

FynBus bestyrelse

Dagsorden for møde

Torsdag, den 8. december 2011 kl. 16.00 – 18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Torben Andersen, Kerteminde
Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens
Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn
Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg
Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn
Repræsentantskabsmedlem Peter Lund, Ærø
Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Afbud

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Drifts & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen
Økonomichef Benny H. Hansen
Sekretariatsleder Ingrid Dissing
Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh
Planleder Søren Junker
Kundechef Helle Nielsen
Ledelseskonsulent Lars Tidemann

DAGSORDEN

1. Meddelelser	3
Sager til beslutning:	3
2. Principper for FynBus' Fællesudgifter	3
3. Ændring af FynBus' ringzone 10 ifm. indførelse af landsdækkende zonetakstsystem	5
4. Oplæg vedrørende høring om Rejsekort A/S.....	5
5. Markedsføring 2012	9
6. Udvidelse af lejemålet Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C	11
Sager til drøftelse:	12
7. Kortsalgssteder	12
Sager til orientering:.....	12
8. Takster i forbindelse med Rejsekortet.....	12
9. Eventuelt	13

I. Meddelelser

- Præsentation af FynBus' kvalitetssystem, herunder Trafikvagten.
- Præsentation af hjemmesiden "Vores FynBus".

Sager til beslutning:

2. Principper for FynBus' Fællesudgifter

Sagsfremstilling:

FynBus' budget for fællesudgifterne har hidtil i al væsentlighed været et driftsbudget, og behov for anlægsinvesteringer er indtil nu hovedsagelig blevet finansieret over FynBus' egenkapital. Som eksempel kan nævnes billetteringsudstyr. Fremadrettet vil billetteringsudstyr også være den væsentligste investering – eventuelt i form af Rejsekort.

Egenkapitalen er nu på et niveau, som betinger, at investeringer fremover finansieres af ejerkredsen på lige fod med driftsudgifterne.

Med henblik på at gøre budgetprincipperne hos FynBus sammenlignelige med de kommunale budgetprincipper foreslås opgørelseskriterierne ændret til en opdeling i et driftsbudget og et anlægsbudget.

Forslag til nye principper beskrives nedenfor. Samtidig beskrives hvorledes FynBus anvender rammestyring til finansiering af afvigelser mellem budget og regnskab.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør FynBus' udgifter til anlæg og drift af selskabets aktiviteter. Fællesudgifterne er kendetegnet ved at være udgifter, som finansieres af ejerkredsen og som ikke er direkte henførbare til en enkelt ejer. Direkte henførbare udgifter bogføres som hovedregel under den enkelte ejer.

Budgettet for fællesudgifterne er et bevillingsbudget, der omfatter ejerkredsens andel af FynBus' drifts- og anlægsudgifter. Fællesudgifter som finansieres af andre end ejerkredsen – eksempelvis Staten og FynBus' egenkapital – styres og rapporteres særskilt.

Driftsbudget

Driftsudgifterne finansierer driften af FynBus. Driften opdeles i driftsrelaterede, salgsrelaterede og administrative udgifter.

Udgifterne for de drifts- og administrativt relaterede udgifter fordeles blandt ejerne efter køreplantimer i det foregående år. De salgsrelaterede fællesudgifter fordeles på baggrund af ejernes andel af passagerindtægterne i indeværende år.

Driftsbudgettet fastlægges med baggrund i FynBus' aktivitetsniveau og indenfor det regulerede rammetilskud jf. nedenfor.

Rammestilskuddet for driftsudgifterne fastlægges med udgangspunkt i en pristalsregulering af sidste års ramme.

Større investeringers afledte driftsudgifter kan øge behovet for kommende års driftsudgifter ligesom effekten af væsentlige effektiviseringer kan nedbringe behovet. Ved fastlæggelse af kommende års ramme tages højde herfor.

Anlægsbudget, nyt princip

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, værdipapirer og materiel - herunder IT-investeringer i hardware og software. Som hovedregel skal en udgift andrage mere end 100.000 kroner for at indgå i anlægskartoteket.

I det omfang investeringen finansieres af FynBus gennem låneoptagelse, kan anlægsbudgettet anvendes til finansiering af de løbende renter og afdrag på lånet.

Anlægsbudgettet bevilges årligt med baggrund i konkrete business cases for projekterne. Budgettet gælder for det konkrete projekt. Ved årsafslutning afregnes mindre forbrug for hvert enkelt projekt til ejerkredsen. Merforbrug ansøges ved tillægsbevilling i projektperioden. Flere enkeltstående projekter kan i indstillingen være begrundet som en samlet helhed. Ved bevilling heraf frigives det samlede budget til FynBus' disponering.

Bestyrelsen kan give tilsagn om nye anlægsprojekter ved en konkret tillægsbevilling i budgetperioden.

Budgetsikkerhed ved rammestyring

Eventuelt mindre- eller merforbrug af fællesudgifternes driftsbudget for det enkelte budgetår overføres til næste år i henhold til princip for rammestyring. Det følger af princippet, at afvigelser i form af mer- eller mindre forbrug forventes udjævnet over en kortere årrække.

Anlægsbudgettet er ikke underlagt rammestyring, men er omfattet af FynBus' budgetsikkerhedsmodel.

FynBus' direktør kan disponere en overskridelse på anlægsbudgettet mod en tilsvarende lavere udnyttelse af driftsbudgettet under fællesudgifterne. Anlægsbudgettet kan ikke anvendes til driftsudgifter.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- ændret opstilling af fællesudgifterne således, at der fremover er et anlægsbudget og et driftsbudget under fællesudgifterne.
- de beskrevne principper for FynBus Fællesudgifter.

Vedtagelse:

3. Ændring af FynBus' ringzone 10 ifm. indførelse af landsdækkende zonetakstsystem

Sagsfremstilling:

Som følge af en beslutning i Bus og Tog samarbejdet indføres der et landsdækkende zonetakstsystem. FynBus kan umiddelbart tilsluttes sig dette, dog volder Odense ringzone 10 problemer. FynBus' zonestruktur er på grund af zone 1-10 som den ser ud nu, teknisk inkompatibel med et landsdækkende system.

Det fynske zonetakstsystem er indrettet således, at en rejse gennem Odense koster tre zoner. Med det kommende landsdækkende Rejsekort og den landsdækkende enkeltbillet bliver rejsens længde beregnet matematisk, og her volder (ring)zone 10 problemer. Således vil en rejse gennem Odense, fx med tog, blive takseret til én zone, mod nuværende tre zoner. Dette vil medføre et indtægtstab for FynBus og dermed Odense Kommune.

For at råde bod på dette er det nødvendigt at opdele zone 10 således at den fremover vil bestå af flere særskilte zoner.

Dette vil imidlertid have den sideeffekt, at et antal rejsende internt i Odense vil kunne risikere at skulle betale for tre zoner i stedet for nuværende to zoner. Dette problem kan løses delvis ved at gøre zone 1 større således at den inkluderer flere af de bydele, der i dag ligger nær grænsen mellem zone 1 og 10 (fx Birkum, Brændekilde m.fl.). Det vurderes, at ca. 0,3 % af de rejsende internt i Odense *efter en zonejustering*, vil opleve at skulle betale for tre zoner mod nu to zoner.

Sagen og dens tekniske forhold er beskrevet i vedlagte notat og kortskitser. Den ovenfor beskrevne løsning er i notatet omtalt som Model 2.

Administrationen anbefaler at sagen drøftes med Odense Kommune. Sagen forelægges bestyrelsen primo 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen bemyndiger direktionen til

- at indlede en dialog med Odense Kommune om ny zonestruktur i Odense.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1 Notat Fremtidig zonestruktur i Odense Kommune.

Bilag 3.2 Kortskitser: Alternative zonemodeller 0-4.

4. Oplæg vedrørende høring om Rejsekort A/S

Sagsfremstilling:

Rejsekortet er et landsdækkende elektronisk billet- og betalingssystem der i øjeblikket er ved at blive taget i brug i flere områder af landet. Rejsekortet forventes at være det primære

re rejsehjemmel i tog og bus i områder tilsluttet Rejsekortet i løbet af 2012 og 2013. Kunden skal checke ind ved indstigning og checke ud efter sidste rejse, hvorefter prisen beregnes automatisk og trækkes på kundens rejsekortkonto. Kunder, der rejser meget, får de højeste rabatter. Rejsekortet er i sin basisudgave således et rabatkort, hvor man betaler for hver rejse. Men efter krav fra flere trafikselskaber kommer der senere et såkaldt fastprisprodukt, svarende til de nuværende periodekort, inden udgangen af 2013. Følgende selskaber er fuldt tilsluttet rejsekortet: DSB, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikselskab og Sydtrafik. Midttrafik, der er delvis tilsluttet gennem det tidligere Vejle Amts Trafikselskab, har igangsat en høring hos kommuner og region om evt. fuld tilslutning, og FynBus vil gøre det samme, jf. denne sag.

Da takstsamarbejdet i Bus og Tog blev indført i 1997 og ved etableringen af den fælles platform for rejseinformation – Rejseplanen – var der drøftelser mellem DSB og en række trafikselskaber om at indføre et fælles elektronisk billetsystem. Det elektroniske billetsystem skulle svare til de moderne systemer som planlagdes andre steder i verden, eller allerede var indført.

Fra Fynsk side kunne man ikke afvente en landsdækkende løsning, da der var et akut behov for udskiftning af det daværende billetudstyr. Fyns Amt og Odense Kommune indgik i stedet et samarbejde om et fælles system der blev sat i drift i 2002-2003.

Samtidigt, 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 regering og folketing bakket op om rejsekortet. I bemærkningerne til forslag til Lov om trafikselskaber 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”.

Rejsekortet er undervejs blevet forsinket. Der er blevet sået tvivl om kortets kvalitet og økonomien i projektet, og det er blevet overvejet om det videre arbejde med kortet skulle afbrydes. Den 17. december 2010 blev det imidlertid besluttet at fortsætte projektet. Nu

er udrulningen i gang, og kortet tages i brug på jernbanenettet primo 2012, og dermed også på de fynske stationer.

Siden dannelsen i 2007 er FynBus flere gange blevet stillet overfor spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet. FynBus' bestyrelse har på mødet den 13. januar 2011 vedtaget at afvente tilslutning til rejsekortet med henblik på afskrivning af FynBus' nuværende eksisterende billetssystem. Dette er meddelt Rejsekortet i brev af 24. januar 2011.

FynBus har i brev af 13. april 2011 til Transportministeren blandt andet meddelt:

- At FynBus vil bestræbe sig på at sikre, at de ca. 10 % af rejserne med FynBus, der kombinerer bus og tog, kan anvende rejsekortet. Dog uden at FynBus investerer i dyrt billetteringsudstyr
- At FynBus ikke ønsker at stå udenfor Rejsekortet, men at FynBus ønsker højeste grad af sikkerhed for vores kunder inden FynBus beslutter sig for at være fuldt integreret med Rejsekortet
- At FynBus er i gang med at undersøge muligheden for parallelinstallation af Rejsekortudstyr sammen med FynBus' nuværende billetssystem

Rejsekortet har sammen med FynBus og entreprenørerne Tide og Arriva i maj 2011 vurderet mulighederne for parallelinstallation af rejsekortudstyr, samtidig med fortsat brug af FynBus' nuværende billetteringsudstyr. Dette er med visse mindre begrænsninger teknisk muligt.

