrden koncentrerer på de tilbageværende selskaber.

Fortsat projektrisici

Med et så omfattende system som rejsekortet, må parterne fortsat kalkulere med, at leveringen af de sidste dele af systemet kan blive forsinket, at der er dele af systemet som ikke virker efter hensigten. Der kan også vise sig et behov for videreudvikling eller andet, som kræver yderligere kapitaltilførsel.

Betydeligt omstillingsprojekt i administrationen

En række opgaveområder i Midttrafik vil blive påvirket af rejsekortet i et omfang, at der reelt er tale om et større organisatorisk omstillingsprojekt. Det er særligt opgaver knyttet til det nuværende salg, klippekortsadministration, men også omkring kontrol, økonomi/indtægter, data og analyse, udbud og produktmarkedsføring.

2.7 Konsekvens ved at stå uden for

Det er besluttet, at indføre rejsekort på hele Sjælland, i Nordjylland, i Sydtrafiks område, og på alle landsdækkende og regionale banestrækninger i Danmark. Udrulningen er allerede godt i gang. For at udnytte rejsekortets fordele fuldt ud, skal det omfatte al kollektiv trafik i landet. I Midttrafik, Fynbus og på Bornholm, er der endnu ikke truffet beslutning om fuld tilslutning.

Bornholm er ikke i direkte sammenhæng med den kollektive trafik i resten af landet, og på Fyn er der en begrænset andel af kunder, som kombinerer deres rejse med bus og tog. Der er omvendt stor fokus på Midtjylland, hvor kørslen er meget integreret for tog og busrejsere, særligt omkring de større stationsbyer. I Aarhus skal ca. 14 % af kunderne som ankommer med tog videre med en bybus, mens ca. 5 % skal med rutebil.

Det takst- og billetssamarbejde som med succes har eksisteret siden 1997, vil fremover være bygget op omkring rejsekortet. Dette betyder, at hvis Midttrafik beslutter ikke at indføre rejsekort, vil der være en situa-

tion i Midtjylland, hvor der ikke længere vil være et takstsamarbejde med fri omstigning mellem bus og tog, som vi kender det i dag. Der vil i stedet være to adskilte sæt af billet- og betalingssystemer, rabatprodukter, regler mv. Kunder, der rejser med både bus og tog og som ønsker rabat, skal i givet fald benytte rejsekort til togrejsen og klippekort eller periodekort i bussen, og der skal betales to gange for omstigningszonen. Tilbage vil det kun være muligt for kunderne, at benytte kontantbillet til en kombineret rejse med både bus og tog. Det vil generelt opfattes som et tilbageskridt for den kollektive trafik.

Fynbus har vurderet, at manglende takstsamarbejde vil medføre en indtægtsnedgang på 1,5 mio. kr. om året, som mindre betaling fra DSB til at dække fri omstigning med bus før og efter en togrejse. Overført til Midttrafik, vil det betyde et indtægtstab på 5 mio. kr. om året, i form af mindre betaling fra DSB/Arriva.

Det er vurderingen, at det manglende takstsamarbejde vil være det største problem og til ulempe for flest kunder i områder, hvor der ikke er rejsekort i busserne.

3 Alternativ til rejsekortsystemet

Denne business case omhandler de økonomiske konsekvenser ved indførelse af rejsekortet i Midttrafiks område. Hvis Midttrafik ikke tilslutter sig rejsekortet, skal der træffes beslutning om, hvad Midttrafik gør fremadrettet med hensyn til nyt udstyr og billetteringssystem.

Der er en række leverandører på markedet for billetteringssystemer, men selvom billetteringssystemer betragtes som "hyldevarer", vil der i praksis være behov for mange tilpasninger i forhold til lokale strukturelle rammer og krav. Den konkrete pris på et alternative billetteringssystemer kendes derfor ikke, men i det følgende er der skønnet på udgifter til to alternative løsninger.

3.1 Nyt elektronisk billetsystem

Eksempel: Det elektroniske kortsystem på Fyn.

Fynbus indførte i 2002/2003 elektroniske kort (Kvikkortet + Turkort) til bustrafikken på Fyn. Det kan ikke bruges på Svendborgbanen eller med tog på tværs af Fyn. Det ligner på en række punkter Rejsekort, men systemerne kan ikke umiddelbart integreres.

Kvikkortet har kostet 55 mio. kr. i investering til system og udstyr. Til sammenligning vil Fynbus have udgifter til investering på 60 mio. kr. ved eventuel tilslutning til rejsekortet.

Midttrafiks er ca. 3,5 gange større end Fynbus målt på busser, indtægter og køreplantimer. Ved simpel skalering, vil et system svarende til Fynbus' koste Midttrafik ca. 192 mio. kr. i investering. Til sammenligning vil Midttrafik have udgifter til system og udstyr ved Rejsekort på ca. 225 mio. kr.

Der er ikke konkret kendskab til, hvad Fynbus' system koster i løbende drift, men det vurderes, at driftsudgifterne omkring rejsekortet er højere.

Midttrafik skønner, at der vil være en begrænset besparelse ved anskaffelse af et nyt elektronisk kort svarende til det på Fyn, sammenlignet med rejsekortet. Driftsudgifterne vil dog være mindre. Ved indkøb af et andet elektronisk kort end rejsekortet, vil der fortsat være den udfordring, at billetsystemet ikke sikrer kunderne fri omstigning på rejser mellem bus og tog. I Midtjylland er der en større integration med mange flere kombinationsrejser mellem bus og tog, end det er tilfældet på Fyn.

3.2 Opgradering af nuværende billetteringssystem

Et andet alternativ er, at forlænge levetiden for det eksisterende billetteringsudstyr. Herved fastholdes også de nuværende kontantbilletter, periodekort og klippekort.

Dele af det nuværende billetsalgssystem er 20- 30 år gammelt. Der er allerede i perioden 2007-2011 foretaget nødvendige investeringer i udstyr, bl.a. i Viborg området, Herning og i Horsens og på salgsstederne, af hensyn til at sikre stabil drift.

Det er administrationens vurdering, at det vil være muligt at forlænge levetiden for det nuværende udstyr og bagvedliggende administrationssystemer i op til 10 år. Det er skønnet, at det vil koste 4 mio. kr. stigende til 6 mio. kr. årligt til løbende udskiftninger, reparationer og drift- og vedligeholdelse.

Som konsekvens heraf, vil der fortsat blive anvendt forskellige typer billetmaskiner og udstyr. Det betyder, at der ikke kan gennemføres en endelig harmonisering af udstyret, med henblik på at opnå en ensartet kundeservice, en mere sikker drift og en effektivisering af administrationen. Det kan overvejes, om der skal foretages yderligere investeringer, så der kommer ens billetmaskine udstyr af typen Scanpoint MKII eller MKII+ i alle de regionale ruter og i alle bybusserne (undtaget i Aarhus). Det vil særligt være relevant for bybuskørslen i Randers, Silkeborg og Holstebro, hvor der vil kunne opnås en bedre kundeservice med mulighed for salg af flere produkter, en mere sikker drift, som skal sikre indtægterne, og en effektivisering af administrationen. Det sidste indebærer en mere effektiv og ensartet håndtering af salgsrapporter, overførelse af data, indlægning af nye takster mv. På lokalruter, hvor der er et beskedent salg af billetter og kort, kan de nuværende ældre mekaniske billetmaskiner fastholdes.

Scanpoint billetmaskinerne produceres ikke længere, men det forventes, at det vil være muligt at indkøbe brugte renoverede maskiner, i takt med at rejsekortet indføres i andre områder af landet. Med følgeudgifter skønnes ca. 100 renoverede Scanpoint billetmaskiner at koste i alt 2 mio. kr.

Over en 10 årlig periode, vil en forlængelse af levetiden af det nuværende billetteringsudstyr koste 50 mio. kr. Hertil kommer en eventuel engangsudgift på 2 mio. kr. til samlet køb af renoverede brugte billetmaskiner.

Som følge af en strategi der forlænger levetiden af det nuværende billetsalgssystem, gælder det på samme måde som ved indførelse af et andet elektronisk kort end rejsekortet, at der ikke længere vil være et takst-samarbejde med fri omstigning mellem bus og tog. På den baggrund skal der også tages højde for et tab på yderligere 50 mio. kr. over 10 år, i kraft af en reduceret overførsel af indtægter fra DSB/Arriva. Det giver en samlet omkostning på ca. 100 mio. kr. eller 10 mio. kr. om året i gennemsnit.

Det er besluttet i Bus og Tog regi, at der samtidig med rejsekortet skal indføres et nyt landsdækkende enkeltbilletsystem, som også kommer til at gælde i Midttrafik. Med enkeltbilletsystemet, indføres nye fælles prisberegningsprincipper, som er anderledes end de beregningsprincipper, som gælder i Midttrafik. Det betyder, at hvis det nuværende udstyr fastholdes, skal billetmaskinerne og de bagvedliggende programmer sættes op til at udstede enkeltbilletter efter de nye principper. Prisen på dette og opgaveomfanget er ikke kendt. Det landsdækkende enkeltbilletsystem er planlagt til at blive indført til 2013/2014 samtidig med endelig udrulning af rejsekortsystemet.

En strategi med at opgradere og fastholde det nuværende billetteringsudstyr er forbundet med en vis risiko, idet der ikke er sikkerhed for, at der kan leveres brugt udstyr, hvad priserne er og at udstyret fortsat kan repareres.

4 Rejsekortprojekt

4.1 Det danske rejsekort

Samtidig med indførelse af takstsamarbejdet i bus og tog i 1997 og etableringen af den fælles platform for rejseinformation – Rejseplanen omkring 2000, var der drøftelser mellem DSB og en række trafikelskaber om at indføre en fælles elektronisk billetsystem, svarende til moderne systemer som allerede var indført eller planlagt andre steder i verden.

I 2003 blev Rejsekort A/S stiftet for at udvikle og stå for driften af et dansk rejsekortsystem. I 2005 blev der indgået kontrakt med en leverandør af rejsekortsystemet.

Fra starten har stat, regering og folketing bakket op om rejsekortet. I forslag til Lov om trafikelskaber fremgår det bl.a.:

”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”.*

I et oplæg fra 2009 ”En Jernbane i Vækst” fra Transportministeriet fremgår følgende om rejsekortet:

”Billetsystemet bør være enkelt og let tilgængeligt, og det skal være muligt at rejse på en fælles billet over hele landet på tværs af forskellige operatører og mellem bus og tog lige som i dag. Rejsekortet og lignende tiltag viser vejen for det ”billetløse samfund” for de fleste passagerer, hvor man blot stiger på toget eller bussen uden yderligere besvær. Den problemfrie adgang til systemet er en vigtig del af et kundeorienteret kollektivt trafiksystem. Der lægges vægt på, at rejsekortet implementeres snarest og senest i 2012”.

Det er DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikelskab, Sydtrafik og i begrænset omfang Midttrafik, som i dag står bag Rejsekort A/S.

