

FynBus bestyrelse

Dagsorden for møde

Torsdag, den 13. januar 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

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

Møde i FynBus bestyrelse 13. januar 2011

Dagsorden:

1. Meddelelser

Sager til beslutning:

2. Trafikplan Fyn 2010

Sager til drøftelse:

3. Tilslutning til Rejsekortet

4. Prissætning af uddannelses- og SU-kort

Sager til orientering:

Intet.

5. Eventuelt

1. Meddelelser

- Information og skiltning på Nyborg Station.
- Landsretsdom i retssag vedrørende udlånte tjenestemænd.

Sager til beslutning:

2. Trafikplan Fyn 2010

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 9. december blev udkastet til FynBus' første Trafikplan Fyn forelagt.

Den administrative styregruppe, bestående af ejernes involverede fagchefer, har anbefalet at planen udformes som en kort beskrivelse af de enkelte trafiksystemer. Desuden er anbefalet, at FynBus' bestyrelse behandler planen uden bred involvering af ejerkredsen og efterfølgende høringsproces, da de enkelte dele af planen er udarbejdet i samarbejde med de enkelte ejere i 2009 og 2010.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Bestyrelsen vedtager udkast til Trafikplan mhp. efterfølgende offentliggørelse.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Trafikplan 2010 (Bilaget fremsendes kun elektronisk og i separat mail.)

Sager til drøftelse:

3. Tilslutning til Rejsekortet

Sagsfremstilling:

Rejsekort A/S besluttede den 17. december 2010 at fortsætte samarbejdet med leverandøren East-West. Det betyder at det nu er hensigten at udrulle rejsekortet, så det er landsdækkende ultimo 2012.

Rejsekort A/S har i mail af 16. december bedt om en tilkendegivelse om planerne for en tilslutning til Rejsekortet.

FynBus skal inden den 1. juni 2011 tilslutte sig Rejsekortet hvis det skal være teknisk og praktisk muligt at indgå i udrulningen i 2012. Senere tilslutning er mulig, men vil naturligt nok betyde, at systemet først vil være i drift på Fyn på et senere tidspunkt.

FynBus vil fra starten af januar 2011 begynde at belyse de økonomiske, tekniske og organisatoriske konsekvenser af en tilslutning til Rejsekortet, herunder en vurdering af den mest hensigtsmæssige tidsplan for en tilslutning og implementering.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Sagen drøftes

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 3.1: Notat Forberedelse til Rejsekortet.

4. Prissætning af uddannelses- og SU-kort**Sagsfremstilling:**

Folketinget har i forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 2011 ændret satserne for egenbetaling med hensyn til Uddannelseskort og SU-kort.

FynBus' bestyrelse ønsker at modvirke prisstigningen på uddannelseskort, som kommer til at betyde frafald af uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne kombineret med at der vil være uddannelsessøgende, der fravælger offentlig transport til fordel for andre transportformer (især fælleskørsel i egen bil). Både transport- og energiøkonomisk såvel som færdselssikkerhedsmæssigt er det en dårlig løsning.

Bestyrelsen besluttede på sit møde den 9. december 2010 at bemyndige administrationen til at kompensere de uddannelsessøgende for den forhøjede egenbetaling. Vedlagte notat beskriver konsekvenserne af ændringer i egenbetalingen med hensyn til prisændringer, finansiering, egenbetaling, refusioner, mindreindtægter, tilskudsbehov mm.

Egenbetalingen for Uddannelses- og SU-kort harmoniseres således at alle betaler *minimum* 562 kr. for 30 dage uafhængig af strækning.

Det fremgår af vedlagte notat at SU-kort bliver billigere for de lange rejser. Der er kun ganske få brugere af SU-kort (350 helårsbrugere).

Til gengæld bliver det væsentligt dyrere for uddannelseskort (elever i ungdomsuddannelserne). Der er væsentligt flere kunder med uddannelseskort (4.148 helårs-kunder).