Transportministeren har i brev af 28. juni 2011 svaret på FynBus' henvendelse af 13. april 2011. Transportministeren har forståelse for FynBus' synspunkt om lokale økonomiske og kundemæssige hensyn, men opfordrer til at FynBus tilslutter sig Rejsekortet hurtigst muligt under hensyn til de forhold, der gør sig gældende for FynBus.

Rejsekortet har på administrativt møde 9. august 2011 med FynBus redegjort for en ønsket proces i forhold til at sikre muligheden for brug af rejsekortet i FynBus' busser.

På bestyrelsens møde den 10. november 2011 blev vedtaget at spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet skulle sendes i høring hos ejerne.

FynBus er passivt medlem af Rejsekortet og har som konsekvens heraf mulighed for at tilslutte sig samarbejdet på lige fod med de øvrige ejere.

Der er to modeller, hvorved FynBus kan tilslutte sig Rejsekortet. Ved Model 1 tilslutter FynBus sig Rejsekortet fuldt ud. Det betyder, at FynBus investerer i aktiekapital og ansvarligt lån, hvorefter FynBus vil indtræde i Rejsekort A/S som aktionær. Ved Model 2 tilslutter FynBus sig Rejsekortet som bruger. Det vil sige, at FynBus ikke investerer i aktier og dermed ikke opnår aktionærstatus i Rejsekort A/S.

Hvis det besluttes at FynBus skal tilsluttes rejsekortet forudsættes det, uanset model, at bestilling af rejsekortsudstyr sker i første halvdel af 2012. Rejsekortsystemet vil derefter kunne tages i brug i første halvdel af 2014, eventuelt allerede i sidste halvdel af 2013, hvis det såkaldte fastprisprodukt når at blive implementeret som planlagt.

FynBus' eget elektroniske billetteringssystem forventes at have en teknisk levetid til udgangen af 2016, hvorefter FynBus vil være nød til at anskaffe et nyt system. En investering i Rejsekortet i 2012/2013 vil derfor kunne betragtes som en fremrykket reinvestering.

Der har i offentligheden været en del spekulation om hvorvidt rejsekortteknologien er tidsvarende, og om f.eks. mobilteknologi vil kunne erstatte rejsekortet inden for nærmeste fremtid. Det er imidlertid FynBus' vurdering at rejsekortet vil være det bærende rejse-hjemmel i en længere årrække.

Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 1 – Model 1 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	36,3	23,3	1,2	1,3	0	62,1

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved lån. Det ansvarlige lån på 14,4 mio. kr. tilbagebetales fra Rejsekort over en 8 årig periode.

Tabel 2 – Model 1 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Netto årlig låneydelse	0	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,4	13,0	14,5	14,8	218,2

Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 3 – Model 2 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	17,7	22,9	1,2	1,5	0	43,3

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved lån.

Tabel 4 – Model 2 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Årlig låneydelse	0	3,6	3,6	3,6	3,6	53,8
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,1	12,7	14,2	14,5	213,5

FynBus er bekendt med, at aktionærkredsen p.t. overvejer ændringer i aktionæroverenskomsten. Overvejelserne forventes afsluttet i starten af 2012. Ændringerne vedrører

- Selskabets indtægter i form af størrelsen af styk- og omsætningsafgifterne
- Overvejelser om etablering af centralt kundecenter og mulige ændringer i distributionsafgifterne (salgsprovisioner)
- Overvejelser om ændring af forholdet mellem de 2 modeller. Model 2 – Bruger tilslutning – er i dag konstrueret således, at en senere overgang til Model 1 vil koste FynBus 5 mio. kroner mere end hvis FynBus vælger Model 1 i første omgang.

Disse forhold betyder, at der er usikkerhed til tallene i de 2 opstillede modeller – herunder usikkerhed til at det indbyrdes forhold mellem de 2 modeller kan forrykkes.

FynBus' bestyrelse ønsker, at ejerkredsen får mulighed for at tage stilling til en eventuel tilslutning til rejsekortet, og iværksætter derfor en høring med udgangspunkt i vedlagte notat "FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet version 1 i udkast". Notatet vil blive opdateret til brug for høringen.

Høringsperioden vil være d. 12. december til d. 1. marts 2012, med henblik på en beslutning i FynBus' bestyrelse d. 22. marts 2012.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- at spørgsmålet om indførelse af Rejsekortet sendes i høring blandt kommuner og region den 12. december 2011 med svarfrist den 1. marts 2012.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 4.1

FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet (Version 1 - Udkast) af 2. december 2012

5. Markedsføring 2012**Sagsfremstilling:**

FynBus vil i 2012 gennemføre en lang række markedsføringsaktiviteter, der primært retter sig mod nye kunder indenfor kategorierne pendlere og fritidskunder. Der er lagt en detaljeret plan for årets mange indsatser, der dels fordeler sig på en række aktiviteter knyttet til FynBus' produkter og dels har til formål at forbedre image, og dermed opnå accept hos kunder, der i dag ikke benytter FynBus.

Der er i alt udvalgt fire indsatsområder, som markedsføringen for 2012 skal ramme

1. Planlagte forandringer og nye tiltag:
 - a. Takstskifte 2012
 - b. Køreplanskifte for regionalbusser og bybusserne i Odense
 - c. Introduktion af smartphonebillet
 - d. Køreplanskifte for lokalbusserne i hele trafikskabets område
 - e. Køreplanskifte for Svendborg bybusser
 - f. Eventbilletter, attraktionsbilletter mm.

2. Lokalrettet salgsindsats, herunder:
 - a. Målrettet salgsindsats i 7-8 lokalområder, herunder Odense og Svendborg
 - b. Produktfokus; kunderne skal kende produkternes muligheder og begrænsninger.

3. Branding og image:
 - a. Etablering af nyt kampagnewebsite, som underbygger opgøret med 5 myter om kollektiv trafik
 - b. Dekorering af regionalbusser med budskaber, der skal lokke billisterne over i busserne.

4. Kundefastholdelse og loyalitet:
 - a. Videreudvikling af Facebook som kampagneværktøj og bindeled til ung målgruppe.
 - b. Etablering af elektronisk kundenyhedsbrev som e-marketing. Udsendes fire gange årligt.

Som bilag er vedlagt en tidsplan for afvikling af aktiviteterne. På bestyrelsesmødet fremlægges tillige en mere detaljeret gennemgang af aktiviteter i forbindelse med indsatsområderne.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Markedsføringsplan 2012 og de dermed forbundne aktiviteter.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1

Markedsføringsplan 2012

6. Udvidelse af lejemålet Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

Sagsfremstilling:

Overgangsadministration for Region Syddanmark lejede ved lejekontrakt af 4. juli 2006 Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C til brug for FynBus administration. Lejemålet er senere udvidet ved allonge af 11. juni 2008. Lejemålet er uopsigeligt fra FynBus' side indtil 1. april 2015 og fra udlejers side indtil 1. april 2019.

Det lejede udgør i dag i alt 1.540 m² og leje udgør 1.276.424,64 kr., excl. lys og varme, svarende til en m² pris på ca. 828 kr.

Af de lejede 1.540 m² er ca. 700 m² udnyttet til kontorbrug og de resterende m² udgør kantine, mødelokale, depot/kopirum, toilet, serverrum m.m. FynBus har i dag 66 arbejdspladser på adressen, hvoraf kun 6 personer har eget kontor.

I forbindelse med beslutning om at FynBus skal koordinere den siddende patientbefordring for Region Syddanmark, er der behov for yderligere et antal arbejdspladser. Behovet vil være aktuelt allerede fra januar 2012.

Det er vurderet, at det ikke er umiddelbart muligt at anvende de resterende m² på Tolderlundsvej 9 til permanente arbejdspladser, af hensyn til arbejdsmiljøet bl.a. p.g.a. støjgener i mellemgangen i stueetagen.

Muligheden for at indrette kontorer i mellemgangen er desuden drøftet med udlejer, der har vurderet dette som værende en dyr løsning, ligesom det kræver en godkendelse fra Arbejdstilsynet, da der ikke er direkte lysindfald. Udlejer vurderet umiddelbart, at en løsning med etablering af kontorer i mellem gangen i stueetagen ikke vil blive accepteret af Arbejdstilsynet.

Udlejer har efterfølgende tilbudt FynBus at leje i alt 278 m² i bygningen ved siden af. Lejen vil udgøre 500 kr. pr. m², svarende til en årlig leje på 139.000 kr. Dertil kommer udgiften til lys og varme.

Lejen vil være incl. etablering af adgang/dør mellem de 2 bygninger og indretning af 3 kontorer i den nye bygning, hvoraf 1 lokale kan indrettes som er mødelokale.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Udvidelse af lejemålet med yderligere 278 m² til en årlig leje på kr.139.000, excl. lys og varme.

Vedtagelse:

Sager til drøftelse:**7. Kortsalgssteder****Sagsfremstilling:**

På baggrund af overvejelser om FynBus' salgsstrategi er der foretaget en dokumentation af de salgssteder der, ud over FynBus eget Kundecenter i Odense og Svendborg, sælger dele af FynBus' produkter til kunderne.

Der er i dag 21 kortsalgssteder i Odense og et i Rudkøbing, typisk etableret som en del af vareudbuddet i kiosker og hos købmænd. Disse 22 salgssteder omsætter for ca. 20 mio. kr. om året. Der foretages ingen form for markedsføring og løbende opfølgning af salgsstederne fra FynBus' side, og support af salgsstederne begrænser sig udelukkende til driftssupport ved eventuelle nedbrud.

Sammenfattende er det kendetegnende, at der ikke er en klar strategi på området og på den baggrund er der igangsat et arbejde for en strategi med henblik på

- Revurdering af kontrakter og provision
- Vurdering af sikkerhedsstillelse
- Relevante produkter på salgsstederne
- Organisering af denne del af det kunderelaterede salg
- Markedsføring og inddragelse i FynBus' overordnede markedsføringsplan

Der vil i mødet blive givet et oplæg med henblik på drøftelse af strategi på området.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- bestyrelsen drøfter sagen.

Vedtagelse:**Sager til orientering:****8. Takster i forbindelse med Rejsekortet****Sagsfremstilling:**

DSB har fremsendt forslag vedrørende Rejsekortstakster 2012 for togrejser på Fyn til høring.

Takstansvaret på Fyn er DSB's i forbindelse med længere togrejser, der overskrider områdegrensene mellem Fyns tre takstområder. Som eksempel kan nævnes Odense-Middelfart

og Odense-Svendborg. FynBus har takstansvaret inden for de enkelte takstområder, for eksempel Odense-Ringe. I overensstemmelse hermed har FynBus' bestyrelse tidligere godkendt nye takster for bus- og teletaxakørslen til ikrafttræden januar 2012.

De af DSB foreslåede Rejsekorttakster 2012 ligger inden for et bånd svarende til enkeltbillet – KVIKKort taksterne, og stemmer dermed overens med FynBus' nuværende takstpolitik.