4.2 Økonomien i rejsekortet

Rejsekort A/S har udgifter på følgende hovedområder,

- køb af det centrale rejsekortsystem, inkl. installation
- drift og vedligeholdelse af systemet via en aftale med leverandøren gældende for 11 år fra systemovertagelse (2013).
- køb af fysiske rejsekort
- den central rejsekortorganisation, som står bl.a. står for projektudviklingen, markedsføring mv.

Som nødvendig opstartskapital, finansieres Rejsekort A/S og det fælles udviklingsarbejde gennem tegning af aktier og ved at de tilsluttede trafikelskaber indskyder lånekapital, som forrentes og tilbagebetales. Tilbagebetaling sker på baggrund af indtægter til Rejsekort A/S, som kommer via en betaling for rejsekortrejserne. Trafikelskaberne betaler her en fast pris pr. rejse og en procentdel af omsætningen.

4.3 Aftalekomplekset i Rejsekortprojektet

Rejsekort A/S har i 2005 skrevet kontrakt med East West Aps. East-West er et leverandørkonsortium, der i perioden frem til 2011 bestod 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. I 2011 overtog Thales Accentures aktiviteter i East West, i fuld forståelse med Rejsekort A/S. Med en aktør mindre, har ændringerne haft en mærkbar effekt på fremdriften i projektet.

I mellem Rejsekort A/S og trafikelskaberne er der tre aftalekomplekser, der regulerer samarbejdsprojektet. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, Tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen.

Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Det er også fastlagt i aktionæroverenskomsten, at Rejsekort A/S hverken skal have gæld eller et stort indestående. Indskud af aktiekapital og lånekapital overføres derfor løbende i forhold til likviditetsbehovet hos Rejsekort A/S. Aktionæroverenskomsten indeholder også bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer mv.

Det forudsættes i rejsekortsamarbejdet, at alle offentligt ejede trafikelskaber bliver aktionærer. Der er mulighed for at blive tilsluttet samarbejdet som bruger, men det eksisterer for at kunne give fleksible tilslutningsmuligheder for private selskaber, som eksempelvis togoperatøren Arriva eller busselskabet Abildskou. Med hensyn til Midttrafik eventuelle tilslutning, kan der henvises til de berettigede forventninger fra de øvrige trafikelskaber om, at Midttrafik indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikelskaber, herunder bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Aktiekapitalen udgør primo 2011: 269,1 mio. kr., og er fordelt mellem aktionærene:

- 50,1 % DSB
- 32,1 % Movia
- 8,0 % Metroselskabet

- 4,4 % Sydtrafik
- 4,4 % NT
- 1,0 % Midttrafik

Ved fuld tilslutning af alle selskaber, vil aktieposternes størrelse afspejle parternes størrelse i forhold til rejse- og omsætningstal. Midttrafiks aktuelle aktieandel svare til den aktivitet med buskørsel, som finder sted i Horsens og Hedensted området, og som tidligere var en del af Vejle Amts Trafikselskab.

Det er samme fordelingsnøgle der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Det samlede optagne lån var primo 2011 i alt 458,7 mio. kr.

Ved tilslutning til rejsekortsamarbejdet som aktionær er det Midttrafik, som bliver part og medejer i rejsekortselskabet, og dermed bliver den ansvarlig myndighed med hensyn til rettigheder og pligter.

Tilslutningsaftalen

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

Ved beslutning om at indføre rejsekort i Midttrafik, er det Midttrafik, der underskriver tilslutningsaftalen, og står som ansvarlig overfor myndighed overfor Rejsekort A/S.

Back-to-back aftale

Det grundlæggende princip for Back-to-back-aftalen er, at trafikselskaberne 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 trafikselskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S's og trafikselskabernes gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange mv.

Trafikselskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikselskabet, 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 trafikselskaber.

Ved fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet, vil Midttrafik eje det indkøbte udstyr.

4.4 Status for rejsekortprojektet

Rejsekortet er indtil nu forsinket ca. 4 år. Det skyldes overvejende manglende levering fra leverandørens side. Siden 2005 er der indgået 5 tillægsaftaler. Den oprindelige kontraktpris er fastholdt, men hvor Rejsekort A/S har opnået kompensation og yderligere funktionalitet, særligt gennem den seneste tillægsaftale 5, som blev indgået i december 2010.

I Rigsrevisionens beretning om Rejsekortprojektet fra juni 2011 er der rejst en kritik af Rejsekort A/S' risikostyring og håndtering af de manglende leverancer, men rapporten konkluderer også, at der med de seneste års reorganisering af projektet, bedre håndtering af samarbejdet med leverandøren, og med den seneste tillægsaftale er skabt et godt grundlag for at nå de ønskede mål. Målet er, at rejsekortet kan bruges landsdækkende fra udgangen af 2012, og at de sidste dele af systemet – primært fastprisprodukt – leveres i 2014.

Med den seneste tillægsaftale, er der nu for alvor kommet gang i udrulningen. Efter en længere årrække med pilotdrift, kan kunderne i dag bruge rejsekort i Vestsjælland og på togstrækninger i Sydsjælland. Der er i august 2011 foretaget en "stille åbning" for brug af rejsekort mellem alle stationerne i Vest- og Sydsjælland og Østerport st. og på bybuslinje 3A i hovedstaden. I Nordjylland har NT og DSB åbnet for prøvedrift på enkelte bus- og togstrækninger, og i efteråret 2011 udvides rejsekort til hele Stor-Aalborg og alle stationer. I NT.

Pr. 15. oktober 2011 er der udstedt over 50.000 rejsekort, og der er indtil videre benyttet rejsekort på over 1 mio. rejser.

Som særlig milepæl indførtes rejsekort 24. oktober 2011 i tog og busser i hele Sydsjælland. Samtidig kan de eksisterende rabatkortprodukter i området ikke længere benyttes. Ligeledes åbnes for brug af rejsekort på alle stationer på Sjælland.

I starten af 2012 åbnes efter planen for prøvedrift af rejsekort mellem alle stationer i landet. Dette inkluderer også alle stationer i Midtjylland, hvor præinstallationsarbejdet er gennemført eller aktuelt er i gang. I løbet af 2012 ventes rejsekort taget i brug i de restende busser i hovedstaden, i hele Nordjylland, og der åbnes for prøvedrift i Sydtrafiks område.

Sigtepunktet er, at rejsekortet kan bruges i hele landet fra udgangen af 2012, med undtagelse af de områder, som ikke er tilsluttet.

4.5 Beslutningsprocessen i Midttrafik

Bestyrelsen for Midttrafik har tidligere besluttet, at Midttrafik er positiv i forhold til at indføre rejsekort, men ønsker først at tage endelig stilling, når rejsekortsystemet har vist at det virker i stor skala, og når der kan opnås bred opbakning blandt Midttrafiks bestillere. Bestyrelsen har ligeledes peget på et muligt tidspunkt for en fornyet høring, når rejsekortet virker i hele Vest- og Sydsjælland, og at det er på vej i resten af landet.

Midttrafiks administration har gennem 2011 været i dialog med bestillerne på både politisk og administrativt niveau, hvor et oplæg til en beslutningsprocesplan omkring fuld tilslutning er blevet drøftet. I oplægget indgår, at Bestyrelsen for Midttrafik behandler spørgsmålet om fuld tilslutning, når rejsekortet med succes er indført i fuld drift i Vest- og Sydsjælland med op til 75.000 kunder, og at udrulningen i hovedstaden, i Nordjylland og for togrejser forløber efter planen.

Hvis den eksisterende udrulningsplan holder, vil forudsætningerne være opfyldt som grundlag for en høring blandt bestillerne omkring årsskiftet 2011/12, med efterfølgende behandling i Bestyrelsen for Midttrafik i

starten af 2012. Ved evt. beslutning om tilslutning på dette tidspunkt, er det administrationen vurdering, at der vil gå mellem 1½ - 2 år, før rejsekortet i 2014 er fuldt udrullet i busser og lokalbaner i det Midtjyske område.

Med en beslutning i 2012 om tilslutning, vil Midttrafik arbejde for at indgå aftaler med DSB/Arriva, NT og Sydtrafik, med henblik på at sikre kunderne mindst mulige gener i overgangsperioden. Hvis Midttrafik beslutter ikke at indføre rejsekort, vil takstsamarbejdet indenfor Bus & Tog kun omfatte rejser på kontantbilletter.

5 De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til rejsekortprojektet

I de følgende afsnit belyses de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning til Rejsekortprojektet.

5.1 Forudsætninger

Beregningen af de økonomiske konsekvenser for Midttrafik ved fuld tilslutning er gennemført med udgangspunkt i følgende hovedforudsætninger:

- Fuld tilslutning til rejsekortkortet som aktionær sker i første halvdel af 2012. Rejsekortsystemet og installation overdrages efter kontrakten til Midttrafik 18 måneder efter tilslutning. For kunderne kan rejsekortet tages i brug i første halvdel af 2014.
- Business casen tager ikke højde for hidtil afholdte udgifter til rejsekortprojektet knyttet til VAT-delen. Dette kan først blive afklaret sammen med en beslutning om fuld tilslutning.
- Der er ikke indregnet en omsætningseffekt på grund af øget tilgængelighed og mindre snyd, eller på grund af driftsoptimering med indførelse af rejsekort.
- I tidligere business cases var der forudsat udstyr i alle busser der kører i Midttrafik, hvilket var op til 1.000 busser. I den aktuelle business case er det forudsat, at der installeres rejsekortudstyr på lokalbanerne og i busserne på alle regionale ruter, i alle bybussystemer, og på enkelte lokale ruter. Der skal ikke udstyr i kommunale skolebusruter og på lokalruter med et relativt svagt indtægtsgrundlag. Det betyder, at der nu forudsættes udstyr i 700 busser.
- Oplysninger om indskud af aktie- og lånekapital, investering i udstyr, drifts- og vedligeholdelsesudgifter til det centrale og decentrale udstyr er leveret af Rejsekort A/S. Oplysninger er et øjeblikksbillede af Midttrafik forventede udgifter til Rejsekort A/S.

Hvis ikke andet fremgår, er alle priser inklusive moms.

Specifikke forudsætninger fremgår under de enkelte afsnit. De forskellige udgifts- og økonomiområder er i det følgende grupperet i hhv. investering, drift og afledte mindre udgifter og nye opgaver.

5.2 Investeringsudgifter

5.2.1 Aktiekapital

Som tidligere omtalt, skal aktionærene tilføre nødvendig arbejdskapital i form af indskud af aktiekapital og lånekapital. Størrelsen af de enkelte aktionærers kapitalindskud er reguleret i aktionæroverenskomsten.

I Tabel 1 fremgår en samlet udgift for Midttrafik på 57,7 mio. kr. til indskud af aktiekapital ved fuld tilslutning. Her indgår den ekstra kapitaltilførsel, som er godkendt af alle parter bag rejsekort A/S i foråret 2011.

