

# Trafikudvalget

## Status for udrulning af rejsekort i Danmark

Præsentation den 12. april 2011

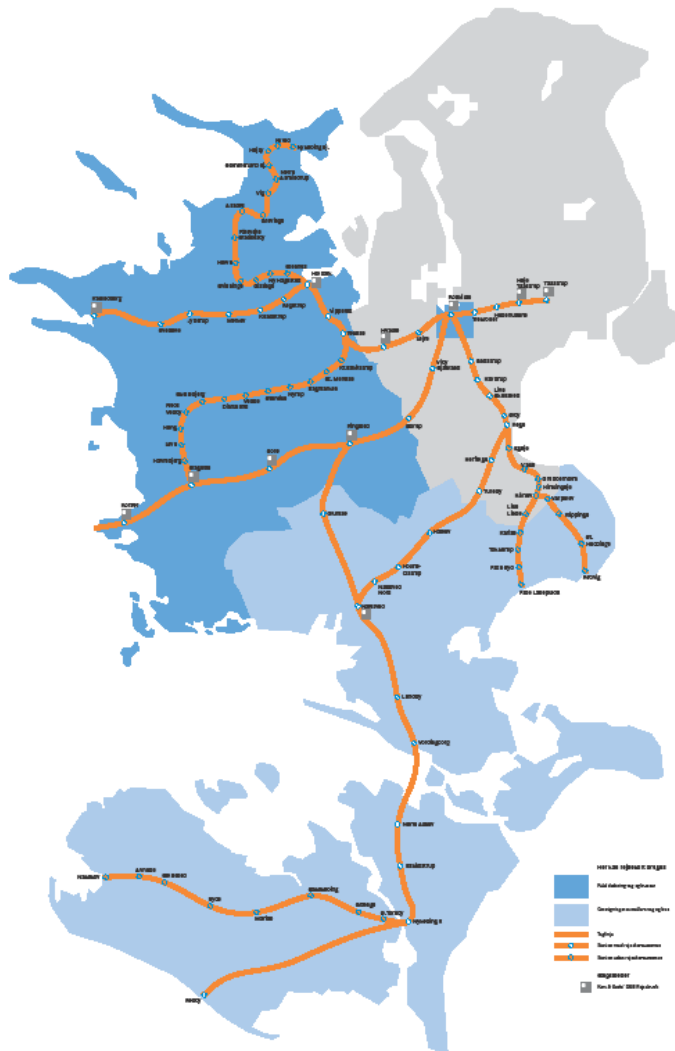
Peder Østermark Andreasen, adm. direktør og formand for bestyrelsen

Bjørn Wahlsten, adm. direktør i Rejsekort A/S



## Rejsekort i drift

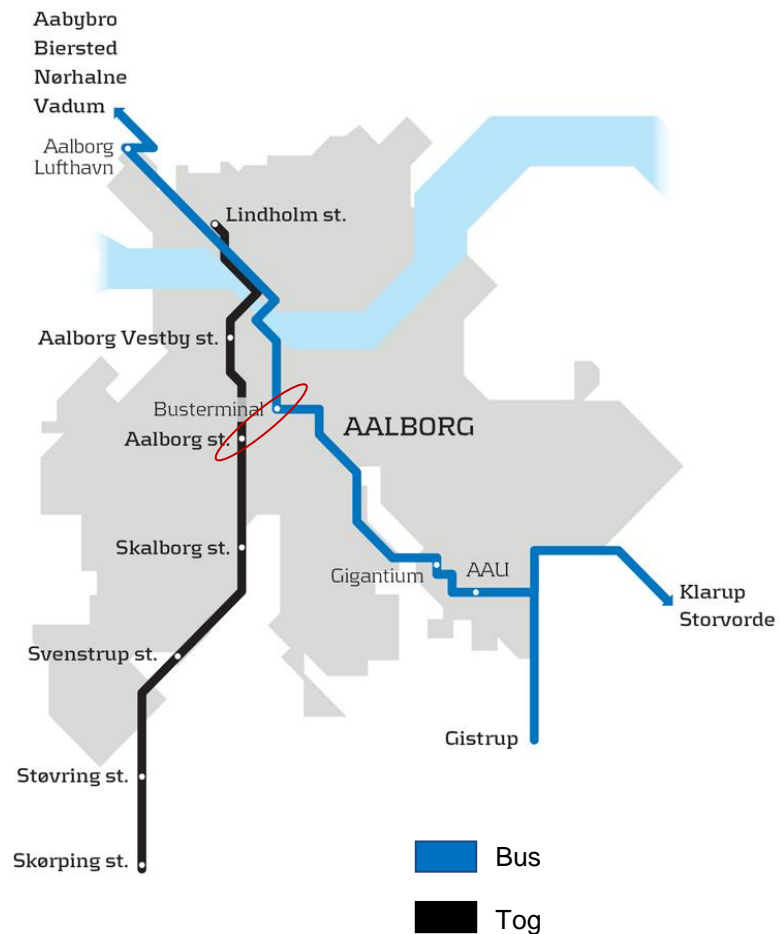
Siden 1. februar 2011 har kunderne kunnet bruge rejsekort her:



- ▶ 1. april 2011 stoppede salg af klippekort i Movia Vest.
- ▶ Over 8.000 rejsekort er solgt. Ca. 60% heraf via rejsekort.dk.
- ▶ Der købes pt. 3-400 rejsekort dagligt.
- ▶ Der er foretaget over 150.000 rejser med rejsekort.

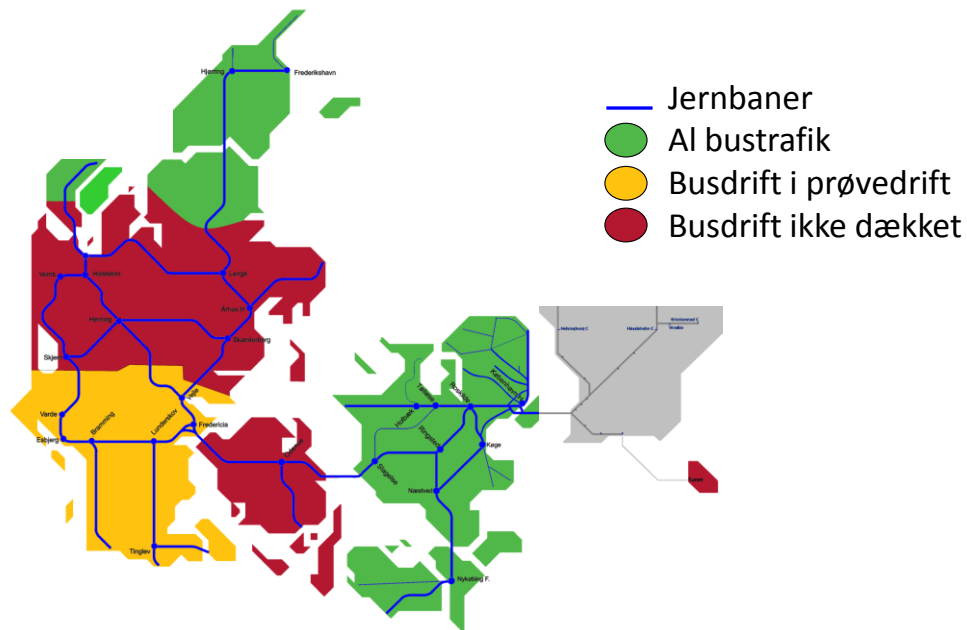
## Pilot i Nordjylland

Fra medio maj 2011 kan kunderne i Nordjylland bruge rejsekort her:



- ▶ 1. april 2011 er udstyret overtaget af Rejsekort A/S og trafiksselskaberne.
- ▶ 16. maj åbnes for kunder i Nordjylland på udvalgte nærbanestationer og buslinje M2 fra lufthavnen til universitetet.
- ▶ I første fase med op til 500 kunder.

# Landsdækkende rejsekortssystem i 2012



## Planen for de næste trin:

Inden der åbnes for kunder, er der for hvert udrulningstrin lagt en selvstændig beslutningsfase.

## De næste trin

### **Movia Syd:**

Oktober 2011: Udskiftes Boomerang-kortet med rejsekort i busserne.

### **Hovedstadsområdet:**

August 2011: Høje Taastrup-Østerport og Movia bus line 250S og 3A.

November 2011: Alle øvrige stationer i Hovedstadsområdet.