FynBus har således ingen kommentarer til forslaget og tager til efterretning, at Rejsekorttaksterne tages i anvendelse når DSB implementerer Rejsekortet på Fyn. FynBus har yderligere svaret DSB, at FynBus ikke på nuværende tidspunkt har taget stilling til sin fremtidige takststrategi.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Orientering tages til efterretning

Vedtagelse:**9. Eventuelt**

Formand
Torben Andersen

Næstformand
Lasse Krull

Bestyrelsesmedlem
Lars Kristian Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Kasper Westh

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Bruno Hansen

Bestyrelsesmedlem
Peter Jordhøj

Bestyrelsesmedlem
William Jensen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 3.1

Notat

Fremtidig zonestructur i Odense Kommune

Indledning

Zonestructuren i Odense Kommune består af zonerne 01 og 10 som vist i figur 1.

Figur 1:



Med henblik på det kommende landsdækkende enkeltbilletsystem i foråret 2013, skal FynBus i efteråret 2011 indmelde forventede takster og zonestructur til DSB. I den forbindelse bør den nuværende zonestructur i Odense revurderes.

Den nuværende harmoniserede zonestructur blev vedtaget på bestyrelsesmødet den 22. marts 2007 til implementering i forbindelse med køreplansskiftet 2008. De to ringzoner i Odense blev etableret efter ønske fra Odense Kommune, der ikke ønskede muligheden for at kunne foretage rejser på mere end 2 zoner indenfor bybusområdet. I sagsfremstillingen blev bemærket, at løsningen hidtil var blevet afvist af den kommunalt repræsenterede arbejdsgruppe på grund af tekniske og informationsmæssige problemstillinger.

De tekniske problemstillinger

Med zonestructuren er det ikke muligt at lave en matematisk beregning af zonelængden for fx rejser der går på tværs af Odense zone 01. Rejser internt i Odense er på maksimalt 2 zoner, mens rejser på tværs af Odense, fx Årslev til Otterup skal beregne Odense som 3 zoner. Det betyder blandt andet at rejseplanen og FynBus' egen prisberegner ikke kan give korrekte takstoplysninger på sådanne rejser.

Ovennævnte medfører at turkort og kvikkort ikke altid billetteres korrekt ved rejser på tværs af zone 01. Det er muligt altid at sikre korrekt billettering med periodekort og enkeltbilletter, dog

således at der for rejser på enkeltbilletter kan være forskel i pris afhængig af rejseretning. En rejse fra Højby til Otterup er på 2 zoner, mens en rejse Otterup-Højby er på 3 zoner.

Den nuværende zonestruktur i Odense vil på grund af disse problemstillinger ikke kunne implementeres i hverken det landsdækkende enkeltbilletsystem eller i Rejsekortet.

De informationsmæssige problemstillinger

I det elektroniske billetudstyr er det kun muligt at have en pris pr. rejserelation. Det betyder at en rejse fra Højby i zone 10 til Otterup zone 11 (2 zoner) i billetudstyret er billigere end den kortere afstandsmæssigt kortere rejse fra zone 01 Odense til Otterup (3 zoner). Systemet kan nemlig ikke skelne mellem, hvor i zone 10 man befinder sig. I bussen har chaufføren så mulighed for tage højde for at rejsen går over Odense centrum, men den information får kunden ikke ved egenopslag.

Formål

Formålet med på nuværende tidspunkt at justere zonestrukturen zone 01-10 kan beskrives som:

1. Imødekomme ovennævnte problemstillinger, herunder:
2. Sikre at prisberegneren på Rejseplan kan beregne korrekte billetpriser på rejser gennem Odense
3. På sigt at kunne sikre, at zonestrukturen vil kunne overføres til Rejsekortet.

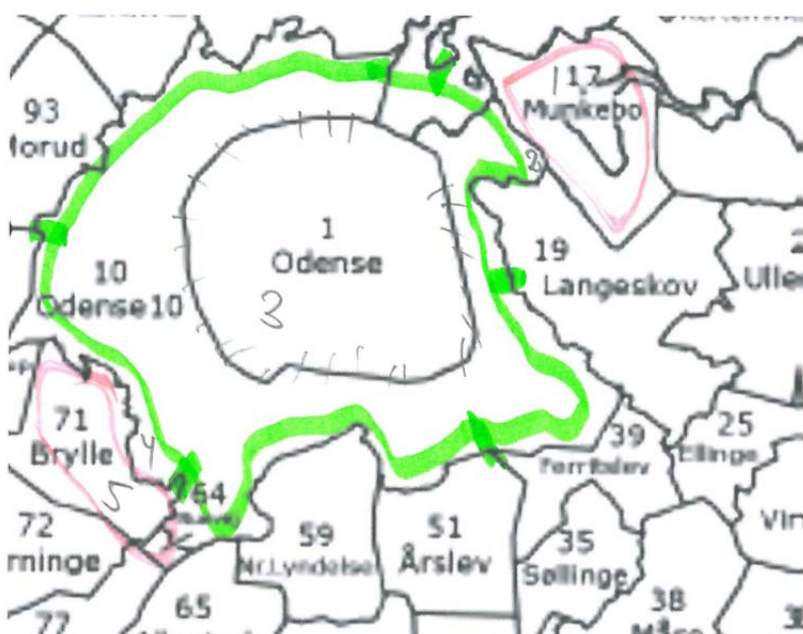
Der kan peges på to mulige modeller for justeringer:

- Model 1: Udvidelse af zone 01
- Model 2: Opdeling af zone 10 i x antal zoner

Model 1 Udvidelse af zone 1

Som vist i figur 2 kan man udvide zone 1 symboliseret ved den grønne ring, således at zone 10 bliver en meget tynd zonerings, hvor der ikke foretages rejser til og fra, idet kriteriet er, at der ikke er stoppesteder i zonen.

Figur 2*



* Svarer til Kort 3 i vedlagte bilag 3.2 "Alternative zonemodeller 0-4"

Zone 10 vil i Model 1 systemmæssigt skulle underopdeles i fiktive zoner for at få matematikken til at fungere. Model 1 vil tage hensyn til Odense Kommunes ønske om maksimalt at kunne få rejser på 2 zoner.

Konsekvenser heraf vil være:

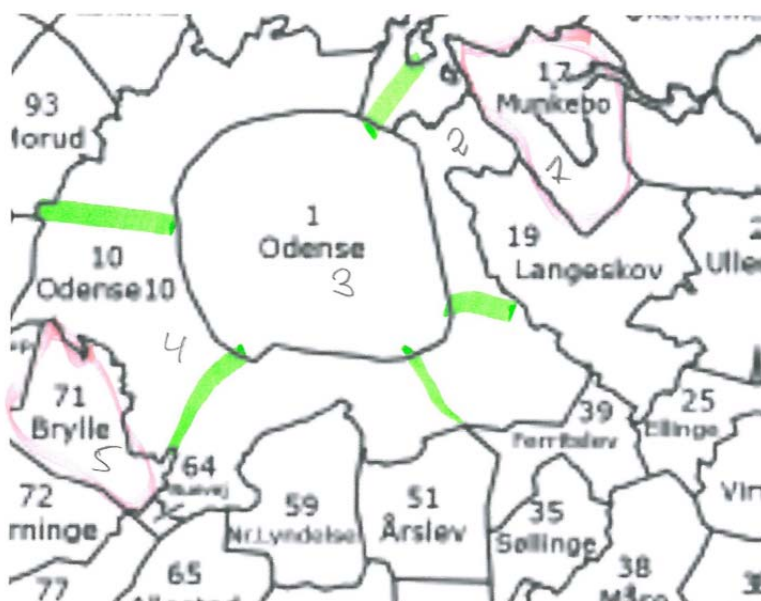
- Alle rejser internt i Odense kommune vil være 1 zone. Det betyder at 182.000 passagerer, der i dag rejser på enkeltbillet, årligt vil få en billigere rejse, hvilket medfører et provenuetab på 182.000 kr.
- Zone 10 vil opfattes som en toldmur og korte rejser over zone 10 vil blive relativt meget dyre.
- Billetter, turkort, værdikort og kvikkort kan udstedes korrekt, og med ens pris frem og tilbage.
- Kræver information til kunder og chauffører, og det er meget svært at forklare kunderne hvorfor fx en meget kort rejse over zone 10 risikerer at blive dyrere end en meget lang rejse inden for zone 1.
- Prisberegneren på Rejseplanen vil fungere.
- FynBus' egen prisberegner vil fungere.
- Kan overføres til rejsekortet.

Model 2: Opdeling af zone 10

Som vist i figur 3 kan man på baggrund af den nuværende zonestructur opdele zone 10 i x antal zoner. Det betyder at der vil være mulighed for at foretage rejser på 3 zoner i bybussystemet i Odense. Det er dog en meget lille del af de rejsende der vil opleve dette jf. nedenfor.

Det vil være muligt at "strække" zone 1 således at de væsentligste bebyggelser i nærheden af zonegrænsen 01-10 vil ligge inden for zone 01 grænsen.

Figur 3*



* Figur 3 svarer til kort 1 i bilag 3.2 "Alternative zonemodeller 0-4"

Konsekvenserne af model 2 vil være:

- 0,3 % af kunderne i bybusområdet i Odense vil få en 3 zoners rejse.
- Kræver uddannelse af chauffører i ny zonestruktur.
- Kræver ny information til kunder.
- Billetter, turkort, værdikort og kvikkort kan udstedes korrekt, og med ens pris frem og tilbage.
- Prisberegneren på Rejseplanen vil fungere.
- FynBus' egen prisberegner vil fungere.
- Kan overføres til rejsekortet.

Såfremt det oprindelige ønske fra Odense Kommune skal kunne imødekommes, kan det ske ved brug af periodekort og kvikkort, men kun så længe FynBus ikke er en del af rejsekortet.

Model 2 er teknisk og informationsmæssigt den "mest korrekte" model.

Med de nye takster fra januar 2012 vil der være følgende udvalgte takster:

Antal zoner	Enkeltbillet	Kvikkort	Månedskort
1	22 kr.	12,15-13,50 kr.	358 kr.
2	23 kr.	12,15-13,50 kr.	358 kr.
3	31 kr.	18,45-20,50 kr.	568 kr.

Som det fremgår, vil en rejse på 3 zoner kunne holdes på ca. 20 kr., hvis der rejses på kvikkort. De 20 kr. svarer til enkeltbilletsprisen for 2 zoner ved implementeringen af det harmoniserede takstsystem. Det vil i øvrigt være teknisk muligt at udstede månedskort til 3 zoners rejser i Odense til samme pris som 2 zoners rejser.

Øvrige alternative zonemodeller

Der kan tænkes andre alternativer til den nuværende zonestruktur end omtalt ovenfor vedrørende Model 1 og Model 2. Her omtales kort de zonemodeller der ikke er omfattet af modellerne 1 og 2, svarende til kort 0, 2 og 4 fra bilag 3.2:

Ad kort 0:

Jf. ovenfor i notatet vil den nuværende zonestruktur på grund af tekniske og informationsmæssige problemstillinger ikke kunne implementeres i hverken det landsdækkende enkeltbilletsystem eller i Rejsekortet.

Ad kort 2:

En zonestruktur svarende til kort 2 frembyder de samme tekniske/matematiske problemstillinger. Det er ikke muligt at lave en matematisk beregning af zonelængden for fx rejser der går på tværs af Odense zone 01.

