

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
3.2 Klimahandlingsplan for KKR Midtjylland	2
Bilag 1: Handlingsplan for KKR Midtjyllands klimastrategi	2
3.3 Rammeaftale for KKR Midtjylland om danskuddannelse til voksne udlændinge	9
Bilag 1: Rammeaftale for KKR Midtjylland på danskuddannelsesområdet.....	9
3.4 Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel	30
Bilag 1: Præsentation af indtægtsfordelingsfordelingsmodellen	30
Bilag 2: FAQ	39
Bilag 3: COWI notat.....	42
3.5 Samarbejdsaftale om passagerråd	47
Bilag 1: Samarbejdsaftale KKR Midtjylland og Passagerpulsen	47
3.6 Forhandling af ny femårig lærepladsaftale for SOSU-uddannelserne	55
Bilag 1: Praktikpladsstatistik 2020	55

3.2

Klimahandlingsplan for KKR Midtjylland

Handlingsplan for KKR Midtjyllands klimastrategi

Baggrund

KKR Midtjylland har på mødet den 1. februar 2021 godkendt klimastrategiens 5 spor:

- DK2020 (Klimahandleplaner)
- Grøn Vækst
- Samarbejdssporet
- Affaldshåndtering (plast/cirkulære ressourcer)
- Vand (herunder klimasikring)

Nærværende handlingsplan konkretiserer tilgangen til de 5 godkendte spor i klimastrategien. Der eksisterer allerede en række gode erfaringer med tværkommunale projekter blandt de 19 kommuner i den midtjyske region. Med KKR Midtjyllands klimastrategi og klimahandlingsplanen er der fokus på at tage udgangspunkt i nogle af de mange gode initiativer på tværs af kommunerne, som allerede er i gang, samtidig med en opmærksomhed på, at potentialet for at gå sammen om fælles løsninger vurderes at være endnu større.

Organisering

Med afsæt i KKR Midtjyllands klimastrategi beskrives den nærmere organisering omkring de 5 spor. Organiseringen vil bestå af to led; den overordnede organisering fra KKR Midtjylland og organiseringen omkring de enkelte spor.

KKR Midtjyllands tilgang til klimahandleplanen er, at tage udgangspunkt i nogle af de gode tiltag og projekter som allerede er i gang. At projekterne står under KKR Midtjyllands klimahandleplan er ikke udtryk for, at KKR Midtjylland har til hensigt at gå ind i eller på nogen måde intervenere i eksisterende projekter.

Flere af de tiltag og projekter som er beskrevet under de fem spor er valgt netop fordi de i høj grad er velfungerende. For øvrigt er flere projekter og tiltag kendetegnet ved at flere kommuner deltager i projekterne.

KKR Midtjyllands klimahandlingsplan beskriver hvordan kommunerne i den midtjyske region sammen løfter klimaudfordringen med udgangspunkt i de fem spor, som KKR Midtjylland i første omgang har valgt at fokusere på.

Den overordnede organisering

Med henblik på at følge udviklingen i de fem spor, organiseres det fælleskommunale samarbejde vedrørende den fælleskommunale klimaindsats som illustreret i bilag 1.

Den politiske styregruppe udgøres af formandskabet for KKR Midtjylland, mens den administrative styregruppe udgøres af KD-Nets formandskab. KKR sekretariatet, KD-Net sekretariatet og Det Fælleskommunale Klimasekretariat sekretariatsbetjener sammen de to grupper.

Herunder deles ansvaret mellem Klimastyregruppen og styregruppen for erhvervsfremme. Styregruppen for erhvervsfremme har ansvaret for at følge projekter og tiltag under sporet "GRØN VÆKST" samt fyrtårnsprojektet under "VAND SPORET". Endelig medvirker styregruppen til at understøtte "VIDENDELING- OG KOMPETENCESPORET".

Den administrative Klimastyregruppe får til ansvar at følge de øvrige projekter og tiltag. Det gælder sporene "DK2020", hvor klimastyregruppen ligeledes er del af den administrative styregruppe for DK2020. Det gælder også for affaldshåndteringen og "VAND SPORET" med hensyn til Coast2coast projektet. Endelig gælder det for "VIDENDELING- OG KOMPETENCESPORET".

Den administrative klimastyregruppe sekretariatsbetjenes af Fælleskommunalt Klimasekretariat.

Styregrupperne skal ikke intervenere i de konkrete projekter, men blot skabe det fornødne overblik over projekterne under de fem spor. Styregruppernes opgave er således, at skabe overblik over status, progression og eventuelle forhindringer i de enkelte projekter under de fem spor, samt at forholde sig strategisk til om nogle spor med tiden bliver overflødige, eller om andre kommer til. Én gang om året forelægger de to styregrupper et samlet overblik for KKR Midtjylland.

De enkelte spor

For flere af sporene findes der allerede gode og effektive organiseringer. Det gælder f.eks. spor 1 (DK2020) og spor 2 (Grøn omstilling). For de andre spor foreslår KKR Midtjylland den konkrete organisering herunder. Det gælder f.eks. spor 4 (affaldshåndtering). KKR Midtjylland har altså ingen planer om at intervenere i allerede fungerende organiseringer, men lægger op til konkrete organiseringer hvor det ikke allerede er etableret.

Nedenfor følger de 5 spor:

1. DK2020

DK2020 er et partnerskab mellem kommuner, region og Realdania (Concito) med fokus på at understøtte, at alle kommuner kan arbejde ambitiøst med klimahandlingsplaner og følge ensartede principper og målemetoder med et tværkommunalt og nationalt perspektiv.

20 pilotkommuner deltog i opstarten (heraf 4 midtjyske) og pt. er 45 kommuner tilsluttet sig i det efterfølgende rul (heraf 9 midtjyske). Derved forpligter kommunerne sig på at udvikle lokale klimahandlingsplaner, der lever op til Parisaftalens målsætninger og følger i fodsporene på de mest klimaambitiøse byer i verden fra C40-netværket.

Gennem forløbet får kommunerne rådgivning og sparring til at udvikle en ambitiøs lokal klimahandlingsplan, som viser vejen til netto nul-udledning for kommunen som geografisk område senest i 2050, og som viser, hvordan kommunen vil tilpasse sig klimaforandringerne.

Realdania, KL, de frem regioner samt CONCITO driver projektet, som bygger på C40's internationale standard 'The Climate Action Planning Framework' (CAPF), der er videreudviklet til brug i mindre byer og kommuner. Dermed er DK2020-kommunerne med til at skrive historie i kampen mod klimaforandringer, når forhåbentlig samtlige danske kommuner løfter deres klimaindsats via DK2020-projektets 3-årige forløb.

DK2020 projekt er forankret i et nyetableret DK2020 sekretariat, der løftes i et partnerskab mellem KKR Midtjylland og Region Midtjylland.

<https://realdania.dk/projekter/dk2020>

2. Grøn vækst med fokus på at understøtte virksomhedernes og erhvervslivets grønne omstilling

Dette strategiske spor har to konkrete tiltag:

- I. Det ene tiltag kredser omkring Erhvervshus Midtjylland, hvor KKR Midtjylland med den årlige resultatkontrakt sikrer, at erhvervshuset har et særligt fokus på at understøtte virksomhedernes og erhvervslivets grønne omstilling. Erhvervshus Midtjylland har et selvstændigt fokus på grøn omstilling på erhvervsområdet, og vil være i stand til at vejlede små- og mellemstore virksomheder i en grøn retning.
Organiseringen er på plads, med en nedsat administrativ styregruppe.
- II. Det andet underspor handler om "Energieffektivitet og CO₂-Besparelser i Virksomheder i Region Midtjylland" (ECSMV).
Projektet har sigte på at øge energieffektiviteten og reducere CO₂-udledningen blandt små og mellemstore virksomheder i Region Midtjylland. Virksomheder, der deltager i projektet, kan modtage op til 57.375 kr. i tilskud til rådgivning til udvikling af en forretningsmodel, der anviser konkrete potentialer for energi- og materialebesparelser og for CO₂-reduktion i virksomheden og i dens værdikæder. Efterfølgende kan virksomheder, der har udviklet en grøn forretningsmodel, modtage investeringstilskud til implementering af den grønne forretningsmodel. Tilskuddet udgør 32% af investeringssummen, dog maks. 200.000 kr. Virksomheder, der deltager i projektet, inviteres med i et forum af ligesindede. Undervejs i projektet indbydes de deltagende virksomheder til vidensdeling og netværksmøder, der understøtter virksomhedernes videre grønne omstilling. <https://ecsmv.dk/>

Her deltager 18 af kommunerne i KKR Midtjyllands område og indsatsen drives af et trepartskonsortium bestående af Ringkøbing-Skjern, Aarhus og Skive Kommuner. Her anvendes den eksisterende tillidsfulde kontakt og viden til det lokale erhvervsliv fx via miljøtilsyn, erhvervsråd m.fl. til at mobilisere virksomheder og udfolde det grønne forretningspotentiale til gavn for den enkelte virksomhed. ECSMV favner ligeledes SDG (verdensmål) 12 om ansvarligt forbrug og produktion da ikke kun energistrømme, men også ressource-strømme indgår i programmet. Dvs. at der også er fokus på styrkede værdikæder og symbioser i hele regionen.

Organiseringen vedrørende ECSMV er på plads med et sekretariat i Ringkøbing-Skjern Kommune.

3. Videndelings- og kompetencesporet

Dette spor er en integreret del af de øvrige fire spor. KKR Midtjylland ønsker med sporet, at sætte fokus på nødvendigheden af at forskellige parter; kommuner, region, private virksomheder, borgere og vidensinstitutioner, som f.eks. universiteter og professionshøjskoler, sammen finder gode løsninger på klimaudfordringen.

Desuden ligger det i sporet, at sikre at kommunerne systematisk deler viden omkring grøn politikudvikling. I den forbindelse planlægges der en klimakonference i august 2021 i et samarbejde mellem kommunerne og Region Midtjylland.

4. Affaldshåndtering (plast/cirkulære ressourcer)

Dette spor handler om at samarbejde om affaldshåndtering herunder plasthåndtering og cirkulære ressourcer. Affaldshåndtering er et område, som alle kommuner og kommunale affaldsselskaber arbejder med. Kommunerne står med den samme udfordring. Der skal sorteres i 10 fraktioner pr. 1. juli 2021 (tekstil dog fra 2022).

Der er både økonomiske og miljømæssige gevinster at hente. Jo mere ensartet affald midtjyderne leverer til genanvendelse, jo bedre bliver kvaliteten af det, der genanvendes. Og det er netop den slags stordriftsfordele, som kommuner/affaldsselskaber nu vil kunne opnå sammen.

Opgaven i dette spor er ikke at ensrette kommunernes affaldshåndtering, som kan være baseret på forskellige tilgange, men at skabe inspiration og videndeling mellem kommunerne.

Dette spor kan organiseres på forskellige måder, men det koncentrerer sig om klimastyregruppen hvor der sidder repræsentanter fra fem kommuner, får ansvaret for den strategiske retning og nærmere facilitering af affaldssporet. Så kan styregruppen lave et set-up, hvor dels den relevante viden og bistand fra affaldsselskaberne inddrages, samtidig med at det kan overvejes i hvilket omfang Region Midtjylland og de to business regions skal inddrages som operatører med knowhow og økonomi.

Der er en række mere konkrete projekter og tiltag på dette område, hvor forskellige kommuner indgår i samarbejder, som den administrative styregruppe kan sætte i spil:

- I. **Netværksmodel/affaldsforum i regi af affaldsselskaber**, med mulighed for at kommunerne kan deltage, faciliteres i et "affaldsforum" f.eks. af affaldsselskaberne NOMI4S og affaldssamarbejdet mellem Favrskov Kommune, Syddjurs Kommune og Aarhus Kommune. I denne model kobles sporet op på eksisterende samarbejder omkring affaldshåndtering. Sporet håndteres som en netværksmodel, hvor eksisterende samarbejder udgør et udgangspunkt og et medie for videndeling.
- II. **LIFE-IP programmet**. Region Midtjylland samarbejder med bl.a. Miljøstyrelsen, Region Hovedstaden og kommuner og affaldsselskaber i de to regioner om en projektansøgning til EU's LIFE IP-program. Projektet har et samlet budget på ca. 138 mio. kr., hvoraf EU ansøges om et tilskud på ca. 83 mio. kr., og resten er partnernes medfinansiering. Projektet giver kommuner og affaldsselskaber fra regionen mulighed for at opbygge viden og udvikle innovations- og demonstrationsprojekter. Tyngden i projektet ligger i Region Midtjylland, da budgettet for de midtjyske partnere er ca. 80 mio. kr., heraf ca. 50 mio. kr. fra EU.
Region Midtjylland er overordnet projektleder for partnerskabet og ansøgningen om projektet, som ventes at løbe i otte år fra 2022 til 2029. Regionens rolle nødvendiggør etablering af et sekretariat hos Region Midtjylland til at varetage projektledelsen og administrationen af projektet. Regionen skal desuden varetage konkrete aktiviteter i LIFE IP-projektet i forhold til viden- og kompetenceudvikling hos partnerne, netværksdannelse, fondsansøgninger, kommunikation m.v.
Alle kommuner og affaldsselskaber i Region Midtjylland har været inviteret med i processen omkring projektansøgningen. Blandt andet via et opstartsseminar i marts 2020 (program vedlagt). Pt. forventes 16 kommuner i Region Midtjylland repræsenteret i partnerskabet, enten via kommunen selv og/eller via kommunalt affaldsselskab.

5. Vand (herunder klimasikring)

Dette strategiske spor har to underspor:

1. Fokus på at Midtjylland formentlig får et regionalt fyrtårn med fokus på vand, herunder vandteknologi. Der er via Erhvervsministeriet og Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse nedsat et nyt vækstteam, der skal arbejde med den videre konkretisering og etablering heraf.

<https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/nyt-vaekstteam-skal-skabe-vaekst-og-arbejdspladser-i-midtjylland?publisherId=5540552&releaseld=13614722>

Herunder Water Valley

Den Danske Vandklynge blev indviet i 2020. I 2021 forventes det at klyngen udvikler sig til Water Valley Denmark, som bliver et nationalt epicenter for vandteknologi, der vil skabe international opmærksomhed.

<https://ctwatch.dk/nyheder/vand/article12203842.ece>

2. Coast to Coast Climate Challenge (C2C CC)

Et regionalt (Region Midt) klimatilpasningsprojekt over 6 år, der forløber i perioden 1. januar 2017 til 31. december 2022. Projektet støttes af LIFE-programmet med ca. 52 mio. kr. og har et samlet budget på ca. 90 mio. kr. Dertil kommer alle anlægsomkostningerne i forbindelse med realisering af de mange løsninger, som udvikles under projektførelsen.

