

Bilagsoversigt

Pkt. Dagsordenoverskrift og bilagstitler (klik på bilagstitlen)

- 1 Aftale om samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen
- 2 Revision af budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet
 1. [forslag til revideret budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet](#)
- 3 Midttrafiks miljøkortlægning
 1. [Midttrafiks miljøkortlægning](#)
- 4 Evaluering af forsøg med alternativ udbudsform
 1. [5 indkomne spørgeskemaer til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud](#)
- 5 Forsøg med lørdagsbillet i X Bus nettet
- 6 Orientering om mulige kompenserende løsninger efter ændret egenbetaling af uddannelseskort
 1. [notat om ændring af tilskud til uddannelseskort pr. 1. januar 2011](#)
 2. [høringssvar til SU-Styrelsen fra Danske Regioner og KL vedr. DUT-kompensation](#)
- 7 Orientering om Midttrafiks og Sydtrafiks 2. samlede udbud af flextrafik/koordineret kollektiv trafik
- 8 Orientering om handicapkørsel juleaften
- 9 Orientering om foreløbigt program for studietur for Bestyrelsen i maj 2011
- 10 Siden sidst - Direktionens orientering til Bestyrelsen
- 11 Eventuelt

Højbjerg, 21. januar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 28. januar 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 2



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. januar 2011	1-21-3-09	Tine Jørgensen	tij@midttrafik.dk	8740 8205

Revideret budget 2011 for handicapkørsel, KAN-kørsel samt Trafikselskabet

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet 1 måned før bestillerne. Dette betyder, at der kan opstå behov for justeringer af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommuner og region.

Der foreslås indarbejdet nogle specifikke budgetjusteringer jf. nedenfor, som er aftalt med de berørte bestillere.

Specifikke budgetjusteringer

Handicap-kørsel

Det oprindelige udgiftsbudget for handicapkørsel er på 58,9 mio. kr. Budgettet er sænket med 1,7 mio. kr. for Aarhus Kommune grundet forventning om lavere kørselspriser. Det samlede udgiftsbudget udgør herefter 57,2 mio. kr. Det oprindelige indtægtsbudget på 8,3 mio. kr. er hævet med 0,1 mio. kr. for Aarhus Kommune.

KAN-kørsel

Det oprindelige udgiftsbudget for KAN-kørsel er på 193,7 mio. kr. Budgettet er samlet set sænket med i alt 9,4 mio. kr. Ændringen er fordelt på syv bestillere og fremgår af nedenstående tabel:

Ændringer i budget 2011 for KAN-kørsel

Bestiller	Ændringer
Samsø Kommune	-51.000
Skive Kommune	-2.519.000
Viborg Kommune	-1.472.000
Aarhus Kommune	-554.000
Region Midtjylland	-9.416.000
Morsø Kommune	12.000
Sydtrafik	4.573.000
Ændring i alt	-9.427.000

Alle reduktioner skyldes en kombination af lavere kørselspriser og færre ture, mens stigningen for Sydtrafik er forårsaget af forventninger om flere ture. Herudover er der en mindre ændring for Morsø Kommune.

Trafikselskabet

I det oprindelige budget for Trafikselskabets på 120,6 mio. kr. er den aftalte besparelse bestillerfordelt, der er indarbejdet lønsumsafgift samt enkeltstående forhold vedrørende Aarhus Kommune.

Nedenstående tabel viser effekten for den enkelte bestiller:

Bestillerfordelte konsekvenser af ændringer i Trafikselskabet

	Udmøntning af besparelse	Lønsumsafgift	Div. administration	Ændring Trafikselskab i alt
Favrskov	-11.000	26.000		15.000
Hedensted	-4.000	20.000		16.000
Herning	-49.000	75.000		26.000
Holstebro	-29.000	59.000		30.000
Horsens	-47.000	104.000		57.000
Ikast-Brande	-11.000	22.000		11.000
Lemvig	-6.000	22.000		16.000
Norddjurs	-9.000	28.000		19.000
Odder	-4.000	18.000		14.000
Randers	-90.000	166.000		76.000
Ringkøbing-Skjern	-17.000	46.000		29.000
Samsø	-6.000	9.000		3.000
Silkeborg	-68.000	121.000		53.000
Skanderborg	-16.000	41.000		25.000
Skive	-30.000	58.000		28.000
Struer	-9.000	15.000		6.000
Syddjurs	-16.000	34.000		18.000
Viborg	-40.000	89.000		49.000
Aarhus	-423.000	981.000	1.100.000	1.658.000
Regionen	-615.000	1.269.000		654.000
Ufordelt besparelse	1.500.000			1.500.000
I alt	0	3.203.000	1.100.000	4.303.000

I Trafikselskabets budget for busadministration der oprindeligt var på 105,6 mio. kr. er den ufordelte besparelse bestyrelsen vedtog i september måned på henholdsvis 1,5 mio. kr. i 2011, 3 mio. kr. i 2012, 4 mio. kr. i 2013 og 5 mio. kr. i 2014 blevet fordelt på de enkelte bestillere. Udmøntningens fordeling på bestillere over de fire år fremgår af nedenstående tabel. Fordelingen er baseret på fordelingen af køreplantimetale fra regnskab 2009. En ændring i denne fordeling vil føre til en ændret fordeling af besparelsen.

Udmøntning af besparelse på busadministration

	2011	2012	2013	2014
Favrskov	-11.000	-22.000	-29.000	-36.000
Hedensted	-4.000	-8.000	-11.000	-14.000
Herning	-49.000	-98.000	-131.000	-164.000
Holstebro	-29.000	-58.000	-77.000	-96.000
Horsens	-47.000	-94.000	-125.000	-156.000
Ikast-Brande	-11.000	-22.000	-29.000	-36.000
Lemvig	-6.000	-12.000	-16.000	-20.000
Norddjurs	-9.000	-18.000	-24.000	-30.000
Odder	-4.000	-8.000	-11.000	-14.000
Randers	-90.000	-180.000	-240.000	-300.000
Ringkøbing-Skjern	-17.000	-34.000	-45.000	-56.000
Samsø	-6.000	-12.000	-16.000	-20.000
Silkeborg	-68.000	-136.000	-181.000	-226.000
Skanderborg	-16.000	-32.000	-43.000	-54.000
Skive	-30.000	-60.000	-80.000	-100.000
Struer	-9.000	-18.000	-24.000	-30.000
Syddjurs	-16.000	-32.000	-43.000	-54.000
Viborg	-40.000	-80.000	-107.000	-134.000
Aarhus	-423.000	-846.000	-1.128.000	-1.410.000
Regionen	-615.000	-1.230.000	-1.640.000	-2.050.000
I alt	-1.500.000	-3.000.000	-4.000.000	-5.000.000

Der har tidligere været uklarhed omkring hvorvidt trafikelskaberne skulle betale lønsumsafgift. Trafikelskaberne rejste derfor sagen overfor Skat, der netop har meddelt, at der skal betales lønsumsafgift. Midttrafik skal således betale lønsumsafgift tilbage til 2009. Bestillerne er opkrævet for lønsumsafgiften i 2010, men ikke i 2009, ligesom lønsumsafgiften ikke var indregnet i budgettet for 2011. Det forventes at lønsumsafgiften bliver på 3,2 mio. kr. som er indregnet i det reviderede budget. Af den samlede udgift på 3,2 mio. kr. i 2011 vedrører de 2,8 mio. kr. busadministration mens 0,4 mio. kr. vedrører handicapadministration.

Herudover er der indarbejdede stigninger som følge af øget budget til vedligeholdelse af billetteringsudstyr til Aarhus Kommune på 1,1 mio. kr. Tidligere blev vedligeholdelsen af det oprindelige billetteringsudstyr afregnet direkte med kommunen. Aarhus Kommune har ønsket, at de forventede udgifter indregnes i budgettet og dermed det løbende bestillerbidrag.

Ikke indarbejdede justeringer

Busdrift

Busudgiftsbudgettet på 1.409,7 mio. kr. er ikke revideret.

Effekten af den nye Trafikplan Aarhus, effekten af de regionale besparelser (herunder den samlede effekt for de øvrige kommuner) samt kommunernes egne besparelser kendes ikke fuldt ud på nuværende tidspunkt.

Midttrafiks administration har sammen med Region Midtjylland og alle kommuner arbejdet med effektivisering af det regionale busrutenet. Forslag til køreplaner har været i høring hos region og kommuner i november-december 2010 og sendes i offentlig høring i perioden den 14.-30. januar 2011, hvorefter høringssvarerne behandles og eventuelle ændringer indarbejdes.

Effekterne indarbejdes i et revideret budget for 2011, som forelægges for Bestyrelsen på mødet 8. april 2011.

Midtjyske Jernbaner

På bestyrelsesmødet 5. november 2010, blev bestyrelsen orienteret om status for bestræbelserne på at lave samdrift mellem Grenaa-banen og Odderbanen.

DSB er indstillet på at give et tilbud om samdrift mellem banerne, der tager udgangspunkt i de nuværende driftsomkostninger på Odderbanen med et tillæg af øgede kapital- og vedligeholdelsesomkostninger. Merudgifterne skyldes at tilbuddet fra DSB indebærer et køreplanoplæg med Desiro togsæt og udvidet køreplantimetale.

Budgettet for 2011 skal revideres på grund af virkningerne fra en eventuel samdrift mellem Grenaa-banen og Odderbanen. Det er endnu for tidligt at fremlægge et forslag til revideret budget 2011, fordi der er flere uafklarede spørgsmål.

Sagen om samdrift har været drøftet på et lukket møde i regionsrådets forretningsudvalg. Der er ikke truffet nogen beslutning. Midttrafiks administration, har sammen med regionen, lavet et udkast til kontrakt for samdriften, som er sendt til DSB. Midttrafik er telefonisk orienteret om, at der endnu forestår forhandlinger mellem Region Midtjylland og DSB.

Når administrationen kender resultatet af forhandlingerne vil det være muligt at lave et revideret budget for 2011.

De justerede budgetter

Den samlede effekt af de foreslåede justeringer betyder, at budgetterne handicapkørsel, KAN-kørsel og Trafikelskabet for 2011 bliver som vist i vedlagte oversigter.