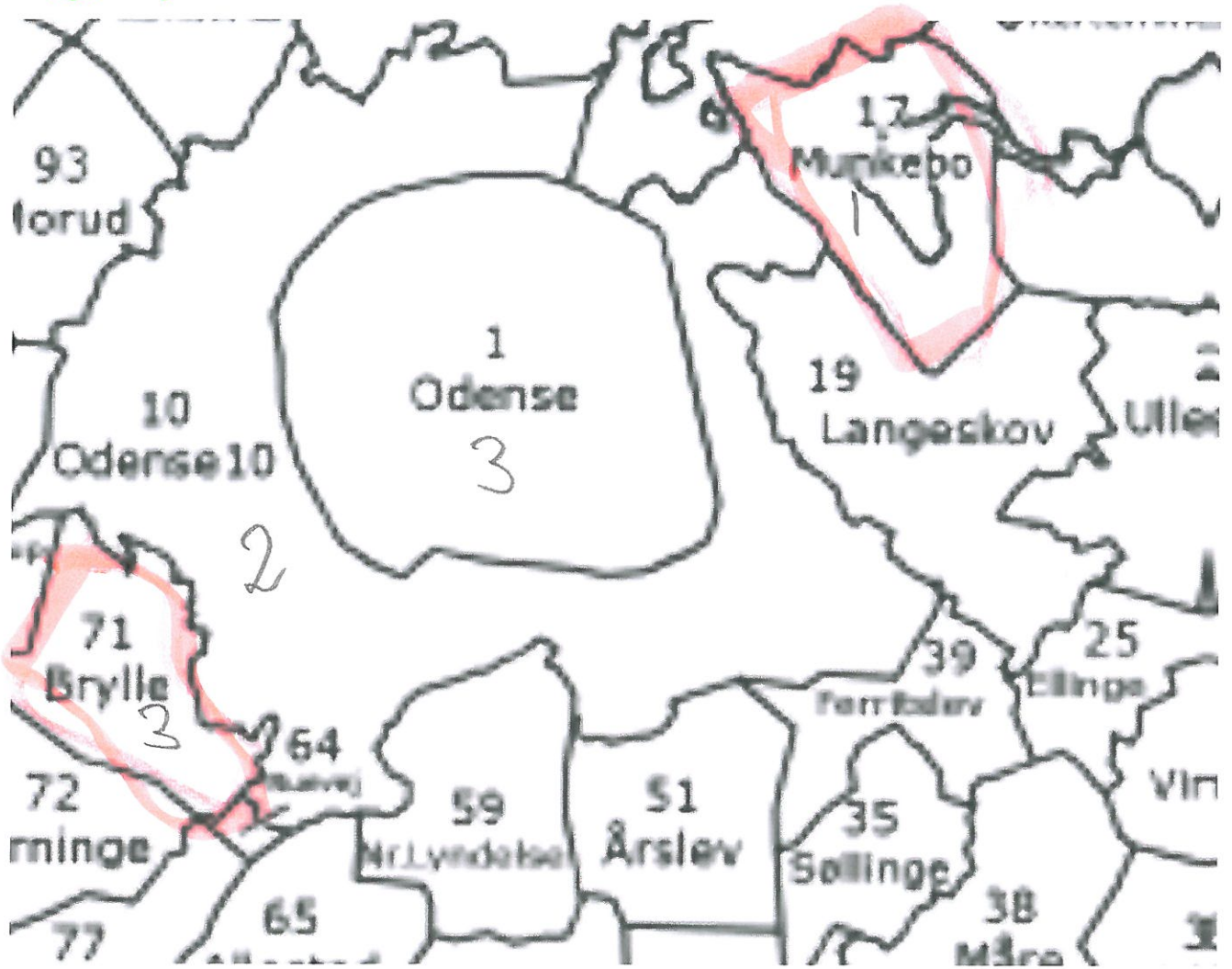
Ad kort 4:

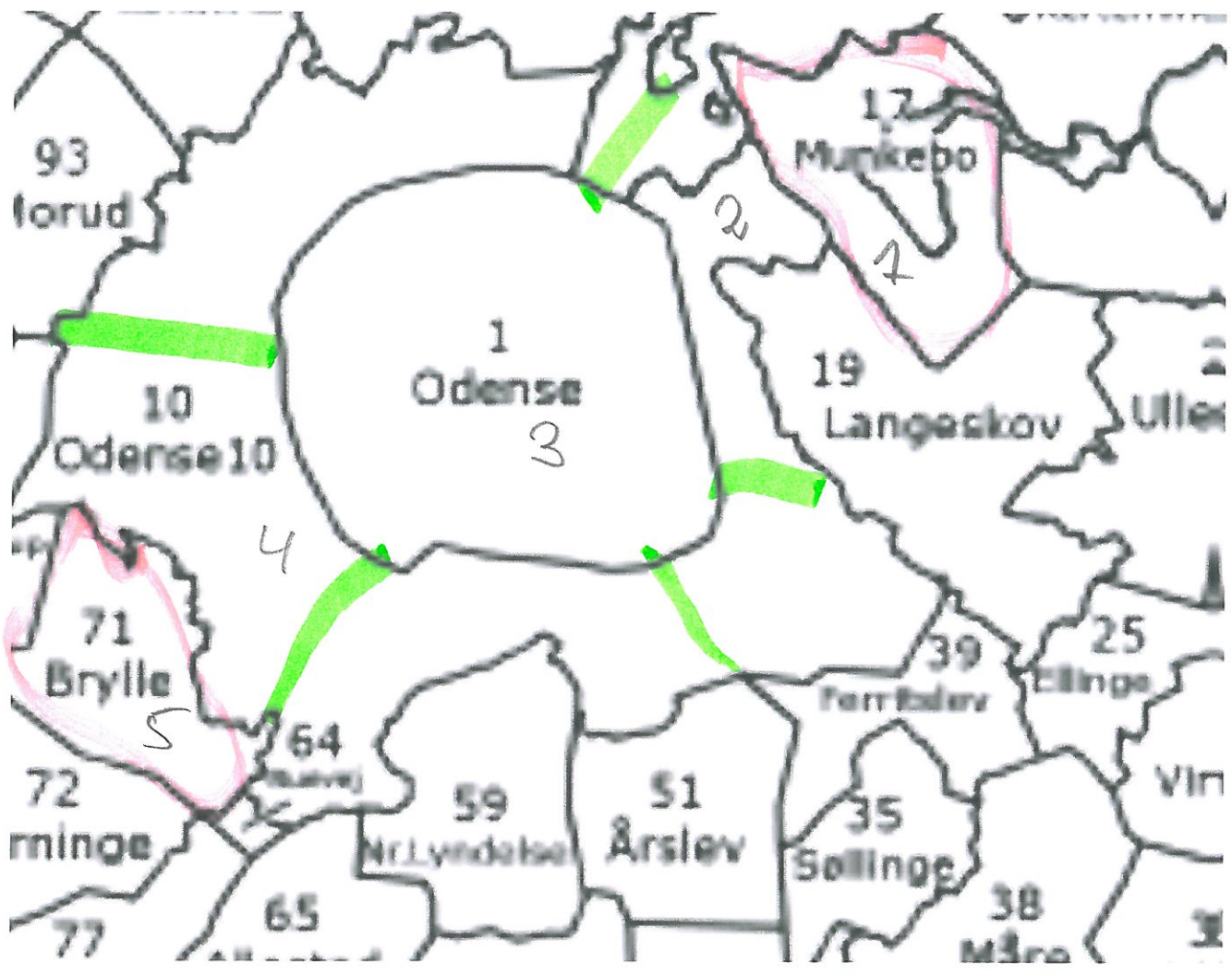
Kort 4 viser en zonestruktur, der frembyder de samme tekniske/matematiske problemstillinger som kort 2. Det er ikke muligt at lave en matematisk beregning af zonelængden for fx rejser der går på tværs af Odense zone 01.

Beslutningsforslag

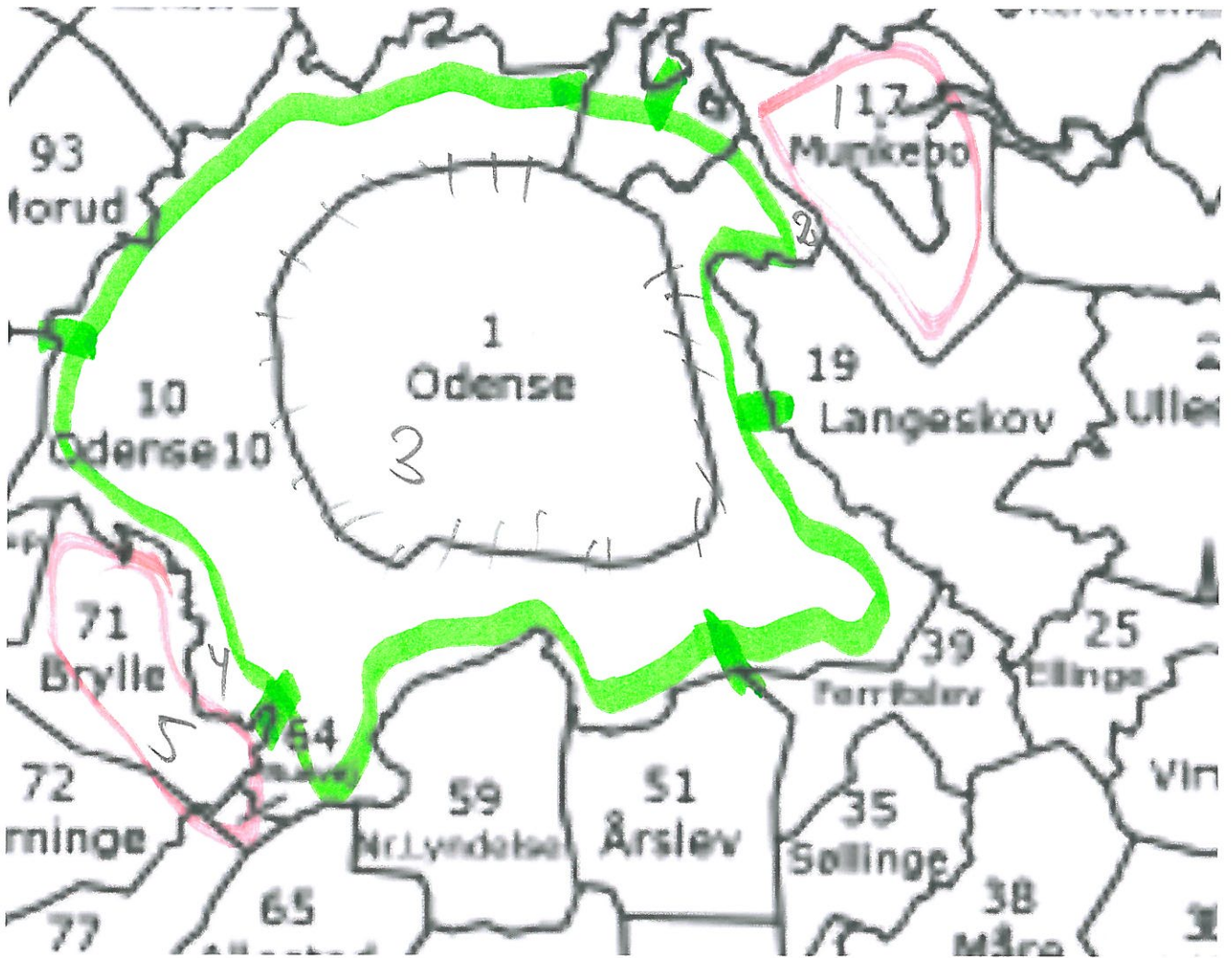
Administrationen anbefaler, at bestyrelsen beslutter, at zonestrukturen jf. model 2 sendes til høring i Odense Kommune med henblik på eventuel implementering i forbindelse med takstskiftet i januar 2012.

