

Bilag til punkt 4

Rejsekortet – status på projektet bl.a. set i lyset af den seneste
pressedebat

- Nyt billetsystem ligner en skandale (JP – 25.10.09)
- Jeg kan ikke acceptere, at de bliver ved med at udskyde tingene (JP – 25.10.09)
- Korrektion om forsinkelse (Rejsekortet – 26.10.09)
- Barfoed: Ultimatum kan sikre rejsekort (Altinget – 29.10.09)

Panel for kollektiv trafik

Møde den 9. december 2009

Bilag pkt. 4

Nyt billetsystem ligner en skandale

Et rejsekort, som skulle afløse billetter, bus- og togkort, er tre år forsinket og udløser nu en ekstraregning på en kvart milliard. Politikerne er rystede.

Trods 14 års arbejde og en investering på langt over en halv mia. kr. er det nye, elektroniske rejsekort stadig så langt væk, at flere politikere truer med at afbryde milliardprojektet.

Om godt to måneder skulle rejsekortet ellers have afløst papirbilletter, klippekort og månedskort i alle busser, tog, S-tog og Metro i hele Danmark.

Men det eneste selskabet Rejsekort A/S, der står for indføringen af rejsekortet i Danmark, kan prale med, er 1.100 testpersoner, der hver har brugt rejsekortet ca. 10 gange.

Udskudt igen

Mandag i denne uge blev projektet så udskudt endnu en gang - denne gang med et år - så det nu formentlig vil være landsdækkende ved udgangen af 2012.

I samme forbindelse fik medlemmerne af Folketingets trafikudvalg at vide, at der er behov for yderligere lån på en kvart mia. kr., for at få kortet til at fungere.

Minder om IC4-skandalen

Én af de skarpeste kritikere er transportminister Lars Barfoed (K), der ikke tøver med at sammenligne problemerne med rejsekortet med IC4-skandalen om DSB's køb af 83 italienske tog, der indtil videre er forsinket i ca. seks år.

»Jeg går hele tiden og taler om, at sagen om rejsekortet ligner sagen om IC4-toget. Jeg synes bestemt godt, at processen kan minde om IC4, og jeg kan ikke acceptere, at man bliver ved med at udskyde tingene,« siger Lars Barfoed.

Han har fulgt sagen tæt, siden han for godt et år siden blev transportminister.

Han truer direkte med, at projektet bliver stoppet, hvis forsinkelserne og rækken af brudte aftaler fortsætter.

»På et tidspunkt skal vi trække i snoren, hvis de bliver ved med at udsætte projektet. Et eller andet sted skal vi trække en streg i sandet. Men hvor er endnu ikke defineret.«

En mulighed kunne være, når Folketingets finansudvalg skal godkende det nye lån, der skal igennem udvalget, da DSB ejer over 50 pct. af aktierne i Rejsekort A/S, hvilket gør hele projektet til et statsligt anliggende.

Burde have grebet ind

SF's trafikordfører, Pia Olsen Dyhr, er også godt træt af rejsekortet, der ellers har som hovedformål at gøre det lettere at rejse med den kollektive trafik, hvilket er et klart mål for SF.

»Det er en skandale. Rejsekortet skulle have været færdigt i 2009. Men det er som om, at når det handler om statslige selskaber, kan man godt tillade sig at sove i timen,« siger Pia Olsen Dyhr.

Hun mener, at man burde have grebet ind og eventuelt stoppet projektet for længe siden.

Bekymrende

Også Dansk Folkepartis trafikordfører, Kim Christiansen, er bekymret.

»På et tidspunkt har vi fået forklaringer nok. Og de mange forsinkelser er bekymrende. Men lige nu har vi ikke så mange andre valgmuligheder end at tro på de nye løfter, fordi der allerede er puttet så mange penge i projektet. Vi kan dog ikke blive ved med at vente,« advarer Kim Christiansen.

»Jeg kan ikke acceptere, at de bliver ved med at udskyde tingene.«

Lars Barfoed (K), transportminister, om forsinkelsen af det elektroniske rejsekort

Rejsekortet

Et rejsekort er et plastickort ligesom et dankort med en indbygget chip.