Antal udstedte kort

Zoner	Uddannelseskort	SU-kort
1	50	0
2	572	3
3	1.469	51
4	901	44
5	544	25
6	361	69
7	152	30
8	67	88
9	25	32
10	6	8
Total	4.148	350

Notatet viser, at egenbetalingen til uddannelseskort stiger med ca. 10 mio. kr. (fra 16 mio. kr. til 26 mio. kr.). Hvis uddannelseskortene skal subsidieres vil det meste af udgiften skulle finansieres via Region Syddanmarks budgetramme idet rejsemønstret fortrinsvis er lange rejser.

FynBus vurderer at langt de fleste kunder med uddannelseskort, der rejser i 2 zoner, med fordel kan anskaffe et almindeligt periodekort, idet merudgiften er begrænset (ca. 30 kr. pr. måned). Odense Kommunes økonomi vurderes derfor ikke at blive berørt.

Administrationen ser følgende muligheder for at finansiere en kompensation:

- 1) Delvis kompensation inden for den eksisterende økonomiske ramme. Efter FynBus' tilpasning til Regionens principper for kollektiv busstrafik (med en reduktion i kørslen på 35 %) er der skabt luft i rammen, som i første omgang går til at nedbringe Regionens gæld til FynBus på 25 mio. kr. (ultimo 2010). Halv kompensation vil koste ca. 5 mio. kr. om året, og vurderes at ville kunne holdes inden for rammen, med den konsekvens at gældsnedbringelsen udskydes.
- 2) Fuld kompensation ved en kombination af pkt. 1, og en omlægning af taksterne således at de øvrige kunder via en takstforhøjelse bidrager til at subsidiere de uddannelsessøgende.

Det bemærkes, at Danske Regioner og Kommunernes Landsforening regner med priselasticitet på -0,2 svarende til, at omsætningen af uddannelses- og SU-kort vil falde 20 % som resultat af den øgede egenbetaling. I notatet er der beregnet forskellige mindreindtægter og tilskudsbehov for elasticiteter fra 5 - 30 %.

FynBus oplyser i øjeblikket til nye kunder (fra januar 2011), at de fuldt ud skal betale den nye pris, men at de vil få refunderet et beløb når kompensationsomfanget er fastlagt. Af hensyn til at lette såvel de uddannelsessøgende som administrationen med udbetaling af kompensation og for at dæmme op for lovens negative konsekvenser er det ønskeligt med en hurtig afklaring.

Der er indledt drøftelser med Sydtrafik og Region Syddanmark om muligheden for, at der i den syddanske region kan tages et fælles initiativ der sikrer at de uddannelsessøgende i ud-kantsområderne fortsat kan komme i skole til en fornuftig pris.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at

- Sagen drøftes.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 4.1: Notat Ændring af regler om egenbetaling på Uddannelses- og SU-kort.

Sager til orientering:**5. 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

Forberedelse til Rejsekortet

Baggrund

Rejsekort A/S besluttede d. 17/12 at fortsætte samarbejdet med leverandøren East-West. Det betyder at det nu er hensigten at udrulle rejsekortet, så det er landsdækkende ultimo 2012.

Rejsekort A/S har i mail af 16/12 2010 bedt FynBus om en tilkendegivelse om planerne for en tilslutning til rejsekortet:

"I forlængelse af enighed om hovedpunkter i tillægsaftale V mellem Rejsekort og East-West skal Rejsekort opdatere sin langtidsprognose.

Der er også aftalt vilkår for, at de trafikvirksomheder i Danmark, der nu står uden for rejsekort-samarbejdet, kan tilslutte sig og være med i den landsdækkende udrulning. Det drejer sig om Midt-trafik, Fynbus og BAT (Bornholm). Disse skal tilslutte sig senest 1. juni 2011 for at kunne være med i udrulning til ultimo 2012.

Af hensyn til opdateringen af vores langtidsprognose hører jeg gerne en tilkendegivelse af hvornår de enkelte selskaber forventer at tilslutte sig og hvornår der forventes at starte prøvedrift/egentlig drift i selskabers område. En sådan tilkendegivelse skal udelukkende bruges til at opnå jeres eget bud til planlægningsformål, men indebærer naturligvis ingen forpligtelse."