O.

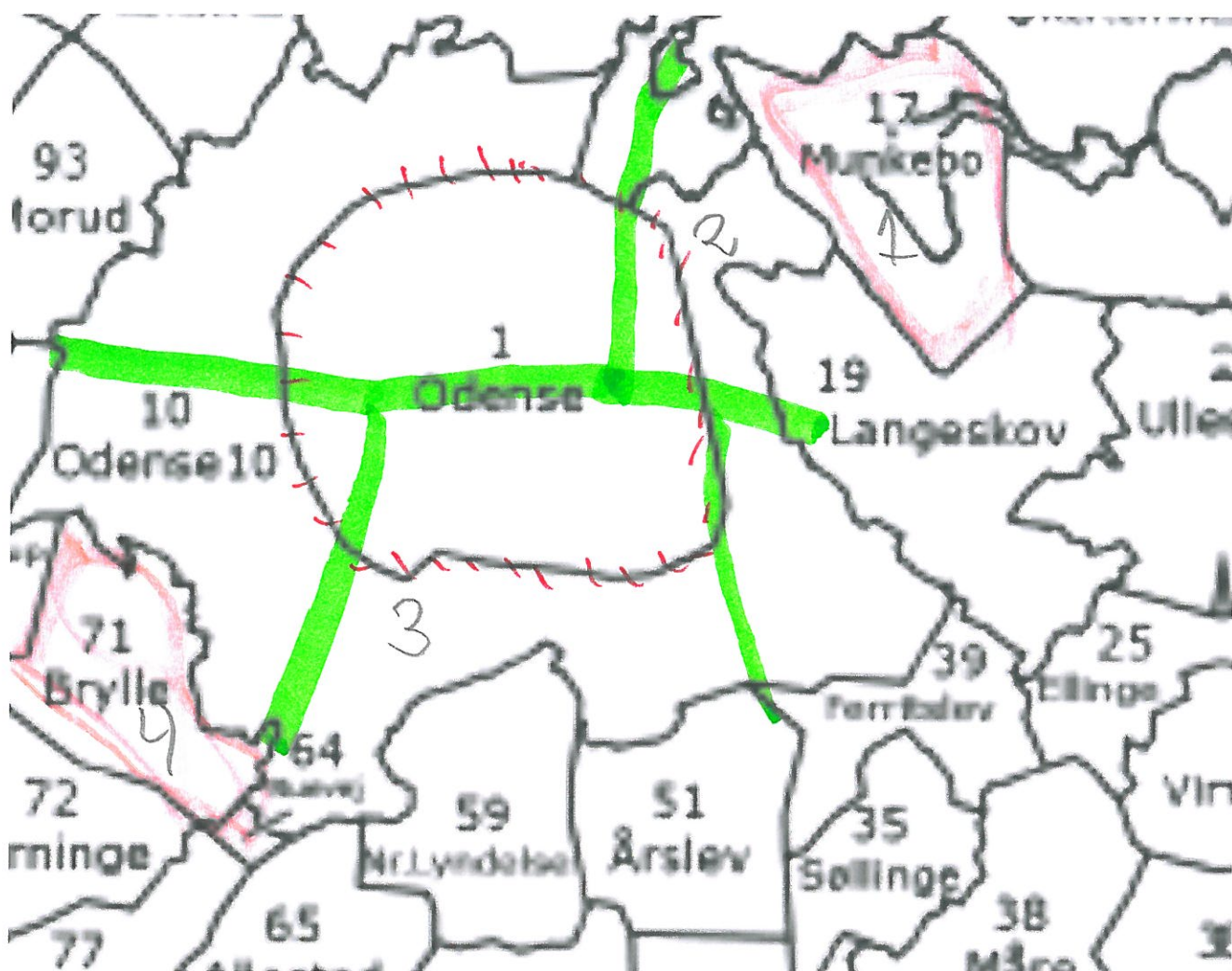




3.



4.



FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet (Version I - Udkast)

NOTAT

Sammendrag

Notatets hovedformål er, at beskrive de økonomiske konsekvenser for FynBus og ejerne ved delvis eller fuld tilslutning til Rejsekortet.

Siden dannelsen i 2007 er FynBus spørgsmålet om tilslutning til Rejsekortet drøftet flere gange. Det drejer sig om et nyt fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele landet.

Rejsekortet er udviklet som fælles billet- og betalingssystem til den kollektive trafik i hele landet. Det er i princippet frivilligt, om trafikelskaberne 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 trafikelskaberne, hvis der er områder uden Rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra FynBus, Bornholm og Midttrafik i fuldt omfang.

Efter en række år med forsinkelser er udrulningen af rejsekortet i 2011 for alvor i gang på Sjælland og i Nordjylland. I 2012 forventes en introduktion af rejsekortet på alle togstationer i landet - inklusiv prøvedrift i det Fynske område.

Der er to modeller, hvorved FynBus kan tilslutte sig Rejsekortet. Ved Model 1 tilslutter FynBus sig Rejsekortet fuldt ud. Det betyder, at FynBus investerer i aktiekapital og ansvarligt lån, hvorefter FynBus vil indtræde i Rejsekort A/S som aktionær. Ved Model 2 tilslutter FynBus sig Rejsekortet som bruger. Det vil sige, at FynBus ikke investerer i aktier og derved ikke opnår aktionærstatus i Rejsekort A/S.

Begge modeller forudsættes igangsat i 2014, når Rejsekortet fungerer med et fastprisprodukt. FynBus nuværende billetsystem forudsættes videreført parallelt i en periode på to år frem til efteråret 2015, med henblik på at begrænse kundegener og for at sikre at Rejsekortet er fuldt implementeret.

Da det principielt er frivilligt om FynBus vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, er det derfor ikke nødvendigt at foretage investeringen i Rejsekort før 2016 (ibrugtagelse af systemet i 2017/2018), hvor FynBus' nuværende billetsystem skal udskiftes, men det ligger i Rejsekort-konceptet, at hele Danmark er dækket. I 2016 skal FynBus dog tage stilling til om anvendelse af en tidsforskudt Model 1 eller Model 2.

Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 1 – Model 1 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	36,3	23,3	1,2	1,3	0	62,1

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved Lån. Det ansvarlige lån på 14,4 mio. kr. tilbagebetales fra Rejsekort over en 8 årig periode.

Tabel 2 – Model 1 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Netto årlig låneydelse	0	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,4	13,0	14,5	14,8	218,2

Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 3 – Model 2 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	17,7	22,9	1,2	1,5	0	43,3

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved Lån.

Tabel 4 – Model 2 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Årlig låneydelse	0	3,6	3,6	3,6	3,6	53,8
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,1	12,7	14,2	14,5	213,5

Merudgifter i forbindelse med overlap mellem FynBus' nuværende billetsystem og Rejsekortet

Det forventes, at FynBus i en periode på 2 år vil have overlap mellem FynBus' nuværende billetsystem og Rejsekortet. Merudgiften vil være driftsudgifterne ved at opretholde FynBus' billetsystem i yderligere 2 år.

Tabel 5 – Merudgifter i overlap periode i forbindelse med Rejsekortet

Mio. kr. (2011 – priser)	Model 1		Model 2	
	2014	2015	2014	2015
Rejsekortet årlige driftsudgifter	8,0	9,9	7,7	9,6
FynBus' nuværende billetsystem årlige driftsudgifter	5,0	4,6	5,0	4,6
Udgift ved drift af to systemer	13,0	14,5	12,7	14,2
Merudgift	5,0	4,6	5,0	4,6

Merudgift pr. år som konsekvens af nyt billetsystem

Med henblik på at synliggøre de årlige merudgifter som konsekvens af implementering af nyt billetsystem viser nedenstående tabel udgifterne i årene efter investeringsfasen for Rejsekortet og FynBus nuværende billetsystem.

Tabel 6 – Merudgift pr. år som konsekvens af nyt billetsystem

Mio. kr. (2011 – priser)	Model 1	Model 2
Rejsekortet årlige driftsudgifter	14,8	14,4
FynBus' nuværende billetsystem årlige driftsudgifter	6,5	6,5
Forskel	8,3	7,9

Merudgiften er et udtryk for konsekvensen ved FynBus' investering i Rejsekortet, som anses for eneste realistiske valg til afløsning af FynBus nuværende billetsystem.

Den 3. mulighed

Den tredje mulighed er, at investeringen i Rejsekortet forskydes med 4 år (ibrugtagelse af systemet i 2017/2018). I denne situation vil der være tale om en forskydning af udgifterne afhængigt af modelvalg. I denne situation kan der være tale om et indtægtstab som følge af stigende gener for passagererne.

FynBus er bekendt med, at aktionærkredsen p.t. overvejer ændringer i aktionæroverenskomsten. Overvejelserne forventes afsluttet i starten af 2012. Ændringerne vedrører

- Selskabets indtægter i form af størrelsen af styk- og omsætningsafgifterne
- Overvejelser om etablering af centralt kundecenter og mulige ændringer i distributionsafgifterne (salgsprovisioner)
- Overvejelser om ændring af forholdet mellem de 2 modeller. Model 2 – Bruger tilslutning – er i dag konstrueret således, at en senere overgang til Model 1 vil koste FynBus 5 mio. kroner mere end hvis FynBus vælger Model 1 i første omgang.

Disse forhold betyder, at der er usikkerhed til tallene i de 2 opstillede modeller – herunder usikkerhed til at det indbyrdes forhold mellem de 2 modeller kan forrykkes.

Indhold

Sammendrag.....	1
1 Indledning.....	6
2 Baggrund	7
3 Rejsekortet	7
3.1 Økonomien i Rejsekortet.....	8
3.2 Aftalekomplekset i Rejsekortet	8
3.2.1 Aktionæroverenskomsten	8
3.2.2 Tilslutningsaftalen	9
3.2.3 Back-to-back aftale	9
3.3 Status for Rejsekortet.....	9
3.4 Beslutningsprocessen i FynBus.....	10
4 De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til Rejsekortet.....	12
4.1 Investeringsmodeller	12
4.2 Investeringsudgifter.....	13
4.2.1 Aktie- og lånekapital	13
4.2.2 Indkøb af rejsekortsudstyr.....	14
4.2.3 Interne og øvrige anlægsudgifter	14
4.3 Finansieringsudgifter	15
4.4 Driftsudgifter	16
4.4.1 Drift- og vedligeholdelsesudgifter	16
4.4.2 Øvrige faste udgifter.....	17
4.4.3 Distributionsafgifter og distributionshonorar	17
5 Samlet udgifter for FynBus ved tilslutning til Rejsekortet.....	18
5.1 Model 1 – Fuld tilslutning	18
5.2 Investeringsmodel 2 – Bruger tilslutning.....	18
6 Fordele, ulemper, usikkerheder og risici ved tilslutning til Rejsekortet.....	19
6.1 Fordele.....	19
6.1.1 Forventning om større kundetilfredshed	19
6.1.2 Mindre snyd.....	19
6.1.3 Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning	20
6.1.4 Mulighed for øvrige driftsbesparelser.....	20
6.2 Ulemper, usikkerhed og risici ved tilslutning til Rejsekortet.....	20

6.2.1	Økonomi	20
6.2.2	Tyndtbefolkede områder.....	20
6.2.3	Udstyr	21
6.2.4	Stor ændring for kunderne	21
6.2.5	Manglende indflydelse	21
6.2.6	Fortsat projektrisici.....	21
6.2.7	Betydeligt omstillingsprojekt i administrationen	21
6.2.8	Reducerede omkostninger	22
6.2.9	Indskud af aktie- og lånekapital.....	22
6.2.10	Revision af aktionæroverenskomst herunder tilslutningsaftale	22
7	Konsekvens af at stå udenfor	22

1 Indledning

Siden dannelsen i 2007 er FynBus 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 i FynBus.