Tabel 1. Årsfordelt finansieringsbehov – aktiekapital.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	I alt
Aktieerhvervelse	40,7	17,0				57,7

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.11

Aktionæroverenskomsten står overfor en revision i 4.kvartal 2011. Det kan forekomme, at der her vil ske justeringer omkring indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Aktiernes kursudvikling og eventuel udbytte, er ligeledes et tema i forhandlingerne om ny aktionæroverenskomst. Udbytte af aktier indgår ikke i denne business case.

5.2.2 Lånekapital

Ved fuld tilslutning er Midttrafik forpligtet til at indskyde kapital i form af ansvarlige lån til Rejsekort A/S på 56,5 mio. kr. Lånet overføres i takt med behovet for likviditet hos Rejsekort A/S.

De nærmere forhold omkring tilbagebetaling af de ansvarlige lån er ligeledes reguleret i aktionæroverenskomsten. Som udgangspunkt vil lånene være tilbagebetalt 8 år efter endelig systemovertagelse, som forventes af ske i 2013-14. Forrentningen sker på grundlag af Cibor 12 måneders rentesatsen tillagt 1 %.

Tabel 2. Årsfordelt finansieringsbehov – lånekapital.

Mio. kr. (2011priser)	2012	2013	2014	2015	2016	I alt
Indskud af ansvarlig lånekapital	56,5					56,5

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.11

5.2.3 Udgifter til indkøb af rejsekortudstyr.

I forbindelse med tilslutning til Rejsekortet, skal Midttrafik investere i forskelligt udstyr. Dette omfatter både udstyr i busser, tog, perroner, garageanlæg og salgsudstyr til salgssteder. En kort beskrivelse af udstyret fremgår af Bilag B.

De udstyrslistes, som ligger til grund for denne business case beror på et foreløbigt overslag. Opgørelse af de konkrete udstyrmængder skal kvalificeres på baggrund en gennemgang af busser og busruter i dialog med bestillerne. Ligeledes skal mængden af udstyr på salgssteder vurderes ud fra en ny salgsstrategi, tilpasset indførelse af rejsekort.

Tabel 3 viser et samlet finansieringsbehov på 105,7 mio. kr. til køb af rejsekort udstyr til busser, i garager, på salgssteder mv. Der indgår ligeledes reservedele og udgifter til at få udført installationen.

Tabel 3. Årsfordelt finansieringsbehov – indkøb af rejsekortudstyr.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	I alt
Køb af rejsekortudstyr mm.	51,0	52,5		2,2		105,7

Kilde: Rejsekort A/S. Betalingsplan Maj 2011

Betalingen af udstyr følger en betalingsprofil fastsat i kontrakten med leverandøren, hvor ca. halvdelen af betalingen falder ved henholdsvis bestilling og ved levering/installation, mens et mindre beløb falder ved ophør af garantiperiode.

På grund af bortfald af rabat ved tidligere tilslutning, er udgifterne i faste priser til køb af udstyr steget, sammenlignet med Business case 2009.

5.2.4 Lokalbanelne

Hvor det kundevedte udstyr på lokalbanestationerne er medregnet i foregående afsnit, vil der være særskilte udgifter til klargøring (præinstallation) af rejsekort på Odderbanen og Lemvigbanen. Det drejer sig om projektforbereelse, gravearbejde og trækning af kabler, tilslutning til strømforsyning, kommunikation mv. Det anslås, at installationsarbejdet i gennemsnit koster 125.000 kr. pr. etablering. Der forudsættes præinstallation på 34 stationer og standsningssteder med en samlet udgift til 4,3 mio. kr. Dette skal betales af Region Midtjylland, som er finansieringsmyndighed.

I rejsekortprojektet er der ikke udviklet en udstyrløsning til installation i selve togene på f.eks. mindre lokalbaner. Der kan stilles spørgsmålstejn ved, om der skal etableres en stationsløsning på Lemvigbanen på grund af relativt få kunder og begrænsede passagerindtægter. Mulighederne og eventuel pris på en tilpasset busløsning på Lemvigbanen er ukendt, hvormed en almindelig stationsløsning, som udgangspunkt forudsættes på begge lokalbaner.

Tabel 4. Finansieringsbehov for præinstallation på lokalbanerne

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	I alt
Installation vedr. stationer	4,3					4,3

En vurdering af behovet og en strategi for installation af udstyr på lokalbanestationer, skal fastlægges sammen med Region Midtjylland.

5.2.5 Udgifter til internt projekt

Intern projektorganisering

Planlægning og implementering af et så stort og gennemgribende projekt som rejsekortet kan ikke gennemføres med Midttrafiks eksisterende organisering og ressourcer. Det forudsættes, at der for en 4-årig periode etableres en særskilt rejsekort-projektorganisation. Opgaven med implementering af rejsekort kan sidestilles med letbaneprojektet i Østjylland, hvor der er etableret et særskilt sekretariat og en anlægsorganisation, grundet opgavens omfang og kompleksitet.

I de selskaber, hvor rejsekortet er ved at blive indført, er der etableret særskilte projektorganisationer. Hos Movia er der for 2011 budgetteret med 25 ekstra årsværk til Projekt Rejsekort. Med diverse administrationsomkostninger skønnes udgiften til de 25 ekstra årsværk at være 12,5 mio. kr. pr. år. Hertil kommer udgifter til konsulentbistand, borgermødeaktivitet og andre projektrelaterede omkostninger. Samlet skønnes Movias udgifter til særskilt projektorganisation af være mellem 15 og 20 mio. kr. for 2011.

Eksempler på konkrete opgaver som forudsættes løst af rejsekortprojektsekretariatet:

- 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, bl.a. i forbindelse med kortdistribution, information og kundesupport, kundeklager, opgaver for busselskaberne, cash-flow, debitor/kreditorstyring etc.
- Driftsplaner og løbende driftsstatus. Håndtering af driftsproblemer. Driftsanalyser.
- Markedsføring og salgsstrategi.
- Levering af køreplan- og takstdata.
- Koordinere og tilbyde uddannelse til chauffører, salgs- og administrativt personale.
- Sikre erfaringsopsamling og dokumentation.
- Sikre relevante koblinger mellem rejsekortsystemet og de eksisterende edb-systemer, herunder økonomisystemerne.
- Deltage i relevante arbejdsgrupper på tværs af trafikelskaberne samt med Rejsekort A/S og Bus & Tog, eksempelvis arbejdsgrupper vedrørende projektudrulning og økonomi.
- Håndtering af kontraktmæssige spørgsmål mv. i forhold til Rejsekort A/S.
- Taskforce i forhold til forventede massive kundefølgelser i en opstartsperiode.
- Direktions- og ledelsesbetjening.

De nævnte opgaver vil som udgangspunkt ligge i eller blive koordineret af projektsekretariatet i Midttrafik. Der vil imidlertid være behov for et tæt samspil med den øvrige del af Midttrafiks organisation, for at sikre en nødvendig videns udveksling, overlevering af opgaver og procedurebeskrivelser.

Erfaringen fra Movia er, at implementeringen af et projekt som rejsekortet, forudsætter projektmedarbejdere med særlige kompetencer. Det omfatter styring af store projekter, driftsopfølgning, tekniske kompetencer, forandringsledelse, krisehåndtering og kommunikation, uddannelsesplanlægning mv.

Målt på forventede køreplantimer i 2011, er aktiviteten i Midttrafik 45 % af Movias. Direkte overført vil det betyde en udgift til projektsekretariat i Midttrafik på 7-9 mio. kr. om året i perioden for implementeringsprojektet. Det er vurderet, at der til opgaver og bemandingen af projektsekretariatet i Midttrafik vil være en samlet udgift på 13 mio. kr. for perioden 2012-2015. Der er lidt over 3 mio. kr. om året i gennemsnit over fire år. Det er lavt sat, og det vil være genstand for yderligere kvalificering.

Frikøb af busser ved installation

Ved indførelse af rejsekort, er det forudsat i Business casen, at 700 busser skal have installeret rejsekortudstyr. Det er nødvendigt at tage busserne ud af driften, for at de kan få installeret udstyret på en særlig installationsgarage. I Midttrafiks kontrakter med leverandørerne fremgår det omkring et muligt fremtidigt rejsekort, at leverandørens dokumenterede meromkostninger afholdes af Midttrafik.

Hos Movia og NT er leverandørerne kontraktlig forpligtet til at stille busserne til rådighed, hvormed der ikke kan drages direkte paralleller i forhold til prisfastsættelse. I NT har det været praksis, at bussen er stillet til rådighed én dag mellem kl. 06.00 og 18.00 til installation af udstyr.

Der vil ligeledes være udgifter til erstatningsbusser og til kontrol og gennemgang af færdiginstallerede busser. Det er mest hensigtsmæssigt at kontrollen udføres af et eksternt professionelt firma på vegne af Midttrafik. Til frikøb af busser ved installation af rejsekortudstyr og til kontrol er der en skønnet udgift på 6 mio. kr. i 2013.

Uddannelse af chauffører og administrativt personale hos busselskaberne

Til supplement af den uddannelse, som er en del af den samlede rejsekortpakke ("train the trainee"), 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 chauffører, busselskaber, salgspersonale og i administrationen. 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 vil være udgifter på i alt 4 mio. kr. til uddannelse.

Tilretning af edb-systemer, opkoblinger m.v.

I forbindelse med rejsekortprojektet vil der være behov for tilretning af eksisterende edb-systemer, og for nyetablering af systemer, programmer og adgang til brug af fællesprogrammer.

Der skal ske særskilt ændring af det fælles planlægnings- og administrationssystem (Trapeze), som foretager administration og planlægning vedrørende køreplaner og entreprenører for alle trafikselskaber uden for Sjælland. Der er tale om, nye moduler til udtræk af takst – og køreplandata, og en udvidelse omkring busregistrering.

Rejsekortsystemet leverer en meget stor og detaljeret mængde data. Der er allerede etableret et fælles data warehouse (Bus og Tog Rejsedata), som efterbearbejder rejseoplysningerne, i første omgang med henblik på indtægtsdeling i og mellem trafikselskaberne. Det vil blive overvejet på sigt, om enheden skal levere andre typer rapporter og analyser. Da DSB og Movia selv har data warehouses, må det forventes at

Midttrafik ved tilslutning også skal være i stand til at behandle data, bl.a. til analyser, til optimeringer på drifts- og køreplanområdet, til målrettet markedsføring mv. Derfor for der også forventes udgifter til indkøb af edb-baserede analyseværktøjer.

Der vil desuden være udgifter til opkoblinger og indkøb af licenser, bl.a. til KMD/Rejsedata, og Cowi/Bus & Tog Provenumodellen. De samlede merudgifter som engangsudgift til edb-systemer m.v. skønnes at være i størrelsesorden i alt 5 mio. kr.

Supplerende indkøb af udstyr

Ved siden af det udstyr som leveres via Rejsekort A/S, vil der være behov for enkelte yderligere indkøb af udstyr som følge af indførelse af rejsekort.