Januar – juni 2012: Øvrige busser i Hovedstadsområdet forventes ibrugtaget.

### **Fyn, Syd- og Midtjylland:**

Januar 2012: Stationer i Jylland og på Fyn samt stationer i Nordjylland, som ikke allerede er taget i brug, sættes i prøvedrift og overgår til drift i løbet af 2012.

Juni – december 2012: Prøvedrift busser i Sydjylland forventes ibrugtaget.

2013: Fuld drift i Sydjylland.

### **Nordjylland**

Oktober 2011: 45 NT-busser, Nordjyske Jernbaner og DSB-stationer sættes i drift.

Oktober 2012: Øvrige busser i Nordjylland planlægges ibrugtaget.

## Kontrakten med East-West

- ▶ Kontrakten blev indgået i 2005.
- ▶ East-West skal levere et færdigt rejsekortsystem.
- ▶ East-West skal levere og installere udstyr i busser og på stationer.
- ▶ East-West skal drive og vedligeholde rejsekortsystemet i mindst 11 år efter systemovertagelse (nu ultimo 2013).
- ▶ Der er knyttet kvalitetskrav til drift og vedligeholdelse, så East-West er også afhængig af et velfungerende rejsekortsystem.
- ▶ East-West har undervurderet opgaven, og der er i 2006-10 indgået Tillægsaftale I-V. Projektet er herved blevet ca. 3 år forsinket.
- ▶ East-West har nu mandet kraftigt op, aftalte terminer i Tillægsaftale V er hidtil overholdt, og samarbejdet er i dag fint.
- ▶ Risikostyring er yderligere styrket, og der følges op med High-Level møder med høj frekvens.

## Behov for likviditetstilførsel til Rejsekort A/S

Som varslet i 2009 og 2010 er der behov for en kapitaltilførsel til Rejsekort A/S, efter Tillægsaftale V er indgået.

Der er udarbejdet en langtidsprognose, der med et sæt af forsigtige forudsætninger, angiver kapitalbehovet i 2011-2014 til op til 667 mio. kr. Herefter dækkes omkostninger og tilbagebetaling af lån af de løbende indtægter til Rejsekort A/S fra brug af rejsekort.

Hvis rejsekortsystemet holdes i drift længere end til 2028, vil den årlige omkostning for ejerne være lavere, da omkostningerne til anskaffelse er faste og ikke afhængige af antal rejser eller levetid. Hidtidige billetsystemer har haft en levetid på 30-40 år.

Desuden bliver økonomien i rejsekortsystemet væsentligt bedre end i den nuværende forsigtige prognose, hvis de trafikpolitiske mål om et større antal kunder i den kollektive trafik nås, idet omkostningerne til drift og vedligehold af rejsekortsystemet er uafhængige af kundeantallet.

## Forsigtig udrulningsprofil

I 2005 var det forudsat, at der efter en pilotdriftsperiode skulle ske udrulning på hele Sjælland samlet og derefter i Vejle Amts Trafikselskab, Nordjyllands Trafikselskab og alle jernbanestationer på Fyn og i Jylland samlet: "Big Bang udrulning".

På baggrund af de første prøvedriftserfaringer i Danmark og dialog med projekterne i London (Oyster Card) og Holland, der begge kraftigt frarådede "Big Bang", besluttede Rejsekort A/S i 2007 at gå over til en trinvis udrulning for at sikre, at kunderne kan få den nødvendige assistance ved overgangen til rejsekort.

Planen er blevet tilpasset efterfølgende, og erfaringerne har vist, at trinvis introduktion er rigtig.

Der er behov for meget information: I sidste uge var der flere end 16.000 besøg på rejsekort.dk og 2.500 opkald til kundecentret.

**Den forsigtige udrulningsprofil er en medvirkende årsag til Likviditetsbehovet i 2011-2014.**



## Ændret fordeling af kortindtægter mellem trafikelskaber og Rejsekort A/S – (de 150 mio. kr. omtalt i aktstykket)

Da Rejsekort A/S blev stiftet i 2003, forudsattes at Rejsekort A/S modtog kortindtægten fra kunden, dengang af hensyn til Rejsekort A/S's likviditet. Det er i aktstykket ændret i henhold til den forretningsmæssige logik, at det er trafikvirksomhederne, der har kundekontakten.