Bestyrelsen har hidtil valgt ikke at implementere Rejsekortet, primært af hensyn til følgende forhold:

- FynBus har aktuelt et velfungerende elektronisk billetsystem fra 2002, der har kostet i alt 55 mio. kr. i investeringer
- Rejsekortet kan endnu ikke tilbyde et såkaldt fastprisprodukt, svarende til FynBus' nuværende periodekort

FynBus er passivt medlem af Rejsekortet og har som konsekvens heraf mulighed for at tilslutte sig samarbejdet på lige fod med de øvrige ejere.

Bestyrelsen ønsker at sende FynBus' mulige implementering af Rejsekort i høring hos ejerne, det vil sige Region Syddanmark og kommunerne i FynBus' område.

Notatet "FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet" udgør høringsgrundlaget. Notatets hovedformål er, at beskrive de økonomiske konsekvenser for FynBus og ejerne ved delvis eller 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.

Efter en række år med forsinkelser er udrulningen af rejsekortet i 2011 for alvor i gang på Sjælland og i Nordjylland. I 2012 forventes en introduktion af rejsekortet på alle togstationer i landet - inklusiv prøvedrift i det Fynske område.

Notatet giver et billede af de økonomiske konsekvenser for FynBus og ejerne ved delvis eller fuld tilslutning til rejsekortprojektet, som situationen ser ud i øjeblikket. På en række områder bygger beregningerne på skøn og forudsætninger, som Rejsekort A/S forventes at præcisere nærmere. Oplysninger om indskud af aktie- og lånekapital, investeringer i udstyr, drifts- og vedligeholdelsesudgifter er de seneste oplysninger leveret af Rejsekort A/S i november 2011.

2 Baggrund

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.

Det er et politisk ønske og erklæret mål for de nuværende parter i samarbejdet, at Rejsekortet bliver udrullet i hele landet. I praksis er udrulningen på Sjælland og i Nordjylland godt i gang, og der skal efter planen åbnes for brug af rejsekort på tog i hele landet i 2012 inklusiv på Fyn.

3 Rejsekortet

Rejsekortet er et elektronisk billet- og betalingssystem til hele landet. 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 kundens rejsekortkonto. Kunder, der rejser meget, får de højeste rabatter.

Da takstsamarbejdet i Bus og Tog blev indført i 1997 og etableringen af den fælles platform for rejseinformation – Rejseplanen – var der drøftelser mellem DSB og en række trafikselskaber om at indføre et fælles elektronisk billetsystem. Det elektroniske billetsystem skulle være svarende til de 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 trafikselskaber 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 Trafikselskab, Sydtrafik og i begrænset omfang Midttrafik, som i dag står bag Rejsekort A/S.

3.1 Økonomien i Rejsekortet

Rejsekort A/S har udgifter på følgende hovedområder:

- Køb af det centrale rejsekortsystem (udstyret i busserne og garageanlæg), 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.

Som alternativ til denne fulde tilslutning er det også muligt for FynBus blot at indtræde som bruger, det vil sige alene afholde udgifter til rejsekortudstyr samt montering heraf. I den situation vil FynBus ikke være aktionær.

3.2 Aftalekomplekset i Rejsekortet

Rejsekort A/S skrev i 2005 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 er på nuværende tidspunkt ved at blive revideret. Nedenstående oplysninger bygger derfor på den første udgave.

3.2.1 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.

Med hensyn til FynBus' eventuelle tilslutning, kan der henvises til forventninger fra de øvrige trafikelskaber om, at FynBus 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 aktionærerne:

- 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.

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 bliver FynBus part og medejer i rejsekortselskabet, og dermed den ansvarlig myndighed med hensyn til rettigheder og pligter for busdriften på Fyn.

3.2.2 Tilslutningsaftalen

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

3.2.3 Back-to-back aftale

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

Trafikelskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikelskabet, 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 trafikelskaber. Uanset delvis eller fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet, vil FynBus eje det indkøbte udstyr.

3.3 Status for Rejsekortet

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 compensation 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 2013 for så vidt angår de almindelige periodekort og senest 2015 for så vidt angår subsidierede produkter såsom Hypercard, Skolekort, Uddannelseskort osv.

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 Nordjyllands Trafikselskab og DSB åbnet for prøvedrift på enkelte bus- og togstrækninger, og i efteråret 2011 udvides rejsekort til hele Stor Aalborg og alle stationer Nordjylland.

Pr. november 2011 er der udstedt over 70.000 rejsekort, og der er indtil videre benyttet rejsekort på over 1,5 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 togstationer i landet. Dette inkluderer også alle togstationer på Fyn, 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.

3.4 Beslutningsprocessen i FynBus

FynBus' bestyrelse har på mødet den 13. januar 2011 vedtaget at afvente tilslutning til rejsekortet med henblik på afskrivning af FynBus' nuværende eksisterende billetsystem. Dette er meddelt Rejsekortet i brev af 24. januar 2011.

FynBus har i brev af 13. april 2011 til Transportministeren blandt andet meddelt:

- At FynBus vil bestræbe sig på at sikre, at de ca. 10 % af rejserne med FynBus, der kombinerer bus og tog, kan anvende rejsekortet. Dog uden at FynBus investerer i dyrt billetteringsudstyr
- At FynBus ikke ønsker at stå udenfor Rejsekortet, men at FynBus ønsker højeste grad af sikkerhed for vores kunder inden FynBus beslutter sig for at være fuldt integreret med Rejsekortet
- At FynBus er i gang med at undersøge muligheden for parallelinstallation af Rejsekortudstyr sammen med FynBus' nuværende billetsystem

Rejsekortet har sammen med FynBus og entreprenørerne Tide og Arriva i maj 2011 vurderet mulighederne for parallelinstallation. Dette er med visse mindre begrænsninger teknisk muligt.

Transportministeren har i brev af 28. juni 2011 svaret på FynBus' henvendelse af 13. april 2011. Transportministeren har forståelse for FynBus' synspunkt, men opfordrer til at FynBus tilslutter sig Rejsekortet hurtigst muligt under hensyn til de forhold, der gør sig gældende for FynBus.

Rejsekortet har på administrativt møde 9. august 2011 med FynBus redegjort for en ønsket proces i forhold til at sikre muligheden for brug af rejsekortet i FynBus' busser.

På bestyrelsens møde den 10. november 2011 blev vedtaget at spørgsmålet om tilslutning til rejsekortet skulle sendes i høring hos ejerne.

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

4 De økonomiske konsekvenser ved tilslutning til Rejsekortet

I det følgende afsnit belyses de økonomiske konsekvenser for FynBus. Der vil blive præsenteret tre investeringsmodeller, hvorefter udgifts- og økonomiområderne vil blive gennemgået.

Udgifterne er grupperet i underpunkterne:

- Investeringsudgifter og finansiering
- Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Efter hvert underpunkt er de enkelte udgiftstyper beskrevet mere detaljeret.

4.1 Investeringsmodeller

Der er tre investeringsmodeller som FynBus kan vælge at anvende i forhold til tilslutning til Rejsekortet.

Model 0 – Status Quo

FynBus' nuværende billetsystem er implementeret ultimo 2002 efter udbud i 1996 og endelig kontraktindgåelse 1998. Systemet er således baseret på 15-20 år gammel teknologi. Systemets fysiske levetid forventes at være endnu mindst 5-10 år, mens systemets tekniske rest levetid reelt forventes at være 5-6 år endnu, hvorefter det ikke længere skønnes muligt at indkøbe reservedele mv. FynBus har i forbindelse med takstharmoniseringen i 2008 investeret ca. 25 mio. kr. i opgradering af det nuværende udstyr.

FynBus har på nuværende tidspunkt ikke akut brug for nyt billetteringssystem, men omkring 2016 forventes det, at FynBus skal tage stilling til reinvestering i billetteringsudstyr. Rejsekortsystemet er baseret en ca. 10 år yngre teknologi end FynBus' system, hvorved de to systemer ikke er teknologisk sammenlignelige. Rejsekortets fysiske og tekniske levetid forventes at være væsentlig længere end FynBus' nuværende system.

Da det principielt er frivilligt om FynBus vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, er det derfor ikke nødvendigt at foretage investeringen i Rejsekort før 2016, men det ligger i Rejsekort-konceptet, at hele Danmark er dækket. I 2016 skal FynBus dog tage stilling til om anvendelse af tidsforskudte Model 1 eller Model 2.

Model 1 – Fuld tilslutning

Model 1 er den oprindelige model udbudt fra Rejsekort A/S. I denne model skal FynBus udover at investere i rejsekortudstyr også investere i aktie- og lånekapital, hvilket til gengæld giver udbytteret og FynBus får status som aktionær.

Model 2 – Bruger tilslutning

Ved Bruger tilslutning til Rejsekortet skal FynBus kun investere i rejsekortudstyr og ikke aktie- og lånekapital. Det betyder dog også, at FynBus ikke har udbytteret og ikke vil opnå aktionærstatus.

4.2 Investeringsudgifter

Det antages, at fuld tilslutning som aktionær (Model 1) eller bestilling af rejsekortudstyr (Model 2) sker i første halvdel af 2012. Rejsekortsystemet og installationen overdrages efter kontrakt til FynBus 18 måneder efter tilslutning. For kunderne kan Rejsekortet tages i brug i første halvdel af 2014.

Aktionæroverenskomsten er på nuværende tidspunkt ved at blive revideret og der kan forekomme justeringer omkring indskud af aktiekapital og ansvarligt lån. Endvidere er aktiernes kursudvikling og eventuel udbytte et tema i forhandlingerne.

Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 7 – Model 1 – Årsfordelt investeringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Aktie- og lånekapital	21,0	2,8	0,0	0,0	23,8
Indkøb af rejsekortudstyr	12,0	14,2	0,0	0,7	26,9
Interne og øvrige anlægsudgifter	3,3	6,3	1,2	0,6	11,4
I alt	36,3	23,3	1,2	1,3	62,1

Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 8 – Model 2 – Årsfordelt investeringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Indkøb af rejsekortudstyr	14,4	16,6	0,0	0,9	31,9
Interne og øvrige anlægsudgifter	3,3	6,3	1,2	0,6	11,4
I alt	17,7	22,9	1,2	1,5	43,3

Bemærk, at der ved Model 2 – Bruger tilslutning i indkøb af rejsekortudstyr er medregnet en udgift på 5 mio. kr. til dækning af udgifterne til projektledelse og driftsforberedende aktiviteter i Rejsekort A/S. De 5 mio. kr. vil ved en evt. senere Fuld tilslutning blive modregnet i ansvarligt lån.