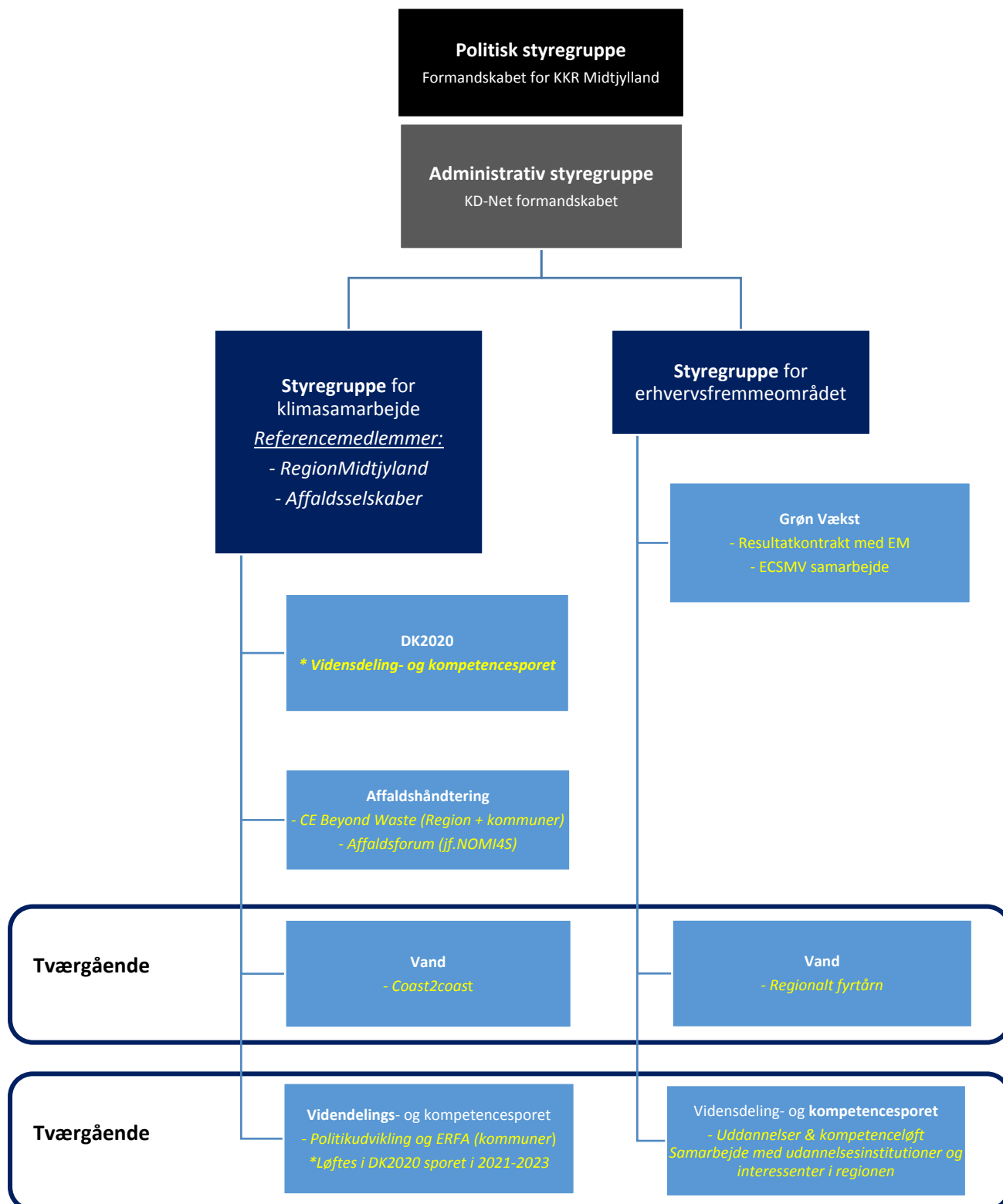
Projektet ledes af Region Midtjylland, der i tæt samarbejde med de øvrige 30 partnere vil arbejde for at skabe en klimarobust region ved:

- at formulere en fælles langsigtet strategi blandt de lokale aktører, og ved
- at implementere de kommunale klimatilpasningsplaner målrettet, idet de nødvendige analyser og aktiviteter koordineres, og ved
- at identificere og forbedre ressourcer og kapaciteter blandt borgere, kommuner, forsyningsselskaber og virksomheder i vandbranchen.

Projektet gennemføres i en række delprojekter (24 stk.) og tværgående aktiviteter. Forskellige partnere har bragt delprojekter ind i C2C CC.

<https://www.c2ccc.eu/>

Bilag 1, Organisering



3.3

Rammeaftale for KKR Midtjylland om danskuddannelse til voksne udlændinge

KKR

MIDTJYLLAND

Rammeaftale for KKR Midtjylland om samarbejde og koordinering af tilbud om danskuddannelse til voksne udlændinge

Juli 2021 – juli 2025

UDKAST

1. Indledning

Som en del af reformen af danskuddannelserne fra 2017 blev der indført krav om, at kommunalbestyrelserne indgår regionale rammeaftaler om danskuddannelse i hver region i regi af KKR mindst hvert 4. år. Kommunerne i KKR Midtjylland indgår denne 4-årige rammeaftale i henhold til forpligtigelsen i § 19 a, stk. 1, lov om danskuddannelse til voksne udlændinge m.fl.

Rammeaftalen for kommunerne i KKR Midtjylland beskriver de tilbud om danskuddannelse, der gives inden for regionen og den forventede udvikling, herunder udvikling i kursistgrundlaget.

Denne første regionale rammeaftale indsendes til Styrelsen for International Rekruttering og Integration senest den 1. juli 2021. Rammeaftalen vil blive offentliggjort på styrelsens hjemmeside.

Hensigten med rammeaftalen er, at kommunerne i hvert KKR koordinerer og samarbejder om at tilbyde danskuddannelse til voksne udlændinge af høj kvalitet, herunder styrke det tværkommunale samarbejde om danskuddannelsestilbud med det formål at opnå et tilstrækkeligt kursistgrundlag samt bedre sammenhæng mellem pris og kvalitet i tilbuddet.

De data der benyttes i indeværende rammeaftale stammer primært fra en spørgeskemaundersøgelse, som KL har udsendt til de 19 midtjyske kommuner. 16 kommuner har bidraget hertil.

2. Opfølgning på rammeaftalen om danskuddannelse

Der følges op på rammeaftalen om samarbejde og koordinering af tilbud om danskuddannelse til voksne udlændinge i KKR Midtjylland hvert andet år. Første gang i juli 2023.

Derudover kan rammeaftalerne give anledning til både formaliseret og mere uformelt samarbejde mellem kommunerne i regionen, som videreføres afhængig af den lokale kontekst og behov.

3. Kommunernes rolle på danskuddannelsesområdet

Kommunerne er ansvarlige for at levere danskuddannelse til voksne udlændinge inden for de første fem år, de er i landet. Undervisningen kan udbydes enten af et kommunalt sprogcentertilbud eller ved at indgå kontrakt med en privat leverandør.

Målgruppen opgøres i fire hovedgrupper:

- I-kursister: Flygtninge og familiesammenførte med flygtninge under integrationsloven
- S-kursister: Udenlandske arbejdstagere, studerende m.v.
- A-kursister: Kontanthjælps-, overgangs- og dagpengemodtager under lov om en aktiv beskæftigelsesindsats
- Ø-kursister: Kursister der ikke er omfattet af danskuddannelseslovens målgruppe, men deltager som selvbetalere

I-kursister deltager i danskuddannelse som led i et program og er forpligtede til at deltage i undervisningen, så længe de modtager ydelse. De kan sanktioneres, hvis de ikke deltager. Danskuddannelse for I-kursister udgør maksimalt 15 timer om ugen.

S-kursister modtager tilbud om danskuddannelse som led i et introduktionsforløb og er ikke forpligtede til at tage imod tilbuddet. Der er ikke regler for antallet af timer til S-kursister.

A-kursister har som udgangspunkt opbrugt deres danskuddannelsesret, men kan få tilbud om danskuddannelse som led i en jobplan efter lov om en aktiv beskæftigelsesindsats. De er forpligtede til at deltage i undervisningen, så længe de modtager ydelse og kan sanktioneres, hvis de ikke deltager. Der er ikke regler for antallet af timer til A-kursister.

Ø-kursister er ikke omfattet af målgruppen for danskuddannelse og danskuddannelsesret. De deltager som selvbetalere. Der er ikke regler for antallet af timer til Ø-kursister.

Danskuddannelserne er grundlæggende uddannelser, hvor kursisterne lærer at forstå, tale, læse og skrive dansk. Der er tre selvstændige danskuddannelser, som er tilrettelagt forskelligt, så undervisningen svarer til kursisternes mål og forudsætninger. Hver af de tre uddannelser er opdelt i 6 moduler.

Den driftsansvarlige kommune er ansvarlig for at føre tilsyn med udbyderen hvert andet år, hvilket både indebærer administrativt, økonomisk og pædagogiske tilsyn.

Kommunerne har som nævnt mulighed for at tilbyde danskuddannelse til udlændinge, som har været i landet mere end fem år som del af den aktive beskæftigelsesindsats. Derudover står det også kommunerne frit for at tilrettelægge og indgå aftaler om øvrige tilbud om danskundervisning og sproglig opkvalificering for borgere med behov herfor.

4. Samarbejde på danskuddannelsesområdet

Kommunerne har mulighed for at indgå et mere formaliseret samarbejde om udbuddet af danskuddannelse. Som beskrevet i Lov om danskuddannelse til voksne udlændinge § 11 kan "en kommunalbestyrelse træffe aftale med en anden kommunalbestyrelse eller et kommunalt fællesskab om at tilbyde danskuddannelse."

Derudover kan kommunerne vælge at samarbejde og inspirere hinanden på en række andre punkter, herunder i forhold til gennemførelse af det kommunale tilsyn med danskuddannelse og organisering af den virksomhedsrettede danskuddannelse.

5. Baggrundsviden for KKR Midtjylland

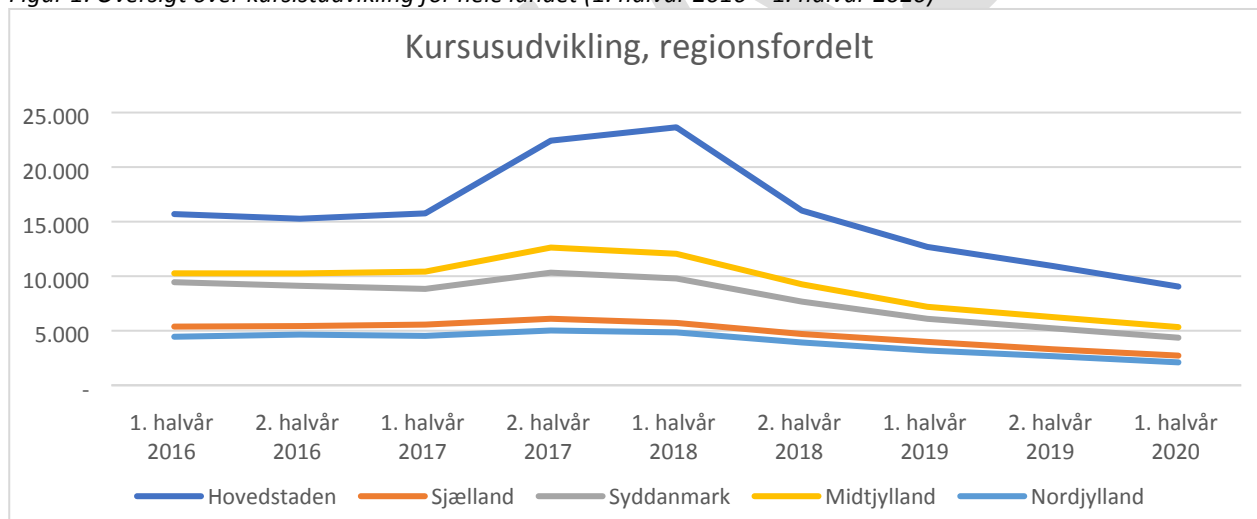
5.1 Udviklingen på danskuddannelsesområdet

Der har de senere år været en stor nedgang i antallet af kursister på danskuddannelserne. Både regionalt og på landsplan.

- I 2019 var der på landsplan i alt 40.799 kursister på en af de tre danskuddannelser mod knap 70.000 kursister i 2017.
- Der har alene været et fald i antallet af S-kursister på omkring 15.900 fra 2018 til 2019
- Det samlede antal undervisningslektioner er fra 2018 til 2019 faldet med omkring 5,5 mio. lektioner.

Det store fald i antallet af kursister de senere år skyldes dels et historisk lavt antal nytilkomne flygtninge (I-kursister) de senere år og dels et nyt lovkrav i 2018 om deltagerbetaling for arbejdskrafttager og studerende mv. (S-kursister) på 2.000 kr. pr. modul.

Figur 1: Oversigt over kursistudvikling for hele landet (1. halvår 2016 – 1. halvår 2020)



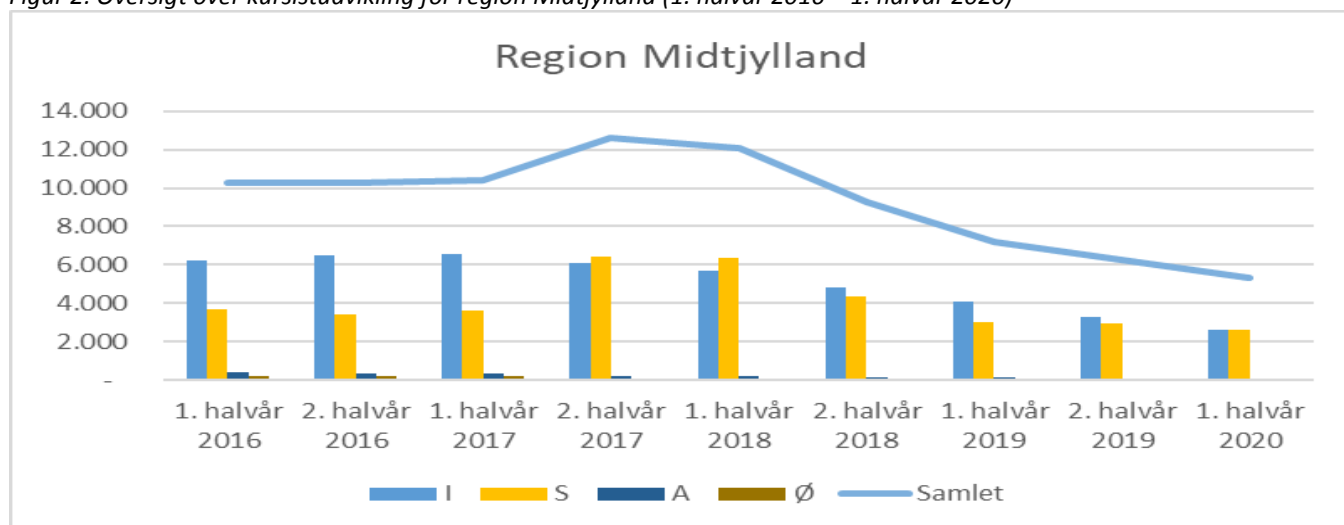
Kilde: Udarbejdet på baggrund af data fra Udlændinge- og Integrationsministeriet, 2020

Deltagerbetalingen for S-kursister er bortfaldet igen med virkning fra 1. juli 2020, hvilket forventes at medføre en stigning i antallet af S-kursister fremover. Dog ikke forventeligt på samme niveau som før 2018, de første kommende år. Dette hænger sammen med, at der aktuelt ikke kommer så mange nye arbejdskraftindvandrere og studerende til Danmark pga. Covid-19-pandemien¹.

¹ Yderligere information om udviklingen på danskuddannelsesområdet og nøgletal om flygtninge og familiesammenførte kan hentes på det nationale integrationsbarometer under Udlændinge og Integrationsbarometeret: <https://integrationsbarometer.dk/>

Nedenfor ses udviklingen for region Midtjylland.

Figur 2: Oversigt over kursistudvikling for region Midtjylland (1. halvår 2016 – 1. halvår 2020)



Kilde: Udarbejdet på baggrund af data fra Udlændinge- og Integrationsministeriet, 2020

Som beskrevet tidligere ses et stort fald i antallet af kursister grundet et historisk lavt antal nytilkomne flygtninge (I-kursister) de senere år og dels et nyt lovkrav i 2018 om deltagerbetaling for arbejdskrafttager og studerende mv. (S-kursister).