Kortet skal føres hen over en sensor, inden man står på toget eller bussen, og igen når man er stået af.

Rejsekortet registrerer herefter automatisk, hvor langt man har rejst, og hvad det koster. Samtidig sørger kortet for, at man får den rigtige rabat – så de, der rejser meget, betaler mindre pr. rejse og omvendt. Pengene trækkes så automatisk på den enkeltes egen rejsekort-konto.

Storbyer med elektroniske rejsekort: Hongkong, Singapore, Paris og London.

LARS FROM
MICHAEL BÆKGAARD

lars.from@jp.dk
mibk@jp.dk

I 1995 fik medarbejderne hos det daværende Hovedstadens Trafikskelskab, HT, en god idé: Hvorfor ikke smide alle papirbilletter, månedskort, klippekort og billetautomater væk og lave et helt nyt elektronisk rejsekort, der selv sørger for betalingen og samtidig giver kunderne den rigtige pris. God idé, lød det fra alle sider.

Derfor gik de idérige medarbejdere i gang med at strikke kravene til sådan et kort sammen. I 2005 blev der skrevet kontrakt med det fransk-danske konsortium, East-West, om projektet til ca. 1,6 mia. kr. – plus det løse. Allerede i 2009 ville hele Danmark til gengæld være dækket af et nyt, moderne rejsekort.

Men nogle gange er der langt fra drøm til virkelighed: Mens millionerne er rullet ud af trafikskelskabernes kasser, er rejsekortet gang på gang blevet forsinket. Og gang på gang har de involverede trafikskelskaber og politikere måttet rive sig i håret og spørge sig selv om, hvor længe man skal vente, og hvornår det er tid at trække stikket ud?

Den seneste udsættelse kom i mandags, hvor fristen blev skubbet endnu et år ud i fremtiden – og politikerne fra Folketingets Trafikudvalg fik at vide, at der er brug for yderligere en kvart milliard kroner i lån. Nu vil rejsekortet – formentlig – være landsdækkende ved udgangen af 2012.

Så sent som i august lød det ultimative krav fra bl.a. Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, at kortet skulle være indført i hele Danmark senest i 2011.

DSB slog bremserne i

For halvandet år siden havde bestyrelsen i HT, der nu hedder Movia, fået nok og var klar til at droppe rejsekortet for i stedet at lave et langt mindre ambitiøst rejsekort i hovedstaden. Men det ville de andre aktionærer i Rejsekort A/S, der står for indføringen af kortet, ikke være med til. Først og fremmest DSB, der sidder på godt 50 pct. af aktierne i Rejsekort A/S. Selv om vurderingen hos Movia var, at dette var sidste chance for at slå bremserne i, hvis man "skulle bevare

skindet på næsen".

Fire gange har man indtil videre lavet til-lægsaftaler med leverandøren på grund af forsinkelser. Og en femte er nu på vej.

Samtidig bliver det for hver nyopsat scanner og for hvert nyt edb-program, der bliver proppet ind i systemet, sværere og sværere at stå af og smide konsortiet på porten på grund af de massive forsinkelser og de mange brudte løfter.

En tidligere topembedsmand i et af de involverede trafikskelskaber siger det på denne måde:

»Det er som at ride på ryggen af en tiger. Hvornår skal man springe af, og hvad sker der ved det? Det er jo ikke ufarligt.«

Det er imidlertid ikke kun hos trafikskelskaberne, at bekymringen og irritationen breder sig. En række trafikpolitikere med transportminister Lars Barfoed (K) i spidsen sammenligner nu direkte rejsekortet med IC4-skandalen, hvor de dyrt indkøbte tog gang på gang blev forsinkede.

»Jeg synes bestemt, at processen godt kan minde om den med IC4-toget. Derfor har jeg da også fulgt rejsekortet tæt, lige siden jeg blev minister for godt et år siden. Jeg kan ikke acceptere, at de bliver ved med at udskyde tingene,« lyder den kontante besked fra Lars Barfoed.

Der er dog også forskelle i forhold til IC4: »Den væsentligste er, at kunderne her ikke lider et afsavn ved forsinkelsen, sådan som det har været tilfældet med IC4-togene, der ikke er kommet, og man derfor har manglet materiel,« siger ministeren.