Table 1: Handicapkørsel, forslag til revideret budget 2011

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011
Favrskov	1.076.991	1.184.537	1.235.000	209.064	213.371	255.000	867.927	971.166	867.927	971.166	980.000	
Hedensted *	3.924.690	2.983.001	1.656.000	630.454	711.736	348.000	3.294.236	2.271.265	3.294.236	2.271.265	1.308.000	
Herning	1.879.396	2.338.254	1.943.000	393.631	434.313	426.000	1.485.765	1.903.942	1.485.765	1.903.942	1.517.000	
Holstebro	1.346.899	1.537.380	1.395.000	301.902	309.493	329.000	1.044.997	1.227.887	1.044.997	1.227.887	1.066.000	
Horsens	2.205.879	2.769.847	2.418.000	423.714	483.404	494.000	1.782.165	2.286.443	1.782.165	2.286.443	1.924.000	
Ikast-Brande	830.682	1.122.356	1.023.000	188.031	203.440	265.000	642.651	918.916	642.651	918.916	758.000	
Lemvig	571.644	684.158	624.000	123.941	148.110	129.000	447.703	536.048	447.703	536.048	495.000	
Norddjurs	747.820	987.437	600.000	152.479	181.825	125.000	595.341	805.612	595.341	805.612	475.000	
Odder	724.883	838.101	786.000	126.756	130.534	145.000	598.127	707.568	598.127	707.568	641.000	
Randers	2.149.101	2.579.612	2.516.000	385.528	423.125	463.000	1.763.573	2.156.487	1.763.573	2.156.487	2.053.000	
Ringkøbing-Skjern	1.454.707	1.601.095	1.487.000	307.812	306.419	330.000	1.146.895	1.294.677	1.146.895	1.294.677	1.157.000	
Samsø	121.721	117.531	142.000	21.114	21.874	23.000	100.607	95.658	100.607	95.658	119.000	
Silkeborg	2.197.133	2.379.479	2.085.000	449.541	467.258	468.000	1.747.592	1.912.222	1.747.592	1.912.222	1.617.000	
Skanderborg	1.256.368	1.547.419	1.190.000	231.808	273.515	245.000	1.024.560	1.273.904	1.024.560	1.273.904	945.000	
Skive	1.043.539	1.112.621	1.097.000	230.382	227.449	237.000	813.157	885.172	813.157	885.172	860.000	
Struer	465.648	552.807	534.000	108.384	115.658	134.000	357.264	437.149	357.264	437.149	400.000	
Syddjurs	815.309	880.070	994.000	147.774	143.021	182.000	667.535	737.049	667.535	737.049	812.000	
Viborg	1.755.070	2.142.516	2.120.000	384.485	425.463	470.000	1.370.585	1.717.053	1.370.585	1.717.053	1.650.000	
Aarhus	27.656.725	30.786.500	33.347.000	2.468.639	2.191.433	3.300.000	25.188.086	28.595.067	25.188.086	28.595.067	30.047.000	
Regionen												0
I alt	52.224.204	58.144.723	57.192.000	7.285.438	7.411.438	8.368.000	44.938.766	50.733.265	44.938.766	50.733.265	48.824.000	

Note: Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

* Budgettet for Hedensted er blevet reduceret i forhold til administrativ høring

Table 1 (continued): Handicap assessment, proposal to revise budget 2011 (budget proposals 2012-2014)

	Udgifter		Udgifter		Indtægter		Indtægter		Netto		Netto	
	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014	BO 2012	BO 2013	BO 2014
Favrskov	1.235.000	1.235.000	1.235.000	255.000	255.000	255.000	980.000	980.000	980.000	980.000	980.000	980.000
Hedensted	1.656.000	1.656.000	1.656.000	348.000	348.000	348.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000	1.308.000
Herning	1.943.000	1.943.000	1.943.000	426.000	426.000	426.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000	1.517.000
Holstebro	1.395.000	1.395.000	1.395.000	329.000	329.000	329.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000	1.066.000
Horsens	2.418.000	2.418.000	2.418.000	494.000	494.000	494.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000	1.924.000
Ikast-Brande	1.023.000	1.023.000	1.023.000	265.000	265.000	265.000	758.000	758.000	758.000	758.000	758.000	758.000
Lemvig	624.000	624.000	624.000	129.000	129.000	129.000	495.000	495.000	495.000	495.000	495.000	495.000
Norddjurs	600.000	600.000	600.000	125.000	125.000	125.000	475.000	475.000	475.000	475.000	475.000	475.000
Odder	786.000	786.000	786.000	145.000	145.000	145.000	641.000	641.000	641.000	641.000	641.000	641.000
Randers	2.516.000	2.516.000	2.516.000	463.000	463.000	463.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000	2.053.000
Ringkøbing-Skjern	1.487.000	1.487.000	1.487.000	330.000	330.000	330.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000	1.157.000
Samsø	142.000	142.000	142.000	23.000	23.000	23.000	119.000	119.000	119.000	119.000	119.000	119.000
Silkeborg	2.085.000	2.085.000	2.085.000	468.000	468.000	468.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000	1.617.000
Skanderborg	1.190.000	1.190.000	1.190.000	245.000	245.000	245.000	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Skive	1.097.000	1.097.000	1.097.000	237.000	237.000	237.000	860.000	860.000	860.000	860.000	860.000	860.000
Struer	534.000	534.000	534.000	134.000	134.000	134.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Syddjurs	994.000	994.000	994.000	182.000	182.000	182.000	812.000	812.000	812.000	812.000	812.000	812.000
Viborg	2.120.000	2.120.000	2.120.000	470.000	470.000	470.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000	1.650.000
Aarhus	33.347.000	33.347.000	33.347.000	3.300.000	3.300.000	3.300.000	30.047.000	30.047.000	30.047.000	30.047.000	30.047.000	30.047.000
Regionen												
I alt	57.192.000	57.192.000	57.192.000	8.368.000	8.368.000	8.368.000	48.824.000	48.824.000	48.824.000	48.824.000	48.824.000	48.824.000

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

Tabel 2: Kan-kørsel, forslag til revideret budget 2011

	Regnskab 2009	Budget 2010	Forslag til budget 2011	BO2012	BO 2013	BO 2014
Favrskov	30.034	26.242	69.000	69.000	69.000	69.000
Hedensted						
Herning						
Holstebro						
Horsens	0	300.000	9.900.000	9.900.000	9.900.000	9.900.000
Ikast-Brande	12.954	17.440	44.000	44.000	44.000	44.000
Lemvig	339.930	315.121	370.000	370.000	370.000	370.000
Norddjurs						
Odder						
Randers	2.417.402	5.906.307	12.474.000	12.474.000	12.474.000	12.474.000
Ringkøbing-Skjern						
Samsø	24.230	114.700	123.000	123.000	123.000	123.000
Silkeborg	1.447.146	1.939.994	3.162.000	3.162.000	3.162.000	3.162.000
Skanderborg						
Skive	11.369.797	10.790.198	12.484.000	12.484.000	12.484.000	12.484.000
Struer	22.116	29.724	13.000	13.000	13.000	13.000
Syddjurs						
Viborg	8.747.969	2.193.326	2.029.000	2.029.000	2.029.000	2.029.000
Aarhus	1.237.778	1.860.642	1.886.000	1.886.000	1.886.000	1.886.000
Regionen	76.173.804	121.268.574	105.049.000	105.049.000	105.049.000	105.049.000
I alt vedr. bestillere	101.823.160	144.762.268	147.603.000	147.603.000	147.603.000	147.603.000
Morsø			153.000	153.000	153.000	153.000
Syddjurs	53.210	42.830.000	36.486.000	36.486.000	36.486.000	36.486.000
I alt vedr. øvrige	53.210	42.830.000	36.639.000	36.639.000	36.639.000	36.639.000
I alt	101.876.370	187.592.268	184.242.000	184.242.000	184.242.000	184.242.000

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

2) "Kan-kørsel" omfatter den del af den variable kørsel, hvor bestillerne kan indgå aftaler med Midttrafik, men ikke er forpligtet hertil jf. lovgivningen. Det drejer sig om patienttransport, specialskoletransport og lign. ordninger. I beløbene er indeholdt overheadbetaling til dækning af administration.

3) R2009 er excl. overheadberegning. Fra og med B2010 er overheadbetaling indregnet.

Table 3: Trafikskelskabet, forslag til revideret budget 2011

	Regnskab 2009			Budget 2010			Forslag til budget 2011		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favrskov	610.974	400.243	1.011.217	447.397	384.673	832.070	611.000	388.000	999.000
Hedensted	254.240	647.642	901.882	193.148	608.123	801.270	249.000	786.000	1.035.000
Herning	2.846.859	701.828	3.548.687	2.295.488	737.848	3.033.337	2.856.000	681.000	3.537.000
Holstebro	1.738.635	575.970	2.314.605	1.829.789	556.916	2.386.705	1.765.000	558.000	2.323.000
Horsens	3.252.821	973.407	4.226.228	2.598.978	1.106.063	3.705.041	3.351.000	946.000	4.297.000
Ikast-Brande	600.099	277.299	877.398	579.588	339.000	918.588	599.000	270.000	869.000
Lemvig	427.744	225.272	653.015	635.387	238.400	873.787	458.000	219.000	677.000
Norrdjurs	503.423	262.403	765.826	585.219	312.113	897.332	510.000	256.000	766.000
Odder	208.824	253.120	461.944	198.861	275.487	474.348	214.000	246.000	460.000
Randers	5.561.248	898.388	6.459.636	5.623.330	863.523	6.486.854	5.634.000	870.000	6.504.000
Ringkøbing-Skjern	1.217.822	495.770	1.713.592	1.395.937	495.571	1.891.508	1.287.000	480.000	1.767.000
Samsø	343.151	64.764	407.916	307.283	78.735	386.018	340.000	63.000	403.000
Silkeborg	4.081.974	981.394	5.063.368	3.932.364	933.788	4.866.152	4.119.000	950.000	5.069.000
Skanderborg	933.485	524.914	1.458.399	902.977	530.104	1.433.081	951.000	509.000	1.460.000
Skive	1.994.870	438.238	2.433.108	2.011.060	379.340	2.390.400	2.057.000	423.000	2.480.000
Struer	472.529	205.087	677.616	386.724	178.439	565.163	469.000	199.000	668.000
Syddjurs	1.001.110	303.313	1.304.423	902.943	245.260	1.148.203	1.018.000	293.000	1.311.000
Viborg	2.546.091	732.268	3.278.359	2.854.309	759.758	3.614.067	2.613.000	711.000	3.324.000
Aarhus	34.456.823	4.767.402	39.224.225	29.693.667	6.705.140	36.398.807	32.647.000	6.534.000	39.181.000
Regionen	46.401.364		46.401.364	49.602.722		49.602.722	47.783.000		47.783.000
Ufordelt									
I alt	109.454.087	13.728.722	123.182.809	106.977.172	15.728.282	122.705.454	109.531.000	15.382.000	124.913.000

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

Table 3 (continued): Traffic Authority, proposal for budget 2011 (budgetoverslagsårene 2012-2014)