5.2 Oversigt over sprogudbydere i Midtjylland

Kommunerne kan vælge enten at organisere danskuddannelsen til voksne udlændinge i et kommunalt sprogcenter eller hos en privat udbyder. I Midtjylland veksler anvendelsen mellem private og kommunale sprogskoleudbydere. Billedet ser ud som følger:

Kommune	Kommunale sprogcentre	Private sprogcentre
Favrskov Kommune	Sprogcenter Randers	
Hedensted Kommune		Sprogcenter Midt
Herning Kommune*		Lærdansk Herning
Holstebro Kommune	Sprogcentret Holstebro	
Horsens Kommune		Sprogcenter Midt
Ikast-Brande Kommune		Lærdansk Herning
Lemvig Kommune	Sprogcentret Holstebro	
Norddjurs Kommune	Sprogundervisningen Norddjurs Kommune (ikke prøveafholdende udbyder)	
Odder Kommune*		Sprogcenter Midt

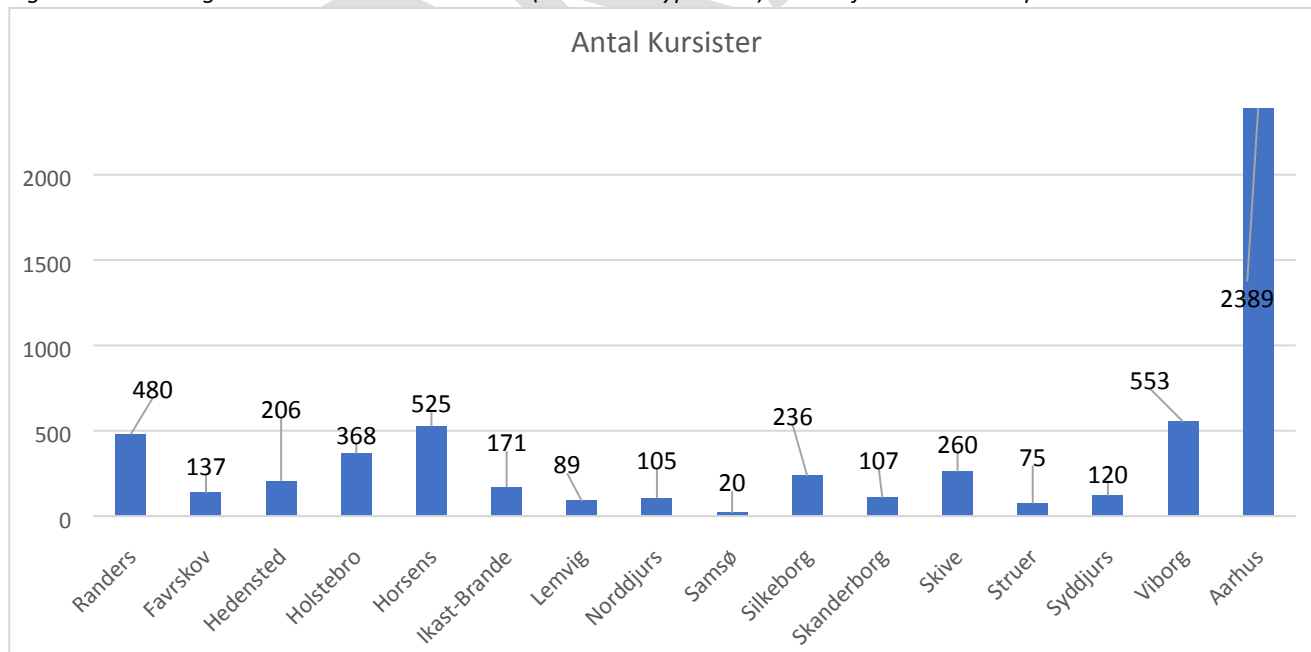
Randers Kommune	Sprogcenter Randers	
Ringkøbing-Skjern Kommune*		Lærdansk Ringkøbing-Skjern
Samsø Kommune	Kursus- og Uddannelsescenter Samsø	
Silkeborg Kommune		UC plus
Skanderborg Kommune		Sprogcenter Midt
Skive Kommune	Sprogcenter Skive	
Struer Kommune	Sprogcentret Holstebro	
Syddjurs Kommune		Lærdansk Syddjurs
Viborg Kommune	Sprogcenter Viborg	
Århus Kommune		CLAVIS sprog og kompetence Aarhus

*Kilden er UIM, november 2020

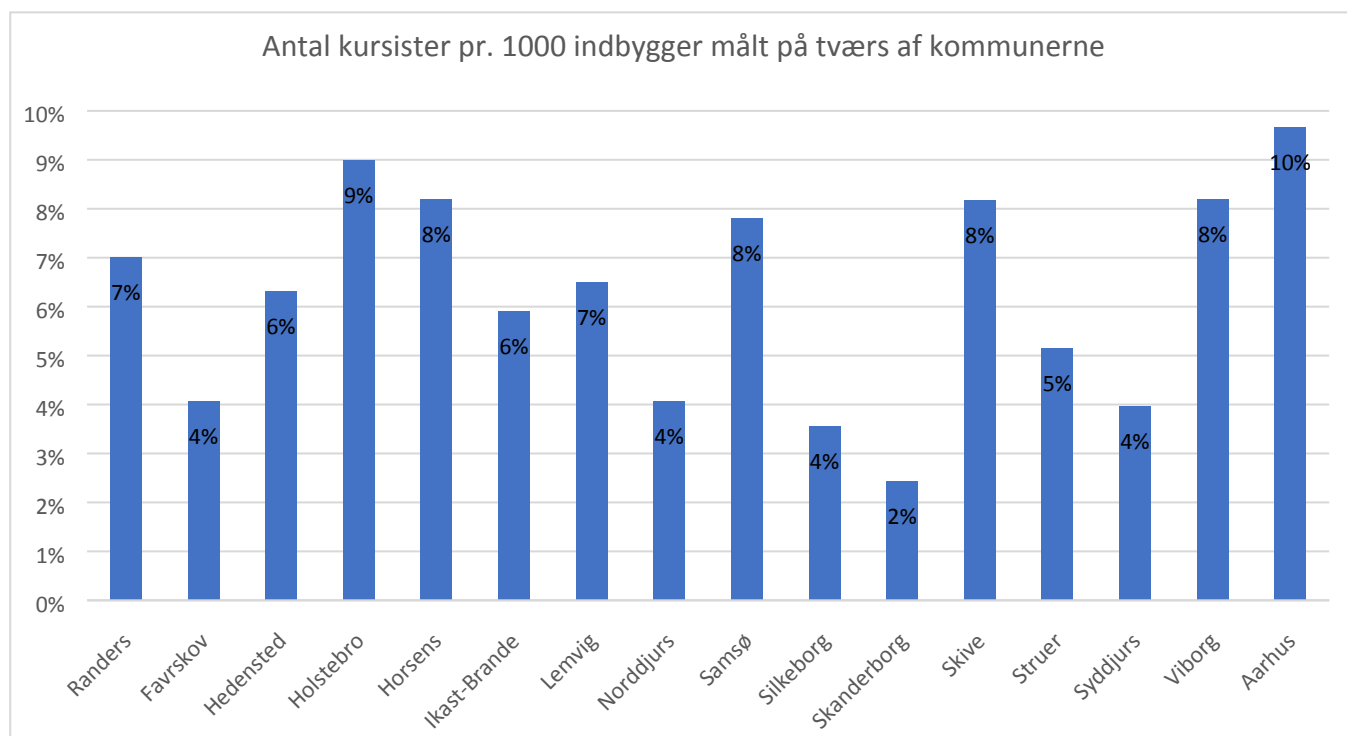
5.3. Status for antal danskuddannelseskursister pr. 1.12.2020

Der er stor forskel på antallet af kursister i de forskellige kommuner. Figur 3 viser det totale antal af danskursister pr. kommune

Figur 3: Hvor mange danskuddannelseskursister (alle kursustyper i alt) er der i jeres kommune pr. 01.12.20?



Figur 4: Antal kursister pr. 1000 indbygger på tværs af kommunerne



NB: Når der står at det er målt på tværs af kommunerne menes der, at alle kursister i KKR Midtjylland udgør 100 %, og dermed hvor stor en andel af de 100 % udgør kursisterne i den enkelte kommune

6. Tre nationalt fastsatte temaer

Udlændige- og Integrationsministeren har i september 2020 angivet tre temaer, der skal indgå i de regionale rammeaftaler, jf. lov om danskuddannelse til voksne udlændinge m.fl.

Nationalt fastsatte temaer

De tre nationale temaer er ens for de fem KKR og fastsat af ministeren i 2020

1. Branche og virksomhedsrettet danskuddannelse
Der lægges op til en beskrivelse af, hvorledes tilbud om danskuddannelse tilrettelægges i samarbejde med virksomhederne. Herunder hvor mange kursister, der modtager undervisning på en virksomhed eller på anden vis i tilknytning til virksomhedsrettet tilbud som eksempelvis branchepakker. Samt en beskrivelse af muligheder for at fremme et tværregionalt samarbejde om virksomhedsrettet danskuddannelse.
2. Det pædagogiske tilsyn
Der lægges op til en beskrivelse af kommunernes håndtering af – og eventuelle udfordringer med – det pædagogiske tilsyn, som gennemføres sammen med det økonomiske og det administrative tilsyn. Herunder en beskrivelse af muligheder for et regionalt samarbejde herom.
3. Udbud af danskuddannelse – med særligt fokus på sikring af undervisningens kvalitet

Der lægges op til at beskrive eventuelle udfordringer ved at løfte den del af udbuddet, der vedrører vurdering af undervisningens kvalitet, samt mulighederne for et samarbejde herom.

Øvrige temaer

Øvrige udvalgte temaer aftales og fastsættes i hvert KKR.

4. **Forslag:** Ønske om etablering af kommunale netværksgrupper, med fokus på varierende emner, herunder tilsynsopgaven, nye former for (digital) undervisning og styrkelse af det virksomhedsrettede danskuddannelsestilbud. Det kan også være mere langsigtede drøftelser af mere strukturel karakter, fx hvordan man på sigt sikrer danskuddannelsestilbud med en høj faglighed, der samtidig er økonomisk bæredygtige.

7. Tema 1 - Branche og virksomhedsrettet danskuddannelse

7.1 De midtjyske kommuners fokus på at tilrettelægge tilbud om danskuddannelse i samarbejde med virksomhederne

Det vurderes overordnet, at der i de midtjyske tilbud er en generel opmærksomhed på at skabe sammenhæng mellem danskuddannelsen og den beskæftigelsesrettede indsats.

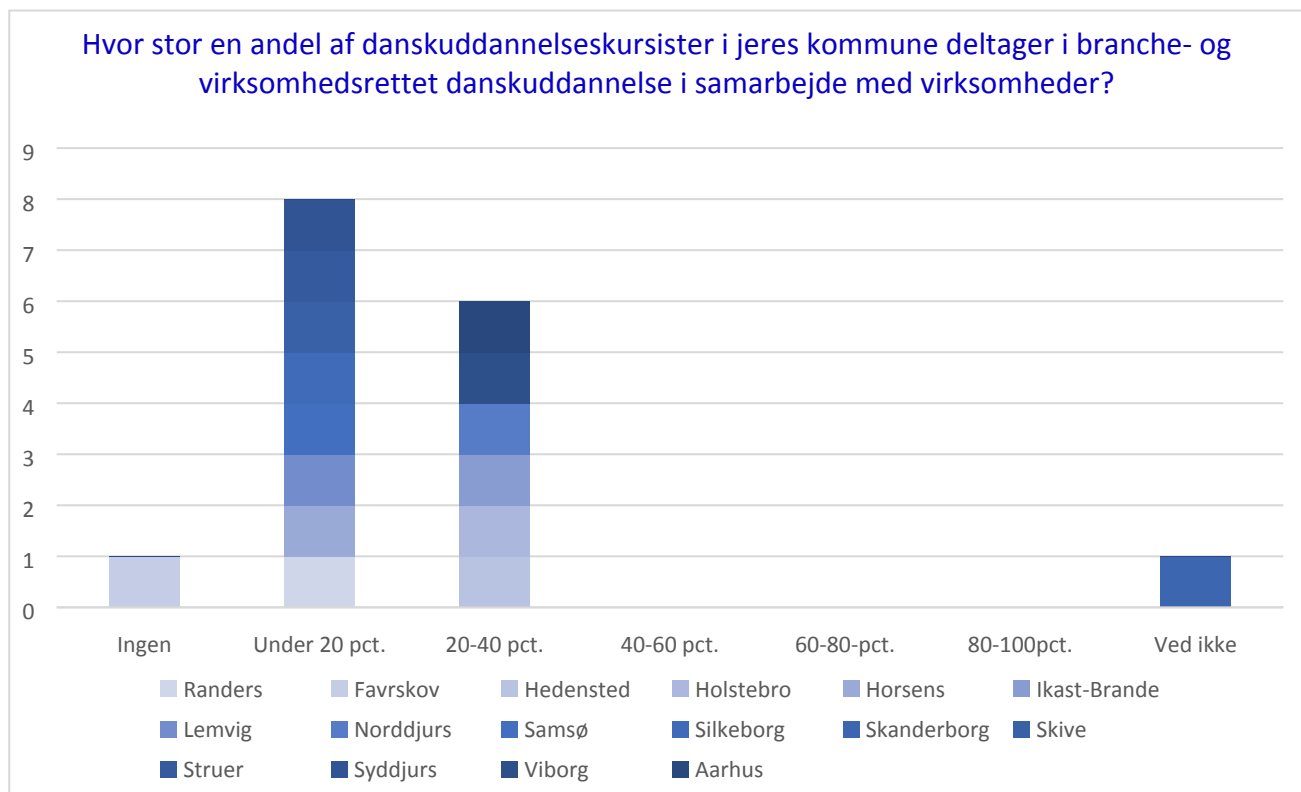
Tilrettelæggelsen af den virksomheds- og brancherettede danskuddannelse i de midtjyske kommuner viser dog et forskelligartet billede.

Blandt de virksomheds- og brancherettede tilbud i de midtjyske kommuner kan nævnes:

- Det kan i nogle tilfælde være i form af branchepakker, hvor der er særlig efterspørgsel efter arbejdskraft
- Det kan være individuelle (fag)progpakker til kursister, som er i praktik og som vurderes at kunne opnå beskæftigelse ved hjælp af et målrettet sprogløft,
- Den almindelige sprogundervisning på skolen tilpasses brancher, hvor der er gode jobmuligheder,

Flere kommuner svarer, at det kan være vanskeligt at gennemføre holdundervisning på virksomhederne pga. af virksomhedernes størrelse og for få kursister.

Figur 5: Hvor stor en andel af danskuddannelseskursister deltager i branche og virksomhedsrettet samarbejde med virksomheder



Som det fremgår af figuren er det generelt en mindre andel af kursisterne, der deltager. Der er dog forskel på om danskundervisningen sker på virksomhederne som eksempelvis særligt individuelt tilrettelagte forløb, som virksomhedsforlagt undervisning på sprogskolen, som danskuddannelse på større virksomheder for en bredere kreds eller som fokuseret danskundervisning på sprogskolen.