»Men det er klart, at vi på et tidspunkt skal trække i snoren, hvis de bliver ved med at udsætte projektet. Et eller andet sted skal vi trække en streg i sandet,« konkluderer transportministeren.

»Det ligner en skandale«

I 2000 indgik DSB aftale med den italienske togfabrik AnsaldoBreda om køb af 83 togsæt for ca. fem mia. kr. – de første til levering i 2003. Men DSB fik ingen tog i 2003. I maj 2008 havde DSB endnu ikke modtaget et eneste køreklart togsæt. Derfor kom et ultimatum: Hvis ikke DSB havde fået 14 køreklare togsæt inden udgangen af maj 2009, ville man ophæve kontrakten. I forsommeren 2009 indgik man et forlig, hvorefter DSB fik en milliardrabat og lov til selv at gøre togene færdige. Tidligere topchefer i DSB erkender, at DSB skulle have stillet krav langt tidligere.

Trods problemerne med rejsekortet er der enighed om, at det grundlæggende er en god idé. Således vil SF's trafikordfører, Pia Olsen Dyhr, rigtig gerne have rejsekortet.

»Men det er simpelt hen en skandale, at det er så forsinket. Det minder lidt for meget om IC4-skandalen. Spørgsmålet er, hvornår vi skal trække i snoren og starte helt forfra?« lyder det fra SF'eren.

»Hvis det havde været en ren privat virksomhed, der havde haft de problemer, havde man så ikke droppet systemet for længe siden? Det er, som om man godt kan tillade sig at sove i timen, når det handler om statslige selskaber.«

Pia Olsen Dyhr er samtidig bekymret for, at hele systemet når at blive forældet, inden det bliver taget i brug.

Samme melding kommer fra den radikale trafikordfører, Johs. Poulsen.

»Rejsekortet skulle gøre det meget nemmere at rejse. Derfor ligner det en skandale, at vi nu endnu engang konstaterer forsinkelser, der lægger endnu et år til, inden kortet kommer til at virke,« mener Johs. Poulsen.



»Transportministeren bør snart stille med garantier for, hvornår rejsekortet kan føres ud i livet. Konsekvenserne bliver meget store, hvis systemet ikke snart kommer til at virke. Bl.a. fordi billetteringsmaskinerne mange steder er så nedslidte, at de bliver holdt sammen med snor, tape og elastik.«

»Nu skal Rejsekort A/S have endnu et lån for at finansiere de nye forsinkelser. Det er endnu et eksempel på, at det, man sagde sidste gang, heller ikke holdt. Hvorfor skal vi tro på dem denne gang?« spørger Johs. Poulsen.

Tvunget til yderligere lån

Også i Venstre er tålmodigheden ved at være brugt op.

»Vi forventer resultater nu. Jeg havde håbet, at rejsekortet kunne være klar i 2011, men må erkende, at det nu ikke kan blive før i 2012. Men det er jo ikke atomfysik, de skal opfinde. Og hvis forsinkelserne fortsætter, begynder det at ligne IC4-skandalen,« lyder det fra Kristian Pihl Lorentzen.

I kontrakten mellem Rejsekort A/S og East-West forpligtede leverandøren sig til både at udvikle og opsætte systemet samt stå for drift og service i 15 år.

Indtil videre har ejerne bag Rejsekort A/S – hovedparten af de regionale trafikskelskaber plus DSB – skudt omkring en halv mia. kr. ind i projektet. Men da pengene stor set kun er løbet én vej – nemlig ud af kassen – er Rejsekort A/S tvunget til at hente yderligere lån. Og da DSB er storaktionær, er det et statsligt projekt, der skal godkendes i Folketingets Finansudvalg. Dermed kan finansudvalget i realiteten slå benene væk under Rejsekort A/S, hvis man ikke længere tror på garantierne.

Trafikforskere ryster også mere og mere på hovedet.