	BO 2012			BO 2013			BO 2014		
	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt	Bus-adm.	Handicap-adm	I alt
Favriskov	600.000	388.000	988.000	593.000	388.000	981.000	586.000	388.000	974.000
Hedensted	245.000	786.000	1.031.000	242.000	786.000	1.028.000	239.000	786.000	1.025.000
Herning	2.807.000	681.000	3.488.000	2.774.000	681.000	3.455.000	2.741.000	681.000	3.422.000
Holstebro	1.736.000	558.000	2.294.000	1.717.000	558.000	2.275.000	1.698.000	558.000	2.256.000
Horsens	3.304.000	946.000	4.250.000	3.273.000	946.000	4.219.000	3.242.000	946.000	4.188.000
Ikast-Brande	588.000	270.000	858.000	581.000	270.000	851.000	574.000	270.000	844.000
Lemvig	452.000	219.000	671.000	448.000	219.000	667.000	444.000	219.000	663.000
Norddjurs	501.000	256.000	757.000	495.000	256.000	751.000	489.000	256.000	745.000
Odder	210.000	246.000	456.000	207.000	246.000	453.000	204.000	246.000	450.000
Randers	5.544.000	870.000	6.414.000	5.484.000	870.000	6.354.000	5.424.000	870.000	6.294.000
Ringkøbing-Skjern	1.270.000	480.000	1.750.000	1.259.000	480.000	1.739.000	1.248.000	480.000	1.728.000
Samsø	334.000	63.000	397.000	330.000	63.000	393.000	326.000	63.000	389.000
Silkeborg	4.051.000	950.000	5.001.000	4.006.000	950.000	4.956.000	3.961.000	950.000	4.911.000
Skanderborg	935.000	509.000	1.444.000	924.000	509.000	1.433.000	913.000	509.000	1.422.000
Skive	2.027.000	423.000	2.450.000	2.007.000	423.000	2.430.000	1.987.000	423.000	2.410.000
Struer	460.000	199.000	659.000	454.000	199.000	653.000	448.000	199.000	647.000
Syddjurs	1.002.000	293.000	1.295.000	991.000	293.000	1.284.000	980.000	293.000	1.273.000
Viborg	2.573.000	711.000	3.284.000	2.546.000	711.000	3.257.000	2.519.000	711.000	3.230.000
Aarhus	32.224.000	6.534.000	38.758.000	31.942.000	6.534.000	38.476.000	31.660.000	6.534.000	38.194.000
Regionen	47.168.000	0	47.168.000	46.758.000	0	46.758.000	46.348.000	0	46.348.000
Ufordelt			0			0			0
I alt	108.031.000	15.382.000	123.413.000	107.031.000	15.382.000	122.413.000	106.031.000	15.382.000	121.413.000

Note: Budget 2011 og BO-årene er i 2011-prisniveau.

Tabel 4: Trafikskabet busadministration udspecificeret, forslag til revideret budget 2011

	Lønudgifter	Lønsumsafgift	Udmøntning af besparelse	Div. administration	Billetkontrol	Kontrol-afgifter	Rutebil-stationer inkl. moms	Information og markeds-føring	Bus-adm i alt
Favrskov	336.000	16.000	-11.000	168.000				101.000	611.000
Hedensted	127.000	5.000	-4.000	83.000				38.000	249.000
Herning	1.501.000	57.000	-49.000	768.000			128.000	451.000	2.856.000
Holstebro	878.000	45.000	-29.000	480.000			128.000	264.000	1.765.000
Horsens	1.432.000	77.000	-47.000	946.000			512.000	431.000	3.351.000
Ikast-Brande	329.000	14.000	-11.000	168.000				99.000	599.000
Lemvig	170.000	16.000	-6.000	99.000			128.000	51.000	458.000
Norddjurs	277.000	20.000	-9.000	139.000				83.000	510.000
Odder	115.000	11.000	-4.000	57.000				35.000	214.000
Randers	2.724.000	145.000	-90.000	1.525.000			512.000	819.000	5.634.000
Ringkøbing-Skjern	522.000	34.000	-17.000	271.000			320.000	157.000	1.287.000
Samsø	188.000	7.000	-6.000	95.000				57.000	340.000
Silkeborg	2.050.000	98.000	-68.000	1.165.000			256.000	617.000	4.119.000
Skanderborg	479.000	28.000	-16.000	253.000			64.000	144.000	951.000
Skive	912.000	49.000	-30.000	532.000			320.000	274.000	2.057.000
Struer	259.000	10.000	-9.000	131.000				78.000	469.000
Syddjurs	497.000	28.000	-16.000	296.000			64.000	149.000	1.018.000
Viborg	1.218.000	70.000	-40.000	679.000			320.000	366.000	2.613.000
Aarhus	12.855.000	815.000	-423.000	8.620.000	10.082.000	-5.090.000	1.920.000	3.867.000	32.647.000
Regionen	18.679.000	1.269.000	-615.000	11.824.000			11.007.000	5.618.000	47.783.000
Ufordelt									
I alt	45.548.000	2.814.000	-1.500.000	28.299.000	10.082.000	-5.090.000	15.679.000	13.699.000	109.531.000

Note: 1) Regnskab 2009 og budget 2010 er i årets priser mens budget 2011 og BO-årerne er i 2011-prisniveau.

Højbjerg, 21. januar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 28. januar 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 3



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. januar 2011	1-34-70-2-08	Kristiana Stoyanova	krs@midttrafik.dk	87 40 82 65

Midttrafiks miljøkortlægning Køreplanår 2009/2010

Indledning

Forbedring af miljøet er et af Midttrafiks vigtige indsatsområder. Derfor har Midttrafik i efteråret 2010 vedtaget en miljøstrategi, der viser vejen frem til en mere miljøvenlig kollektiv trafik i Midtjylland. For at evaluere sit miljøarbejde skal Midttrafik årligt kortlægge luftemissionerne fra busdrift.

Denne miljøkortlægning er Midttrafiks første beregning af miljøpåvirkningerne fra busdrift i Midttrafiks område.

Kortlægningen omfatter emissionerne til luft fra bussernes kørsel. Emissioner fra bussernes vedligeholdelse er ikke medregnet. Miljøpåvirkninger fra busselskabernes eller Midttrafiks administration eller anlæg er heller ikke medtaget.

Miljøkortlægningen bygger på oplysninger indsamlet i anden halvdel af 2010 fra alle busselskaber, der kører i kontrakt med Midttrafik og omfatter oplysninger for kørslen i perioden 28. juni 2009 – 26. juni 2010, som udgør køreplanåret 2009/2010.

Emissionerne af CO₂ er beregnet på basis af bussernes brændstofforbrug og udførte kilometer. Midttrafik har modtaget faktiske oplysninger om bussernes brændstofforbrug for ca. 75 % af kørslen. Beregningerne for den resterende kørsel bygger på estimater for bussernes brændstofforbrug. Derfor er der en vis usikkerhed i de fremlagte beregninger. Midttrafik forsøger at begrænse denne usikkerhed ved næste års kortlægning.

Emissionerne af stofferne regulerede af euronormlovgivningen er beregnet på basis af de udførte kilometer og euronormer af busserne, samt emissionsfaktorer fra emissionsberegningværktøjet TEMA 2010.

Busser i Midttrafik

Ca. 930 busser kørte i kontrakt med Midttrafik i køreplanåret 2009/2010. Busserne kørte i hele Midttrafiks område på by-, lokale-, regionale-, eller skoleruter. Bussernes emissioner kan ses i Tabel 1. Busserne, der opfylder EURO III eller højere, udgør ca. 72 % af alle busser, men de udfører ca. 86 % af Midttrafiks kørsel (se oversigt over euronormerne og de regulerede stoffer i Appendiks 1).

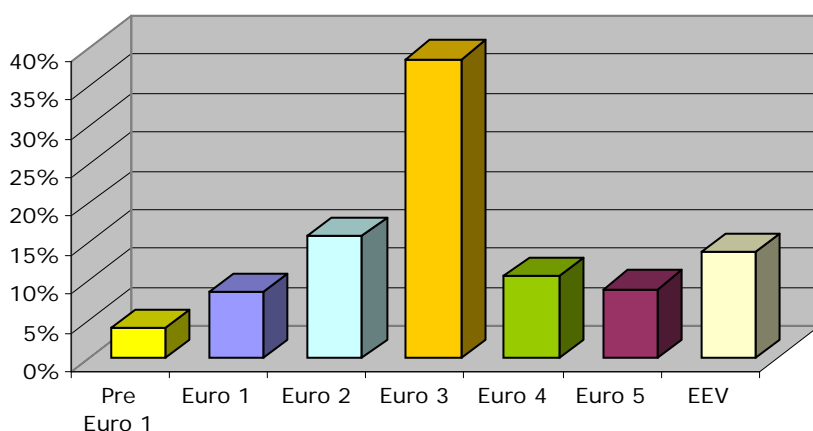
Busser af højere euronorm udfører langt flere timer end busser af lavere euronorm (til og med EURO II). Det er tilfældet, da de ældste busser generelt kører på ruter med få køreplantimer (som f.eks. lokale ruter og skoleruter), mens de nyere, mindre forurenende busser kører på "tunge" by- og regionale ruter. I gennemsnit kører en bus med EURO I motor knap 1.000 køreplantimer om året og en bus med EURO V motor – ca. 3.000 køreplantimer om året.

Tabel 1. Status for Midttrafiks busser og kørsel for køreplanåret 2009/2010

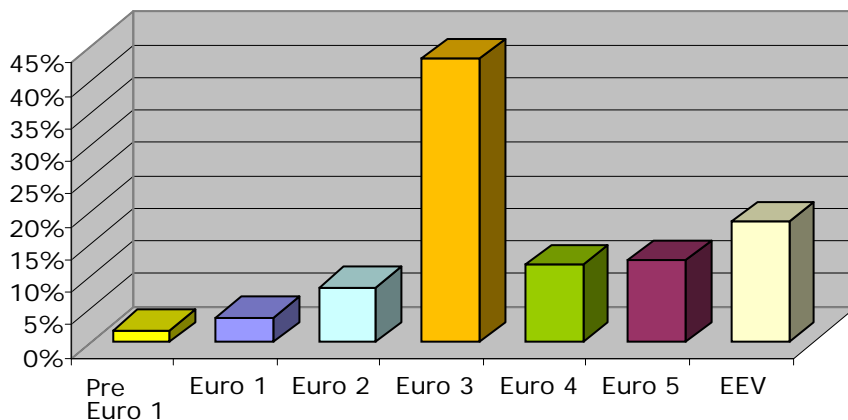
Busser i alt	931
Gennemsnitlig alder	6,7
Gennemsnitlig euronorm	3,2
Busser med partikelfiltre (EURO 0,I,II,III)	19 %

Fordeling af euronormer blandt Midttrafiks busser	Antal	Tilsvarende kø-replantimer
Pre Euro I	36	37.166
Euro I	80	77.909
Euro II	146	175.073
Euro III	359	901.385
Euro IV	99	247.096
Euro V	83	261.405
EEV	127	382.985

Fordeling af euronormer blandt Midttrafiks busser



Fordeling af euronormer pr. køreplantime



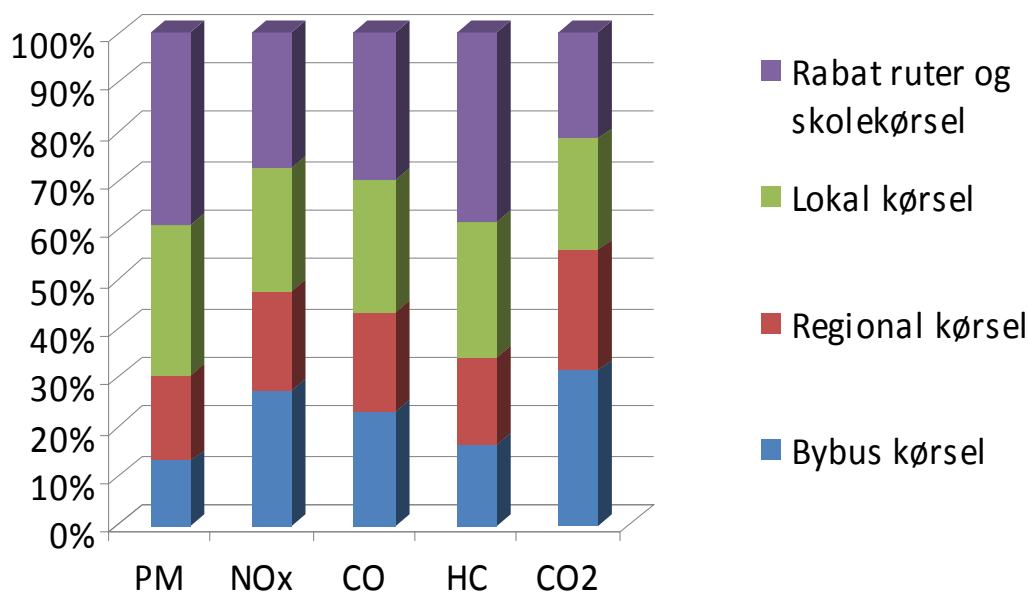
Emissioner

De totale emissioner af forskellige stoffer fra bussernes kørsel kan ses i Tabel 2. Busserne har udledt lidt over 67.000 tons CO₂ i løbet af køreplanåret 2009/2010.