8. Tema 2 - Det pædagogiske tilsyn

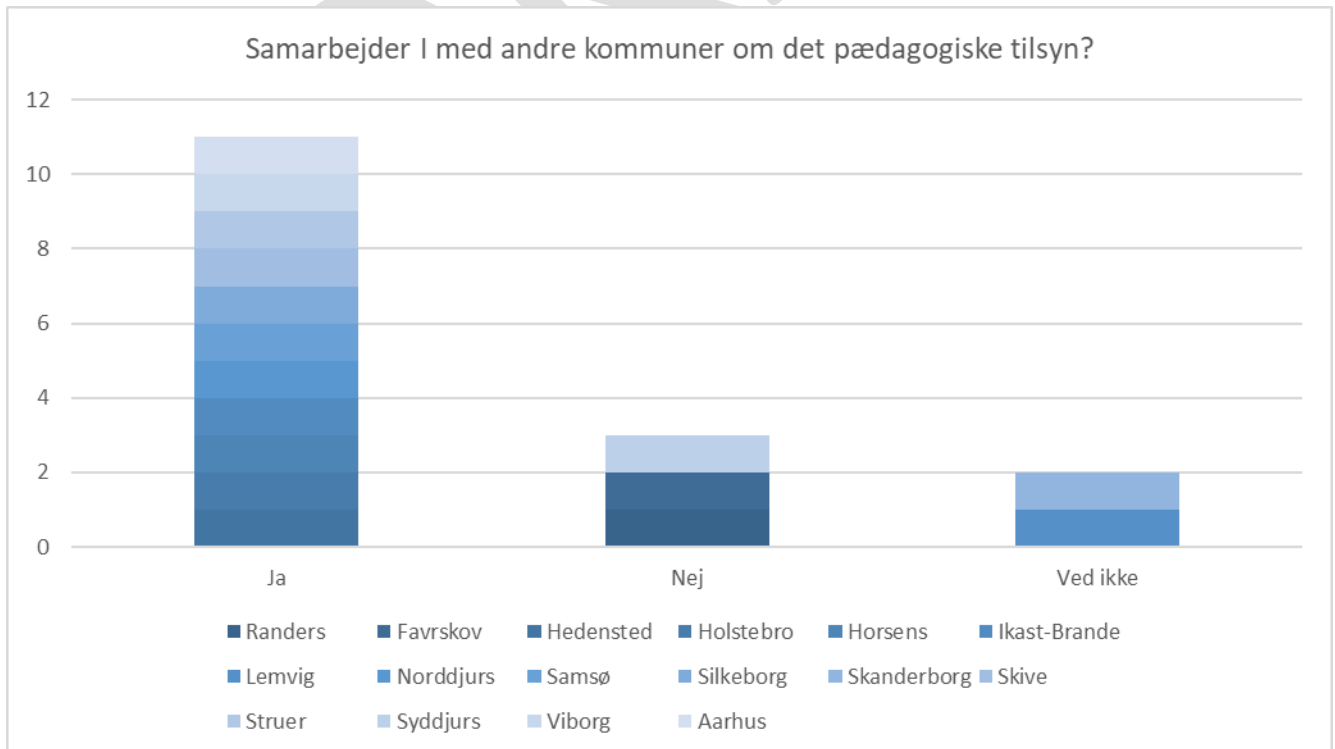
Kommunerne er ansvarlige for at føre tilsyn med deres udbydere af danskuddannelse hvert andet år, hvilket indebærer både et administrativt, et økonomisk og et pædagogisk tilsyn. I praksis er der mange steder tale om et løbende tilsyn. Under dette tema beskrives indledningsvist, hvordan kommunerne i regionen aktuelt arbejder med det pædagogiske tilsyn.

8.1 Den generelle tilrettelæggelse af det pædagogiske tilsyn med danskuddannelsesområdet i de midtjyske kommuner

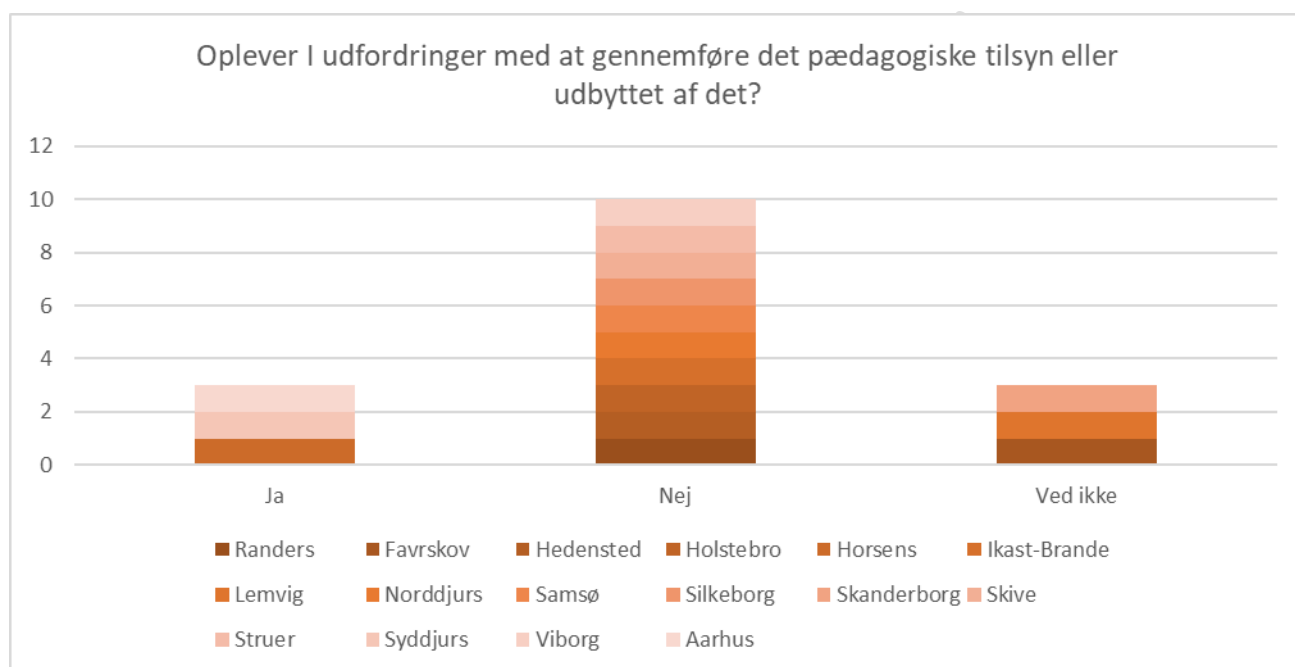
I KKR Midtjylland benytter kommunerne forskellige modeller for det pædagogiske tilsyn. Her kan nævnes følgende:

- At tilsynet tilkøbes som ekstern konsulentydelse, indenfor aftalernes rammer
- På vegne af en række aftalekommuner varetager en kommune opgaven som driftskommune og dermed det pædagogiske tilsyn
- Det pædagogisk tilsyn tilkøbes fra anden kommune.
- Flere fører selv tilsyn.
- Fælleskommunal konsulent på fuld tid med blandt andet ansvar for tilsynet.

Figur 8: Samarbejde med andre kommuner om tilsyn



Figur 9: Udfordringer med at gennemføre tilsynet eller udbyttet heraf



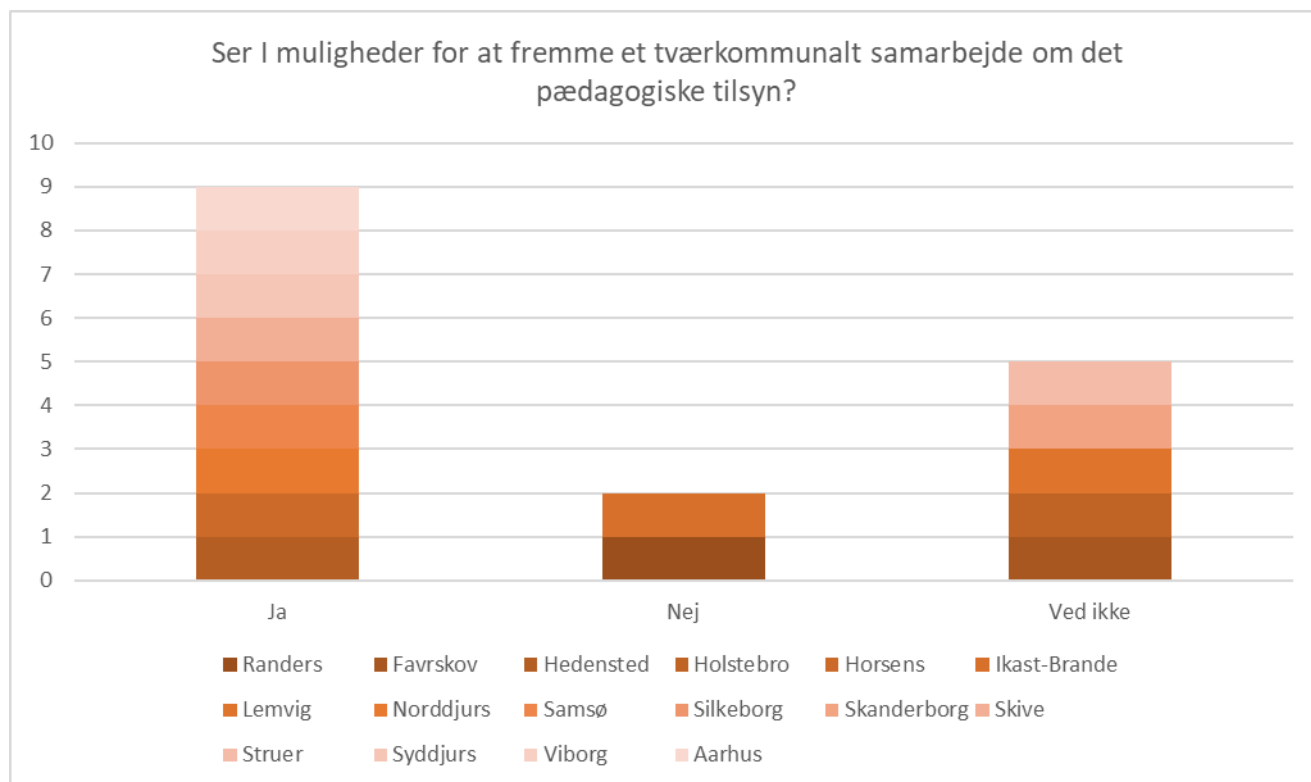
Størstedelen af de Midtjyske kommuner angiver, at de ikke oplever udfordringer med at gennemføre det pædagogiske tilsyn. Enkelte peger dog på, at man ikke har tilstrækkelige kompetencer på området til at kunne gennemføre tilsynet selv, hvorfor det tilkøbes.

8.2 Muligheder for at fremme et fælleskommunalt samarbejde blandt de midtjyske kommuner om det pædagogiske tilsyn

Størstedelen af de midtjyske kommuner svarer i undersøgelsen, at de ser muligheder i forhold til at fremme et tværkommunalt samarbejde om det pædagogiske tilsyn. Mange af kommunerne giver således udtryk for, at det vil være relevant at samarbejde om tilsynsopgaven på tværs af kommunerne. Det foreslås for eksempel, at der i højere grad tænkes i kommunale netværksgrupper, hvor der kunne være muligheder for sparring og videndeling omkring det pædagogiske tilsyn, herunder et samarbejde omkring fastsætning af pris eller fx observationsdelen af undervisningen. Da det kræver stor faglig indsigt omkring læring om andet sprog kan særligt de mindre kommuner have vanskeligt ved at løfte opgaven.

Meget tyder således på, at et styrket samarbejde kommunerne imellem omkring den pædagogiske tilsynsopgave vil være relevant, både for at styrke fagligheden og sikre en fælles udnyttelse af ressourcerne.

Figur 10: Muligheder for at fremme tværkommunalt samarbejde om pædagogisk tilsyn



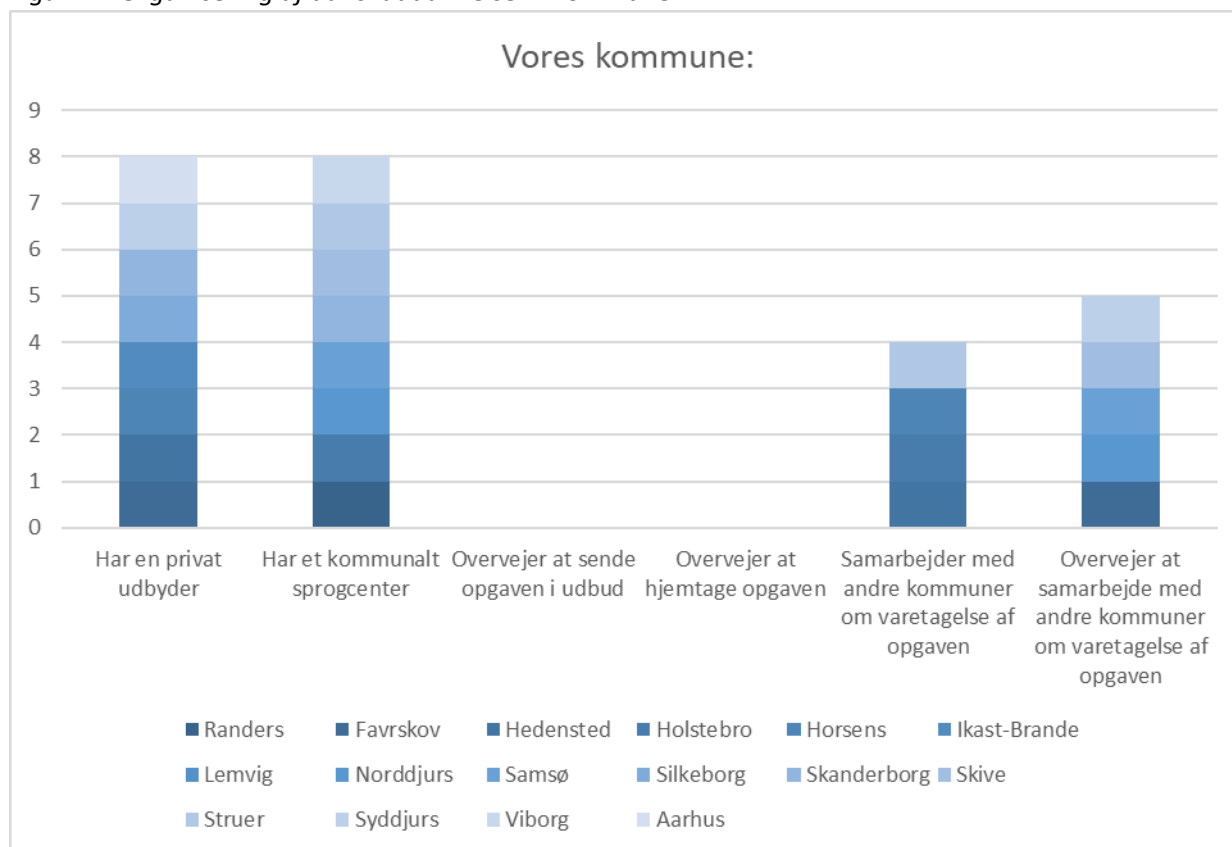
Kommunerne indsender hvert andet år tilsynsrapporterne til Styrelsen for international rekruttering og integration SIRI. SIRI har derved mulighed for at se beskrivelser af kommunernes håndtering af det pædagogiske, økonomiske og administrative tilsyn i løbet af rammeaftaleperioden.

9. Tema 3 - Udbud af danskuddannelse

Kommunerne kan vælge enten at organisere danskuddannelsen til voksne udlændinge i et kommunalt sprogcenter eller at sende opgaven i udbud. Udbudsprocessen på danskuddannelsesområdet kan være en kompliceret opgave for den enkelte kommune. Endvidere kan der være mange andre hensyn i forhold til om kommunen vælger at have en kommunal eller en privat udbyder af danskuddannelse – blandt andet geografiske forhold, kritisk masse, politisk ønske, fælleskommunale samarbejder og kommunestørrelse.