For det første skal der foretages indkøb af nye håndterminaler til billet- og trafikkontrollørerne til skanning af rejsekort mm. Model og indkøbsaftale håndteres indenfor et samarbejde mellem DSB og trafikselskaberne. Her skønnes udgifter til nye terminaler for 1,5 mio. kr.

Udstyr til salg på store salgssteder indgår i den overordnede pulje til investering af udstyr. Afhængig af Midttrafiks salgsstrategi i forhold til rejsekortet, forventes opretholdt og evt. etableret nye agentsalgssteder, hvor det er hensigtsmæssigt. Til det formål, har Movia fået udviklet en webbaseret kiosksalgsmaskine (Rosalina), som Midttrafik også kan anvende efter nærmere aftale. Til indkøb af enheder afsættes 1,5 mio. kr. Samlet er der afsat 3 mio. kr. til supplerende indkøb af udstyr.

Information og markedsføring.

Som et af de sidste områder, hvor rejsekortet tages i brug, kan Midttrafik drage fordel af den samlede markedsførings- og informationsindsats som er gennemført i resten af landet. Det betyder, at når rejsekortet kommer til Midtjylland, 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 mv. Der vil endvidere være behov for en særskilt informationsindsats i forhold til busselskaber, chauffører og salgspersonale. Der er skønnet en samlet merudgift til markedsføring på 3 mio. kr.

Samlede projektudgifter

Sammen med en reserve på 4 mio. kr. til uforudsete projektudgifter, fremgår det i tabel 5, at der er et skønnet et forbrug på 38 mio. kr. over en fireårig periode til det interne projekt i Midttrafik med at indføre rejsekort.

Tabel 5. Udgifter til internt projekt

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Rejsekortsekretariat, task force mv.	3,0	4,0	4,0	2,0	13,0
Frikøb af busser, kontrol af installation		6,0			6,0
Uddannelse, chauffører, salgspers. mv.		4,0			4,0
Tilretning af IT, opkobling mv.	3,0	2,0			5,0
Supplerende indkøb af udstyr	3,0				3,0
Information og markedsføring		3,0			3,0
Diverse udgifter	2,0	2,0			4,0
I alt for året	11,0	21,0	4,0	2,0	38,0

5.3 Driftsudgifter

5.3.1 Udgifter til det centrale og det decentrale udstyr

Tabel 6 viser de samlede årsfordelte drifts- og vedligeholdelsesudgifter for Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning. I fuld drift skal der årligt overføres over 33 mio. kr. til rejsekortselskabet. 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. det udstyr som benyttes i Midttrafiks område.

Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne. Til grund for denne business case er der en rejseafgift på 33,36 øre pr. rejse samt en omsætningsafgift på 1,115 %. Udgifterne til drift og vedligehold af det centrale og decentrale udstyr er beregnet af Rejsekort A/S.

Tabel 6. Årsfordelt finansieringsbehov – drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2016
Det centrale udstyr:						
Rejseafgift		2,2	20,5	22,1	22,1	22,1
Omsætningsafgift		0,7	6,1	6,6	6,6	6,6
Det decentrale udstyr:						
Vedligeholdelse i garantiperioden		0,9	3,6	4,0		
Vedligeholdelse efter garantiperioden					4,9	4,9
I alt		3,8	30,2	32,7	33,6	33,6

Kilde: Rejsekort A/S. Prognoser 2011-2028. 17.06.2011

Det bemærkes, at der i de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter indirekte er 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 11-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.

5.3.2 Øvrige faste udgifter som følge af rejsekort

Som omtalt i afsnit 5.2.5 er der etableret et fælles data warehouse - Bus & Tog Rejsedata. I budget 2012 er Midttrafiks andel 590.000 kr. Med planer for udbygning af opgaverne, skønnet en årlig udgift efter 2012 på 1,0 mio. kr.

Tabel 7 Årsopdelt finansieringsbehov – Bus &Tog Rejsefakta

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2016
Bus og Tog Rejsefakta	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

Kilde: Midttrafik

5.3.3 Distributionsafgifter og distributionshonorar.

Rejsekort A/S opkræver en betaling fra trafiksselskaberne, 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 trafiksselskabers omsætning på rejsekortet.

Den part som faktisk udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution m.v. modtager modsvarende en honorering i form af et distributionshonorar. Distributionshonoraret fastsættes i tilslutningssaftalen, hvor der hidtil har været anvendt differentierede honorarsatser – den største procentandel ved betjent salg og mindste for selvbetjening over nettet.

Det er meget vanskeligt at forudsige, hvad Midttrafik ved indførelse af rejsekort skal hhv. betale og modtage omkring distribution. Det afhænger helt af parternes forventninger til salg af kort og optankning gennem forskellige typer salgskanaler.

I forbindelse med den ventede revision af aktionæroverenskomsten og herunder tilslutningssaftalen i efteråret 2011, er en ændring af honorarsatserne et centralt emne.

Tabel 8 viser et skøn over effekten for Midttrafik mellem distributionsafgifter og -honorarer. Skønnet afspejler en forventning om, at en stor del af salg af rejsekort og optankning i Midttrafiks område vil ske gennem DSB/Arrivas salgsnet som er etableret, før der indføres rejsekort i Midttrafiks busser. Det skønnes, at effekten for Midttrafik er en nettobetaling på 5 mio. kr. i 2014, faldende til en nettobetaling på 1 mio. kr. efter 2016, i takt med at nye kunder benytter Midttrafik salgsnet eller knytter sig til Midttrafik ved indgåelse af en betalingstale via rejsekortbutikken på internettet.

Tabel 8. Distributionsafgifter/distributionshonorarer (nettoudgift) – årsfordelt.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2016
Distributionsafgifter/honorarer			5.0	4.0	2.5	1.0

5.4 Afledte mindre udgifter og nye opgaver

Ud over de direkte udgifter til indførelse af rejsekort som er gennemgået i afsnit 5.2 og 5.3, vil der være en række afledte effekter – f.eks. reducerede udgifter eller helt bortfald af opgaver som følge af indførelse af rejsekort. Der vil også være nye opgaver, som skal løses.

Besparelser vedrørende det eksisterende system

Når rejsekortet er fuldt indført i Midttrafik vil de eksisterende billetsalgssystemer blive udfaset. Det vil give en samlet driftsbesparelse på 4 mio. kr. årligt.

Kundeservice og betjent salg

Det indgår som en del af rejsekortkonceptet, at kunderne vil have mindre behov for service ved et betjent salgssted. Kunderne vil have mulighed for at være 100 % selvbetjente gennem internetservice, eller de kan kontakte et centralt rejsekortkundecenter på telefon.

Det skønnes, at der – ud fra en ny tilpasset salgsstrategi - på sigt vil kunne opnås besparelser på 2 mio. kr. årligt i tilskud til drift af salgssteder. Det kan ske ved at lukke svagt benyttede salgssteder og professionalisere de tilbagevendende salgssteder, - eventuelt suppleret med nye agentsalgssteder som provisionsaflynes. Salg af rejsekort gennem kommunernes borgerservicecentre kan også overvejes.

I en overgangsfase vil der til gengæld være et styrket behov for kundeservice som følge af det særlige informationsbehov, som kunderne vil opleve i forbindelse med overgangen til rejsekort. Af den grund er der skønnet en tilførsel på 1.0 mio. kr. det første år til opgaven, hvormed besparelseeffekten først er gældende fra 2016.

Trafiktællinger og indtægtsfordeling.

De data som registreres ved kundernes brug af rejsekortet vil i princippet overflødiggøre behovet for passagertællinger, rejsehjemmel- og rejsehyppeundersøgelser. På dette område kan der opnås en besparelse på årligt 0,5 mio. kr. fra og med 2015.

Klippekort og periodekort.

Ved overgangen til rejsekortet forventes klippekort og periodekort udfaset efter 3 måneder eller ½ år. Visse kort - eksempelvis skolekort - skønnes dog umiddelbart at blive opretholdt. Samtidig med udfasningen af de eksisterende klippekort og periodekort, vil der være en mindre udgift til trykning, administration, distribution mv. Det skønnes til 1 mio. kr. om året.

Salgsprovision

Selvom salget af klippekort og periodekort bortfader, vil der fortsat være salgsgenter som sælger rejsekort og hos enkelte vil der også være mulighed for lægge penge på kortet. Omsætningen ventes at falde markant hos de eksterne salgsgenter, hvormed provisionsbetalingen bliver reduceret. Der forventes en mindre udgift til salgsprovision på 3,5 mio. kr. året.

Ændrede ressourceforbrug i administrationen

Med indførelse af rejsekortet vil service og vedligeholdelse blive udført af dels busselskaberne og dels leverandøren af rejsekort. Det vil frigøre ressourcer blandt trafikkontrollørerne i Midttrafik, som i dag bruges til servicering af det nuværende udstyr, indsamling af data mv. Ligeledes vil opgaver omkring periode- og klippekortadministration bortfalde.

Med indførelse af rejsekortet vil der omvendt være behov for løse nye administrative opgaver. Det drejer sig om nye funktioner vedrørende; driftskoordinering, økonomi, data og analyse, samt omkring rejsekortets administrationssystem. Der skønnes et samlet netto udgift på 1 mio. kr. årligt til administration.

Rejsekortet og Aarhus bybusser

I Aarhus sker indstigningen bag eller midt i busserne og der er selvbillettering. Rejsekortets busløsning er som udgangspunkt indrettet til, at kunderne stiger ind foran ved chaufføren, af hensyn til kontrol af kortets gyldighed (kan se om kortet er spærret, om det barn eller voksen) og for at yde service, f.eks. ved grupperejser eller anden service. Ligeledes er chauffør konsollen indrettet til at sælge enkeltbilletter. I systemleverancen indgår ikke et koncept med et andet ind- og udstigningssystem. Det skal i givet fald specificeres, udvikles og finansieres særskilt.

Ved tilslutning til rejsekortprojektet skal en fremtidig brugsmåde af rejsekort i bybusserne i Aarhus fastlægges. Der er to modeller. Ind- og udstigning i busserne kan ske som i resten af landet. Hermed vil omkostningerne for Aarhus Kommune være dækket ind i business casen. Alternativt kan den nuværende betjeningsmåde fastholdes, hvilket vil kræve et særligt koncept og udgøre et nyt udgiftsområde. Dette skal drøftes med Aarhus Kommune.

Letbanen

I denne business case, er det ikke vurderet, hvilke rejsekortrelaterede udgifter der er forbundet med etablering af Letbanen i Østjylland. Dette vil administrationen gå i gang med, når der er truffet en politisk beslutning om tilslutning til rejsekortprojektet.

Tabel 9 viser det samlede årsfordelte finansieringsbehov vedrørende afledte mindre udgifter og nye opgaver.