»Det er i princippet en god idé, men mange ting er gået galt. Et af problemerne var, at DSB gik ind, hvorefter man skulle lave et system, der var både lokalt og nationalt,« me-



I forbindelse med et renoveringsarbejde på Vesterport Station i København er der sat scannere op til det elektroniske rejsekort. Men indtil videre er de pakket ind i grå plastic. Foto: Stine Larsen



Mens millionerne er rullet ud af trafikselkabernes kasser, er rejsekortet gang på gang blevet forsinket. Derfor kan det endnu ikke benyttes i bus, tog og metro.
Foto: Stine Larsen

ner trafikforsker Per Homann Jespersen fra Roskilde Universitet, RUC, med henvisning til de store problemer med at blive enige om, hvordan billetindtægterne skal fordeles når – eller hvis – rejsekortet bliver en realitet.

Han mener, at hovedforklaringen på, at man endnu ikke har droppet det dyre milliardprojekt, er, at DSB på grund af IC4-skandalen ikke kunne klare endnu en skandale.

Simple løsninger fungerer bedst

Homann Jespersen er samtidig bekymret over, om systemet er ved at blive forældet, inden det kommer i drift.

Det er en bekymring, som lektor i trafikplanlægning Niels Melchior Jensen, Aalborg Universitet, deler.

»Jeg har netop været i Tyskland, hvor de nu kører forsøg, hvor man bruger mobiltelefonen til at betale for at rejse med den kollektive trafik. Da man indledte projektet med rejsekortet i 1995, var det ikke en mulighed – i dag har alle en mobiltelefon. Derfor er spørgsmålet, om det overhovedet er det rigtige system, man har valgt?« lyder det fra Niels Melchior Jensen, der også peger på de mange beslutningstagere i de enkelte trafikelskaber, der skal blive enige, som et stort problem med et centralt rejsekort.

En af de aktører, der i sin tid bød på opgaven med at udvikle et rejsekort, Henning N. Jensen, er i dag glad for, at opgaven i stedet gik til konsortiet East-West.

Henning N. Jensen, der driver selskabet PlusCON, mener, at valget af et landsdækkende system er et af de helt centrale problemer. Han mener, man i stedet burde have valgt en hovedstadsløsning.

»Der er så mange komplicerede forhold og så mange interessenter omkring den kollektive trafik i Danmark, at teknologien bag rejsekortet bliver enorm,« siger Henning N. Jensen og peger på, at det 2.000 sider store udbudsmateriale indeholdt så mange krav, at det næsten var umuligt at honorere.

Selv om lignende systemer fungerer i bl.a. London og Singapore, er der afgørende forskelle, mener Henning N. Jensen.

»De steder, hvor rejsekortet faktisk fungerer, er det simple løsninger med få takstzoner, hvilket er det modsatte af det danske, hvor mange takstzoner gør systemet kompliceret.«

Misundelse i nabolande

Med de massive forsinkelser og leverandørens brud på kontrakten frygter Henning N. Jensen, at mange penge kan være tabt.

»Teknologien er næppe tidssvarende i dag. Derfor kan de høje udviklingsomkostninger være tabt.«

Hos Rejsekort A/S erkender administrerende direktør Bjørn Wahlsten, at projektet har været større og mere kompliceret end forudset. Han er dog optimist.

»Vi kører lige nu en test med 1.100 kunder og har gode erfaringer. Men det har vist sig, at både vi og leverandøren har været for naive og har undervurderet opgaven,« lyder det fra Bjørn Wahlsten.

Han tør dog ikke give nogen klokkeklar garanti for, at rejsekortet nu også er landsdækkende inden udgangen af 2012.

»Det er klart vores forventning. Men det kræver bl.a., at Midttrafik og Fyn Bus kommer med. Og kan du garantere det?«

Bjørn Wahlsten bekræfter, at Rejsekort A/S snart ikke har flere penge i kassen – og derfor har brug for nye lån på 250 mio. kr.

»Men projektet er ikke blevet dyrere. Det tager imidlertid længere tid at rulle systemet ud, og så tager det også længere tid, før indtægter kommer ind. Vi skal blot have tilført penge for at styrke vores likviditet. Det er, som når man bygger et hus, og først får lejendtgæterne ind lidt langsommere.«

Ifølge Bjørn Wahlsten er trafikelskaberne i lande som Norge, Sverige og Holland misundelige, fordi deres rejsekort-projekter ikke er landsdækkende. Til gengæld er der flere af stederne, hvor rejsekortet faktisk virker.