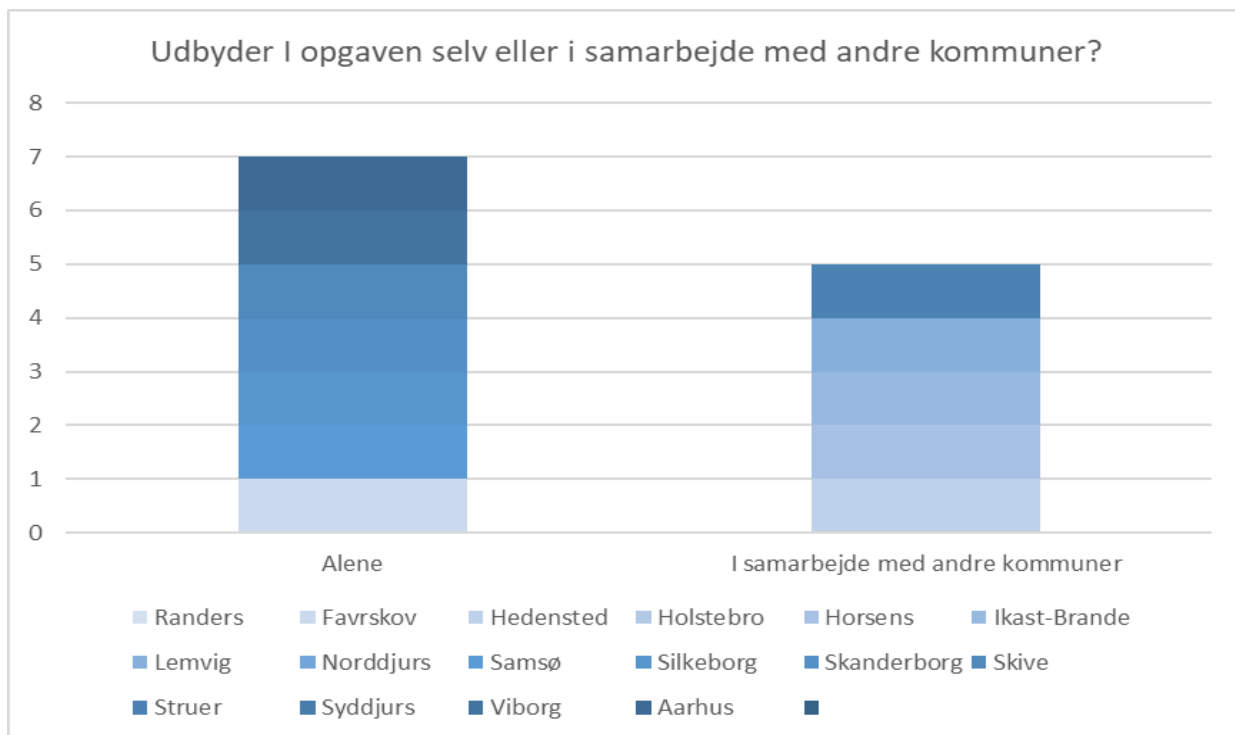
I Midtjylland er billedet spredt i forhold til, hvordan danskuddannelsen er organiseret i kommunerne.

Figur 11: Organisering af danskuddannelsen i kommunen



NB: Den enkelte kommune kunne afgive mere end et svar pr. kategori.

Figur 12: Oversigt over kommuner, der udbyder opgaven selv eller i samarbejde med andre kommuner

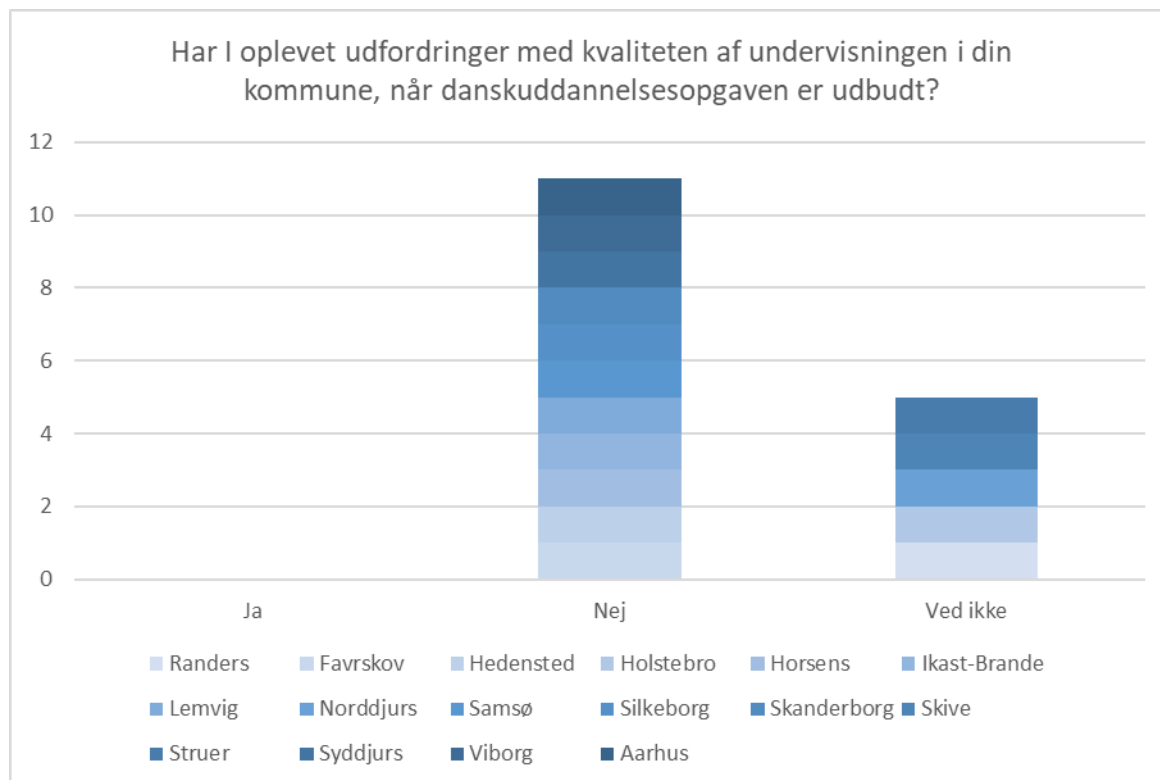


9.1 Udfordringer med kvaliteten af undervisningen, når danskuddannelsesopgaven er udbudt.

Der er ingen kommuner der oplever udfordringer med den udbudte danskuddannelse. Hvis der opleves udfordringer, drejer det sig typisk om følgende:

- Vanskeligheder med at opretholde en høj kvalitet til en fornuftig pris med det faldende kursisttal og ønsket om at have lokale undervisningslokationer inden for kommunens grænser.
- Små kommuner har svært ved at sammensætte hold med gode niveau opdelinger, hvor der tages højde for de forskellige faglige niveauer.

Figur 13: Udfordringer med kvaliteten af undervisningen med udbudt danskuddannelsesopgave.

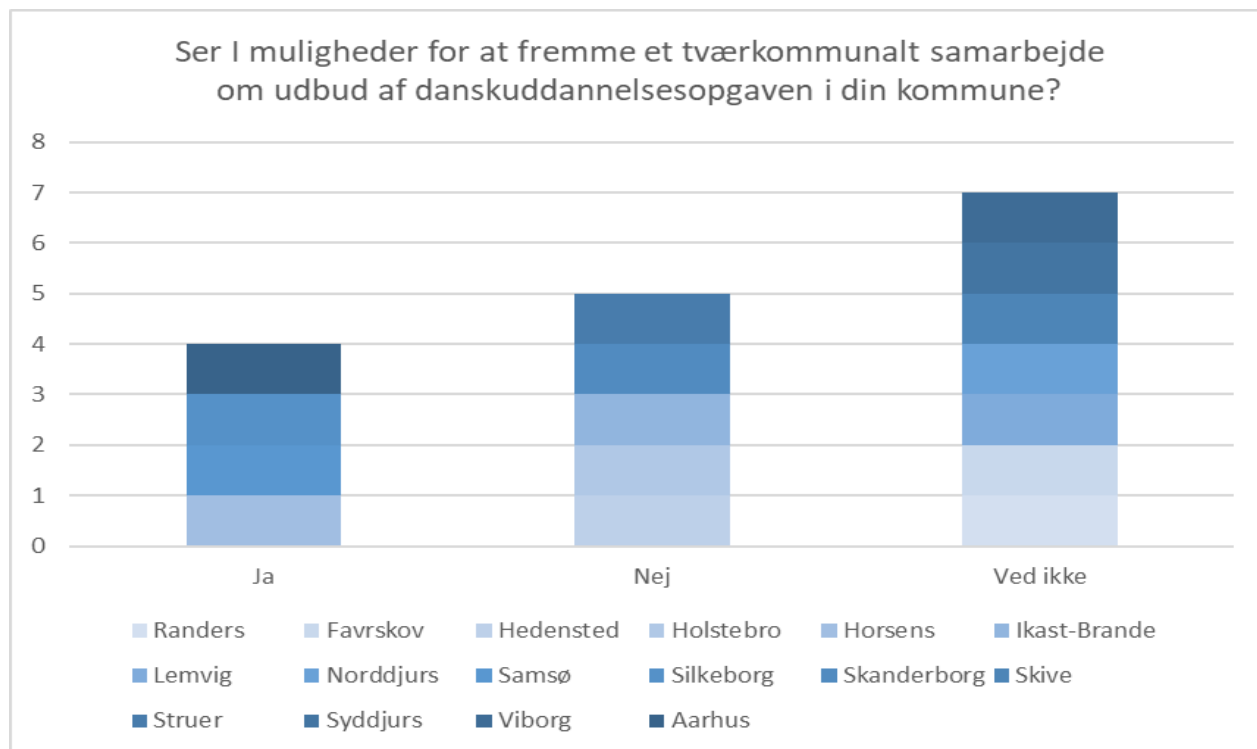


9.2 Beskrivelse af muligheder for at fremme et regionalt samarbejde blandt kommunerne.

Driftskommune-modellen er funktionel, hvor en kommune på vegne af andre varetager opgaver som eksempelvis tilsyn og udbud. Dermed skabes den nødvendige volumen for at sikre drift af en sprogskole med den nødvendige fleksibilitet og målrettede faglighed.

Ulemperne med et bredt regionalt samarbejde er en risiko for at miste den lokale forankring med nærvær og omstillingsparathed. Der kan ligeledes være et politisk ønske om at fastholde et lokalt tilbud.

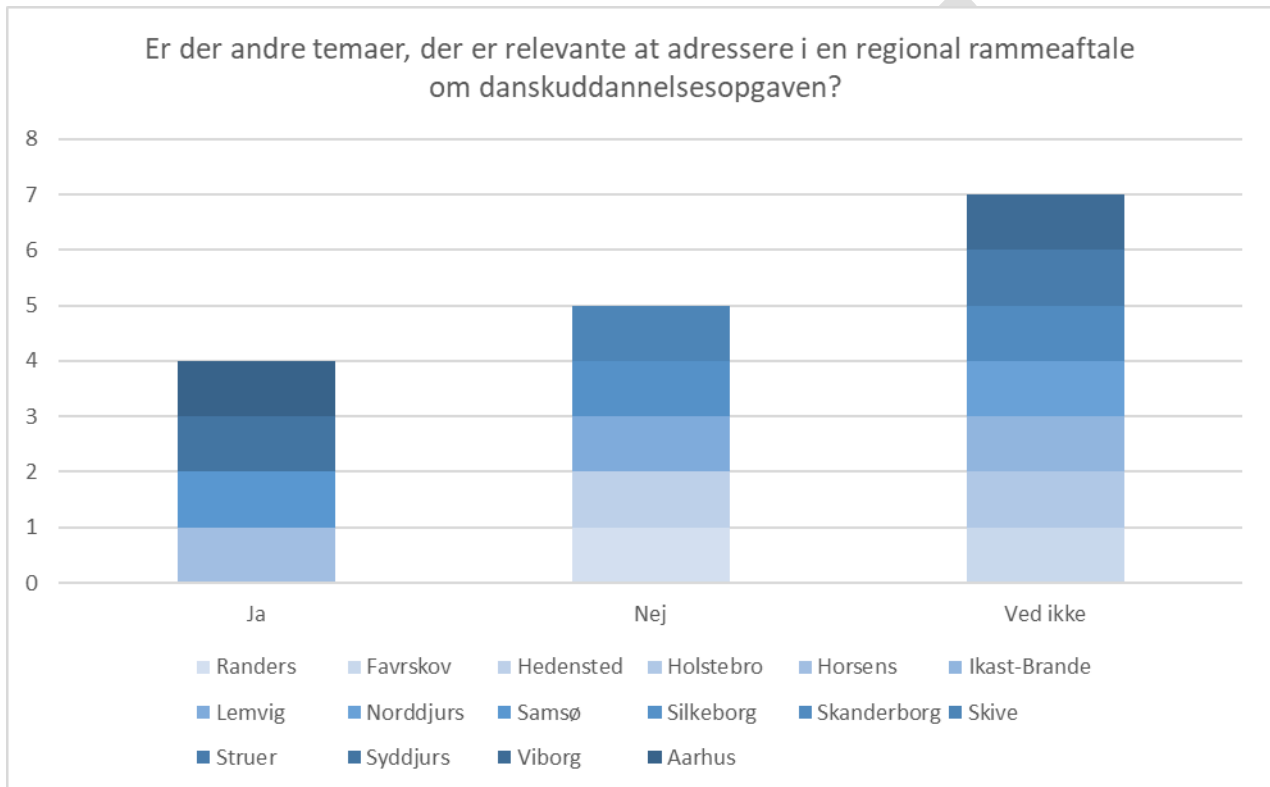
Figur 14: Muligheder for at fremme et tværkommunalt samarbejde om udbud af danskuddannelsesopgaven.



UDKAST

10. Øvrige udvalgte lokale temaer inden for danskuddannelsesområdet

Der lægges op til, at rammeaftalen kan adressere andre udvalgte temaer inden for danskuddannelsesområdet, der med fordel kan koordineres og/eller indgås tværkommunalt samarbejde om i KKR Midtjylland. Temaerne kan dermed tages op i løbet af rammeaftaleperioden og eventuelt danne grundlag for nye indsatser.



Som eksempler på tværgående temaer nævnes blandt andet:

- At gøre danskundervisningen så arbejdsmarkedsrettet som muligt.
- At der er mere fokus på kvaliteten i undervisningen frem for taxameter afregning.
- Fokus på virksomhedsforlagt undervisning på tværs af kommunegrænserne
- Et overordnet ønske om etablering af kommunale netværksgrupper, med fokus på videndeling/sparring omkring varierende emner, herunder tilsyn og det virksomhedsrettede fokus.

Sammenfatning omkring lokale temaer:

På baggrund af ovenstående anbefales følgende, som regionalt tema for KKR Midtjylland:

At der etableres en af kommunal netværksgruppe, med fokus på varierende emner, herunder tilsynsopgaven, nye former for (digital) undervisning og styrkelse af det virksomhedsrettede danskuddannelsesstilbud. Det kan også være mere langsigtede drøftelser af mere strukturel karakter, fx hvordan man på sigt sikrer danskuddannelsesstilbud med en høj faglighed, der samtidig er økonomisk bæredygtige.

KKR

MIDTJYLLAND

Netværket skal årligt give en status til KKR Midtjylland, med relevante opmærksomhedspunkter og fremadrettede anbefalinger. Netværket styres af et formandskab, der sidder for en 2. årig periode. I den første periode varetages formandskabet af Holstebro Kommune og Randers Kommune.