FynBus skal altså inden d. 1. juni 2011 tilslutte sig rejsekortet hvis det skal være teknisk og praktisk muligt at indgå i udrulningen i 2012. Senere tilslutning er muligt, men vil naturligt nok betyde at systemet først vil være i drift på Fyn på et senere tidspunkt.

FynBus belyser med dette notat de overordnede økonomiske konsekvenser af en tilslutning til rejsekortet samt skitserer de organisatoriske konsekvenser. Der vil efterfølgende ske en vurdering af de tekniske krav og konsekvenser samt den mest hensigtsmæssige tidsplan for en tilslutning og implementering.

Økonomi

Rejsekortet A/S har d. 7. oktober 2010 afgivet følgende oplysninger om FynBus's udgifter i forbindelse med tilslutning til Rejsekortet:

Aktiekapital og ansvarlige lån

Ved tilslutning som aktionær forventes Fynbus at indskyde nominelt 1.074.000 DKK i aktiekapital, hvilket med en kurs på 875 svarer til 9.397.5000 DKK.

Der forventes (for nuværende) i forbindelse med tilslutningen desuden at Fynbus indskyder 14.401.429 DKK i ansvarligt lån.

Til orientering kan det nævnes, at Nordjyllands Trafikselskab finansierer løbende indskuddet ved ejerne over driften.

I Sydtrafik har Region Syddanmark forlods betalt deres del af indskudskapitalen mens Sydtrafik med Indenrigsministeriets tilladelse har lånefinansieret resten. Kommunerne afvikler løbende dette lån.

Udstyr, installation og øvrige omkostninger til decentral funktionalitet.

Som indikative standardpriser for decentralt udstyr er følgende gældende:

Udstyr og installation af en bus med 5 validatorer koster i dagens priser 81.000 DKK uden moms.

En busgarage med netværk koster i dagens priser 69.500 DKK uden moms.

Dertil kommer 1.003.000 DKK og 739.000 DKK (dagens priser) i engangsomkostninger til præinstallation og netværk.

Transaktionsafgifter

I øjeblikket er Rejsekort A/S' langtidsprognose baseret på følgende momsfrie transaktionsafgifter:

- Rejseafgift: 0,35 DKK pr. rejse der foretages med rejsekortsystemet. For kombirejser deles afgiften imellem de involverede selskaber.
- Omsætningsafgift: 1,225 % af den samlede trafikindtægt der går igennem rejsekortsystemet.

Princippet bag distributionsafgifter

Optankning af og udlevering af kort honoreres med henholdsvis en andel af omsætningen og et fast beløb for udlevering afhængig af korttyper.

Disse distributionshonorarer finansieres af en distributionsafgift, der fastsættes som den andel af trafikindtægterne, der modsvarer de samlede distributionshonorarer.

En oversigt over kendte udgifter til rejsekortet

Nedenfor i tabel 1 beskrives installationsudgifter forstået som tilslutning til rejsekortet og tekniske installationer.

Tabel 2 viser de årlige løbende driftsudgifter, herunder låneafvikling.

Tabel 3 viser de samlede årlige omkostninger 2011 og frem ved tilslutning pr. den 1. juli 2011.

Tabel 1
Installationsudgifter

mio. kr.	2011	2012	2013	2026
Indskud af aktiekapital	9,4				
Indskud af ansvarligt lån	14,4				
Investering i busudstyr		40,4			
Garageinstallationer*		3,5			
Præ-installation og netværk		1,7			
I alt	23,8	45,6	0,0	0,0	0,0

*Overslag. Reelt set holder mange busser ikke i garageanlæggene

Tabel 2
Løbende driftsudgifter

mio. kr.	2011	2012	2013	2026
Afvikling af lån til investering i busudstyr		4,9	4,9	4,9	4,9
Rejseafgift (0,35 kr. pr. rejse, 18 mio. rejser)		3,2	6,3	6,3	6,3
Omsætningsafgift (1,225% af 250 mio. kr.)		1,6	3,1	3,1	3,1
I alt	0	9,6	14,3	14,3	14,3