Rejsekort A/S

Blev stiftet i 2003 af HUR (Hovedstadens Udviklingsselskab), DSB, Metroselskabet (tidl. Ørestadsselskabet), Storstrøms Trafikelskab, Vestsjællands Trafikelskab, Vejle Amts Trafikelskab og Nordjyllands Trafikelskab.

Hovedaktionærer i dag:

DSB, Metroselskabet, Movia (tidl. HUR), Nordjyllands Trafikelskab, Sydtrafik*, og Midttrafik*.

Antal passagerer i selskaberne

i 2008: 556,5 mio.

Omsætning i selskaberne i 2008: 7,173 mia. kr.

Ejernes indskud i form af aktiekapital

i Rejsekort A/S:

195,8 mio. kr.

Ejernes lån til Rejsekort A/S:

314 mio. kr.

Rejsekortet har i sine regnskaber opført værdien af udviklingen af et rejsekortsystem til i alt: 428,1 mio. kr. som såkaldt immaterielle anlægsaktiver.

Rejsekort A/S indgik i 2005 aftale med East-West konsortiet om leveringen af et rejsekortsystem. Dette konsortium består af Thales e-Transactions CGA (80 pct.), et fransk selskab, som den franske stat ejer 27 pct. af og af Accenture I/S – Danmark (20 pct.).

*Begge selskaber har efter kommunalreformen overtaget en del af det tidligere Vejle Amts Trafikelskabs forpligtelser. En stor del af Midttrafiks rejser er dog ikke med i rejsekortet endnu. Det samme gælder Fyn Bus.

Kilde: Rejsekort A/S regnskaber 2004-2008 samt de forskellige trafikelskaber

Nemt, fleksibelt, billigere

Otte ud af 10 rejser i London sker med elektronisk rejsekort. En fordel for både passagerer og trafikelskaber, siger trafikforskere.

HEIDI PLOUGSGAARD

Jyllands-Postens korrespondent

heidi.plougsgaard@jp.dk

LONDON

Det er blåt, ligner et kreditkort og er fast tilbehør i tasken hos enhver, som ofte rejser i London.

Det elektroniske rejsekort, Oyster, er seks år efter sin indførelse en kæmpe succes, som få ville være foruden. Er man i tvivl, behøver man blot se på statistikkerne.

Ud af tre milliarder årlige rejser på Londons røde busser og omfattende netværk af undergrundstog bliver 8 ud af 10 rejser betalt med Oyster. Kun tre pct. af samtlige rejser sker med kontantbilletter. Oyster er ganske enkelt nemmere og billigere. Spørg enhver fastboende i London, og de vil sige det samme, og trafikforskere er enige:

»Oyster er fleksibelt og sikrer altid passagererne den billigste pris; ofte halv pris sammenlignet med en kontantbillet, hvilket naturligvis er et stort incitament for at bruge Oyster,« siger Peter White, professor i offentlige transporthsystemer, University of Westminster.

»Det har samtidig gjort det væsentligt hurtigere at stige om bord på en bus eller tjekke ind og ud fra undergrundsbanen. Det har givet Transport for London (TfL – Londons offentlige trafikelskab) store lønbesparelser, hvilket er selskabets dyreste post. Det er også det, som passagererne nyder godt af,« fortsætter han.

For eksempel kan en billetluge til undergrundsbanerne tage 40 personer med Oyster-kort i minuttet mod kun 15 personer i minuttet, hvis de har papirbilletter. Udviklingen betød, at TfL i 2007 kunne lukke en række billetluger. Tilsvarende har det givet besparelser på sikkerhedsomkostninger til håndtering af kontanter samt chaufførlønninger, fordi busser holder ved stoppestederne i kortere tid.

Kort over rejsevaner

Kortet fungerer ved, at passagerer scanner kortet ind ved rejsens begyndelse. På busserne betaler alle en enhedspris uanset turens længde. På undergrunden scanner passagerer ud igen ved rejsens afslutning og betaler efter, hvor turen gik hen. Passagerer kan dertil selv bestemme, om de vil betale pr. tur eller en fast månedspris, ligesom de kan betale penge ind på kortet over nettet, ved automater på togstationer, månedligt via PBS eller indstille det til at blive tanket op automatisk, når pengene på kortet er ved at være brugt op. Scanningerne giver TfL et ganske præcist billede af rejsemønstre og myldretid, men systemet har sine svagheder.