UDKAST

3.4

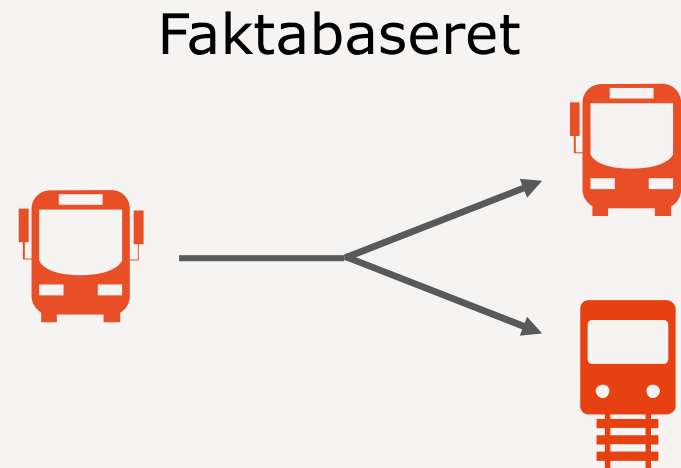
Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel



Modellen

Baggrund

- > Række ændringer i Midttrafik:
 - > Rejsekort
 - > Midttrafik App
 - > Nyt takstsystem
 - > Færre salgssteder
 - > Takst Vest
 - > Letbanen og justeret busnet



Nuværende indtægtsdeling

> Frem til 2017

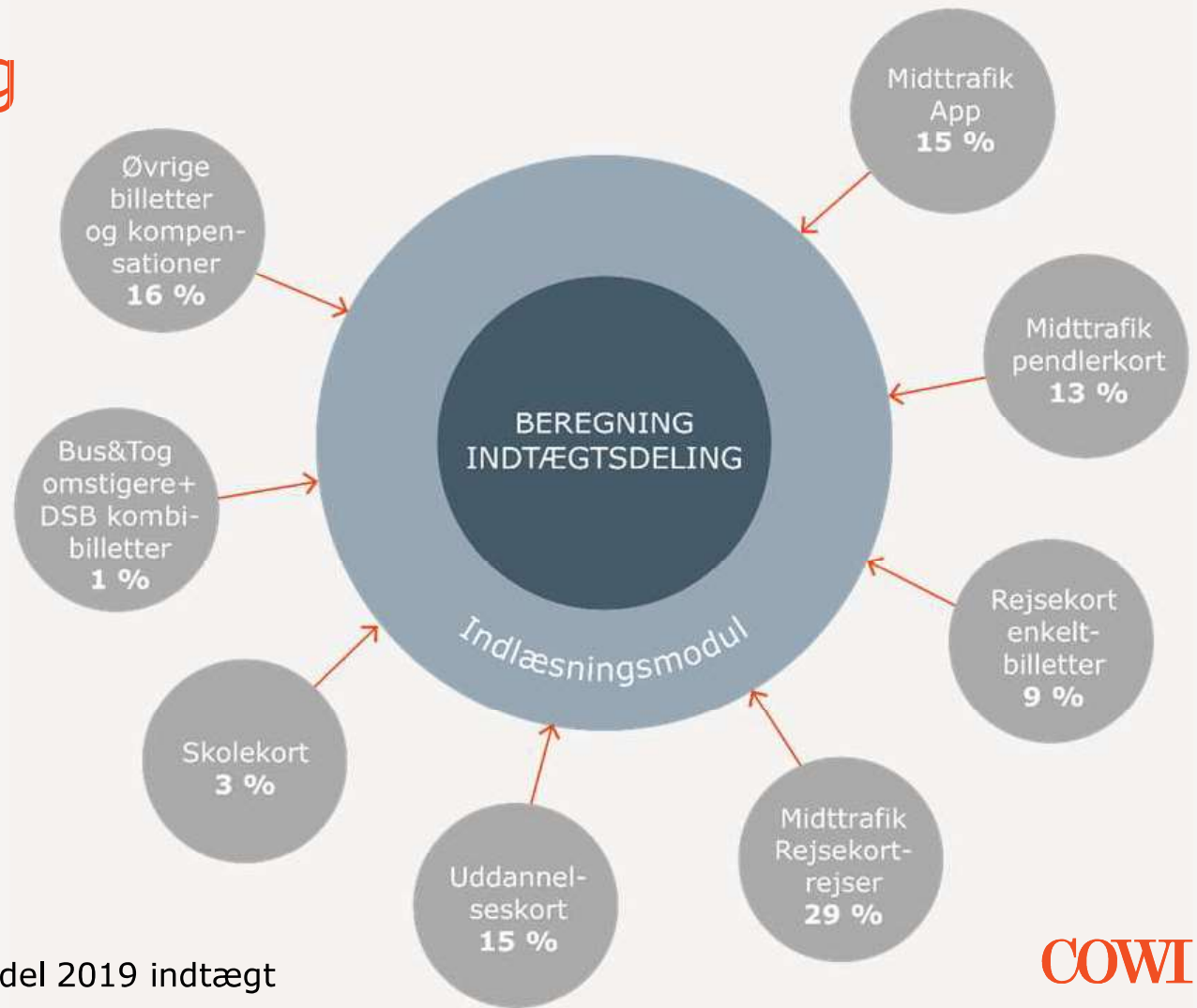
- > Mulige datakilder
- > Faglig vurdering
- > Ingen faktabaseret viden
- > Ingen egentlig rejsehjemmelundersøgelse

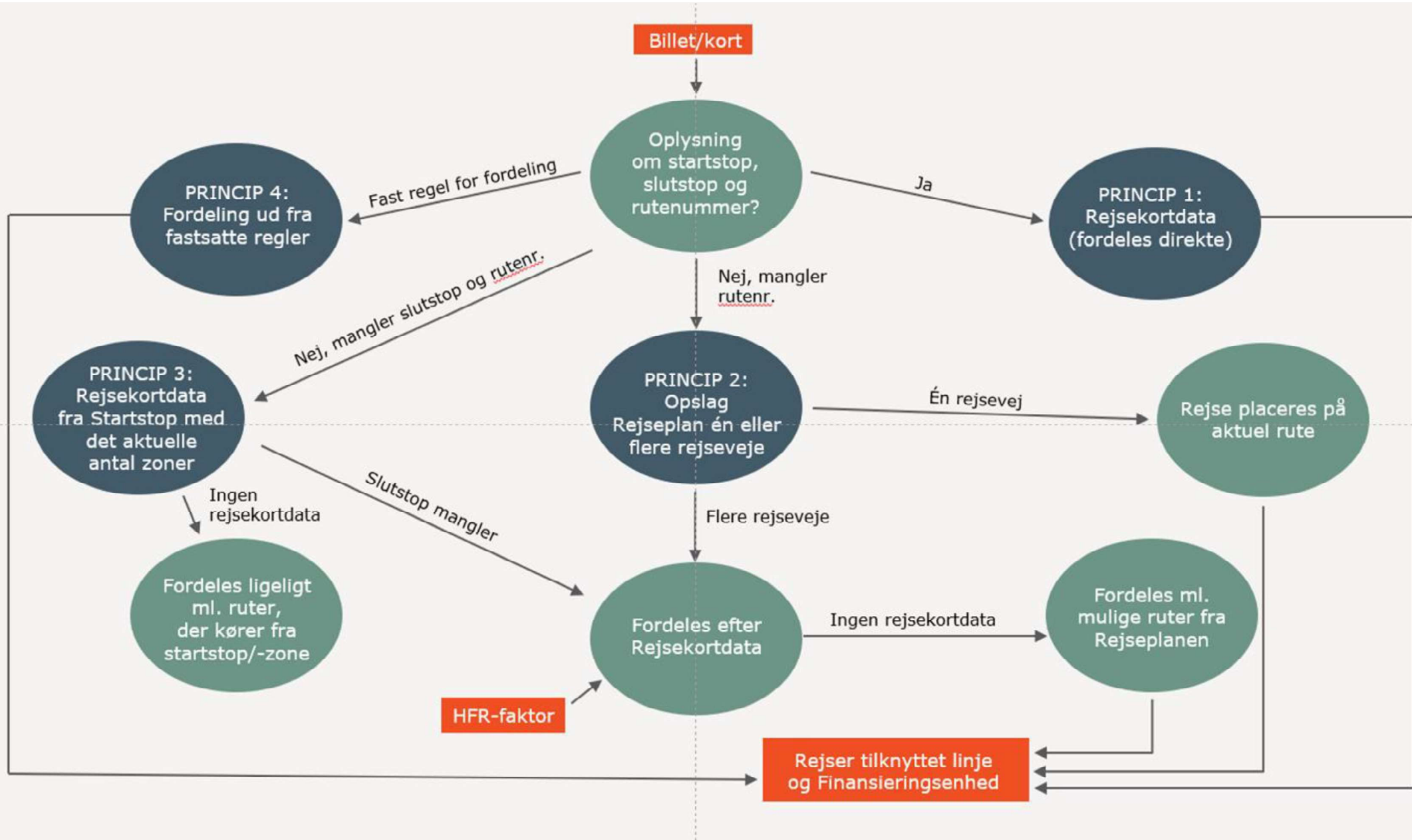
> Fra 2017

- > Budgetmodel
- > Bestillere uden for Aarhus-området får tilført det budgetterede
- > Regulering inden for Aarhusområdet i forhold til regnskabsresultat
- > Baggrunden er usikkerheden om Letbanens indtægtsmæssige konsekvens

Modellens opbygning

- > Datakilder
- > Indlæsningsmodul
- > Beregningsmodul





Resultater



Simulering 2019

- > Godkendt regnskab
- > Simuleret kørsel
- > Afvigelse

Bestiller	Indtægter Regnskab 19	Indtægter Ny indtægtsdeling	Afvigelse
Favrskov Kommune	1.299.463	3.932.348	2.632.885
Hedensted Kommune	2.430.486	2.311.910	-118.576
Herning Kommune	13.742.796	11.119.061	-2.623.734
Holstebro Kommune	6.198.407	3.363.540	-2.834.867
Horsens Kommune	19.300.670	17.148.262	-2.152.408
Ikast-Brande Kommune	30.000	56.292	26.292
Lemvig Kommune	-	-	0
Norddjurs Kommune	1.836.465	3.038.664	1.202.199
Odder Kommune	1.311.096	1.886.744	575.648
Randers Kommune	30.586.069	27.209.715	-3.376.354
Ringkøbing-Skjern Kommune	4.605.213	4.157.190	-448.023
Silkeborg Kommune	23.198.441	19.241.074	-3.957.367
Skanderborg Kommune	5.468.605	8.168.754	2.700.149
Skive Kommune	8.222.101	6.779.866	-1.442.235
Struer Kommune	1.187.628	710.446	-477.182
Syddjurs Kommune	4.508.403	5.049.828	541.398
Viborg Kommune	16.802.074	14.026.078	-2.775.996
Aarhus Kommune	269.777.147	251.715.159	-18.061.988
Region Midtjylland	275.006.218	304.891.041	29.884.823
Letbanen	64.917.751	65.728.265	810.514
Lemvigbanen	2.644.627	1.984.076	-660.551
Erstatningsbusser	3.854.529	4.409.901	555.372
I alt	756.928.215	756.928.215	

Overgangsordning

- > Ny indtægtsdeling giver betydelige forskydninger i fordelingen af indtægter
- > Bestyrelse og Repræsentantskab foreslås derfor en overgangsordning

Indtægterne fordeles med 50 % efter den nye indtægtsfordelingsmodel og 50 % efter den nuværende model baseret på indtægtsfordelingen, der fremgår af overslagsårene i budgetforslag 2021.

2022

Indtægterne fordeles med 75 % efter den nye indtægtsdelingsmodel – og 25 % efter den nuværende model baseret på indtægtsfordelingen, der fremgår af overslagsårene i budgetforslag 2021.

2023

Indtægterne fordeles med 100 % efter den nye indtægtsdelingsmodel.

2024

3.4

Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel

Midttrafik – indtægtsdeling, FAQ

Udarbejdet 13.01.21

Spørgsmål:

Indtægter fra bl.a. pendlerkort og mobilapp fordeles ud fra salget på Rejsekort Classic, som udgør 29 % af det samlede salg. Er det en troværdig metode?

Svar:

COWI har udarbejdet en analyse af dette spørgsmål, som konkluderer at det er en troværdig metode til fordeling af disse indtægter. Alternativet til metoden er at lave en skønsmæssig fordeling af disse indtægter uden baggrund i data. Det vurderes at give en mindre retvisende fordeling end den anvendte.

COWI's konklusion i notatet er at:

Samlet er det COWIs vurdering, at den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik er væsentligt mere retvisende i forhold til hvordan passagererne rent faktisk anvender den kollektive trafik i Midttrafik og derfor samlet er mere retvisende end den hidtidige anvendte metode til indtægtsdeling.

COWI's notat er vedlagt

Spørgsmål:

Hvorfor anvendes der ikke passagertællinger i fordelingsmodellen, nu hvor sådanne gennemføres automatisk og systematisk i hele Midttrafik?

Svar:

COWI har udarbejdet et notat, der analyserer mulighederne for at anvende passagertællingerne i fordelingsmodellen. Dele af notatet stammer fra det forberedende arbejde med modellen, hvor mulighederne blev analyseret.

COWI's konklusion i notatet er at:

Den samlede konklusion er, at de automatiske passagertal kan anvendes til at kvalificere resultaterne fra den opstillede model for indtægtsdeling, men at det er en dårlig idé direkte at inkorporere dem i selve indtægtsfordelingen.

De to største udfordringer er, at passagertællingerne ikke håndterer skift mellem to eller flere busruter/letbanen og heller ikke fortæller noget om, hvor langt passagererne rejser. Det er nemlig ikke givet at ruter med mange passagerer skal have den største andel af indtægten, da længden af passagerens rejse også har en betydning.

De automatiske passagertællinger fortæller ikke noget om typen af passager, så hvis tællingerne viser ruter med mange passagerer, kan det ikke umiddelbart konkluderes om det er pensionister, pendlere eller skoleelever.

COWI's notat er vedlagt.

Passagertællingerne vil dog blive brugt i løbende evaluering af indtægtsdelingsmodellens metoder, og vil blive oplyst på ruteniveau i bl.a. Midttrafiks årsregnskab og sammenholdt med ruteindtægterne for at sikre konsistens og evt. forklare afvigelser mellem de 2 tal.

Spørgsmål:

I modelnotatet er beskrevet at indtægter fra skole- og ungdomskort henføres til de ruter der ankommer til skolen/uddannelsesstedet tættest på 8.15., og at der fordeles i forhold til rejsekortindtægter hvis flere ruter er relevante. Bliver ruter med mange elever og få andre kunder så ikke forfordelt, da sådanne ruter næsten ingen rejsekortindtægter har – og giver det ikke fejl i indtægtsdelingen hvis ringetiden er en anden end 8.15?

Svar

Der er desværre en fejl i modelbeskrivelsen. Indtægten for disse ruter henføres til den rute der ankommer tættest på ringetiden. Der sker ingen fordeling i forhold til Rejsekortindtægter.

Modelbeskrivelsen er opdateret med dette og vil blive udsendt til kommuner og region i forbindelse med møde den 27. januar.

I forhold til anvendelse af ringetid 8.15 er der i modellen behov for en fast ringetid for at kunne lave opslag i Rejseplanen. Hvis 8.15 ikke er i overensstemmelse med den typiske ringetid i kommune, vil det blive muligt at hver kommuner oplyser eget ønske til anvendt ringetid i indtægtsdelingsmodellen. Af praktiske grunde, er det dog kun muligt med 1 ringetid pr. kommune.