Tabel 9 Årsfordelt finansieringsbehov – mindre udgifter og nye opgaver.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2016
Driftsudgifter af eksisterende system			-2,0	-4,0	-4,0	-4,0
Kundeservice og betjent salg			1,0	-1,0	-2,0	-2,0
Trafiktællinger og analyser				-0,5	-0,5	-0,5
Klippekort og periodekort			-0,5	-1,0	-1,0	-1,0
Sparet salgsprovision			-2,0	-3,5	-3,5	-3,5
Ændrede forbrug i adm.		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
I alt		1,0	-2,5	-9,0	-10,0	-10,0

5.5 Samlet likviditetsbehov for Midttrafik ved kontant betaling.

Det samlede årsfordelt likviditetsbehov er angivet i tabel 10. De angivne beløb svarer til den udgift som ville være gældende i det enkelte år, hvis alle udgifter ved indførelse af rejsekort betales **kontant**. Nederst i tabellen vises kontantbetalingen, hvor tilbagebetalingen af ansvarlige lån er indregnet.

Tabel 10. Samlet årsfordelt likviditetsbehov for hele Midttrafik ved indførelse af rejsekort
– ved fuld kontantbetaling

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	Gms. efter 2016	I alt 2012-28
Aktiekapital	40,7	17,0					57,7
Lånekapital	56,5						56,5
Køb af rejsekortudstyr	51,0	52,5		2,2			105,7
Installationsarbejde på stationer	4,3						4,3
Udgifter til internt projekt	11,0	21,0	4,0	2,0			38,0
Drifts- og vedligeholdelsesudgifter		3,8	30,2	32,7	33,6	33,6	504,7
Bus & Tog Rejsedata	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	16,6
Distributionsafgifter / honorarer			5,0	4,0	2,5	1,0	23,5
Øvrige udgifter og indtægter		1,0	-2,5	-9,0	-10,0	-10,0	-140,5
I alt	164,0	96,2	37,7	32,9	27,2	25,7	666,5
Forrentning af ansvarlig lånekapital			-1,1	-5,7	-5,1	-11,5	-73,5
I alt inkl. forrentning af lån	164,0	96,2	36,6	27,2	22,0	14,2	592,9

5.6 Årligt likviditetsbehov ved delvis lånefinansiering

Indenrigsministeriet har givet trafikkselskaberne i rejsekortsamarbejdet dispensation i forhold til de almindelige kommunale lånebestemmelser. Dispensationen betyder, at trafikkselskaberne må optage lån på op til 75 % af deres investeringsudgifter i forbindelse med rejsekortprojektet uden samtidig at skulle foretage depotering. Der kan optages lån til både system og udstyr, men også til selskabernes egne udgifter til projektorganisering, markedsføring, uddannelse mv. De resterende 25 % af investeringsomkostningerne skal betales

kontant. DSB og Metroselskabet har mulighed for at låne 100 procent af investeringen, bevilliget via Folketingets Finansudvalg.

Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark har i juni 2011 rettet en fælles henvendelse til Indenrigsministeriet, med ønsker få hævet grænsen for lånefinansiering af investeringsudgifterne til rejsekortsystemet fra de nuværende 75 % til 100 %, således at alle selskaberne i rejsekortprojektet er stillet lige. Midttrafik har i september sendt et tilsvarende brev til Indenrigsministeriet, med anmodning om en forhåndsgodkendelse på en 100 % låneramme uden krav om deponering, til brug i den videre proces omkring tilslutning. Der ventes svar i slutningen af november 2011.

I tabel 11 er der opstillet et eksempel på, hvad det vil koste Midttrafik, at tilslutte sig rejsekort, med en delvis lånefinansiering. Konkret forudsættes det, at Midttrafik i 2012 kan lånefinansiere 75 % af indskud af aktie- og lånekapital, køb af rejsekortudstyr samt udgifter til eget projekt, mens 25 % af investeringsudgifter, samt alle øvrige driftsudgifter forudsættes betalt kontant fra og med 2012. I beregningerne indgår tilbagebetaling af ansvarlige lån, inkl. forrentning. For lånet forudsættes afdragsfrihed frem til medio 2014 og med efterfølgende tilbagebetaling over 14 år.

Tabel 11. Likviditetsbehov for hele Midttrafik ved indførelse af rejsekort – ved delvis lånefinansiering.

Mio. kr. (2011-priser)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	...	2012-28
INVESTERINGER														
Årets investering aktier, ansvarlige lån, udstyr (25%)	38,1	17,4	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56,0
Årets investering internt projekt (25%)	2,8	5,3	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,5
Investeringer i alt	40,9	22,6	1,0	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	65,5
LÅN OG FORRENTNING AF LÅN														
Ydelsler på lån 203 mio. kr. (75 % af rest invest.)			9,9	19,8	19,8	19,8	19,8	19,8	19,8	19,8	19,8	19,8		277,9
Forrentning af ansvarlig lånekapital	0,0	0,0	-1,1	-5,7	-5,2	-11,5	-6,3	-8,0	-8,6	-8,6	-10,3	-8,1		-73,5
Investeringer i alt	0,0	0,0	8,8	14,1	14,7	8,4	13,5	11,8	11,2	11,2	9,5	11,8	...	204,4
DRIFTSUDGIFTER														
Rejse- og omsætningsafgifter	0,0	2,8	26,6	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7		431,7
Drift af lokalt udstyr	0,0	0,9	3,6	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0		73,0
Rejsedata	0,6	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0		16,6
Distribution netto	0,0	0,0	5,0	4,0	2,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0		23,5
Drift i alt	0,6	4,7	36,2	37,7	37,2	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	...	544,8
ÆNDRERE UDGIFTER / INDTÆGTER I ADMINISTRATIONEN														
Drift af det nuværende billetsalgssystem	0,0	0,0	-2,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0	-4,0		-58,0
Kundeservice og betjent salg	0,0	0,0	1,0	-1,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0		-26,0
Tællinger, analyser	0,0	0,0	0,0	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5		-7,0
Periodekort, klippekort mv.	0,0	0,0	-0,5	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0		-14,5
Sparet salgsprovision	0,0	0,0	-2,0	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5		-51,0
Ændret ressourceforbrug i administrationen	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0		16,0
Ændrede udgifter i alt	0,0	1,0	-2,5	-9,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	-10,0	...	-140,5
NETTOUDGIFT I ALT	41,4	28,4	43,5	43,9	41,9	34,1	39,2	37,5	36,9	36,9	35,2	37,5	...	674,2

5.7 Vurderinger af økonomien ved indførelse af rejsekortet

Rejsekort A/S har i oplæg til Bestyrelsen for Midttrafik i oktober 2011 estimeret økonomien i projektet, set i forhold til trafikskabernes indtægter. Det omfatter udgiftsområder, og områder, hvor der forventes en positiv effekt på indtægterne. Til sammenligning fremgår i skemaet Midttrafiks vurdering af punkterne, hvor der regnes ud fra en samlet årlig omsætning på 675 mio. kr.

	Trafikskabernes udgift i pct. af omsætningen			Indtægtseffekt i pct. i forhold til trafikskabernes omsætning			
	Til Rejsekort A/S	Forrentning og afskrivning af udstyr og decentral vedligeholdelse	Distribution	Øget tilgængelighed	Bedre planlægning og driftsoptimering	På grund af mindre snyd	Øvrige besparelser
Rejsekort A/S	3,5 %	2 - 3 %	2 %	2 - 5 %	2 - 5 %	1 - 6 %	Ikke anslået
Business case 2011 Midttrafik	Samlet gms. årlig udgift 40 mio. kr. 6 %		1 %	Ingen effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	1,5 %

I forhold til den finansiering- og låntagningsmodel trafikskaberne anvender, må udgifterne til Rejsekort A/S og investering i decentralt udstyr og vedligeholdelse vurderes samlet. Som det fremgår af skemaet, stemmer Midttrafiks beregninger på de to punkter godt overens med vurderingen fra Rejsekort A/S.

Med hensyn til distribution, er Midttrafik bekendt med prognoser med meget store udsving mellem selskaberne, hvormed en samlet vurdering af udgifter/indtægter ved distribution ikke er hensigtsmæssig. Både nu og i en fremtid med rejsekort vil, f.eks. Movia og Metroselskabet ikke have eget salgsapparat med personlig betjening. De vil derfor have højere udgifter til distribution, for at honorerer, f.eks. det arbejde som DSB udfører. For Midttrafik forventes en mindre udgift til distribution end vurderet af Rejsekort A/S.

Rejsekort A/S peger ligeledes på samlede gevinster og besparelser på mellem 5 og 16 % af omsætningen. Vurderinger af indtægtseffekter på grund af øget tilgængelighed, bedre planlægning og driftsoptimering, mindre snyd og muligheden for øvrige besparelser er behandlet tidligere i afsnit 2.2 - 2.5. Her fremgik det, at Midttrafik i denne business case ikke indregner indtægtseffekter på de tre områder. Midttrafik kan ikke afvise, at der vil komme indtægtseffekter, men det ikke er medregnet på baggrund af manglende konkret dokumentation.

Med hensyn til øvrige besparelser forventer Midttrafik et mindre forbrug svarende til 1,5 % af indtægterne.

5.8 Usikkerheder ved business casen

Udstyr

Et af de større usikkerhedspunkter er, hvor mange og i hvilke busser der skal installeres udstyr, og hvor mange salgssteder der skal være. Der er med den aktuelle revision af business casen lagt op til en begrænset dækning af rejsekort, således at der kun installeres rejsekortudstyr på lokalbaner, regionale ruter, i bybusser og på enkelte lokale ruter. Der skal i givet fald søges en alternativ billetteringsløsning for lokalru-

ter med få indtægter. Det skal kvalificeres yderligere i dialog med bestillerne. En justeret salgsstrategi skal udarbejdes for at kunne præcisere behovet for udstyr på salgsstederne.

Distribution

Vedrørende distributionsafgifter og distributionshonorarer er det forudsat, at Midttrafik de første år skal honorere andre selskaber for salg af rejsekort og anden service i bl.a. Midtjylland. Forholdet vil i praksis være afhængig af, hvilken salgsstrategi Midttrafik og andre selskaber implementerer i forbindelse med rejsekortet.

Reducerede omkostninger

Der er usikkerhed vedrører punkterne om "mindre udgifter og nye opgaver", hvor der er foretaget en række skøn. Der er endnu ikke tilstrækkelige erfaringer i de øvrige selskaber, til at kende de konkrete effekter.

Indskud af aktie- og lånekapital

Mere moderat usikkerhed findes omkring de centrale udgiftsposter vedrørende aktiekøb og 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.

Revision af aktionæroverenskomsten

Der er i 2011 indledt forhandlinger mellem parterne bag rejsekortprojektet om en revision af aktionæroverenskomsten og reguleringer i tilslutningsaftalen. Blandt de centrale punkter er finansieringsmodellen - som fastlægger betalingen fra selskaberne til Rejsekort A/S - til forhandling. Ligeledes er distributionshonorarsatserne til forhandling, idet de nuværende satser ikke skaber tilstrækkelig incitament til at kunderne kan blive mere selvbetjente. Det gennemgående i de kommende forhandlinger er, at trafikalselskaberne oplever en skævvridning i forhold til finansieringen af Rejsekort A/S. Udfaldet af de kommende forhandlinger kan gå fra status quo til et samlet resultat der letter byrderne for trafikalselskaberne på bekostning af økonomien for DSB. Hvis det sidste bliver tilfældet vil det ligeledes lette byrderne for Midttrafik ved eventuel fuld tilslutning.