Tabel 2. Emissioner fra buskørsel

Stof	Total	Gennemsnit pr km. (g)
PM (kg)	9.844	0,23
NOx (tons)	599	9,15
CO (kg)	110.119	1,68
HC (kg)	28.160	0,43
CO ₂ equivalent (tons)	67.186	1.026,29

Tabel 3. Sammenligning mellem gennemsnitlige emissioner (g/km) fra forskellige produkttyper



Der udledes mest CO₂ ved bybuskørsel. Bybusserne bruger nemlig mere brændstof – dels på grund af de mange stop ved stoppesteder, og dels på grund af meget tomgangskørsel ved trafiklys.

Til gengæld er bybusserne blandt de nyeste og mindst forurenende i hele Midttrafik. Især er bybussernes emissioner af partikler de laveste pr. km i forhold til de resterende busser. Dette kan forklares dels med de strengere euronormkrav Midttrafik stiller ved udbud for bybuskørsel, dels med ikrafttrædelsen af den nye miljøzone i Århus¹.

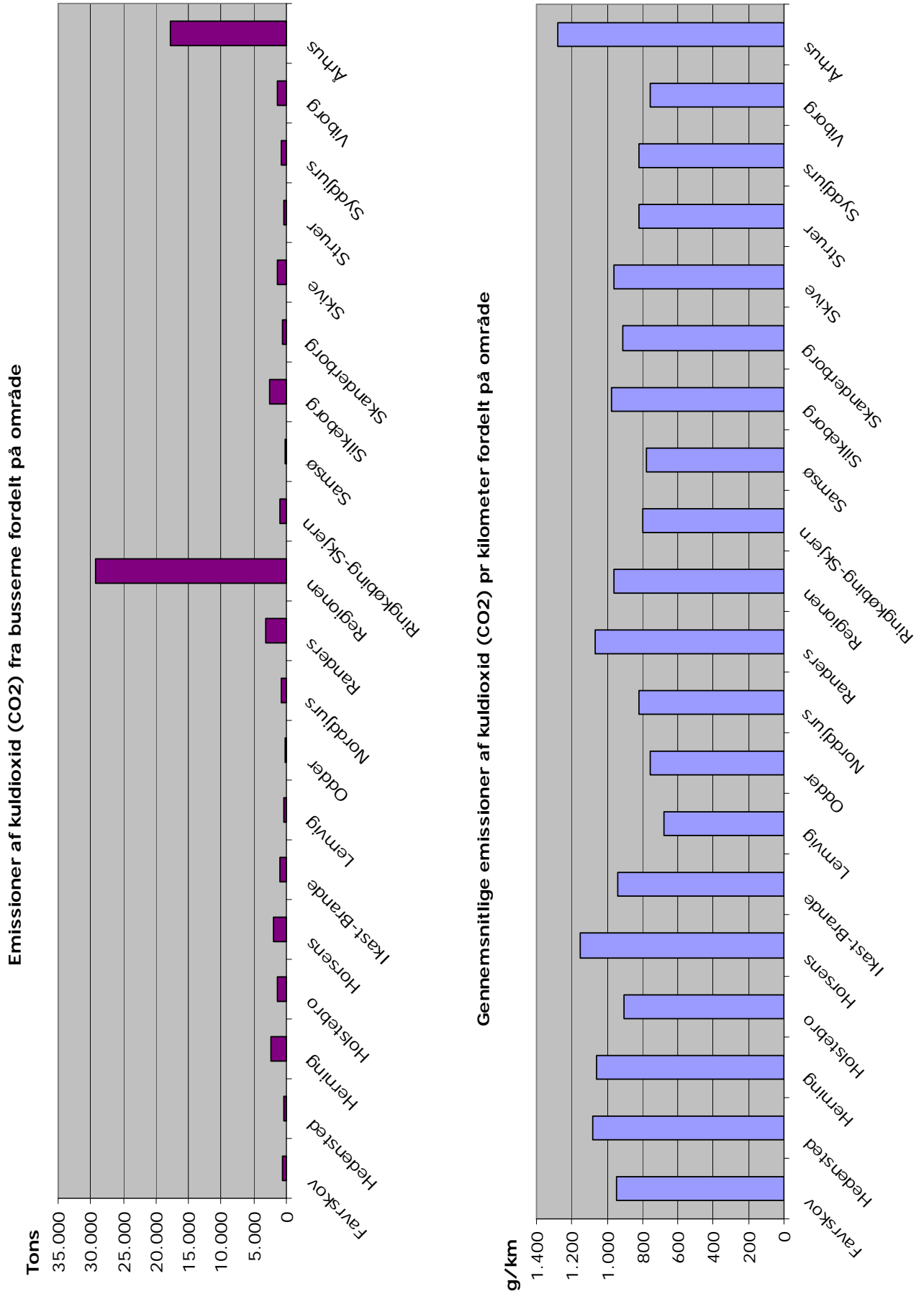
De regionale busser udleder færre partikler pr. km end de lokale- og skolebusser, da de er generelt nyere end de sidstnævnte, og opfylder derfor en højere euronorm.

De ældste busser kører på skoleruter og udleder mest luftforurenende stoffer.

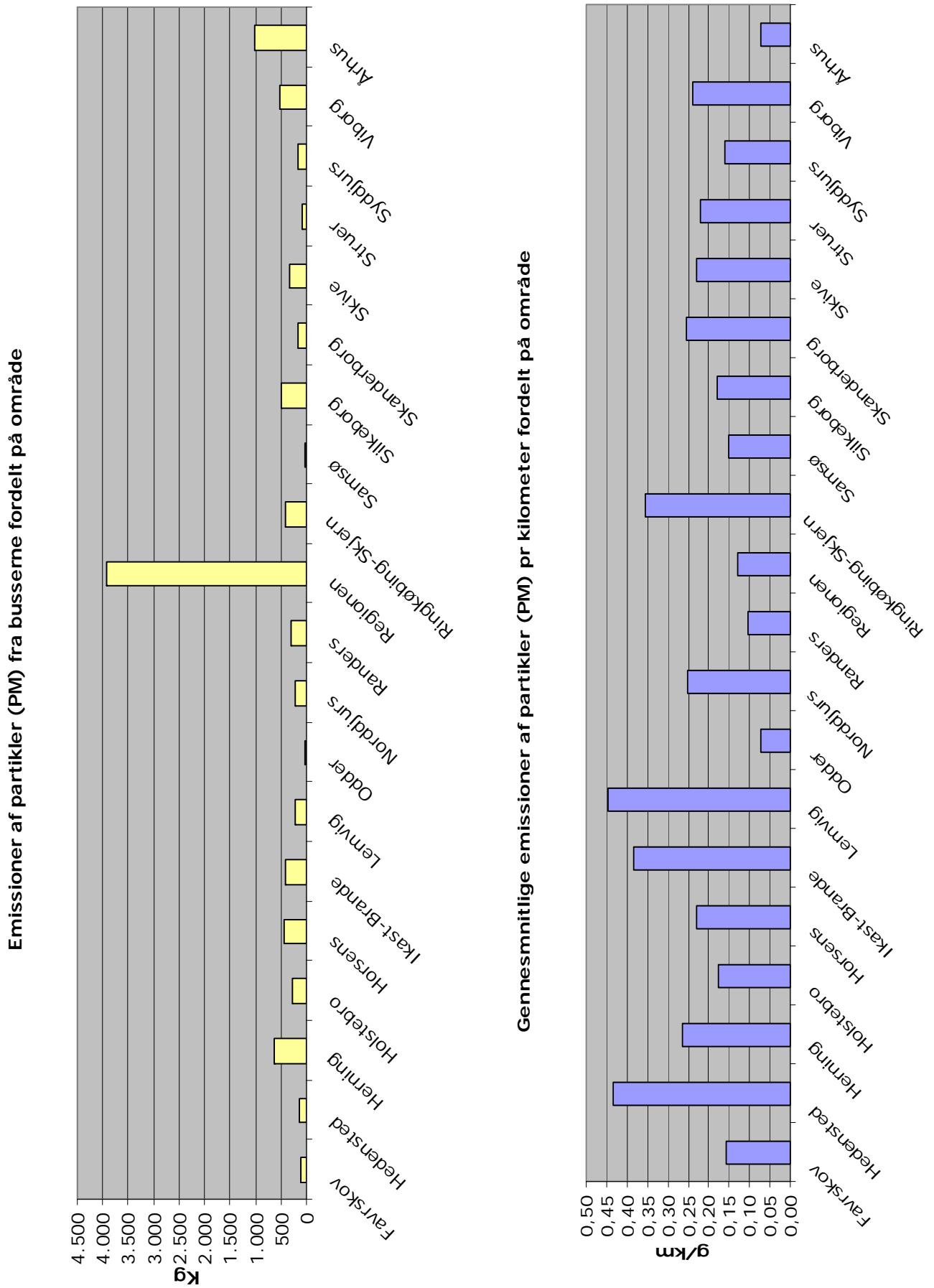
På de næste sider kan man se fordelingen af emissionerne af kuldioxid (CO₂), partikler (PM), kvælstof (NO_x), kulbrinte (HC), kulilte (CO) på område, samt bussernes gennemsnitlige brændstofforbrug pr. kilometer.

¹ Miljøzonen i Århus trådte i kraft d. 1. september 2010. Alle Århus bybusser opfyldte kravet mindst 1 år før.