Spørgsmål:

Hvordan sker indtægtsdelingen på ruter, hvor en kommune f.eks. finansierer enkelte ture (eksempelvis dubleringsture) på en regionalrute?

Svar:

Indtægtsdelingen på ruter der har delt finansiering af 2 eller flere parter sker som udgangspunkt i forhold til fordelingen af udgiften på ruten, sådan at hvis en part f.eks. finansierer 70 % af udgiften, så modtager 70 % af indtægten på samme rute.

Hvis parterne på en delt finansieret rute er enige om, at dette ikke afspejler den forventede fordeling af indtægterne, så er det muligt manuelt at ændre sådanne nøgler i modellen. Det kan f.eks. være tilfældet hvis en kommune betaler for en dublering, som afregningsmæssigt køres selvstændigt og ikke indgår i den samlede udgiftsfordeling på ruten.

3.4

Midttrafiks indtægtsfordelingsmodel

MEMO

TITEL

Indtægtsfordelingsmodel - brug af Rejsekortdata

DATO

14. januar 2021

TIL

Midttrafik

KOPI

FRA

COWI, Jens Groth Lorentzen og Jens Elsbo

PROJEKTNR

A113300

ADRESSE COWI A/S

Parallelvej 2

2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SIDE 1/4

1 Indledning

Den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik er langt mere datadrevet end hidtil. Ved indførelse af Rejsekort er der adgang til meget store og kontinuerlige data vedr. rejse i den kollektive trafik. Hertil kommer, at en række af de øvrige billettyper nu sælges via Midttrafiks App eller Rejsekortudstyrets enkeltbilletdel, hvilket betyder, at der også for disse billettyper er væsentligt mere detaljerede oplysningerne om den enkelte billet end tidligere. Samlet betyder det, at der for en meget stor del af de benyttede billetter i Midttrafiks busser og letbane, er detaljerede oplysninger om gyldighed og pris samt hvor som minimum rejsen starter.

Brug af alle disse nye data sammen med brug af Rejseplanen, der altid er opdateret med aktuel køreplan, gives der helt nye muligheder for at beskrive, hvordan passagererne i den kollektive trafik rejser. Det er den mulighed, der anvendes i den nye model for indtægtsdeling og dermed gør den mere datadrevet sammenlignet med tidligere.

De mere detaljerede oplysninger om rejserne i den kollektive trafik er dog ikke i alle tilfælde tilstrækkelige til at lave en detaljeret rutefordeling af indtægten, som er et krav i den nye indtægtsfordelingsmodel i Midttrafik. Der er i rigtig mange tilfælde mulighed for at benytte forskellig rejserute mellem A og B og dermed sidde i forskellige ruter og nogle gange endda foretage et skift, for at komme til B.

Rejsekortets krav om tjek ind ved hvert skift giver mulighed for at følge den enkelte passager helt ned på del-rejseniveau og dermed i kombination med Rejseplanen at kortlægge brugen af den kollektive trafik helt ned på delrejseniveau. Det giver således den efterspurgte viden til at kunne foretage den ønskede rutefordeling. Denne meget detaljerede viden er analyseret og sammen med års erfaring med rejser og billetbrug i den kollektive trafik, er rejsemønstret fra rejser på Rejsekort fundet repræsentativt for, hvordan passagererne generelt anvender busser og tog. Noget der uddybes yderligere neden for.

2 Modellen

Det overordnede princip i den nye model er, i modsætning til tidligere indtægtsdeling, at der **indtægtsdeles på den enkelte rejse**. Hver enkelt rejse bliver således fordelt på transportmidler og konkret rute (bus/letbane/lokaltoget) og andelen af indtægten fra rejsen svarer til den del af rejsens længde, der er udført på et givent transportmiddel.

Datakilderne dækker over data vedr. salget af de forskellige billetter og indeholder varierende oplysninger om gyldighed, pris, på- og afstigningssted, benyttet transportmiddel mv. Hovedparten af datakilderne er på rejseniveau, men der er datakilder, der blot indeholder den samlede indtægtsmasse for en given billettype eller område (f.eks. data fra billetautomaterne i Busselskabet Aarhus Sporveje).

Hvis oplysningerne om den enkelte rejse i datakilden er mangelfuld, verificeres enten via Rejseplanopslag eller Rejsekortopslag eller i kombination af begge. Rejseplanen benyttes til at slå mulige rejseveje op mellem to givne punkter, og er der flere muligheder, anvendes Rejsekortdata til at fastlægge frekvensen for valg af rejsevej. Rejser på Rejsekort indgår derfor som repræsentativ kilde for, hvordan passagererne generelt anvender bus/letbane/lokaltoget i Midttrafik.

Grundstenene i den nye model er således viden om den enkelte rejse, viden om rejsemønstre for passagerer, der benytter Rejsekort Classic (blåt design) og endelig den elektroniske køreplan i form af Rejseplanen. Den information og viden benyttes til at fordele indtægter fra billettyper, hvor kendskabet til den faktiske rejse er mere sparsomt, som f.eks. på pendlerkort, skolekort og UU-kort (Ungdomskort).

3 Repræsentativiteten i Rejsekortdata

En vigtig forudsætning i den nye datadrevne indtægtsmodel i Midttrafik er, at rejser på Rejsekort Classic (blåt design) er repræsentative for, hvordan passagerne generelt rejser i bus/letbane/lokaltoget i Midttrafiks område.

Denne repræsentativitet er i andre sammenhænge undersøgt, hvor analyser viste, at fordelingen af rejserne på Rejsekort Classic mellem to destinationer giver et retvisende billede af valg af transportmiddel (tog, bus/letbane/lokaltoget) sammenlignet med, hvad man kan forvente vurderet ud fra erfaring og lokal viden.

Konkret anvendes samme metode til at fastlægge indtægtsdelingen af pendlerkort mellem trafikselskaber og togoperatører i Takst Vest. Inden etableringen af en egentlig model, blev der lavet en række analyser på konkrete rejser, hvor der er mulighed for at vælge alternative rejseveje og hvor der kan være tvivl om metoden er valid.

Der blev udpeget nogle specielle relationer i hele Takst vest område (Jylland og Fyn), hvor togoperatører og trafikselskaber har kendskab til, at muligheden for at vælge alternative rejseveje benyttes. For disse relationer er metoden blevet belyst gennem beregning af eksempler, der viser, hvordan metoden vil fungere.

I Midttrafiks område, blev der bl.a. analyseret på følgende to strækninger:

- > Aarhus Nord (Skejby) (zone 302) – Randers (Zone 380)
- > Aarhus (zone 301) – Silkeborg (330)

Analysen blev gennemført på baggrund af data vedr. salget af pendlerkort og Rejsekortdata fra første halvår af 2017.

Aarhus Nord - Randers

På relationen mellem Aarhus Nord og Randers (første eksempel ovenfor), viste salget af pendlerkort, at mere end 90% af de udstedte pendlerkort havde en gyldighed på 7 zoner og de resterende en gyldighed på 8 zoner. Salget indikerer således at langt hovedparten af de solgte pendlerkort benytter de direkte busser mellem Aarhus Nord og Randers, da brug af toget via Aarhus Banegård vil kræve en gyldighed på 8 zoner.

Fordelingen af Rejsekort-rejserne i samme relation, viser på samme måde som periodekortene at de fleste passagerer rejser direkte med bus fra zone 302 til zone 380.

Aarhus Nord - Silkeborg

På relationen mellem Aarhus Nord og Silkeborg (andet eksempel ovenfor), viste salget af pendlerkort, at ca. 65% af de udstedte pendlerkort havde en gyldighed på 9 zoner og de resterende en gyldighed på 8 zoner.

Pendlerkort med en gyldighed på 8 zoner anvender de direkte busser til Silkeborg, da rejse omkring Aarhus Banegård og brug af toget, vil kræve en gyldighed på 9 zoner.

Udtræk fra Rejsekortdata viste, at ca. 60% af rejserne på Rejsekort udelukkende brugte bus på deres rejse, mens de resterende ca. 40% brugte en kombination af tog og bus.

Samlet vurdering

Den samlede vurdering af den gennemførte analyse for Takst Vest på udvalgte relationer i Jylland og på Fyn, viste tydeligt, at fordelingen af rejserne på Rejsekort mellem transportmåderne mellem to destinationer giver et rimeligt billede af, hvad man ud fra en faglig og lokal viden kan forvente, at der sker ved anvendelse af pendlerkort også. I relationer, hvor der er ligeværdige alternativer sker der en tydelig fordeling. I relationer, hvor det ene transportalternativ er oplagt, er det også dette, der bliver anvendt på rejsekort, mens de øvrige alternativer kun anvendes i begrænset omfang.

Analysen viste også, at brug af data fra Rejsekort medfører et behov for en faktor til at styre, at det kun er de hyppigst forekommende rejsekombinationer på

en given rejserelation, der indgår i fastlæggelse af indtægtsdeling. Derfor opereres der også i modellen – både den for Pendlerkort i Takst Vest men også i den nye indtægtsmodel i Midttrafik, med en faktor (HFR), der er indført som en variabel, som brugeren af modellen kan fastlægge.

I de gennemførte testkørsler i den nye indtægtsmodel for Midttrafik vedr. indtægter for 2019 og 2020 er der således anvendt en HFR-faktor på 2%, hvilket betyder at rejsekombinationer, der forekommer mindre end 2% på en given rejserelation ikke medtages. For rejserelationer, hvor HFR udelukker alle kombinationer på Rejsekort i den givne relation, nulstilles HFR-faktoren i den pågældende relation og alle kombinationer medtages.

4 Samlet vurdering af Midttrafiks indtægtsmodel

Sammenlignet med den hidtidige gennemførte indtægtsdeling, der byggede på tilgængeligt data fra salgssteder og indsigt til generelt anvendelsesområde, er metoden nu mere præcis, da den som udgangspunkt foretages på rejseniveau – en mulighed, der ikke hidtil har været til stede. Store dele af indtægtsdelingen håndteredes tidligere gennem det faktiske salg, hvor den bus, hvor salget var foregået, fik indtægten. Eventuelle skift fra den bus, hvor salget var foregået og over i anden bus/letbane/lokaltoget blev ikke tilgodeset i Midttrafiks tidligere indtægtsmodel, da der ikke fandtes tilstrækkelig faglig begrundet viden, til at foretage en sådan beregning. Dvs., at en lang række ruter ikke modtog indtægter fra passagerer skiftende fra andre ruter.

For at udfolde rejserne benyttes opslag fra Rejseplanen og data fra Rejsekortrejser. For at sikre repræsentativitet på opslag i Rejseplanen, er der for udvalgte billettyper som skolekort og Ungdomskort valgt at indlægge et fast tidspunkt for ankomst. Det skyldes, at der flere steder i Midttrafik er en tilpasset køreplan netop i forbindelse med transport af skoleelever til skolestart, og for at sikre en korrekt fordeling ud på de forskellige rejsemuligheder, er der valgt et konkret tidspunkt.

Samlet er det COWIs vurdering, at den nye model til indtægtsdeling mellem bestillerne i Midttrafik er væsentligt mere retvisende i forhold til hvordan passage-erne rent faktisk anvender den kollektive trafik i Midttrafik og derfor samlet er mere retvisende end den hidtidige anvendte metode til indtægtsdeling. Det er også vores vurdering, at antagelsen om at rejser på Rejsekort er repræsentative for, hvordan rejser på alle øvrige billettyper rejser, er retvisende og dermed den mest egnede metode til at rutefordele indtægterne.

3.5

Samarbejdsaftale om passagerråd

Aftale med KKR Midtjylland

om samarbejde om

Passagerråd i Regionerne

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	3
2.	Formål med etablering af Passagerrådene.....	3
3.	Parternes samarbejde.....	3
4.	Parternes ansvar	4
5.	Passagerrådenes beføjelser og arbejdsform	6
6.	Fortrolighed	6
7.	Ændring af aftalen.....	7
8.	Meddelelser	7
9.	Varighed og ophør	7
10.	Bekræftelse af aftalen.....	8

Aftalen er indgået mellem:

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17 B
Postboks 2188
1017 København K
(CVR-nr. 63870528)
(I det følgende "Passagerpulsen")

og

Kommunernes Kontaktråd Midtjylland (herefter benævnt KKR)
Adresse 1
Adresse 2
(CVR-nr. xxxxxxxx)

Passagerpulsen og Kommunernes Landsforening er herunder benævnt "Parterne" eller enkeltvis "Part(en)".

1. Indledning

- 1.1.1 Denne aftale regulerer Parternes samarbejde om etablering og drift af Passagerråd i Regionerne (herefter benævnt Passagerrådene)
- 1.1.2 Yderligere Parter optræder i samarbejdet om Passagerrådene. Dette aftales mellem Passagerpuls og den pågældende Part ved indgåelse af en samarbejdsaftale. Som Parter indgår kommuner, regioner, trafikselskaber, togselskaber og evt. andre organisationer, der er involveret i offentlig trafik i regionerne.

2. Formål med etablering af Passagerrådene

- 2.1.1 Formålet med etablering af Passagerrådene er at styrke passagerernes stemme i udviklingen af den kollektive trafik for alle. I den forbindelse skal der være særligt fokus på at forbedre mobiliteten og dermed også sammenhængen i den offentlige trafik, herunder sammenhængen mellem offentlig trafik og øvrige transportformer.

3. Parternes samarbejde

- 3.1.1 Parterne forpligter sig til at indgå i et konstruktivt samarbejde om Passagerrådene med henblik på opnåelse af formålet.
- 3.1.2 Der etableres en følgegruppe for hvert Passagerråd, bestående af en person fra hver af Parterne omkring Passagerrådene jf. § 1.1.2. Parterne udpeger hver et medlem af følgegruppen og meddeler Passagerpuls om disse. Passagerpuls videreformidler til øvrige Parter.
- 3.2 *Følgegruppernes ansvar*
- 3.2.1 Følgegrupperne medvirker til at sikre, at formålet med Passagerrådernes arbejde opnås, herunder, at der sikres kommunikation til/fra relevante personer i Parternes respektive organisationer.
- 3.2.2 Følgegrupperne bidrager med følgende:

- 3.2.3 - generel opbakning til Passagerrådene
- 3.2.4 – input til dagsordener for møder i Passagerrådene. Her tænkes særligt på udvalgte relevante emner, som præsenteres i passende tid forud for beslutninger og ændringer i den kollektive transport. Alle Parter kan stille forslag om punkter til dagsordenen og kommentere på det endelige dagsordenforslag, der i udgangspunktet udarbejdes af Passagerpulsens i samarbejde med forpersonen for de enkelte Passagerråd.
- 3.2.5 – relevante oplæg og data i relevant omfang, som kan bidrage til Passagerrådernes arbejde.
- 3.2.6 – vidensdeling og videreformidling af Passagerrådernes input, behov og anbefalinger til egen organisation og evt. andre aktører, så der drages størst mulig nytte af Passagerrådernes arbejde, således at det kommer til at indgå i Parternes beslutningsprocesser.
- 3.2.7 - tilbagemelding til Passagerrådene om hvordan input jf. 3.2.6 er blevet brugt i Parternes beslutningsprocesser.
- 3.2.8 – invitation af relevante og interesserede aktører til deltagelse i samarbejdet og møder i Passagerrådene, fx som oplægsholdere.
- 3.2.9 – evt. hjælp med rekruttering til Passagerrådene fx ved markedsføring på Parternes egne platforme og sociale medier.