6 Finansiering af rejsekortet - bestillerfordeling

Det foregående kapitel handlede om de samlede udgifter for Midttrafik ved fuld tilslutning til rejsekortprojektet. Dette kapitel handler om en model for bestillerfordelt finansiering af rejsekortet.

6.1 Forudsætninger

- Modellen omfatter ikke de hidtidige betalinger på ca. 10 mio. kr. til Rejsekort A/S for perioden 2007-2011 som følge af de overførte forpligtigelser fra VAT, og som er finansieret af regionen og Horsens Kommune. Ved en kommende politisk behandling af spørgsmålet om fuld tilslutning, skal det konkret besluttes, hvordan de hidtil indbetalinger til håndteres.

- Den tidligere bestyrelse for Midttrafik besluttede, at alle bestillere skal bidrage til finansiering af Midttrafiks indskud af aktiekapital og ansvarlige lån. Til gengæld skal kommuner med gratis kørsel eller andet simpelt billetsystem ikke bidrage til finansieringen af udstyr og løbende drift.
- Som omtalt tidligere, er der med denne business case forudsat en dækning af rejsekort i Midttrafik område, gældende til rejser i lokalbanerne, de regionale ruter, i bybussystemer, og på enkelte lokalrute med et godt indtægtsgrundlag. Det betyder at der ikke skal installeres rejsekortudstyr på skolebusruter og på lokalruter med et svagt indtægtsgrundlag.

Som følge af ovenstående punkter, er det forudsat i denne business case, at følgende kommuner kun bidrager til finansiering af indskud af aktie og lånekapital: *Favrskov, Hedensted, Ikast/Brande, Lemvig, Norddjurs, Odder, Ringkøbing/Skjern, Samsø og Struer*. Dette er en midlertidig vurdering, som skal afklares gennem aftaler med kommunerne.

6.2 Fordelingsmodel

Administrationen har udarbejdet en model til fordeling af bestillernes betaling af den samlede rejsekortudgift for Midttrafik. Modellen tager udgangspunkt i den måde, Movia har valgt af fordele udgifter og anden økonomi, men der indgår også input fra Bestyrelsen for Midttrafik, bestillerhøringer og drøftelser på administrativt niveau.

I modellen indgår 2 hovedfordelingsnøgler; antal busser og køreplantimer. Hertil kommer tre områder, hvor økonomien fordeles efter egen fordelingsnøgle; provision, rutebilstationer og billetudstyr. I det følgende er angivet hvilke af business casens udgifter eller områder med mindre forbrug, som hver af de 5 fordelingsnøgler beregningsmæssigt forudsættes at omfatte.

Fordelingsnøgle efter antal busser

- Indkøb af rejsekortudstyr.
- Frikøb af busser og kontrol og godkendelse vedr. businstallationer.
- Drift og vedligeholdelse af det decentrale udstyr.
- Drift og vedligeholdelse af det centrale udstyr (rejse- og omsætningsafgift).
- Bus og Tog Rejsefakta (fordeling af indtægter, statistik mv.).
- Information og markedsføring.
- Tilretning af edb-systemer m.v.
- Uddannelse af chauffører og salgs- og informationspersonale m.v.
- Intern projektorganisering og diverse projektudgifter.
- Distribution.
- Supplerende indkøb af udstyr.

Fordelingsnøgle efter køreplantimer

- Aktiekapital
- Lånekapital
- Sparede udgifter til klippekort, periodekort

- Sparede udgifter til trafiktælling og indtægtsdeling
- Ændrede administrative funktioner

Sparet provision, mindre udgifter til kundeservice og betjent salg og sparede udgifter til nuværende billetteringsudstyr fordeles efter egne fordelingsnøgler.

Præinstallation af stationer på lokalbanerne forudsættes at blive finansieret af Region Midtjylland. Med hensyn til fordelingsnøglen Busser, er der taget udgangspunkt i Budget 2012, hvor en reduceret kørsel på regionens ruter, og i en række bybussystemer er indregnet. Med hensyn til de øvrige fordelingsnøgler er der ligeledes taget udgangspunkt i tal og fordelinger fra Budget 2012.

Tabel 12 viser bestillerens relative andele i forhold til de 5 fordelingsforudsætninger.

Tabel 12. Relative andele til fordeling af økonomi og udgifter

i %	Busser	Kpl.timer	Salgsprovision	Billetteringsudstyr	Betjent salg
Favrskov	0,0	0,3		0,0	0,1
Hedensted	0,0	0,0		1,9	0,0
Herning	2,5	3,0		0,1	1,0
Holstebro	1,7	1,7		0,6	1,9
Horsens	2,8	3,0		4,6	0,8
Ikast-Brande	0,0	0,6		0,0	0,6
Lemvig	0,0	0,3		0,1	1,6
Norrdjurs	0,0	0,1		0,1	0,1
Odder	0,0	0,1		0,1	0,3
Randers	6,2	5,4	6,5	4,8	4,5
Ringkøbing/Skjern	0,0	0,7		0,4	3,5
Samsø	0,0	0,4		0,1	0,0
Silkeborg	3,6	4,5	4,3	4,1	0,1
Skanderborg	0,6	0,7		0,2	0,0
Skive	0,7	2,1		7,9	3,1
Struer	0,0	0,4		0,1	0,0
Syddjurs	0,3	0,8		0,1	0,0
Viborg	1,7	2,5		2,0	4,5
Århus	27,3	29,8	89,2	27,1	11,4
Regionen	52,5	43,6		51,8	66,7
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

6.3 Bestillerfordelte udgifter til rejsekort

Bilag C viser de samlede bestillerfordelte udgifter ved kontantbetaling ved indførelse af rejsekort. Hertil er vist en variation, hvor de bestillerfordelte udgifter ved kontantbetaling er inklusive forrentning af ansvarlige lån.

Bilag D viser de samlede bestillerfordelte udgifter ved delvis lånefinansiering ved indførelse af rejsekort.

6.4 Alternativ til fuldt rejsekortudstyr

Når der indføres rejsekort i resten af Midttrafik område, skal der tages stilling til, hvad som skal være gældende omkring billettering i de førnævnte kommuner.

Kommuner som i forvejen har - eller påtænker at indføre gratis kørsel, vil ikke have udgifter til udstyr, vedligeholdelse og drift.

Kommuner som fortsat ønsker at få indtægter, kan vælge et simpelt billetsystem, f.eks. den mekaniske Almex F maskine, som udsteder "garderobebilletter". Brugte renoverede maskiner kan fås til ca. 6000 kr. pr. stk. Kommuner der vælger denne løsning skal påregne omkostninger til vedligeholdelse og til håndtering af mønt og afregning.

Der vil ikke være takstsamarbejde mellem bus og tog med rejsekortet og busser med andet billetteringsudstyr.

Hvis en kommune på et senere tidspunkt ønsker, at rejsekort kan anvendes på deres lokalruter, kan der henvises til en kommende "bus light" løsning, som forventes anvendt hos Movia og Nordjyllands Trafikselvskab. I Tillægsaftale 5, er der indføjet i kontrakten en ny type rejsekortudstyr til brug for ad hoc busser eller køretøjer, som udfører mange typer transportopgaver. "Bus Light" er integreret i den kontrolterminal, som i forvejen skal anvendes af billetkontrollen til kontrol af gyldigheden af rejsekort. Med en udvidet funktionalitet, hvor der kan foretages check ind og check ud, og hvor der kan sælges en kontantbillet med tilknyttet printer, kan terminalen udføre stort set de samme opgaver, som det fulde rejsekortudstyr. På grund af en begrænset kapacitet kan "Bus Light" ikke anvendes i busser, hvor mange kunder benytter rejsekort.

Til forskel for fuldt installeret rejsekortudstyr i busserne, er "Bus Light" ikke fastmonteret, og kan tages med ind og ud af bussen.

Det er endnu ikke afklaret, hvad den "Bus Light" løsning koster, men et skøn er ca. 20.000 kr. pr. terminal. Der skal ligeledes påregnes udgifter til løbende drift og vedligeholdelse.

Idet "Bus Light" endnu ikke er færdigudviklet, har Midttrafik valgt ikke at anbefale og anvende denne løsning i business casen.

Bilag A

Midttrafik og rejsekortet

Elektroniske rejsekort bruges mange steder i verden, bl.a. i London, Hong Kong og Holland. Målet med rejsekort er at gøre det nemmere for kunderne at benytte den kollektive trafik.

Et rejsekort er også ved at blive indført i tog, busser og metro i Danmark. I øjeblikket udrulles rejsekortet på Sjælland og i Nordjylland, og fra starten af 2012 vil det blive introduceret i alle nationale og regionale tog, inkl. i Midtjylland.

Bestyrelsen for Midttrafik har tidligere tilkendegivet, at rejsekortet forventes indført i hele Midttrafik, men at en endelig beslutning først træffes, når systemet har vist at det virker i stor skala.

Det er et stort projekt at indføre rejsekort, - ikke mindst for kommunerne og regionen, som i givet fald skal finansiere Midttrafiks udgifter til investering og drift.

”Midttrafik og rejsekortet” er tænkt som en kort og let læst gennemgang af rejsekortprojektet og dens betydning for kunderne, bestillerne og Midttrafik. Den skal ses i sammenhæng med business casen ”Rejsekort – som reinvesteringsprojekt i Midttrafik”, hvor indførelse af rejsekort gennemgås i detaljer.



Hvad er rejsekortet?

Rejsekortet er et nyt billet- og betalingsmiddel samlet i et elektronisk kort til brug i busser, tog og metro.

Med et rejsekort kan kunderne benytte den kollektive trafik uden at tænke på at købe billet. Det eneste kunden skal sørge for er, at der er penge på kortet.



Rejsekortet kommer i tre udgaver.

Rejsekort anonymt er et upersonligt kort, som kan benyttes af alle. Det kan købes i kiosker, automater og i kundecentre. Det giver en vis rabat i forhold til køb af en enkeltbillet.

Rejsekort flex er et kort, som købes over nettet eller på salgssteder, hvor kortholderen skal registreres. Det kan benyttes af andre, f.eks. familie eller af flere medarbejdere på en virksomhed. Kortholder kan på nettet eller i automat se pris og rejsehistorik for de gennemførte rejser. Kortet kan tankes op på nettet, i automat, på et salgssted, eller via en tank op aftale, hvor der automatisk overføres et beløb fra kundens bank. Der vil også være en rabat ved rejser med rejsekort flex.