Tabel 3
Samlede udgifter i forbindelse med rejsekortet

mio. kr.	2011	2012	2013	2026
Indskud af aktiekapital	9,4				
Indskud af ansvarligt lån	14,4				
Businstallationer		40,4			
Garageinstallationer		3,5			
Præ-installation og netværk		1,7			
Afvikling af lån		4,9	4,9	4,9	4,9
Rejseafgift		3,2	6,3	6,3	6,3
Omsætningsafgift		1,6	3,1	3,1	3,1
I alt	23,8	55,2	14,3	14,3	14,3

Organisation

Det vurderes, at FynBus i implementeringsperioden skal bruge 2-3 nye medarbejdere til forberedelse og teknisk implementering af Rejsekortet, svarende til 1 til 1,5 mio. kr. pr. år. Det bemærkes, at FynBus i implementeringsperioden sideløbende skal varetage alle nuværende opgaver i forbindelse med billetmaskiner, datagenerering til afregninger osv.

Efter implementering vil FynBus til en vis grad skulle varetage nye opgaver samtidig med, at gamle forsvinder. Nettoeffekten af dette kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt idet det blandt andet afhænger af Rejsekortets konkrete løsninger med hensyn til forskellige produkttyper.

Notat

Ændring af regler om egenbetaling på Uddannelses- og SU-kort

Baggrund

Det indgåede trafikforlig af d. 26. november 2010 betyder en ændring i egenbetalingen på Uddannelses- og SU-kort.

Reglerne medfører, at det hovedsagligt bliver billigere for studerende med SU-kort, mens det bliver dyrere for elever på ungdomsuddannelserne.

Egenbetalingen for alle uddannelseskort stiger fra 324 til 562 kr. pr. 30 dage. Prisen er, både før og efter stigningen, uafhængig af rejsens længde.

Reglerne for egenbetaling for SU-kort ændres således, at betalingen harmoniseres med betalingen for uddannelseskort. Indtil ændringen var prisen afhængig af rejsens længde. Fremover medfører den faste pris, at det bliver væsentligt billigere for rejsende med mere end 5 zoners rejselængde.

FynBus bestyrelse har besluttet at kompensere helt eller delvist for udgiftsstigningen for elever på ungdomsuddannelserne.

I det følgende beskrives de konsekvenser af lovændringen og udgifterne til kompensation beregnes.

Egenbetaling til Uddannelses- og SU-kort

I tabel I ses egenbetalingen før og efter omlægningen. De med rødt markerede tal (korte afstande) viser at prisstigningen medfører, at de uddannelsessøgende med fordel kan benytte et almindeligt periodekort. Stigningen i egenbetalingen vil blive ret begrænset.

De med grønt markerede tal viser situationer, hvor de uddannelsessøgende vil betale en lavere pris end tidligere.

De med sort markerede tal viser i kolonnen "efter ændring" viser den gruppe, der bliver dårligere stillet, forstået således at de skal betale en højere pris for det samme produkt.

Tabel 1: Månedlig egenbetaling før og efter lovændringen

Zoner	Nuværende		Efter ændring		Prisændring	
	Uddannelseskort	SU-kort	Uddannelseskort	SU-kort	Uddannelseskort	SU-kort
1	324	354	562	562	238	208
2	324	354	562	562	238	208
3	324	472	562	562	238	90
4	324	515	562	562	238	47
5	324	558	562	562	238	4
6	324	602	562	562	238	-40
7	324	645	562	562	238	-83
8	324	689	562	562	238	-127
9	324	731	562	562	238	-169
10	324	773	562	562	238	-211

Finansieringsfordeling

Prisen for et uddannelseskort/SU-kort tager udgangspunkt i prisen for et periodekort i henhold til FynBus' takstblad. Tabel 2 og 3 viser den finansieringsmæssige fordeling mellem:

- Egenbetaling
- Statsrefusion
- FynBus tilskud

Tabel 2: Finansieringsfordeling pr. Uddannelseskort efter lovændring

Zoner	Bruttopris	Egenbetaling	Statsrefusion	Egenbetaling + refusion	FynBus' bidrag
1	354	-	-	-	-
2	354	-	-	-	-
3	562	562	-	562	-
4	686	562	124	686	-
5	810	562	248	810	-
6	934	562	372	934	-
7	1058	562	496	1058	-
8	1182	562	620	1182	-
9	1302	562	740	1302	-
10	1422	562	860	1422	-

Tabel 3: Finansieringsfordeling pr. SU-kort efter lovændring

Zoner	Bruttopris	Egenbetaling	Refusion	Egenbetaling + refusion	FynBus´ bidrag
1	354	-	-	-	-
2	354	-	-	-	-
3	562	562	-	562	-
4	686	562	111,6	673,6	12,4
5	810	562	223,2	785,2	24,8
6	934	562	334,8	896,8	37,2
7	1058	562	446,4	1008,4	49,6
8	1182	562	558	1120	62
9	1302	562	666	1228	74
10	1422	562	774	1336	86

Tabel 4 og 5 angiver den beregnede samlede omsætning og den finansieringsmæssige fordeling efter lovændringen, med udgangspunkt i antallet af kortkunder i 2010.

På Uddannelseskortet ydes der 100 pct. refusion af det rabatterede beløb, hvorfor der ikke her er et bidrag fra FynBus´ side.

Tabel 4: Finansieringen bag Uddannelseskortet

Zoner	Bruttopris	Egenbetaling	Refusion	Egenbetaling + refusion	FynBus´ bidrag
1	213.762	213.762	-	213.762	-
2	2.427.808	2.427.808	-	2.427.808	-
3	9.907.786	9.907.786	-	9.907.786	-
4	7.417.415	6.076.658	1.340.757	7.417.415	-
5	5.288.958	3.669.623	1.619.335	5.288.958	-
6	4.048.882	2.436.265	1.612.617	4.048.882	-
7	1.935.114	1.027.915	907.199	1.935.114	-
8	949.590	451.497	498.093	949.590	-
9	396.764	171.261	225.503	396.764	-
10	103.039	40.723	62.316	103.039	-
I alt	32.689.117	26.423.297	6.265.820	32.689.117	-

Tabel 5 viser, at FynBus kun får kompensation for 90 % af det rabatterede beløb, og dermed dækker difference mellem bruttoprisen og egenbetaling plus refusion.

Tabel 5: Finansieringen bag SU-kortet

Zoner	Bruttopris	Egenbetaling	Refusion	Egenbetaling + refusion	FynBus' bidrag
1	349	-	-	-	-
2	12.581	-	-	-	-
3	341.228	341.228	-	341.228	-
4	363.291	297.623	59.101	356.724	6.567
5	243.533	168.970	67.107	236.076	7.456
6	777.160	467.627	278.579	746.206	30.953
7	379.106	201.378	159.956	361.333	17.773
8	1.253.710	596.096	591.853	1.187.949	65.761
9	493.932	213.203	252.657	465.859	28.073
10	132.912	52.529	72.345	124.874	8.038
I alt	3.997.802	2.338.653	1.481.597	3.820.250	164.622

I tabel 6A, 6B og 6C ses forskydninger i finansieringen som følge af lovændringen.

Beregningen tager udgangspunkt i, at antallet af studerende med SU-kort og uddannelseskort er uændret.

Samlet set kommer de studerende til at betale 10,1 mio. mere. De statslige refusioner beskæres med 62. pct., svarende til 10,3 mio. kr.

Omsætningen er beregnet ud fra prisen på et periodekort på den tilsvarende rejselængde.