4.2.1 Aktie- og lånekapital

Ved fuld tiltrædelse i Rejsekortet som aktionær, skal FynBus investere i aktie- og lånekapital. Størrelsen af de enkelte aktionærers kapitalindskud er reguleret i aktionæroverenskomsten. FynBus skal ved fuld tilslutning til Rejsekortet indskyde nominelt 1,1 mio. kr. i aktiekapital, hvilket med en kurs på 875 svarer til 9,4 mio. kr.

Ved fuld tilslutning er FynBus forpligtet til at indskyde kapital i form af ansvarligt lån til Rejsekort A/S på 14,4 mio. kr. Lånet overføres i takt med behovet for likviditet hos Rejsekort A/S.

Tilbagebetalingen af det ansvarlige lån er reguleret i aktionæroverenskomsten. Som udgangspunkt vil lånene være tilbagebetalt 8 år efter endelig systemovertagelse som forventes at ske i 2014. Forrentningen sker på grundlag af CIBOR 12 måneders rentesats tillagt 1 %.

Tabel 9 – Årsfordelt investeringsudgifter – Aktie- og lånekapital

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Aktieerhvervelse	6,6	2,8	0,0	0,0	9,4
Ansvarligt lån	14,4	0,0	0,0	0,0	14,4
I alt	21	2,8	0,0	0,0	23,8

4.2.2 Indkøb af rejsekortsudstyr

Ved tilslutning til Rejsekortet skal FynBus ved begge modeller investere i udstyr til busser og garageanlæg.

Opgørelsen af de konkrete udstyrmængder skal kvalificeres på baggrund af dialog med ejerne. Det forventes, at der skal opsættes fuldt udstyr i 210 busser, hvilket dækker udstyr i de regionale busser, bybusser i Middelfart, Nyborg, Odense og Svendborg samt de fælleskommunale ruter og dubleringsbusser. Endvidere forventes det, at 18 garageanlæg skal udstyres samt indkøbes 2 kontrolanlæg.

I de øvrige 95 lokalbusser forventes det, at "Bus light" terminaler kan anvendes. "Bus light" er ikke fastmonteret som det øvrige rejsekortudstyr, og kan tages med ind og ud af bussen. På grund af begrænset kapacitet kan "Bus light" ikke anvendes i busser, hvor mange kunder benytter rejsekort. Det er endnu ikke afklaret, hvad "Bus light" løsning koster, men et skøn er ca. 20.000 kr. pr. terminal.

Det samlede finansieringsbehov forventes at være 32 mio. kr., hvor udgifter til installation og udgifter til projektledelse og driftsforberedende aktiviteter i Rejsekort A/S er medregnet.

Betaling af udstyr følger en betalingsprofil fastsat i kontrakten med leverandøren. Omkring halvdelen af betalingen skal falde ved bestillingen, mens den anden halvdel skal betales ved levering/installation. Et mindre beløb betales ved ophør af garantiperioden.

Tabel 10 – Årsfordelt investeringsudgifter – indkøb af rejsekortsudstyr

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Køb af rejsekortudstyr mm.	14,4	14,7	0,0	0,9	30
Køb af "Bus Light"	0,0	1,9	0,0	0,0	1,9
I alt	14,4	16,6	0,0	0,9	31,9

4.2.3 Interne og øvrige anlægsudgifter

Udover de direkte udgifter til Rejsekort A/S vil FynBus have nogle øgede udgifter til ledelse, projektplanlægning og udførelsesmæssige forhold ved investering i Rejsekortet. Disse udgifter forventes at være ens uanset den valgte investeringsmodel.

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 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 at være mellem 15 og 20 millioner kr. for 2011.

I Midttrafiks business case har de taget udgangspunkt i Movias forventede udgifter og beregnet den på baggrund af forventede køreplantimer i 2011. Da FynBus' køreplantimer udgør ca. 30 procent af Midttrafik er nedenstående beregninger foretaget som en andel af Midttrafiks estimation og vil derfor være genstand for yderlige kvalificering.

Tabel 11 – Årsfordelt investeringsudgifter – interne og øvrige anlægsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	I alt 2012-15
Organisation og adm.	0,9	1,2	1,2	0,6	3,9
Frikøb af busser, kontrol af installation	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Uddannelse, chauffører, salgspers., mv.	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
Tilretning af IT, opkobling mv.	0,9	0,6	0,0	0,0	1,5
Supplerende indkøb af udstyr	0,9	0,0	0,0	0,0	0,9
Information og markedsføring	0,0	0,9	0,0	0,0	0,9
Diverse udgifter	0,6	0,6	0,0	0,0	1,2
I alt	3,3	6,3	1,2	0,6	11,4

4.3 Finansieringsudgifter

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved lån. Det forventes, at lånene vil kunne optages med en rente på 3 % og en løbetid på 15 år. I Model 1 er forrentningen af det ansvarlige lån medregnet.

Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 12 – Model 1 – Årsfordelt finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2013-27
Årlig låneydelse ved lån af 47,7 mio. kr. (3 %, 15 år)	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5
Årlig låneydelse ved lån af 14,4 mio. kr. (CIBOR + 1 % (3%), 8 år)	2,1	2,1	2,1	2,1	16,4
Forrentning af ansvarlig lånekapital	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	-16,4
Netto låneydelse	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5

Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 13 – Model 2 – Årsfordelt finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2013-27
Årlig låneydelse ved lån af 43,3 mio. kr.	3,6	3,6	3,6	3,6	53,8

Indenrigsministeriet har givet trafikelskaberne i rejsekortsamarbejdet dispensation i forhold til de almindelige kommunale lånebestemmelser. Dispensationen betyder, at trafikelskaberne må optage lån på

op til 75 procent af deres investeringsudgifter i forbindelse med rejsekortprojektet uden samtidigt at skulle foretage deponering. Der kan optages lån til både systemer og udstyr, men også til selskabernes egne udgifter til projektorganisering, markedsføring, uddannelse mv.. De resterende 25 procent 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 Indenrigsministeren, med ønsket om at få hævet grænsen for lånefinansiering af investeringsudgifterne til rejsekortsystemet fra de nuværende 75 procent til 100 procent – således, at alle selskaberne i rejsekortprojektet er stillet lige.

4.4 Driftsudgifter

I forbindelse med indførelsen af Rejsekortet forventer FynBus, at der vil være en periode på to år, hvor det er muligt at billettere både med Rejsekortet og med det nuværende billetsystem. I denne periode vil der være udgifter forbundet med driften af både Rejsekortet og FynBus' nuværende udstyr.

Der forventes ingen forskel i driftsudgifterne mellem de 2 modeller

Model 1 – Fuld tilslutning og Model 2 – Bruger tilslutning

Tabel 14 – Model 1 og Model 2 – Årsfordelt driftsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2013	2014	2015	2016	Pr. år efter 2016
Drift- og vedligeholdelsesudgifter	5	7,7	9,4	10,4	10,4
Øvrige faste udgifter	1,5	1,4	1,2	0,5	0,5
Netto distributionsafgifter og distributionshonorarer	0	0	0	0	0
I alt	6,5	9,1	10,6	10,9	10,9

4.4.1 Drift- og vedligeholdelsesudgifter

Rejsekortets driftsudgifter er fordelt på rejse- og omsætningsafgifter, som dækker det centrale datasystem som Rejsekort A/S står for. Rejseafgiften er 0,35 kr. pr. rejse mens omsætningsafgiften er 1,225 % af den samlede trafikindtægt, der går igennem rejsekortsystemet.

I overgangsperioden forventes det, at 30 % af de nuværende påstigninger vil foregå med Rejsekortet i 2014, mens 50 % påstigninger vil foretages med Rejsekortet i 2015. Fra 2016 og frem vil det kun være muligt at anvende Rejsekortet.

Vedligeholdelsesudgifterne er beregnet af Rejsekortet A/S og dækker det decentral udstyr som benyttes i FynBus område.

Rejse- og omsætningsafgifterne aftales mellem aktionærerne. Ud fra den igangværende debat mellem ejerne forventes satserne at blive ændret, dels mellem rejse- og omsætningsafgifterne, dels ved at Rejsekort-kundecenter forventes at skulle dækkes over transaktionsafgifterne.

Tabel 15 – Årsfordelte driftsudgifter – Drift- og vedligeholdelsesudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2013	2014	2015	2016	Pr. år efter 2016
Rejsekortet					
Rejseafgift (0,35 kr. pr. rejse - 17,5 mio. rejser)	0	1,8	3	6	6
Omstigningsafgift (1,225 % af 250 mio. kr.)	0	0,9	1,6	3,1	3,1
Vedligeholdelse af decentralt udstyr	0	0,9	0,9	1,3	1,3
FynBus' nuværende billetsystem					
Drift af billetudstyr incl. løn 2 mand	5	4,1	3,9	0	0
I alt	5	7,7	9,4	10,4	10,4

4.4.2 Øvrige faste udgifter

I dag betaler FynBus ca. 0,2 mio. kr. årligt for rejsedata fra Bus og Tog. Da FynBus med Rejsekortet ikke har mulighed for selv at opsamle rejsedata forventes det, at datamængden fra Bus og Togs datawarehouse udvides. Det skønnes, at FynBus vil have en udgift på 0,5 mio. kr. årligt efter 2015.

Ved tilslutning til Rejsekortet vil FynBus ikke længere have en udgift til indkøb af chipkort. I takt med at flere passagerer vil overgå til rejsekortet, vil udgiften til chipkort falde i samme takt.

Tabel 16 – Årsfordelte driftsudgifter – Øvrige faste udgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2013	2014	2015	2016	Pr. år efter 2016
Rejsekortet					
Datawarehouse (Bus&Tog)	0	0,5	0,5	0,5	0,5
FynBus' nuværende billetsystem					
Datawarehouse (Bus&Tog)	0,2	0	0	0	0
Rejsehjemmel (Chipkort)	1,3	0,9	0,7	0	0
I alt	1,5	1,4	1,2	0,5	0,5

4.4.3 Distributionsafgifter og distributionshonorar

Alle trafikelskaberne skal betale Rejsekort A/S en distributionsafgift. Den afgift dækker udgifterne til markedsføring, salg og distribution mv. af det fælles rejsekort. Afgiften er fastsat til 2,8 % af de enkelte trafikelskabers omsætning på rejsekortet.

Den enhed, der i realiteten udfører arbejdet vedrørende markedsføring, salg og distribution mv. modtager modsvarende et distributionshonorar. Dette honorar fastsættes i tilslutningsaftalen, hvor der hidtil har været anvendt differentierede honorarsatser – den største procentandel ved betjent salg og mindst for selvbetjening over nettet.

Det er vanskeligt at forudsige, hvad FynBus skal betale og modtage i forhold til distribution, da det samlet afhænger af parternes forventninger til salg af kort og optankninger gennem de forskellige salgskanaler. Endvidere er der en forventning om, at en stor del af salg og optankning i FynBus' område vil ske gennem DSB, da deres salgsnet er etableret før FynBus' tilslutning til Rejsekortet.