Nogle passagerer finder det ubehageligt, at kortet efterlader et elektronisk kort over deres rejsevaner.

Hvis en passager glemmer at scanne sit kort ud, trækker TfL automatisk den dyreste pris for en rejse i London, hvilket vil sige 33 kr. I enkelte tilfælde er systemet brudt ned, og i andre tilfælde har passagerer betalt overpris pga. en fejl i systemet.

Mange pendlere kan stadig ikke bruge kortet på regionale tog ind til London, men ifølge White ventes det problem at være løst i løbet af et eller to år.



Korrektion om forsinkelse

26. okt. 2009

Rejsekort udsendte i går den 25. oktober 2009 en korrektion på den artikel om forsinkelsen af rejsekort udrulning i Danmark.

Jyllandsposten bringer i avisen den 25. oktober 2009 en større artikel om Rejsekort. I artiklen og den efterfølgende debat tegnes et billede, der i bedste fald kan beskrives som meget fordrejet og unuanceret.

Det skal understreges, at rejsekort ikke er blevet dyrere i indkøb og drift over de 15 år, kontrakten med East-West løber efter overtagelsen af systemet.

Leverandøren har været forsinket med leverancen af de it-platforme, som til sammen udgør rejsekortsystemet. På den baggrund har leverandøren ydet kompensation for de forsinkelser, der er indtrådt i henhold til den indgåede kontrakt.

Rejsekortsystemet har været gennem en testperiode i busser og tog i området Holbæk-Roskilde-Taastrup, og der er i dag flere end 1.000 kunder, der anvender kortet til at betale for deres anvendelse af kollektiv trafik i området.

Erfaringer fra testdriften og fra udlandet viser, at rejsekort bør rulles ud over landet i mindre bidder for at hjælpe kunderne godt gennem overgangsfasen. Det stiller store krav til trafikselskaberne, og derfor går der længere tid, fra systemet er leveret, til det er rullet ud i et område og på sigt over hele landet. Altså kommer indtægten fra driften langsomt ind end oprindeligt planlagt, og derved opstår der under udrulningen et finansieringsbehov, der skal dækkes.

Det fremgår af artiklen, at rejsekort skulle have været rullet ud over hele landet om to måneder. Det er ikke korrekt. Ved kontraktunderskrivelsen i 2005 var ikke alle landets trafikselskaber med.

Trafikselskabet Midttrafik er i dag ikke fuldt tilsluttet. Fynbus og BAT (Bornholms Trafikselskab) mangler ligeledes. Begge har udtrykt positiv interesse, men selv hvis de havde været med umiddelbart efter kontraktunderskrivelsen, ville rejsekort ikke have været landsdækkende før end 2010. Nu bliver det altså i 2012.

Artiklen angiver zonesystemet i Danmark som forklaring på forsinkelserne i projektet. Det er heller ikke korrekt. Zonesystemet har ikke øget kompleksiteten af rejsekortsystemet, og har været en variabel siden den allerførste kravspecifikation blev udformet.

Rejsekort regner priserne korrekt ud uanset kombinationerne af rejser med forskellige trafikselskaber. Det er en af fordelene for kunderne at uanset hvordan man rejser fra sted til sted så er prisen den samme.

Rejsekorts infrastruktur er fremtidssikret og forberedt på at kunne fungere med rejsekortchippen i mobiltelefoner, den dag der bliver en standard på dette område.

Så det, der bygges op i disse år er ikke spildt, og vil – ligesom tidligere billetsystemer – sandsynligvis leve meget længere end de 15 år, der er forudsat.

[Tilbage til oversigten](#)



Lars Barfoed (K) mener, at ultimatummer kan være en mulighed for at sikre det nationale rejsekort. (Foto: Altinget/Henrik)

Barfoed: Ultimatum kan sikre rejsekort

29. oktober 2009. kl. 22:00

INTERVIEW: Lars Barfoed ser det som en mulighed at bruge ultimatummer a la IC4 for at sikre det forsinkede rejsekort. Grænsen er 2012.