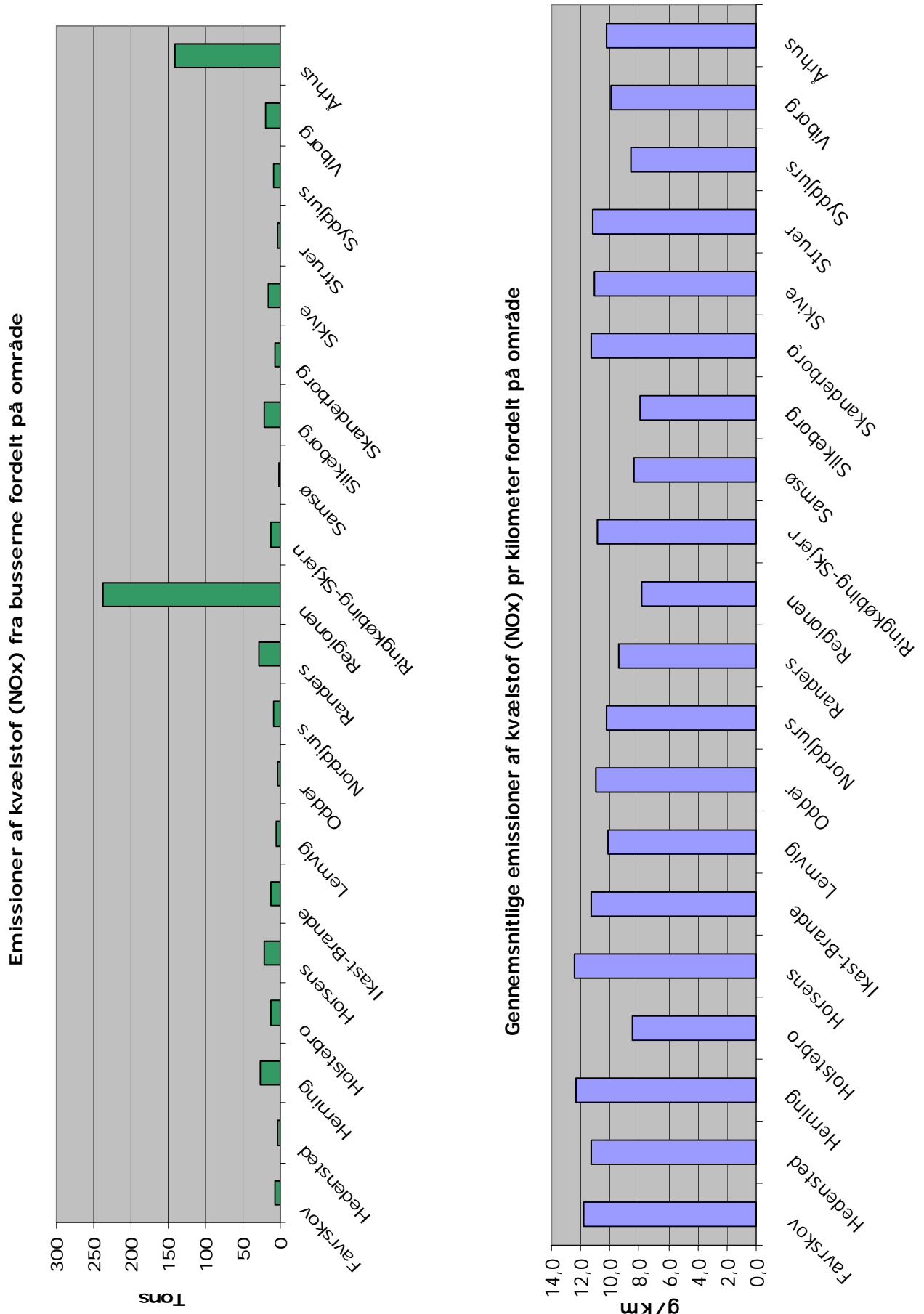
Tabel 4. Emissioner af CO₂ – totale og pr. km – fordelt på område



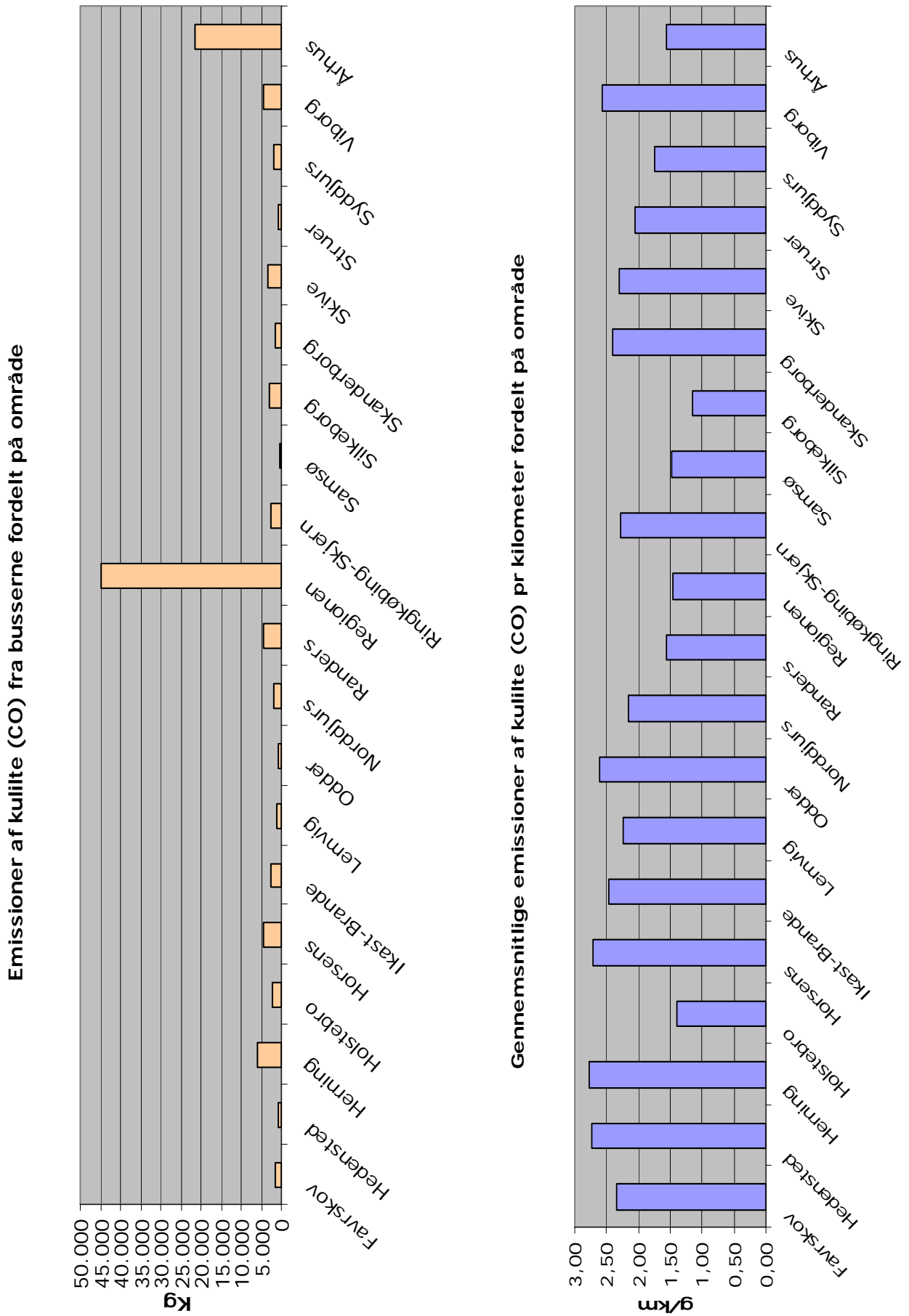
Tabel 5. Emissioner af PM – totale og pr. km – fordelt på område



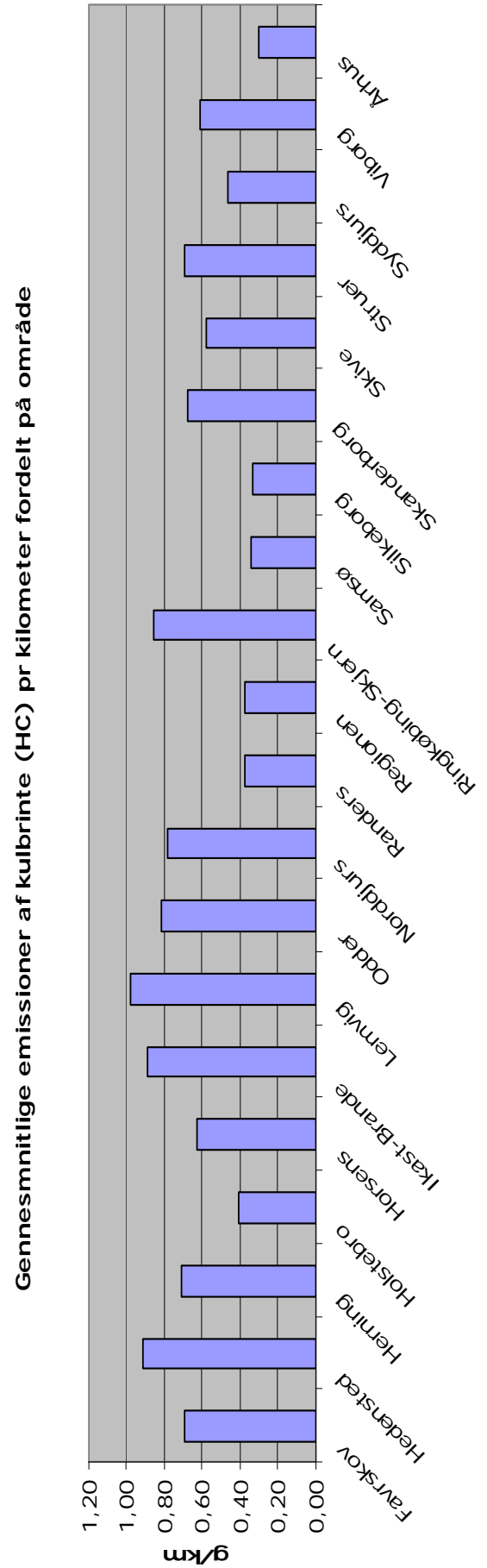
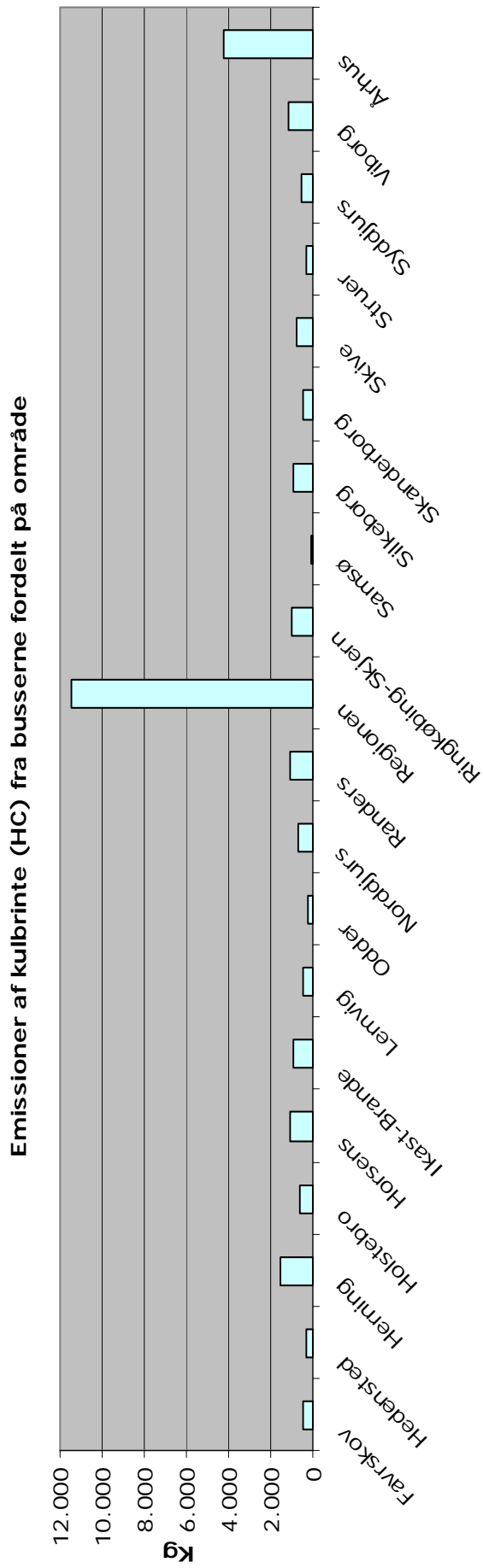
Tabel 6. Emissioner af NOx – totale og pr. km – fordelt på område