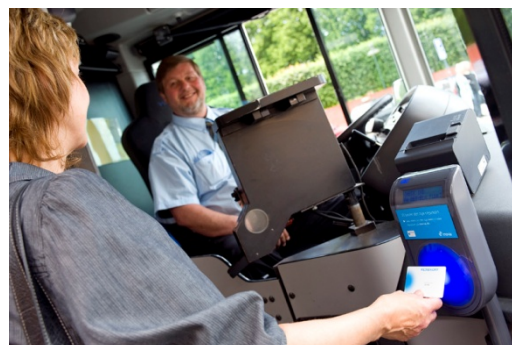
Rejsekort personligt vil give den største rabat. Kortet kan kun bruges af den som har registreret kortet. Det personlige rejsekort kan købes og tankes op på samme måde flex kortet. I

tilknytning til et personligt rejsekort vil det også være muligt at indgå en fastprisaftale for et bestemt område, svarende til det nuværende periodekort.

Kunder som ikke har et rejsekort, kan fortsat købe enkeltbilletter. Midttrafik forventer, at skolesøgende fortsat vil køre i bus med et almindeligt skolekort.

Hvordan virker rejsekortet?

Ved påstigning i bussen holder kunden kortet op til en kortlæser, som kvitterer for check ind med et "beep". Ved udgang holdes kortet igen op til kortlæseren for check ud, hvorefter kundens samlede rejse er registret. Pris og rabat beregnes og trækkes fra kortet.



Ved togrejser skal der foretages check ind og ud på kortlæseren på perronen, hvor der typisk også vil stå en rejsekortautomat.



Hvis rejsen involvere skift mellem flere busser/tog, skal der foretages check ind ved hver indstigning, og check ud, når rejsen er slut.

Hvad koster det?

Ligesom i dag, vil kunder med rejsekort opnå mere rabat, jo mere de rejser. Samlet set vil det koste det samme som nu, men rabatoptjeningsmetoden er anderledes.

Rejsekortet udregner automatisk rabatten som vil være den mest fordelagtige pris, ud fra, om kunden rejser ofte, rejser langt, og eventuelt rejser på særlige tidspunkter.



Kunden behøver ikke længere have kendskab til zoneafstande, takstregler eller andet.

Rejsekortet som betalingsmiddel

Rejsekortet har indbygget en elektronisk pung. Kortet kan kun bruges, når der er penge på det. Det kan tankes op i en kortautomat, ved et salgssted, i kundecentre eller over internettet.

Hvis kunden vil slippe for besværet, kan der indgås en tank op aftale, hvor der automatisk overføres penge fra banken til kortet, når der er behov.

Betal kun for det du rejser

Kunder som kun rejser mellem A og B, og som ønsker at kende sin rejseudgift på forhånd, kan vælge rejsekorts fastprisprodukt.

Ellers er fordelene med det almindelige rejsekort, at kunden altid kun betaler for de rejser som

foretages, og får alligevel rabat. Kunder med rejsekort skal således ikke betale under sygdom, hjemmearbejdsdage, eller anden forhindring, som det er tilfældet med de nuværende periodekort.

En særlig fordel ved rejsekortet er også, at optjeningen af rabat ét sted, kan medvirke til at opnå rabat i den kollektive trafik et helt andet sted. F.eks. en kunde som benytter den kollektive trafik i Århus, kan også få rabat på rejser i København.

Hvorfor rejsekort?

Der er flere gode grunde til at indføre rejsekort.

Med ét kort til busser, tog og metro, skal det blive nemmere for kunderne at rejse med den kollektive trafik. Tilgængeligheden øges med forventning om større kundetilfredshed og flere rejsende.

Takstsamarbejdet mellem bus og tog og i buskørsel mellem regionerne vil fremover være bygget på rejsekortet. Hvis Midttrafik ikke indfører rejsekort vil kontantbilletterne være eneste fælles billet til kombinerede rejser med bus og tog.

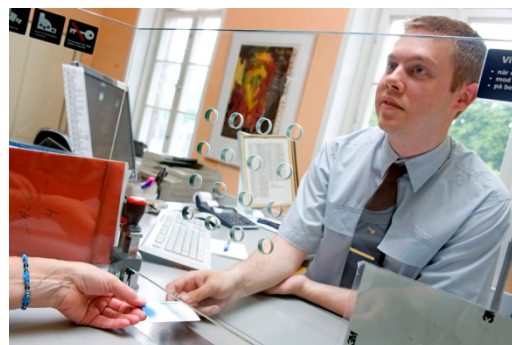


Mulighederne for snyd reduceres.

Rejsekortsystemet samler hele tiden data ind om kundernes rejser, - hvorfra og hvortil, hvor mange er med, er det unge eller ældre. Dette kan danne

(Bilag A fortsat)

grundlag for, at der kan gennemføres en mere korrekt indtægtsdeling mellem trafiksekskaberne og mellem kommunerne end det er tilfældet i dag. Samtidig kan detaljerede oplysninger bruges aktivt i planlægningen og til analyseformål, som grundlag for nye tiltag, der tilgodeser kundernes behov.



Overgang

Ved indførelse af rejsekortet vil kunder med klippekort og periodekort kunne bruge det i en overgangsperiode, mens rejsekorts køres ind. Midttrafik vil arbejde for en blid overgang med færrest mulige gener for kunderne.

Samtidig med indførelse af rejsekort, vil der blive introduceret en ny inddeling af de bagvedliggende zoner, som rejsekortet beregner prisen ud fra. Det vil betyde, at kunder vil opleve prisændringer i forhold til nu. Midttrafik vil arbejde for, at mindske generne så meget som muligt for kunderne.

Forberedelser

Indførelse af rejsekortet er et større omstillingsprojekt i Midttrafik.

Der skal indkøbes og installeres udstyr i 700 busser, og der skal nyt udstyr på garage anlæg, på salgssteder og i administrationen.

Over 2000 chauffører og medarbejdere hos busselskaberne og salgspersonale skal have undervisning i betjeningen af rejsekortudstyret.

Midttrafik skal være særlig forberedt på, at opstartsfasen vil kræve tilstrækkeligt beredskab til håndtering af de mange kunder, som berettiget vil henvende sig med ønske om oplysninger og hjælp.

Rejsekortet er på vej

Rejsekortet vil i løbet af efteråret 2011 være fuldt udrullet i Syd- og Vestsjælland, og på alle togstrækninger på hele Sjælland. Rejsekortet er nu introduceret i Stor-Aalborg, og kan nu benyttes mellem alle stationer i Nordjylland.

I løbet af 2012 fortsætter udrulningen, således at rejsekortet ved udgangen af 2012 ventes fuldt udrullet på Sjælland, i Nordjylland, i prøvedrift i Sydtrafiks områder, og kan bruges til alle landsdækkende togrejser inkl. i Midtjylland.

Midttrafik forventer at spørgsmålet om at indføre rejsekort i Midttrafiks område, skal i høring blandt kommunerne og Region Midtjylland omkring årsskiftet 2011/12, forud for en behandling og eventuel beslutning i Bestyrelsen for Midttrafik.

Midttrafik har udarbejdet en business case, som bl.a. beskriver de økonomiske konsekvenser for Midttrafik og for kommunerne og regionen ved eventuel fuld tilslutning til rejsekortprojektet.

For yderligere oplysninger om rejsekortet, henvises til www.rejsekort.dk

Bilag B. Rejsekortudstyr

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

Busserne:

- Kortlæsere (Check ind og check ud)
- Chaufførkonsol
- GPS antenne
- Central styreenhed

Garageanlæg:

- WLAN installeret til dataoverførsel

Kontrol:

- Kontrolterminaler (Motorola MC 75)

Lokalbaner:

- Kortlæsere (check ind og check ud, Check in ekstra)
- Rejsekortautomat til selvbetjening, salg, tank op mv.

Salg:

- Rita salgsudstyr (Midttrafiks salgssteder)
- Rosalina salgsudstyr (agentsalg)

Administration:

- Administrationsmodel (BackOffice)

Bilag C. Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved kontantbetaling

(mio. kr. - 2011 priser)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2011-2028	
Favrskov i alt		0,33	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34
Hedensted i alt		0,35	0,06	-0,04	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,69
Herning i alt		4,25	2,43	1,01	1,01	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	19,68
Holstebro i alt		2,72	1,66	0,72	0,68	0,58	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	12,95
Horsens i alt		4,85	2,74	1,04	0,95	0,81	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	19,61
Ikast-Brande i alt		0,45	0,08	0,01	-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	0,33
Lemvig i alt		0,38	0,07	0,02	-0,02	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04
Norrdjurs i alt		0,12	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Odder i alt		0,08	0,02	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,00
Randers i alt		9,54	5,93	2,36	2,12	1,78	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	42,00
Ringk/Skjern i alt		1,15	0,21	0,03	-0,06	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	0,15
Samsø i alt		0,38	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
Silkeborg i alt		6,57	3,63	1,32	1,18	1,01	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	25,18
Skanderborg i alt		1,09	0,59	0,23	0,23	0,20	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	4,67
Skive i alt		2,71	0,99	0,30	0,19	0,12	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	5,65
Struer i alt		0,44	0,08	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,43
Syddjurs i alt		0,91	0,36	0,12	0,12	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	2,78
Viborg i alt		4,96	2,08	0,73	0,59	0,46	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	14,01
Aarhus i alt		45,70	26,65	8,91	6,98	5,57	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	155,70
Regionen i alt		77,02	48,49	20,97	19,09	15,93	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	363,23
		0,00	164,02	96,22	37,73	32,94	27,20	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	666,48

Bilag C Variation: Udgifter til rejsekort – kontantbetaling, inklusive forrentning af ansvarlige lån

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2011-2028	
Favrskov i alt		0,33	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,34
Heraf investering		0,33	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39
Heraf drift																				0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Hedensted i alt		0,35	0,06	-0,04	0,00	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,05
Heraf investering		0,35	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41
Heraf drift																				0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	-0,04	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-1,10
Herning i alt		4,25	2,43	1,01	1,01	0,88	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	19,68
Heraf investering		4,23	2,29	0,10	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,72
Heraf drift		0,01	0,12	0,89	0,93	0,92	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	13,44
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,03	0,02	-0,03	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,49
Holstebro i alt		2,72	1,66	0,72	0,68	0,58	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	12,95
Heraf investering		2,71	1,57	0,07	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,42
Heraf drift		0,01	0,08	0,63	0,66	0,65	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	9,49
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,02	0,02	-0,05	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,07	-0,96
Horsens i alt		4,85	2,74	1,04	0,95	0,81	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77	19,61
Heraf investering		4,83	2,57	0,11	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,63
Heraf drift		0,02	0,13	1,00	1,04	1,03	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	15,02
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,03	-0,07	-0,21	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-0,22	-3,04
Ikst-Brande i alt		0,45	0,08	0,01	-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	0,33
Heraf investering		0,45	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53
Heraf drift		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	0,01	-0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,20
Lemvig i alt		0,38	0,07	0,02	-0,02	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04
Heraf investering		0,38	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,45
Heraf drift		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	0,02	-0,02	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,49
Norddjurs i alt		0,12	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Heraf investering		0,12	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Heraf drift		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Odder i alt		0,08	0,02	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,00
Heraf investering		0,08	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Heraf drift		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,10
Randers i alt		9,54	5,93	2,36	2,12	1,78	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69	42,00
Heraf investering		9,51	5,57	0,25	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,59
Heraf drift		0,04	0,30	2,26	2,35	2,32	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	34,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter		0,00	0,06	-0,15	-0,49	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-7,60