Af Kristian Aaskov Nielsen

Det nationale rejsekort ligner efterhånden IC4-skandalen. Seneste blev den landsdækkende plan for rejsekortet skubbet til 2012, hvilket ikke er faldet i god jord i Transportministeriet. Lars Barfoed (K) ser derfor et ultimatum, som man med succes brugte i IC4-skandalen, som en mulighed.

"Selvfølgelig er det en mulighed. Rejsekortsselskabet skal være meget konsekvente i forhold til leverandøren og de ydelser, som de skal have," siger Barfoed.

Lars Barfoed vil overveje at stoppe projektet, hvis det skrider yderligere. Grænsen er 2012.

"Hvis projektet bliver udsat gang på gang, så er det en overvejelse, man må gøre. Jeg forventer, at kortet leveres landsdækkende i 2012. Grænsen er ultimo 2012. Det er den plan, jeg forventer og forholder mig til," siger Lars Barfoed.

Frivilligt - endnu

Baggrunden for, at rejsekortet blev forsinket, var, at Midtjyllands trafikselskab, Midttrafik, i april besluttede ikke at implementere rejsekortet som planlagt. Frivilligheden i projektet gør det svært at give nogen garantier for udrulningen. Lars Barfoed håber dog, at problemet løser sig selv.

"Der er ingen tvivl om, at rejsekortet skal kunne bruges i hele landet. Selskaberne skal med på et eller andet tidspunkt," siger han.

Er du parat til at gøre noget fra politisk side, hvis de ikke tilmelder sig frivilligt?

"Det vil jeg ikke afvise, men jeg håber, det kan klares ad frivillighedens vej," siger Lars Barfoed.

Undervurderet opgaven

Tekniske problemer, tillægskontrakter og massive forsinkelser. Problemerne har været mange med det udsældte rejsekort. Lars Barfoed mener, at opgaven er blevet undervurderet.

Hvis projektet bliver udsat gang på gang, så er det en overvejelse, man må gøre. Jeg forventer, at det leveres landsdækkende i 2012. Grænsen er ultimo 2012. Det er den plan, jeg forventer og forholder mig til.

Lars Barfoed
Transportminister, De
Konservative

Links på Altinget.dk

[Rejsekort til Sydsjælland
udskudt](#)

[Rejsekort forsinket endnu et år](#)

"I bagklogskabens klare lys har man fra starten undervurderet opgaven og den tid, der skulle gå, før det ville blive landsdækkende," siger Lars Barfoed.

Transportministeriet og Lars Barfoed har løbende kontakt med rejsekortet for at sikre, at projektet bliver til noget. Hvis projektet skrider og skal stoppes, vil det nemlig have en række konsekvenser.

"Hvis det her projekt stoppes, så er det helt sikkert, at vi taber penge, og der kommer til at gå mange år, før vi har et nationalt rejsekortssystem i Danmark," siger ministeren.

Rejsekortet er et pionerprojekt ligesom et lignende rejsekort i Holland. Det hollandske projekt har samme leverandør og samme børnesygdomme som i Danmark. For pionerprojekter tager ofte længere tid. Derfor mener Lars Barfoed heller ikke, at man altid skal opfinde ny teknologi.

"Grundlæggende mener jeg, at vi er et land af en størrelse, der ikke skal give os i kast med at opfinde teknologi. Hvis det er opfundet andre steder, så kan vi i stedet overtage teknologien. Det er mit udgangspunkt. Men hvor langt det synspunkt rækker i denne sammenhæng, det synes jeg, man skal overlade til rejsekortsselskabet at vurdere," siger Lars Barfoed.

Læs og skriv kommentar (0)

Nyeste artikler om Kollektiv trafik:

26. november 2009: Kommune laver lokalplan for alle metrostationer

12. november 2009: Nyt takstsystem på trapperne

Nyeste artikler med Lars Barfoed:

2. december 2009: Barfoed: Aftale vil afhjælpe trængslen

2. december 2009: Etape-sejr til motorvejspolitikere

» Forsiden

» Nyeste artikler

© Altinget.dk 2000-09