Tabel 7. Emissioner af CO – totale og pr. km – fordelt på område

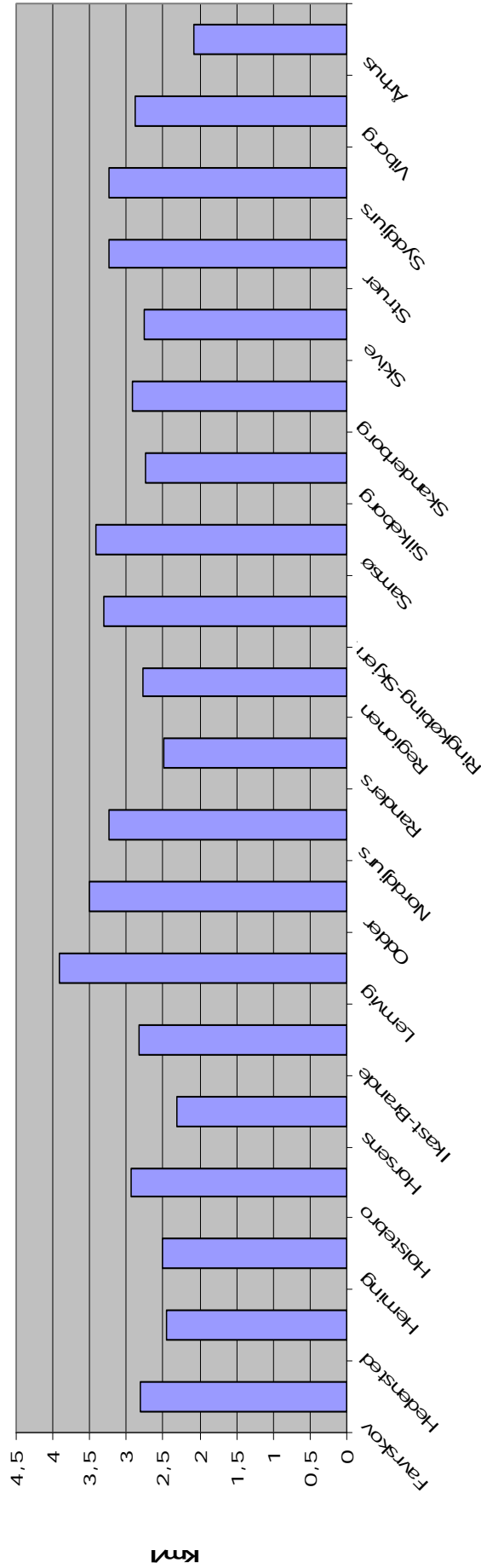


Tabel 8. Emissioner af HC – totale og pr. km – fordelt på område



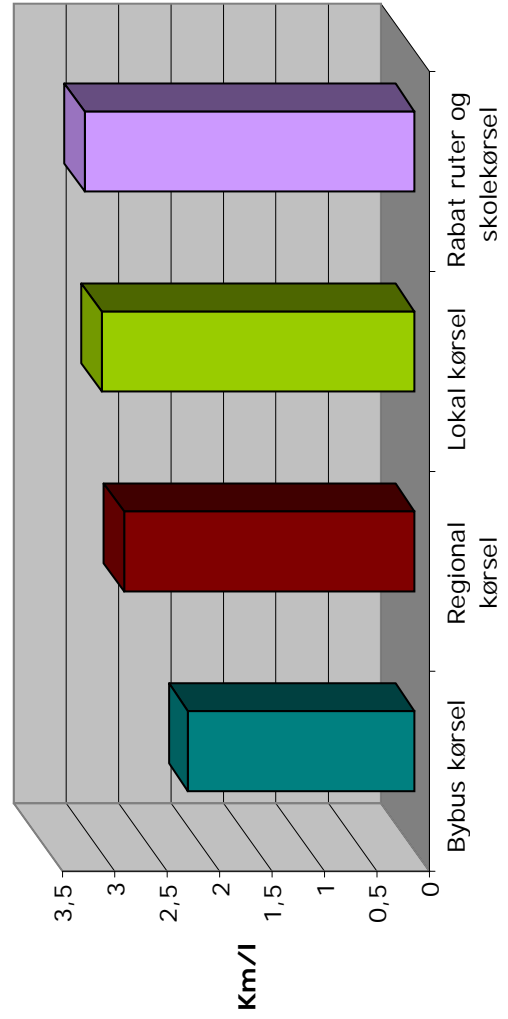
Tabel 9. Gennemsnitligt brændstofforbrug pr. kilometer i Midttrafiks område

Gennemsnitligt brændstofforbrug pr kilometer fordelt på område



Det gennemsnitlige brændstofforbrug er højest ved bybuskørsel og lavest ved skole- og lokal kørsel. At rabat- og skoleruterne har lavt brændstofforbrug skyldes at flere mindre busser udnyttes på de "tynde" ruter. Det er også størst usikkerhed om beregningerne for brændstofforbruget på lokale- og skole ruter, på grund af utilstrækkelig data både hos busselskaberne og Midttrafik. Derfor er disse beregninger baseret i høj grad på estimater.

Gennemsnitligt brændstofforbrug for forskellige produkttyper



Appendiks 1. Stoffer der reguleres af euronormerne

NOx (Kvælstofoxider): NOx kan nedsætte lungernes funktion og menneskers modstandskraft mod infektioner i lungerne. De kan forværre tilstanden hos mennesker, der lider af astma og kronisk bronkitis, og er især skadelig for børn og ældre. Desuden danner NOx smog og nedbryder ozonlaget. Kvælstofoxider er drivhusgasser.

HC (Kulbrinter): Metan er en af de kulbrinter med størst drivhusgaseffekt - ca. 23 gange større end CO₂. Desuden nedbryder kulbrinterne ozonlaget og danner smog, som forværret tilstanden hos mennesker, der lider af åndedrætssygdomme.

CO (Kulilte): Kulilte er en yderst giftig gas og kan dræbe ved indånding. Desuden kan den omdannes til CO₂ og dermed bidrage til øget drivhusgaseffekt.

PM (Partikler): Partikler giver både akutte effekter, som luftvejslidelser og astmatilfælde, og kroniske effekter som bronkitis. De forårsager lungekræft, kortere levetid og fører til øget dødelighed. Partikler er formodentligt de mest sundhedsskadelige luftbårne stoffer.

Grænseværdier for udslip af NOx, HC, CO og partikler (PM) fra tunge dieselkøretøjer (g/kWh)

<i>Euro norm (Ikrafttrædelse)</i>	<i>NOx</i>	<i>HC</i>	<i>CO</i>	<i>PM</i>
Euro 1 (10/1993)	8,00	1,10	4,50	0,36
Euro 2 (10/1996)	7,00	1,10	4,00	0,15
Euro 3 (10/2001)	5,00	0,66	2,10	0,10
Euro 4 (10/2006)	3,50	0,46	1,50	0,02
Euro 5 (10/2009)	2,00	0,46	1,50	0,02
EEV (Særligt miljøvenlige køretøjer)	2,00	0,25	1,50	0,02

Højbjerg, 21. januar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 28. januar 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

Vedr. punkt nr. 4

Spørgeskema til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Prækvalifikationsfasen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks information omkring, hvordan prækvalifikationen ville foregå			x	
Den opgave du blev pålagt af Midttrafik med at indsamle og indsende oplysninger til brug for prækvalifikationen	x			
Relevansen af de oplysninger du skulle indsamle og indsende	x			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Udbudsmaterialet: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Materialets overskuelighed og forståelighed	x			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Forhandlingen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Måden forhandlingen blev afviklet på	x			
Det faglige udbytte af forhandlingen		x		
Den viden du fik ud af forhandlingerne		x		
Referatet fra forhandlingerne		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Vurdering af tilbud <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks vurdering af dit tilbud			X	
Midttrafiks brug af økonomisk mest fordelagtige tilbud som tildelingskriterium		X		
Den vægtning Midttrafik anvendte ved vurderingen af de enkelte underkriterier		X		
Den begrundelse du fik for at dit tilbud ikke blev valgt		X		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				
Vi vandt ikke!				

Spørgeskema til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Prækvalifikationsfasen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks information omkring, hvordan prækvalifikationen ville foregå		x		
Den opgave du blev pålagt af Midttrafik med at indsamle og indsende oplysninger til brug for prækvalifikationen		x		
Relevansen af de oplysninger du skulle indsamle og indsende		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Udbudsmaterialet: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Materialets overskuelighed og forståelighed		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Forhandlingen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Måden forhandlingen blev afviklet på			x	
Det faglige udbytte af forhandlingen		x		
Den viden du fik ud af forhandlingerne	x			
Referatet fra forhandlingerne		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				
Den meget grundige gennemgang af kvalitetsniveau og tilbud (redegørelse for organisation og ressourcer), vurderes <u>meget tilfredsstillende</u> men pga "springvis" vurdering af afsnittene i redegørelsen var det ikke helt så overskueligt som ønsket.				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Vurdering af tilbud <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks vurdering af dit tilbud		x		
Midttrafiks brug af økonomisk mest fordelagtige tilbud som tildelingskriterium			x	
Den vægtning Midttrafik anvendte ved vurderingen af de enkelte underkriterier		x		
Den begrundelse du fik for at dit tilbud ikke blev valgt		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer: Midttrafiks tilbagemelding vedrørende den tilbudte kvalitet er <u>meget tilfredsstillende</u> og vægtningen skal ses i sammenhæng med, Midttrafiks brug af mest økonomisk fordelagtigt tilbud som tildelingskriterium.				