RingK/Skjern i alt	1,15	0,21	0,03	-0,06	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	0,15
Heraf investering	1,15	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,01	0,03	-0,06	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-1,20
Samsø i alt	0,38	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
Heraf investering	0,38	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05
Silkeborg i alt	6,57	3,63	1,32	1,18	1,01	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	25,18
Heraf investering	6,55	3,42	0,15	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,26
Heraf drift	0,02	0,17	1,31	1,37	1,35	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	19,77
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,04	-0,14	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-4,85
Skanderborg i alt	1,09	0,59	0,23	0,23	0,20	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	4,67
Heraf investering	1,09	0,55	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,69
Heraf drift	0,00	0,03	0,21	0,22	0,22	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	3,16
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,01	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,19
Skive i alt	2,71	0,99	0,30	0,19	0,12	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	5,65
Heraf investering	2,71	0,93	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,70
Heraf drift	0,00	0,03	0,26	0,27	0,27	0,26	0,27	0,27	0,27	0,27	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	3,95
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,02	0,00	-0,12	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15	-2,00
Struer i alt	0,44	0,08	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	0,43
Heraf investering	0,44	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,09
Syddjurs i alt	0,91	0,36	0,12	0,12	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	2,78
Heraf investering	0,91	0,34	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,27
Heraf drift	0,00	0,01	0,11	0,11	0,11	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	1,58
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,01	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,07
Viborg i alt	4,96	2,08	0,73	0,59	0,46	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	14,01
Heraf investering	4,95	1,96	0,07	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,05
Heraf drift	0,01	0,08	0,63	0,66	0,65	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	9,49
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,04	0,02	-0,14	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-0,19	-2,52
Aarhus i alt	45,70	26,65	8,91	6,98	5,57	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	155,70
Heraf investering	45,53	25,06	1,09	1,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,84
Heraf drift	0,16	1,29	9,88	10,29	10,15	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	148,66
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,29	-2,07	-4,47	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-4,58	-65,80
Regionen i alt	77,02	48,49	20,97	19,09	15,93	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	15,14	363,23
Heraf investering	0,00	76,71	45,59	2,10	2,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	126,63
Heraf drift	0,00	0,31	2,48	19,03	19,81	19,55	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	286,25
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,41	-0,16	-2,94	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-3,61	-49,65
0,00	164,02	96,22	37,73	32,94	27,20	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	25,70	666,48

Bilag D. Bestillerfordelte udgifter til rejsekortet – ved delvis lånefinansiering

Inkl. afdrag på lån af Investering (75 %) fra 2014 og forrentning af ansvarlige lån.

(mio. kr. - 2011 priser)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2011-2028	
Favrskov i alt	0,00	0,08	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,37
Heraf investering	0,00	0,08	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,40
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,03
Hedensted i alt	0,00	0,09	0,02	-0,02	-0,05	-0,05	-0,06	-0,05	-0,06	-0,06	-0,06	-0,06	-0,06	-0,06	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,06	-0,67
Heraf investering	0,00	0,09	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,42
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	-0,04	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-1,10
Herning i alt	0,00	1,07	0,72	1,15	1,30	1,27	1,08	1,21	1,16	1,15	1,15	1,10	1,16	1,37	1,37	1,37	1,37	1,12	1,12	20,13
Heraf investering	0,00	1,06	0,57	0,25	0,39	0,38	0,21	0,35	0,30	0,29	0,29	0,24	0,30	0,51	0,51	0,51	0,51	0,25	0,25	6,92
Heraf drift	0,00	0,01	0,12	0,89	0,93	0,92	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	13,44
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,03	0,01	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,24
Holstebro i alt	0,00	0,69	0,49	0,79	0,88	0,86	0,73	0,82	0,79	0,78	0,78	0,75	0,79	0,92	0,92	0,92	0,92	0,76	0,76	13,59
Heraf investering	0,00	0,68	0,39	0,17	0,26	0,25	0,14	0,23	0,20	0,19	0,19	0,16	0,20	0,33	0,33	0,33	0,33	0,17	0,17	4,55
Heraf drift	0,00	0,01	0,08	0,63	0,66	0,65	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	9,49
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,02	0,00	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	-0,46
Horsens i alt	0,00	1,22	0,81	1,21	1,28	1,25	1,03	1,18	1,13	1,11	1,11	1,06	1,13	1,36	1,36	1,36	1,36	1,07	1,07	20,05
Heraf investering	0,00	1,21	0,64	0,28	0,44	0,43	0,24	0,39	0,34	0,33	0,33	0,28	0,34	0,58	0,58	0,58	0,58	0,29	0,29	7,86
Heraf drift	0,00	0,02	0,13	1,00	1,04	1,03	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	15,02
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,03	-0,08	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-0,20	-2,83
Ikast-Brandø i alt	0,00	0,11	0,02	0,02	0,03	0,03	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,04	0,02	0,51
Heraf investering	0,00	0,11	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,04	0,02	0,55
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,04
Lemvig i alt	0,00	0,10	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,37
Heraf investering	0,00	0,10	0,02	0,02	0,02	0,03	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,46
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,09
Norddjurs i alt	0,00	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,12
Heraf investering	0,00	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,15
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,04
Odder i alt	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,07
Heraf investering	0,00	0,02	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,10
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Randers i alt	0,00	2,41	1,75	2,71	2,74	2,62	2,15	2,45	2,35	2,32	2,32	2,21	2,35	2,83	2,83	2,83	2,83	2,83	2,24	41,94
Heraf investering	0,00	2,38	1,39	0,58	0,90	0,87	0,50	0,80	0,70	0,67	0,67	0,57	0,70	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	0,59	16,05
Heraf drift	0,00	0,04	0,30	2,26	2,35	2,32	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	2,23	34,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,06	-0,13	-0,51	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-0,58	-8,11

Ringk/Skjern i alt	0,00	0,29	0,06	0,04	0,05	0,02	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,04	0,08	0,08	0,08	0,08	0,03	1,10
Heraf investering	0,00	0,29	0,05	0,05	0,07	0,04	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	0,06	0,10	0,10	0,10	0,10	0,05	1,39
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,01	0,00	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,29
Samsø i alt	0,00	0,10	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,41
Heraf investering	0,00	0,10	0,02	0,02	0,02	0,03	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,02	0,46
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,05
Silkeborg i alt	0,00	1,66	1,07	1,59	1,58	1,20	1,40	1,33	1,31	1,31	1,31	1,24	1,33	1,65	1,65	1,65	1,65	1,26	24,40
Heraf investering	0,00	1,64	0,85	0,38	0,59	0,33	0,53	0,46	0,44	0,44	0,44	0,37	0,46	0,78	0,78	0,78	0,78	0,39	10,57
Heraf drift	0,00	0,02	0,17	1,31	1,37	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	19,77
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,04	-0,10	-0,38	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-0,42	-5,94
Skanderborg i alt	0,00	0,28	0,17	0,27	0,30	0,25	0,28	0,27	0,27	0,27	0,27	0,26	0,27	0,32	0,32	0,32	0,32	0,26	4,72
Heraf investering	0,00	0,27	0,14	0,06	0,10	0,09	0,05	0,08	0,07	0,07	0,07	0,06	0,08	0,13	0,13	0,13	0,13	0,06	1,74
Heraf drift	0,00	0,00	0,03	0,21	0,22	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	3,16
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,18
Skive i alt	0,00	0,68	0,29	0,37	0,39	0,29	0,36	0,34	0,33	0,33	0,33	0,31	0,34	0,45	0,45	0,45	0,45	0,31	6,55
Heraf investering	0,00	0,68	0,23	0,13	0,21	0,12	0,19	0,17	0,16	0,16	0,16	0,13	0,17	0,28	0,28	0,28	0,28	0,14	3,80
Heraf drift	0,00	0,00	0,03	0,26	0,27	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	3,95
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,02	-0,03	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-0,09	-1,20
Struer i alt	0,00	0,11	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,01	0,44
Heraf investering	0,00	0,11	0,02	0,02	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,04	0,02	0,54
Heraf drift	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,09
Syddjurs i alt	0,00	0,23	0,11	0,15	0,18	0,14	0,16	0,16	0,15	0,15	0,15	0,14	0,16	0,19	0,19	0,19	0,19	0,15	2,82
Heraf investering	0,00	0,23	0,09	0,05	0,07	0,04	0,07	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,10	0,10	0,10	0,10	0,05	1,31
Heraf drift	0,00	0,00	0,01	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	1,58
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,01	0,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,07
Viborg i alt	0,00	1,25	0,61	0,86	0,96	0,75	0,89	0,84	0,82	0,82	0,82	0,78	0,84	1,06	1,06	1,06	1,06	0,79	15,38
Heraf investering	0,00	1,24	0,49	0,25	0,40	0,22	0,36	0,32	0,30	0,30	0,30	0,26	0,32	0,53	0,53	0,53	0,53	0,27	7,25
Heraf drift	0,00	0,01	0,08	0,63	0,66	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	9,49
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,04	-0,02	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10	-1,37
Aarhus i alt	0,00	11,54	7,85	11,31	9,25	8,09	7,36	6,88	6,72	6,72	6,72	6,25	6,88	9,12	9,12	9,12	9,12	6,36	137,62
Heraf investering	0,00	11,38	6,27	2,71	4,21	2,32	3,76	3,28	3,12	3,12	3,12	2,64	3,28	5,52	5,52	5,52	5,52	2,76	74,99
Heraf drift	0,00	0,16	1,29	9,88	10,29	10,15	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	9,74	148,66
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,29	-1,29	-5,25	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-6,14	-86,03
Regionen i alt	0,00	19,49	14,29	22,97	24,90	20,52	23,01	22,18	21,90	21,90	21,90	21,07	22,17	26,06	26,06	26,06	26,06	21,27	384,30
Heraf investering	0,00	19,18	11,40	4,76	7,37	7,09	4,04	6,54	5,70	5,43	5,43	4,59	5,69	9,59	9,59	9,59	9,59	4,79	130,37
Heraf drift	0,00	0,31	2,48	19,03	19,81	19,55	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	18,76	286,25
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	0,00	0,41	-0,83	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-2,28	-32,31
Heraf øvrige udgifter og indtægter	0,00	41,45	28,35	43,50	43,87	41,88	39,23	37,51	36,93	36,93	36,93	35,21	37,49	45,55	45,55	45,55	45,55	35,62	674,22