Den likviditet Rejsekort A/S mister herved, erstattes nu med kapitalindskud.

Trafikvirksomhederne fastsætter kortprisen og modtager betalingen fra kunden (pt. 50 kr. for et personligt eller flex rejsekort, 80 kr. for et anonymt rejsekort).

Den endelige aftale mellem ejerne omkring denne omlægning af indtægten fra betalingen for rejsekort udestår.

## Økonomi i forhold til East-West

I forhold til East-West er den oprindelige kontraktpris fastholdt, og der er i Tillægsaftale I-V opnået væsentlige forbedringer.

- ▶ Drift og vedligeholdelse i kontraktens 11-års minimums driftsperiode er blevet 356 mio. kr. billigere ved landsdækkende drift.
- ▶ I Tillægsaftale V er det aftalt, at East-West leverer en række funktioner (*forbedringer på rejsekort.dk og kortbestilling, brug af NemID, gebyr på udenlandske betalingskort, periodekort og subventionerede kort og mange forbedringer i kunde og betalingsaftale servicen og sikkerhedsforbedringer og meget mere*), der bringer rejsekortsystemet up to date og på en række områder fremtidssikrer systemet. Dette sker uden merpris for både anskaffelse og drift.
- ▶ Derudover har East-West i Tillægsaftale I-V betalt compensation og givet rabatter på dele af kontrakten.
- ▶ Værdien af de to ovenstående ændringer vurderes til ca. 175 mio. kr.
- ▶ Thales, der er 80% hovedaktionær i East-West, har i årsregnskabet for 2010 hensat 721 mio. euro til at fuldføre et antal nødlidende projekter, hvoraf rejsekort i Danmark er et af de tre specifikt fremhævede i Thales's regnskabsmeddelelse.

## Tilslutning til rejsekort

- ▶ I modsætning til tidligere langtidsprognoser er det af forsigtighedsgrunde ikke længere forudsat, at Midttrafik, FynBus og BAT bliver aktionærer.
- ▶ Dette har medført et øget krav om likviditets- og kapitaltilførsel fra de nuværende ejere, som er indregnet i langtidsprognosen.
- ▶ Midttrafik og FynBus har fortsat ikke besluttet sig for tilslutning til rejsekortsystemet. Som lovgivningen er nu kan Midttrafik, FynBus og BAT ikke tvinges til, at tilslutte sig rejsekortet. Ejerkræden bag Rejsekort A/S og Rejsekort A/S vil arbejde på, at trafikselskaberne tilsluttes rejsekort, når rejsekortet udrulles i togsystemet.

Da det næppe er holdbart for kunderne i disse områder, at de både skal have rejsekort, lokale rabatbilletter og periodekort, forventes det i langtidsprognosen, at rejsekort fra 2014 kan bruges over hele landet.

## Supplerende information

### **DK-rejsekort vs. etablerede systemer i andre lande**

1. DK-rejsekort anvender samme teknologi og samme basiskoncept, som rejsekortsystemer i andre lande.
2. DK-rejsekort adskiller sig fra andre systemer ved:
  - a) At være et fælles system for alle trafikvirksomheder i ét land og dermed give kunden ét kort til al kollektiv trafik.
  - b) At kunderne afregner for en sammenhængende rejse uden at kende til zoner m.v. (Note: Grupperejse er også en unik DK-feature)
  - c) At kunder (med betalingskort) fra begyndelsen har mulighed for auto-optankning og tank-op via internettet.
  - d) At salgssystemer, kundeservice og økonomi er fælles og en integreret del af systemet.

Konklusion: Store rejsekortsystemer anvender samme teknologier og tekniske koncepter, men de bygges individuelt, fordi lokale forhold kræver forskellige løsninger.

### **Rejsekort vs. mobiltelefon**

Anvendelse af mobiltelefon som erstatning for rejsekort kræver Mobiltelefoner med NFC. Disse kommer nu endelig i 2011/12.

Rejsekort og NFC er samme kontaktløse teknologi, så DK-rejsekortsystemet kan håndtere begge.

Åbning af DK-rejsekortsystemet for NFC er primært en væsentlig administrativ og teknisk udviklingsopgave for Rejsekort A/S (ikke EW). Situationen overvåges løbende og projektstart overvejes i 2013.