Tabel 6A: Samlet finansieringsfordeling, uddannelseskort

	Før ændring	Efter ændring	Difference
Egenbetaling	16.128.170	26.423.297	10.295.127
Refusion	16.560.948	6.265.820	-10.295.127
Residual (overgang til månedskort)	-	-	-
I alt	32.689.117	32.689.117	-

Tabel 6B: Samlet finansieringsfordeling, SU-kort

	Før ændring	Efter ændring	Difference
Egenbetaling	2.552.409	2.338.653	-213.756
Refusion	1.300.854	1.481.597	180.743
Residual (overgang til månedskort)	144.539	164.622	20.083
I alt	3.997.802	3.984.872	-12.930

Tabel 6C: Samlet finansieringsfordeling

	Før ændring	Efter ændring	Difference
Egenbetaling	18.680.578	28.761.950	10.081.372
Refusion	17.861.802	7.747.417	-10.114.384
Residual (overgang til månedskort)	144.539	164.622	20.083
I alt	36.686.919	36.673.989	-12.930

Økonomiske konsekvenser af en evt. ændret efterspørgsel.

Tabel 7 viser de økonomiske konsekvenser ved en eventuelt reduceret efterspørgsel foranlediget af prisstigningen.

Eksempelvis vil en reduceret efterspørgsel på 10 pct., ligeligt fordelt på korttyper og afstande, betyde en samlet mindreindtægt for FynBus på 3,3 mio. kr.

En eventuel reduceret efterspørgsel vil alene ligge på uddannelseskort, idet rejsende på SU-kort i overvejende grad vil opleve en forbedring.

Tabel 7: Økonomiske konsekvenser af reduceret efterspørgsel på Uddannelseskort

	0 pct.	5 pct.	10 pct.	15 pct.	20 pct.	25 pct.	30 pct.
Egenbetaling	26,4	25,1	23,8	22,5	21,1	19,8	18,5
Refusion	6,3	6,0	5,6	5,3	5,0	4,7	4,4
I alt	32,7	31,1	29,4	27,8	26,2	24,5	22,9
Diff. i forhold til 0 pct.		-1,6	-3,3	-4,9	-6,5	-8,2	-9,8

Tilskudsbehov ved en hel eller delvis kompensation

Tabel 8 viser tilskudsbehovet ved forskellige kompensationsniveauer samt forskellige scenarier med reduceret efterspørgsel.

Således vil en fuld kompensation, ved uforandret passagerudvikling koste FynBus 10,3 millioner kroner, mens en delvis kompensation (50 %) vil koste 4,6 mio. kroner, under antagelse om et passagerfald på 10 pct.

Tabel 8: Tilskudsbehov ved forskellige kompensationsniveauer, Uddannelseskort

mio. kr.	0 pct.	5 pct.	10 pct.	15 pct.	20 pct.	25 pct.	30 pct.
100 pct. kompensation	10,3	9,8	9,3	8,8	8,2	7,7	7,2
75 pct. kompensation	7,7	7,3	6,9	6,6	6,2	5,8	5,4
50 pct. kompensation	5,1	4,9	4,6	4,4	4,1	3,9	3,6

Finansiering af kompensation via takstomlægninger

FynBus omsætning i 2010 (forventet regnskab) fordelt på kortprodukter fremgår af tabel 9.

Tabel 9: Omsætning fordelt på kortprodukter

	Forv. regnskab 2010
Salg i bus (kontantbillet/turkort)	86,2
Periodekort	93,9
KVIKKort	6,2
Værdikort/turkort	4,5
Øvrige indtægter (Tog+ og tilslutningsbilletter)	20,39
I alt	211,2

Oversigten indeholder ikke indtægter fra telekørsel, kompensationer samt øvrige indtægter

Fuld kompensation for uddannelsessøgende svarer til 4,9 pct. af de samlede billetindtægter (forventet regnskab 2010).

Tabel 10 viser prisstigningen på de forskellige korttyper (eksempel, 2 zoner), hvis finansieringen af kompensationen fordeles ligeligt på korttyperne. I forlængelse af tabellen antages det, at taksterne for Tog+ og tilslutningsbilletter ligeledes reguleres med 4,9 pct.

Tabel 10: Prisstigning fordelt på korttyper

	Pris, 2 zoner	Stigning	Ny pris
Periodekort	354,0	17,44	371,44
Kontantbillet	20,0	0,99	20,99
KVIKKort	14,4	0,71	15,11
Turkort	16,0	0,79	16,79