Spørgeskema til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Prækvalifikationsfasen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks information omkring, hvordan prækvalifikationen ville foregå		x		
Den opgave du blev pålagt af Midttrafik med at indsamle og indsende oplysninger til brug for prækvalifikationen		x		
Relevansen af de oplysninger du skulle indsamle og indsende		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Udbudsmaterialet: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Materialets overskuelighed og forståelighed		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Forhandlingen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Måden forhandlingen blev afviklet på	x			
Det faglige udbytte af forhandlingen		x		
Den viden du fik ud af forhandlingerne		x		
Referatet fra forhandlingerne		x		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Vurdering af tilbud <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks vurdering af dit tilbud		x		
Midttrafiks brug af økonomisk mest fordelagtige tilbud som tildelingskriterium		x		
Den vægtning Midttrafik anvendte ved vurderingen af de enkelte underkriterier	x			
Den begrundelse du fik for at dit tilbud ikke blev valgt	x			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Spørgeskema til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Prækvalifikationsfasen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks information omkring, hvordan prækvalifikationen ville foregå		X		
Den opgave du blev pålagt af Midttrafik med at indsamle og indsende oplysninger til brug for prækvalifikationen		X		
Relevansen af de oplysninger du skulle indsamle og indsende		X		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Udbudsmaterialet: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Materialets overskuelighed og forståelighed		X		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds 😊😊	Tilfreds 😊	Utilfreds 😞	Meget utilfreds 😞😞
Forhandlingen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Måden forhandlingen blev afviklet på	X			
Det faglige udbytte af forhandlingen	X			
Den viden du fik ud af forhandlingerne	X			
Referatet fra forhandlingerne	X			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Vurdering af tilbud <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks vurdering af dit tilbud	X			
Midttrafiks brug af økonomisk mest fordelagtige tilbud som tildelingskriterium	X			
Den vægtning Midttrafik anvendte ved vurderingen af de enkelte underkriterier		X		
Den begrundelse du fik for at dit tilbud ikke blev valgt	Vi blev valgt			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Spørgeskema til deltagende bydere i Midttrafiks 19. udbud

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Prækvalifikationsfasen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks information omkring, hvordan prækvalifikationen ville foregå	X			
Den opgave du blev pålagt af Midttrafik med at indsamle og indsende oplysninger til brug for prækvalifikationen	X			
Relevansen af de oplysninger du skulle indsamle og indsende		X		
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Udbudsmaterialet: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Materialets overskuelighed og forståelighed	X			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Forhandlingen: <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Måden forhandlingen blev afviklet på	X			
Det faglige udbytte af forhandlingen	X			
Den viden du fik ud af forhandlingerne	X			
Referatet fra forhandlingerne	x			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Sæt kryds ved din tilfredshed (et X pr. spørgsmål)	Meget tilfreds ☺ ☺	Tilfreds ☺	Utilfreds ☹	Meget utilfreds ☹ ☹
Vurdering af tilbud <i>Hvor tilfreds er du med...</i>				
Midttrafiks vurdering af dit tilbud	X			
Midttrafiks brug af økonomisk mest fordelagtige tilbud som tildelingskriterium	X			
Den vægtning Midttrafik anvendte ved vurderingen af de enkelte underkriterier	X			
Den begrundelse du fik for at dit tilbud ikke blev valgt	X			
Kommentarer eller forslag til forbedringer:				

Højbjerg, 21. januar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 28. januar 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 1**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
14. januar 2011	1-25-10-2-07	Ole Simonsen	ols@midttrafik.dk	87 40 82 24

Ændring af tilskud til uddannelseskort pr. 1. januar 2011

Baggrund

Elever i SU-godkendte ungdomsuddannelser får rabat til den daglige transport mellem bopæl og uddannelsessted. Rabatten beregnes som billigste periodekort med fradrag for elevens egenbetaling, der er fastlagt som en beløbsgrænse. Denne beløbsgrænse gælder, uanset hvor langt eleven skal rejse, og uanset hvad normalprisen er for et kort til denne rejse, så beløbsgrænsen er den samme for alle elever i hele Danmark. I 2010 var rabatten hele det beløb, der overstiger egenbetalingen på 324 kr. pr. 30 dage.

Eleven bestiller selv sit kort via en hjemmeside, skolen kontrollerer at eleven er tilskudsberettiget, SU-Styrelsen godkender udstedelse af kortet, og Midttrafik udsteder et kort, der i gyldighed m.m. svarer til et almindeligt periodekort – kortet sendes til eleven med girokort for elevens egenbetaling og Midttrafik opkræver refusionen hos SU-Styrelsen. Midttrafik udsteder som de øvrige trafik-selskaber kortet for et kvartal ad gangen. Uddannelseskortet udstedes for nogle fastlagte perioder (hele kvartaler), så eleven har ikke mulighed for at tilpasse sit køb af uddannelseskort (i modsætning til almindeligt periodekort) til fx at udløbe inden efterårsferien og så lade det nye starte efter efterårsferien og dermed spare en uge; der er således lidt mindre fleksibilitet end i et almindeligt periodekort.

Midttrafik har i 4. kvartal 2010 udstedt ca. 13.500 uddannelseskort. Ca. 4.000 er til rejser i 1-2 zoner, ca. 4.000 er til rejser i 3 zoner, ca. 3.000 til rejser i 4 zoner og resten til rejser i mere end 4 zoner.

Folketinget har besluttet at ændret egenbetalingen til 562 kr. pr. 30 dage pr. 1. januar 2011.

Det betyder, at for elever med korte rejseafstande kan det fremover bedre betale sig at købe et almindeligt periodekort uden SU-støtte. Fordelen afhænger lidt af, hvilket takstområde i Midttrafik, der rejses i. I Midttrafik Øst, Syd og Midt er prisen for et periodekort mindre end egenbetalingen på et uddannelseskort for rejser i op til 3 zoner og svarer til et kort til 4 zoner. I Midttrafik Vest, der har væsentligt større zoner, er det billigere at købe et almindeligt periodekort til rejser i op til 2 zoner.

Midttrafik har orienteret skolerne om ændringerne i reglerne. Midttrafik har en hjemmeside, hvor der rådgives om, hvornår det bedst kan betale sig at vælge et almindeligt periodekort. Midttrafik har desuden lagt en særlig information ved alle uddannelseskort, der er sendt ud i december 2010.

Hidtil har tilskuddet fra SU-styrelsen til uddannelseskort i Midttrafiks område været på ca. 25 mio. kr., fremover estimeres det til ca. 10 mio. kr., hvis antallet af kort bliver på det hidtidige niveau.

Det er for tidligt at vurdere, hvor mange elever, der fremover ikke vil købe et periodekort pga. den forøgede egenbetaling. For det første kan Midttrafik ikke se, hvor mange der har undladt at bestille uddannelseskort og i stedet har fulgt anbefalingen om at købe almindeligt periodekort til de kortere rejser. For det andet har Midttrafik fået godkendt, at kort, der er bestilt og udstedt inden 31. december 2010 gældende for 1. kvartal 2011, følger de gamle regler for egenbetaling, hvilket eleverne har fået at vide, så bestillingerne til 1. kvartal er for de flestes vedkommende gennemført med de tidligere beløbsgrænser. Midttrafik fik ekspederet samtlige bestillinger, der var godkendt af skolerne og SU-Styrelsen inden 31. december 2010.

Mulige kompenserende løsninger

Midttrafik er fra forskellig side blevet spurgt til mulighederne for, at kommunerne kan lave løsninger, der kompenserer for den stigning i egenbetalingen, eleverne i ungdomsuddannelserne oplever.

Administrationen har vurderet tre mulige løsninger:

1. Kommunerne giver tilskud til elevens egenbetaling.
2. Midttrafik indfører et særligt ungdomskort til reduceret takst.
3. Midttrafik indfører et særligt kort, der kun kan bruges 5 dage om ugen.

1. Kommunerne giver tilskud til elevens egenbetaling.

Der kan muligvis etableres en løsning, hvor kommunerne betaler en andel af elevens egenbetaling. Hvis kommunen eksempelvis ville betale 100 kr. i tilskud pr. elev pr. måned, vil det se således ud for en måneds periodekort i 6 zoner i Midttrafik Øst (fx fra Hammel til Århus):

	2010-egenbetaling	2011-egenbetaling	2011 med kommunalt tilskud
Elevens egenbetaling	324	562	462
Statsligt tilskud	506	268	168
Kommunalt tilskud	0	0	100
Pris for periodekort (2011-takst)	830	830	830

En sådan løsning baserer sig på en række forudsætninger:

- Tilskud til egenbetaling skal som minimum tilbydes alle ungdomsuddannelseselever med bopæl i kommunen, uanset om ungdomsuddannelsen foregår i eller uden for kommunen – fx elever bosiddende i Favrskov Kommune og med uddannelsessted i Århus Kommune.
- Kommunen bør også kontakte Statsforvaltningen i forhold til lovligheden af et tilskud, idet Midttrafiks administration ikke kan vurdere, om et tilskud til transport for ungdomsuddannelseselever men ikke andre i samme aldersgruppe er acceptabelt i forhold til almennytteskriteriet (at en kommune ikke uden lovhjemmel kan tildele ydelser til en kreds af enkeltpersoner, der er afgrænset efter økonomiske eller andre sociale kriterier; hvis ydelsen ikke stilles til rådighed for alle kommunens borgere, skal udvælgelsen af, hvem der får del deri være sagligt begrundet).
- Kommunen bør også spørge SU-Styrelsen, om et ekstra kommunalt tilskud kan forenes med loven om uddannelseskort, hvor egenbetalingen er fastlagt, og om SU-Styrelsens tilskud må beregnes ud fra prisen på et almindeligt periodekort, når der efterfølgende gives tilskud til at nedsætte prisen.
- Bestyrelsen for Midttrafik skal tage stilling til, om Midttrafik vil administrere en ordning, hvor hver enkelt kommune fastlægger, om de vil give tilskud og i givet fald hvor meget, eller om ordningen i så fald skal være ens for alle, og dermed bakkes op af alle kommuner. En sådan ordning for kommunerne vil betyde forøget administration i Midttrafik, da der i så vil være tre kreditorer frem for to, særlige aftaler skal indgås med hver kommune, og Midttrafiks likviditet vil blive belastet af, at kommunerne ikke betaler før brug i modsætning til eleverne. Hvis kommunerne selv skal kunne vælge, om de deltager og med hvor stort tilskud, bliver administrationen yderligere forøget. Det skal fastlægges, om den særlige administration af en sådan ordning for nogle kommuner skal medføre særskilt betaling af administration.
- Midttrafik skal anslået bruge ca. 0,5 mio. kr. på at udvikle kortsalgssystemet til at kunne håndtere en anderledes finansiering, det vil tage et halvt årsværk og det vil tidligst kunne bruges efter sommerferien 2011.
- DSB udsteder de uddannelseskort, der skal bruges på tværs af Midttrafiks takstområder, hvis eleven skal bruge tog (fx fra Skanderborg til Horsens). DSB skal derfor godkende løsningen og påtage sig den ekstra administration, hvis løsningen også skal gælde de kort, DSB udsteder.