I dette notats beregninger antages kapacitet i FynBus' kundecenter at kunne løfte en salgsindtjening som modsvarer 2,8 % i distributionsafgifter. Derved forventes det at netto distributionsafgifter og distributionshonorarer vil være 0.

5 Samlet udgifter for FynBus ved tilslutning til Rejsekortet

5.1 Model 1 – Fuld tilslutning

Tabel 17 – Model 1 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	36,3	23,3	1,2	1,3	0	62,1

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved Lån.

Tabel 18 – Model 1 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Netto årlig låneydelse	0	3,9	3,9	3,9	3,9	58,5
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,4	13,0	14,5	14,8	218,2

5.2 Investeringsmodel 2 – Bruger tilslutning

Tabel 19 – Model 2 – Investeringsudgifter og finansiering

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Investeringsudgifter	17,7	22,9	1,2	1,5	0	43,3

Det forventes, at investeringsudgifterne kan finansieres 100 % af FynBus ved Lån.

Tabel 20 – Model 2 – Driftsudgifter herunder finansieringsudgifter

Mio. kr. (2011 – priser)	2012	2013	2014	2015	Pr. år efter 2015	I alt 2012-27
Årlig låneydelse	0	3,6	3,6	3,6	3,6	53,8
Driftsudgifter	6,5	6,5	9,1	10,6	10,9	159,7
I alt	6,5	10,1	12,7	14,2	14,5	213,5

6 Fordele, ulemper, usikkerheder og risici ved tilslutning til Rejsekortet

I det følgende er der nævnt en række fordele, ulemper, usikkerheder og risici, som bør indgå i en eventuel beslutning om tilslutning til Rejsekortet.

6.1 Fordele

6.1.1 Forventning om større kundetilfredshed

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 rejsekortprodukt 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 rejsekortets vurdering, at større kundetilfredshed på sigt kan medvirke til at fastholde flere i den kollektive trafik, med det resultat, at der gennemføres flere rejser.

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 omstigning 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 trafiksselskaberne 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 %.

FynBus deler de øvrige trafiksselskabers tilgang til spørgsmålet vedrørende rejsekort og rejsehypighed, hvormed FynBus ikke har indregnet en indtægtsfremgang i dette notat.

6.1.2 Mindre snyd

Det forekommer i dag, at der er kunder, som bevidst kører flere zoner end de er berettiget til med deres KVikkort, turkort eller periodekort. De kaldes "gråratister". 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.

FynBus vil ikke afvise, at Rejsekortet kan have en positiv omsætningseffekt på dette område, men uden konkret dokumentation, har FynBus valgt ikke at indregne en omsætningseffekt i dette notat på grund af mindre snyd.

6.1.3 Forbedret datagrundlag for analyse og planlægning

Gennem rejsekortsystemet registreres alle rejser med hensyn til transportmiddel, tid, sted mv. som det allerede sker i dag i FynBus elektroniske billetudstyr, der er monteret i samtlige busser. Den væsentligste forbedring i rejsekortet vil være at FynBus også får registrering om kundens afstigningsstoppested og derved nemmere kan og mere præcist kan analysere det konkrete rejsemønster.

FynBus vurderer at muligheden for yderligere driftsoptimering vil være yderst marginale i forhold til i dag og indregner derfor ikke en reduktion i omkostningerne.

6.1.4 Mulighed for øvrige driftsbesparelser

Selvom rejsekortsystemet er relativt dyrt i indkøb og drift, vil det også medføre direkte besparelser og reducerede udgifter i FynBus på en række områder når rejsekortet er fuldt implementeret, fx:

- Besparelser i forbindelse med indkøb, produktion, administration og distribution af elektroniske kort
- Bortfald af de nuværende udgifter til drift og vedligeholdelse omkring de gamle billetsalgssystemer
-

6.2 Ulemper, usikkerhed og risici ved tilslutning til Rejsekortet

6.2.1 Økonomi

FynBus er bekendt med, at aktionærkredsen p.t. overvejer ændringer i aktionæroverenskomsten. Overvejelserne forventes afsluttet i starten af 2012. Ændringerne vedrører

- Selskabets indtægter i form af størrelsen af styk- og omsætningsafgifterne
- Overvejelser om etablering af centralt kundecenter og mulige ændringer i distributionsafgifterne (salgsprovisioner)
- Overvejelser om ændring af forholdet mellem de 2 modeller. Model 2 – Bruger tilslutning – er i dag konstrueret således, at en senere overgang til Model 1 vil koste FynBus 5 mio. kroner mere end hvis FynBus vælger Model 1 i første omgang.

Disse forhold betyder, at der er usikkerhed til tallene i de 2 opstillede modeller – herunder usikkerhed til at det indbyrdes forhold mellem de 2 modeller kan forrykkes.

6.2.2 Tyndtbefolkede 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 skolebusruter. FynBus har allerede høstet gevinsten af muligheden for rejsedata og et godt analysegrundlag.

6.2.3 Udstyr

I forhold til udstyr er et af de større usikkerhedspunkter, hvor mange og hvilke busser, der skal have installeret udstyr. I dette notat er antallet af busser med rejsekortudstyr begrænset til regionale busser, bybusser i Middelfart, Nyborg, Odense og Svendborg samt de fælleskommunale ruter og dubleringsbusser. I denne kalkulation er det beregnet, at lokale busser skal udstyres med "Bus light", men da dette udstyr ikke er færdigudviklet er estimationen beroet med usikkerhed.

I forhold til udstyr til salgsstederne skal salgsstrategien justeres for at præcisere behovet. Der er ikke kalkuleret med investeringsudgifter hertil.

6.2.4 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. På baggrund af FynBus' nuværende elektroniske system vil denne udfordring formentlig være mindre på Fyn end i de øvrige trafikselskaber.

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. FynBus vil arbejde for, at der kommer så små prisudsving som muligt. FynBus vil ligeledes udarbejde en særlig kommunikationsstrategi for at håndtere de udfordringer, som påvirker kunderne.

6.2.5 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. I det omfang trafikselskaberne i Danmark måtte beslutte sig for alternative rejsehjemmel, eksempelvis landsdækkende enkeltbillet og mulige smartphone billetter, vil disse løsninger blive underlagt omkostnings- og stykafgift, der tilflyder Rejsekortet.

6.2.6 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.

6.2.7 Betydeligt omstillingsprojekt i administrationen

En række opgaveområder i FynBus 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, kortadministration, men også omkring kontrol, økonomi/indtægter, data og analyse, udbud og produktmarkedsføring.

6.2.8 Reducerede omkostninger

Der er endnu ikke tilstrækkelige erfaringer fra de øvrige trafikselskaber til at kende de konkrete effekter.

6.2.9 Indskud af aktie- og lånekapital

Usikkerheden omkring aktie- og lånekapital er forholdsvis moderat, da der for disse udgifter er tale om kontrakt regulerede forhold. Der er dog mulighed for at aktionærene indbyrdes kan aftale at regulere indbetalingen af aktie- og lånekapital, hvis der er tilstrækkelig enighed herom, begrundet i den løbende vurdering af økonomien i Rejsekort A/S.

6.2.10 Revision af aktionæroverenskomst herunder tilslutningsaftale

Der er indledt forhandlinger mellem parterne bag Rejsekort A/S om revision af aktionæroverenskomsten og reguleringer i tilslutningsaftalen. Blandt de centrale punkter i forhandlingerne er modellen som fastlægger betalingen fra trafikselskaberne til Rejsekort A/S. Ligeledes er distributionsafgifterne og distributionshonorarerne, da de nuværende satser ikke skaber tilstrækkelig incitament til at kunderne bliver mere selvbetjente.

Det gennemgående i forhandlingerne er, at trafikselskaberne oplever en skævvridning i forhold til finansieringen af Rejsekort A/S. Udfaldet af forhandlingerne kan gå fra status quo til et samlet resultat, der letter byrderne for trafikselskaberne på bekostning af økonomien for DSB. Hvis det sidste bliver tilfældet, vil det ligeledes lette byrderne for FynBus ved evt. fuld tilslutning.

De nuværende forhandlinger forventes færdige januar/februar 2012.

7 Konsekvens af at stå udenfor

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 tilslutning.

Det takst- og billetsamarbejde som med succes har eksisteret siden 1997, vil fremover være bygget op omkring Rejsekortet. Dette betyder, at hvis FynBus beslutter ikke at indføre Rejsekort, vil der være en situation på Fyn, 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 betalingsystemer, rabatprodukter, regler mv. Kunder, der rejser med både bus og tog og som ønsker rabat, skal i givet fald benytte rejsekort til togrejsen og FynBus' produkter 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.

På Fyn kombinerer ca. 10 % af kunderne deres rejse med bus og tog. På Fyn vil i alt 1,7 mio. rejser årligt blive berørt af denne problemstilling. Der vurderes et passagerfrafald på ca. 0,5 mio. kr. årligt, der i hovedtræk vil ramme Odense Kommune og Region Syddanmark. Dette vil negativt påvirke FynBus' strategi om flere passagerer. Indtægtsændringen vil ligge i størrelsesordenen op til 2 mio. kr. årligt.

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

Det er besluttet i Bus og Tog regi, at der samtidig med Rejekortet skal indføres et nyt landsdækkende enkeltbilletsystem, som også kommer til at gælde i FynBus. Med enkeltbilletsystemet, indføres nye fælles prisberegningsprincipper, som er anderledes end de beregningsprincipper, som gælder i FynBus. 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, men vurderes at kunne håndteres indenfor FynBus' nuværende ressourcer og budgetramme. Det landsdækkende enkeltbilletsystem er planlagt til at blive indført til 2013/2014 samtidig med endelig udrulning af rejsekortsystemet.

MARKEDSFØRING 2012

Bilag 5.1

Januar 2012	Februar 2012	Marts 2012	April 2012	Maj 2012	Juni 2012	Juli 2012	August 2012	September 2012	Oktober 2012	November 2012	December 2012
Nye takster		Sommertid			Sådan kører busserne (sommer)		KP-skifte Svendborg		Sådan kører busserne (efterår)	Salgsfremstød: Julefrokost	Sådan kører busserne (jul)
Salgsfremstød: KVIKkort Fyn	Salgsfremstød: KVIKkort Odense	Salgsfremstød: UUD-rekruttering			Salgsfremstød: TURISTER		KP-skifte Lokalbusser		Salgsfremstød: KVIKkort Fyn	Salgsfremstød: KVIKkort Odense	KP-skifte 2012
Salgsfremstød: Pensionist-rabat	Salgsfremstød: SmartPhone	Salgsfremstød: KVIKkort Pensionist	Salgsfremstød: SmartPhone KVIKkort				Salgsfremstød: SmartPhone Periodekort		Vintertid	Salgsfremstød: KVIKkort Pensionist	
KP-skifte	Salgsfremstød: Lokal kampagne 1	Salgsfremstød: Lokal kampagne 2	Salgsfremstød: Lokal kampagne 3	Salgsfremstød: Lokal kampagne 4	Salgsfremstød: Lokal kampagne 5				Salgsfremstød: Lokal kampagne 6	Salgsfremstød: Lokal kampagne 7	Salgsfremstød: Lokal kampagne 8
Understøttende image:: Busreklame + kampagnewebsite						Understøttende image:: Busreklame + kampagnewebsite					

- Nuværende kunder
- Nye kunder
- Trafik/kunde-information