Ringkøbing-Skjern Kommune har i øjeblikket en ordning, hvor de finansierer hele elevens egenbetaling. Kommunen har oplyst Midttrafik, at dette er lovligt.

2. Midttrafik indfører et særligt ungdomskort til reduceret takst.

Bestyrelsen kunne vælge at indføre et særligt ungdomskort, der fx kan tilbydes til alle 16-20-årige. Prisen for et sådant kort kunne være enten reduceret med en bestemt procentsats i forhold til kort til voksne, have en anderledes profil med særlig rabat til lange rejser eller have enhedspris for hele Midttrafik.

Fordelen ved et sådant kort ville være, at det dels imødekommer almennytteskriteriet, dels generelt vil bidrage til at tiltrække og fastholde unge kunder i den kollektive trafik.

Ulempen vil være, at også andre unge, der ikke er elever i ungdomsuddannelser og som i dag betaler fuld pris, også vil få rabatten og indtægtstabt derfor stiger. Desuden vil et generelt billigere produkt være det, som SU-Styrelsens tilskud bliver beregnet fra, så i ovenstående tilfælde, ville en reduktion på fx 100 kr. i prisen for et 6 zoners kort i stedet betyde 100 kr. mindre i tilskud fra SU-Styrelsen, mens egenbetalingen for eleven er den samme. I eksemplet ovenfor, vil elevens betaling fortsat være 562 kr., mens SU-Styrelsen betaler 168 kr. i tilskud. Hvis et særligt ungdomskort skal gøre det billigere for eleverne, skal reduktionen være så væsentlig, at tilskud reelt bliver irrelevant, og eleven kan købe kortet direkte som et ungdomskort – ovennævnte tilfælde skal prisreduktionen være på mindst 268 kr., svarende til 32 % af et almindeligt periodekort.

Generelt forsøger Midttrafik at reducere antallet af korttyper, da det er sværere for chaufførerne, kunderne og salgsstederne at håndtere, jo flere korttyper der er.

Et sådant kort vil blive en del af Midttrafiks sortiment og kunne købes af unge i hele regionen. Finansieringen af en sådan ordning vil være mistede indtægter for såvel kommunerne som regionen, hvorfor en sådan løsning bør sendes til høring og bakkes op af bestillerne. Hvis kortet skal være som almindelige periodekort, der også kan bruges i toget på tværs af Midttrafiks takstområder, skal DSB og Arriva godkende det.

3. Midttrafik indfører et særligt kort, der kun kan bruges 5 dage om ugen.

Bestyrelsen kunne vælge at indføre et kort, der kun kan anvendes 5 dage om ugen (mandag-fredag) og vedtage en forholdsmæssig reduktion af prisen på et sådant kort. Det skal i så fald afgøres, om kortet kun skal sælges til elever på ungdomsuddannelser eller til alle, der måtte ønske det. Niveauet for en reduktion skal vurderes politisk, da der ikke er belæg for at sige, at en begrænsning af kortets gyldighed til hverdage medfører mulighed for at reducere kørselsomfanget og driftsomkostningerne i et omfang, der svarer til de mistede indtægter.

Fordelen ved et sådant kort ville være, at det nedsætter prisen for de, der har gavn af det.

Ulempen vil være, at det skal vurderes i forhold til almennytteskriteriet, om kortet alene kan tilbydes til elever i ungdomsuddannelser eller det skal tilbydes til alle interesserede; det vil have betydning for den mistede indtægt. SU-Styrelsen vil højst sandsynligt ikke godkende et sådant kort som et kort, der sælges med statsligt tilskud, da loven fastlægger, at rabatten skal beregnes på et "abonnementskort på 30 dage". Prisreduktionen på et kort skal således være lige så væsentlig som ved forslaget om et ungdomskort for at komme eleverne til gavn. Ulemperne for chauffører, kunder og salgsstederne vil være de samme ved at indføre et ekstra kort.

Et sådant kort vil blive en del af Midttrafiks sortiment og kunne købes i hele regionen. Finansieringen af en sådan ordning vil være mistede indtægter for såvel kommunerne som regionen, hvorfor en sådan løsning bør sendes til høring og bakkes op af bestillerne. Hvis kortet skal være som almindelige periodekort, der også kan bruges i toget på tværs af Midttrafiks takstområder, skal DSB og Arriva godkende det.

Højbjerg, 21. januar 2011

**Bilag til åben dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 28. januar 2011 kl. 9.30
Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg**

**Vedr. punkt nr. 6
Bilag nr. 2**

Til Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte

DANSKE
REGIONER



Vedr. ændring af befordringsordningerne for uddannelsessøgende ved ungdomsuddannelser og videregående uddannelser.

I et DUT-notat dateret d. 1. december har Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte argumenteret, at

1. Omlægningen af befordringsordningerne (der nu er vedtaget i Folketinget) ikke kan omfattes af DUT-vejledningen, fordi kommuner og regioner selv fastlægger serviceniveauet, og
2. Forslaget ikke har væsentlige økonomiske konsekvenser for trafik-selskaberne, og dermed kommuner og regioner.

Ad. 1.:

KL og Danske Regioner stiller sig uforstående overfor, hvordan Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte kan få den opfattelse, at omlægningen ikke er omfattet af DUT-vejledningen. I den forbindelse vil vi desuden udtrykke vores undren over, at Finansministeriet skulle være af samme opfattelse, da argumentationen i brevet af 1. december efter vores klare opfattelse ikke er i overensstemmelse med DUT-vejledningen. Kommuner og regioner fastlægger på kollektiv trafik-området, såvel som på mange andre områder, selv serviceniveauet. Hele grundlaget for DUT-systemet er, at merudgifter for kommuner og regioner som følge af ændret statslig regulering, skal kompenseres, netop for at sikre, at kommuner og regioner alt andet lige kan opretholde et uændret serviceniveau. I de seneste år har kommuner og regioner modtaget DUT-kompensation som følge af en række øvrige statslige initiativer, der har påvirket trafikselskabernes og dermed kommuners og regioners økonomi. Der er intet i den foreliggende sag, der adskiller sig fra disse sager. At omlægningen påvirker trafikselskabernes indtægtsside og ikke udgiftsside er sagen uvedkommende, da begge dele direkte kan oversættes til merudgifter for kommuner og regioner. Trafikselskaberne kan ikke som konsekvens af forslaget skære i udgifterne, da dette vil betyde serviceforringelser for de resterende passagerer, og det er ikke muligt at forøge

23-12-2010

Sag nr. 08/2796

Dokumentnr. 65307/10

Uffe Nielsen

Tel. 35 29 82 57

E-mail: Uni@regioner.dk

Sune Gerts Larsen

Tel. 33 70 35 12

Email: srl@kl.dk

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00

F 35 29 83 00

E regioner@regioner.dk

indtægterne, da prisstigninger er reguleret af et takstloft fastsat af Trafikstyrelsen.

Side 2

KL og Danske Regioner vil derfor gerne udbede sig en nærmere argumentation / dokumentation for Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte og Finansministeriets opfattelse.

Ad. 2.:

Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte anerkender i brevet fra 1. december, at der er tale om to modsatrettede effekter – nemlig for det første at højere egenbetaling på befordringsordningen ved ungdomsuddannelserne alt andet lige vil reducere benyttelsen af kollektiv trafik, og for det andet at højere rabat for studerende på videregående uddannelser alt andet lige vil øge benyttelsen af kollektiv trafik. Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte antager, at disse to effekter vil gå lige op. Der fremlægges dog ingen dokumentation herfor, og man forholder sig derfor heller ikke til de foreløbige beregninger, som KL og Danske Regioner har skitseret i henvendelse fra 25. oktober 2010.

På baggrund af nedenstående opdaterede og mere detaljerede beregninger finder KL og Danske Regioner det højst usandsynligt, at der vil blive tale om en nettoeffekt på nul – men tværtimod at kommuner og regioner vil stå overfor netto-merudgifter på ca. 16 mio. kr årligt (2009-priser) som følge af omlægningen:

Ifølge Trafikstyrelsens statistik har Trafikselskaberne i 2009 modtaget ca. 22 mio. kr i refusion for rabat på SU-kort (dvs. ca. 40 pct. af de samlede refusioner til SU-kort). En simpel fremskrivning vil give, at den forventede stigning i refusion (40 pct. af 14 mio. kr) direkte kompenseres af faldende egenbetaling, så trafikselskabernes provenu forbliver uændret. Men korrigerer man for prisfølsomhed (antaget -0,2), vil trafikselskaberne kunne forvente en provenu-forøgelse på ca. 4 mio. kr. (generel provenuforøgelse på 6 mio. kr, fratrukket 2 mio. kr som følge af, at trafikselskaberne selv skal finansiere 10 pct. af den rabat, der gives på SU-kort).

Dette skal vejes mod et forventet provenutab på ca. 20 mio. kr som følge af forøget egenbetaling på ungdomsuddannelser ved brug af beregningsmetode som ovenfor (se beregninger i tabellen herunder).

Ungdomsuddannelser Mio. kr (2009 priser)

	Før	Efter (simpel fremskrivning)	Efter (korrigeret for prisfølsomhed)	Forskel
Egenbetaling	163	236	222	59
Refusion	151	77	72	-79
I alt provenu trafikskaber	313	313	294	-20

Videregående uddannelser

	Før	Efter (simpel fremskrivning)	Efter (korrigeret for prisfølsomhed)	Forskel
Egenbetaling	46	32	35	-11
Refusion	22	36	39	17
Provenutab trafikskaber	2	4	4	2
I alt nettoprovenu trafikskaber	66	64	70	4

Forudsætninger:

- Priselasticitet på -0,2.
- Trafikskabers andel af samlet refusion for ungdomsuddannelser på 64 pct. (kilde: Trafikstyrelsen/Finansloven). Dvs. at 64 pct. af forventet formindskelse af refusion på 115 mio. kr rammer trafikskaberne.
- Trafikskabers andel af samlet refusion for videregående uddannelser på 40 pct. (kilde: Trafikstyrelsen/Finansloven). Dvs. at 40 pct. af forventet stigning i refusion på 34 mio. kr rammer trafikskaberne.
- Refusion for uddannelses- og SU-kort til trafikskaberne (bus + privatbane) på i alt 173 mio. kr i 2009 (kilde: Trafikstyrelsen)
- Estimeret provenu for egenbetaling på baggrund af regnskaber fra trafikskaber.

På baggrund af ovenstående fastholder KL og Danske Regioner et krav om DUT-kompensation – estimeret til totalt 16 mio. kr (2009-prisniveau). I den forbindelse vil KL og Danske Regioner gerne bede Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte om at forholde sig konkret til forudsætningerne i KL og Danske Regioners beregninger.

For en god ordens skyld skal vi gøre opmærksom på, at det nu vedtagne lovforslag formelt set fortsat ikke er sendt i økonomisk høring hos KL og Danske Regioner. Dette brev skal dog opfattes som KL og Danske Regioners opdaterede vurdering af økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner.

Med venlig hilsen

Uffe Nielsen
Danske Regioner

Sune Gerts Larsen
KL