3.3 *Møder i følgegrupperne*

- 3.3.1 Medlemmerne af følgegrupperne mødes efter behov. Passagerpulsens har ansvar for indkaldelse til møderne. Eventuelt efter opfordring fra andre Parter.
- 3.3.2 Som udgangspunktet er følgegruppernes medlemmer inviteret til at deltage i Passagerrådernes møder. Passagerrådene kan dog vælge at holde dele af eller hele dagsordenen uden deltagelse af andre end Passagerpulsens.

4. **Parternes ansvar**

4.1 *Passagerpulsens ansvar*

- 4.1.1 Passagerpulsens er ansvarlig for *etablering* af Passagerrådene, herunder at
 - indgå nødvendige aftaler om Passagerrådene med de øvrige Parter
 - iværksætte rekruttering til Passagerrådene
 - udpege og udvælge medlemmerne af Passagerrådene.
 - udarbejde kommissorium og forretningsorden for Passagerrådene.
 - udvikle og træne Passagerrådernes medlemmer i bl.a. konstruktiv dialog.
 - afholde omkostninger forbundet med etableringen af Passagerrådene i den udstrækning disse ikke afholdes af andre, og at det kan ske indenfor den bevilligede ramme for Passagerpulsens.
- 4.1.2 Passagerpulsens er ansvarlig for *driften* af Passagerrådene, herunder at
 - planlægge og tilrettelægge møder i Passagerrådene
 - udarbejde og udsende dagsordener og relevant bilagsmateriale for møder i Passagerrådene, i samarbejde med Passagerrådernes forperson og efter input og kommentarer fra de øvrige Parter.

- facilitere møder i Passagerrådene.
- være tovholder for følgegrupperne.
- afrapportere møder i Passagerrådene.
- sikre, at rådgivning og input fra Passagerrådene tilgår de relevante Parter, så Passagerrådenes arbejde kommer til at indgå i Parternes beslutningsprocesser.
- sikre, at dagsordener for Passagerrådene og referater af møder i Passagerrådene er offentligt tilgængelige.
- være dataansvarlig og sikre, at GDPR-forpligtelser overholdes.
- afholde omkostninger forbundet med driften af Passagerrådene, i den udstrækning disse ikke afholdes af andre, og indenfor den bevilgede ramme.
- i relevante tilfælde levere data og analyser på regionalt niveau, som input til Passagerrådenes arbejde.

4.2 *KKR's ansvar*

4.2.1 KKR har gennem samarbejdet blandt andet mulighed for, at

- få Passagerrådenes input og feedback til emner, kommunerne er optagede af eller gerne vil udvikle,
- få trykprøvet nye idéer,
- få adgang til early warnings, passagerbehov og opmærksomhedspunkter fra Passagerrådene,
- bidrage med vidensdeling og oplæg til Passagerrådene.

4.2.2 KKR har ansvar for at,

- medvirke i følgegrupperne. KKR udpeger til hver følgegruppe én repræsentant, der har kontakt til KKR samarbejdet i den relevante region,
- bidrage til dagsordener for Passagerrådenes møder,
- bidrage til og respektere en konstruktiv dialogkultur,
- lytte til Passagerrådenes anbefalinger, input, behov mv. i forbindelse med de sager, der er drøftet på møder i Passagerrådene og melde tilbage til Passagerrådene om, hvorledes Passagerrådenes arbejde er blevet brugt i kommunernes beslutningsprocesser

4.2.3 KKR kan, men er ikke forpligtet til at,

- stille mødelokaler og forplejning til rådighed for Passagerrådene
- bidrage til rekruttering af deltagere i passagerrådene i relevant omfang,
- bidrage i relevant omfang med delfinansiering af arbejdet i Passagerrådene, fx i forbindelse med driften af Passagerrådene, arbejdet i nedsatte arbejds-/høringsgrupper, gennemførelse af undersøgelser, inddragelse af eksterne oplægsholdere, afholdelse af den årlige regionale passagerkonference, mv.

5. **Passagerrådenes beføjelser og arbejdsform**

5.1.1 Passagerrådenes beføjelser er beskrevet i kommissoriet i bilag 1, der indgår som en del af nærværende samarbejdsaftale.

6. Fortrolighed

- 6.1.1 Fortrolig information er underlagt tavshedspligt. Ved fortrolig information forstås oplysninger af følsom karakter, som fx forretningskritiske oplysninger, gengivelse af forhandlinger mv., som Parterne måtte blive bekendt med i forbindelse med samarbejdet.
- 6.1.2 Fortrolighedsforpligtelsen omfatter ikke data indsamlet i forbindelse med og til brug for Passagerrådene, som Passagerpulsens frit kan benytte og videreformidle, herunder publicere i ren eller bearbejdet form, medmindre Præceptiv lovgivning – f.eks. persondataforordningen – måtte hindre publicering. Det tilkommer alene Passagerpulsens at beslutte hvor, hvornår og hvordan publiceringen skal finde sted.
- 6.1.3 Uanset det i pkt. 6.1.1 anførte, er en Part berettiget til at videregive oplysninger, der ellers er fortrolige, hvis og i det omfang:
- Videregivelsen er påkrævet i henhold til lovgivningen eller en afgørelse truffet af en domstol eller en offentlig myndighed, herunder Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Banedanmark og de danske og/eller EU konkurrencemyndigheder,
 - Parten skønner det nødvendigt og hensigtsmæssigt, at Parten videregiver oplysningerne til sine rådgivere, under forudsætning af, at de pågældende rådgivere er eller bliver pålagt en tilsvarende fortrolighedsforpligtelse, eller
 - Oplysningerne er offentligt tilgængelige eller retmæssigt modtaget af tredjemand.
- 6.1.4 Parterne må ikke uden forudgående skriftligt samtykke fra den relevante Part videregive fortrolig information til tredjemand udover sådanne videregivelser som er en forudsætning for varetagelsen af Passagerrådernes opgaver, herunder publicering af resultatet af undersøgelser, jf. også pkt. 6.1.2 ovenfor.
- 6.1.5 Passagerpulsens må blandt sine ansatte kun give de for varetagelsen af Passagerrådernes opgaver nødvendige personer adgang til fortrolig information. Passagerpulsens skal sikre, at deres personale overholder bestemmelserne om fortrolighed i denne Samarbejdsaftale.
- 6.1.6 Alle forpligtelserne efter dette pkt. 5 er gældende i samarbejdsaftalens løbetid og 5 år derefter.

7. Ændring af aftalen

- 7.1.1 Ingen bestemmelser i denne Samarbejdsaftale kan fraviges eller ændres, medmindre det er skriftligt aftalt mellem Parterne.

8. Meddelelser

- 8.1.1 Enhver meddelelse til KKR vedrørende Samarbejdsaftalen skal sendes til følgende adresse:

KKR
Att.: xx xx
Adresse 1
Adresse 2

E-mail: xx@xx.dk

- 8.1.2 Enhver meddelelse til Passagerpulsens vedrørende Samarbejdsaftalen skal sendes til følgende adresse:

Passagerpulsens
Att.: Gitte Kjær-Westermann
Fiolstræde 17 B
Postboks 2188
DK-1017 København K

E-mail: gkw@fbr.dk

9. Varighed og ophør

- 9.1.1 Samarbejdsaftalen træder i kraft ved Parternes underskrift heraf og løber indtil den opsiges i overensstemmelse med Samarbejdsaftalens bestemmelser herom.
- 9.1.2 Hvis Passagerpulsens bevilling ikke forlænges efter 31.12.2023 ophører samarbejdsaftalen automatisk på denne dato.
- 9.1.3 Hvis Passagerpulsens bevilling forlænges efter 31.12.2023 fortsætter samarbejdsaftalen automatisk, med mindre det eksplicit i forbindelse med Passagerpulsens bevilling er klargjort, at Passagerpulsens skal ophøre med at drive Passagerrådene. I dette tilfælde ophører samarbejdsaftalen automatisk ved udgangen af den periode hvor Passagerpulsens skal varetage Passagerrådene.
- 9.1.4 Parterne kan opsiges Samarbejdsaftalen med et skriftligt varsel til den anden Part. Varslet skal være af en passende længde, minimum 6 måneder til udgangen af et kalenderår.
- 9.1.5 Dersom Passagerpulsens skal ophøre med at drive Passagerrådene, har Parterne ingen forpligtelse til at videreføre dette. Passagerpulsens kan tilbyde den videre drift til Forbrugerrådet Tænk og/eller de øvrige Parter i samarbejdet.

10. Bekræftelse af aftalen

- 10.1.1 Samarbejdsaftalen er underskrevet i 2 enslydende eksemplarer, der hver især udgør en original. Hver Part har modtaget et eksemplar heraf.
- 10.1.2 [Nedenstående underskrivere af Samarbejdsaftalen erklærer at være underskriftsberettigede for henholdsvis KKR og Passagerpulsens i medfør af Parternes respektive interne tegningsregler.]

[Skriv sted og dato]
For KKR

København xx.xx.xxxx
For Passagerpulsens

Navn: [Navn]
Titel: [Titel]

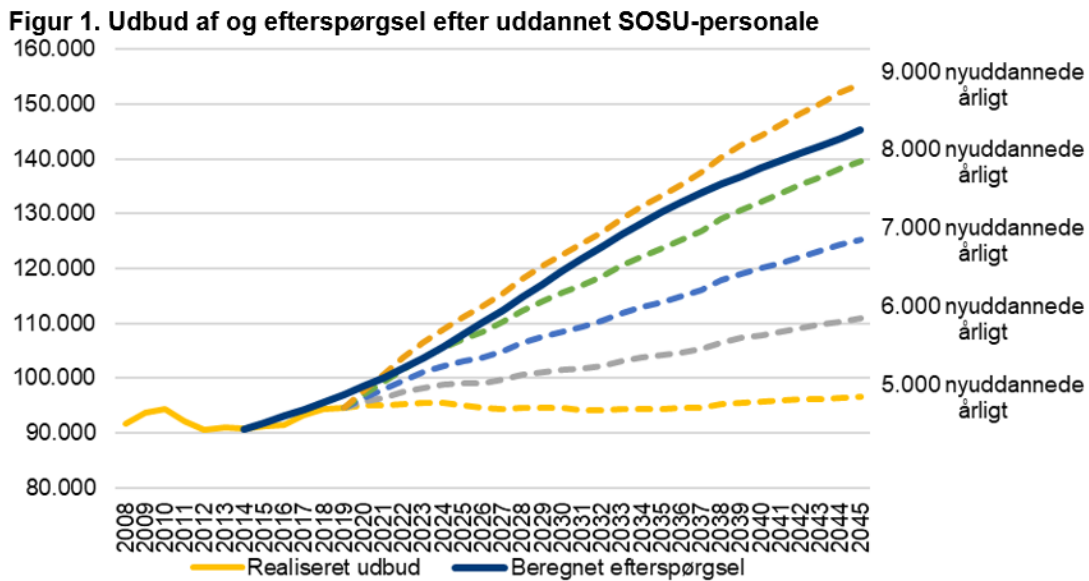
Navn: Laura Kirch Kirkegaard
Titel: Afdelingschef

3.6

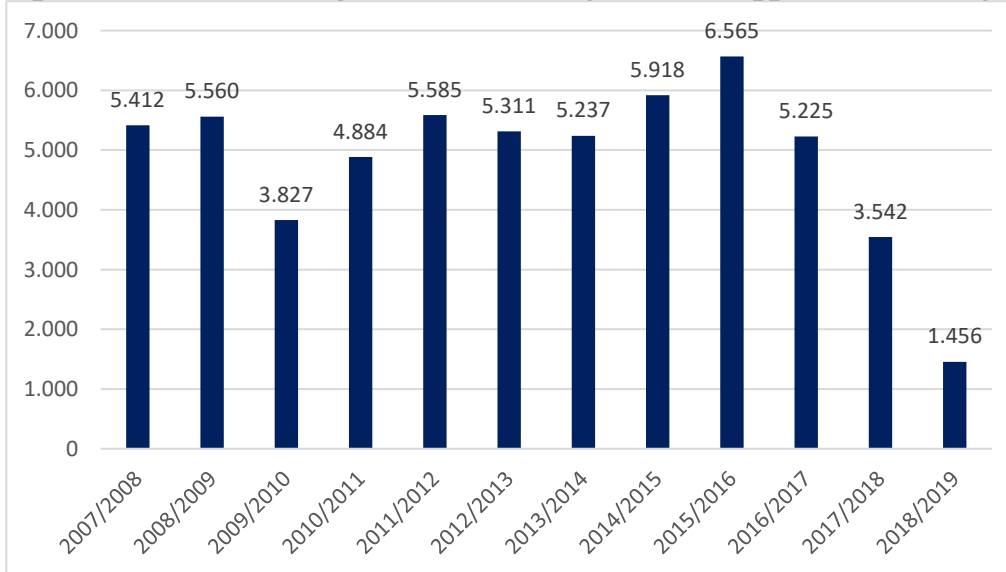
Forhandling af ny femårig lærepladsaftale for SOSU-uddannelserne

Bilag 1 – SOSU-dimensionering

Figur 1. Teknisk fremskriv af udbud /efterspørgsel af SOSU-personale frem mod 2045 (slutniveau 8.500)



Figur 2. Produktionen af nyuddannede SOSU-personale - ligger lavt ift. efterspørgsel

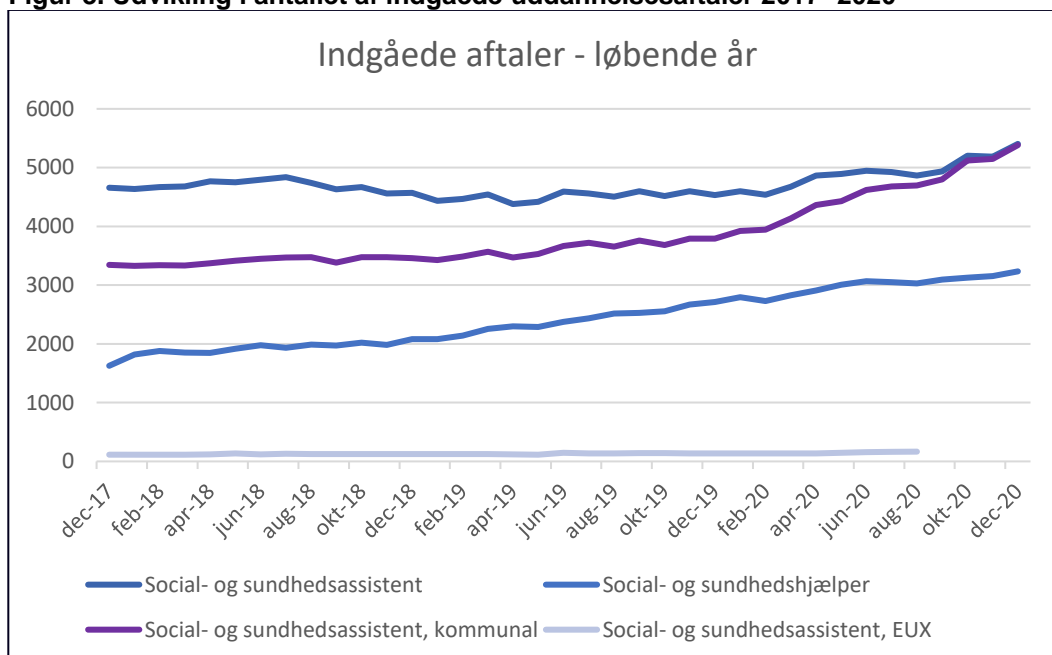


Anm.: Opgjort indenfor det såkaldte tællingsår (fra oktober til og med september). Videreuddannelse fra hjælper til assistent er ikke medtalt.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik.

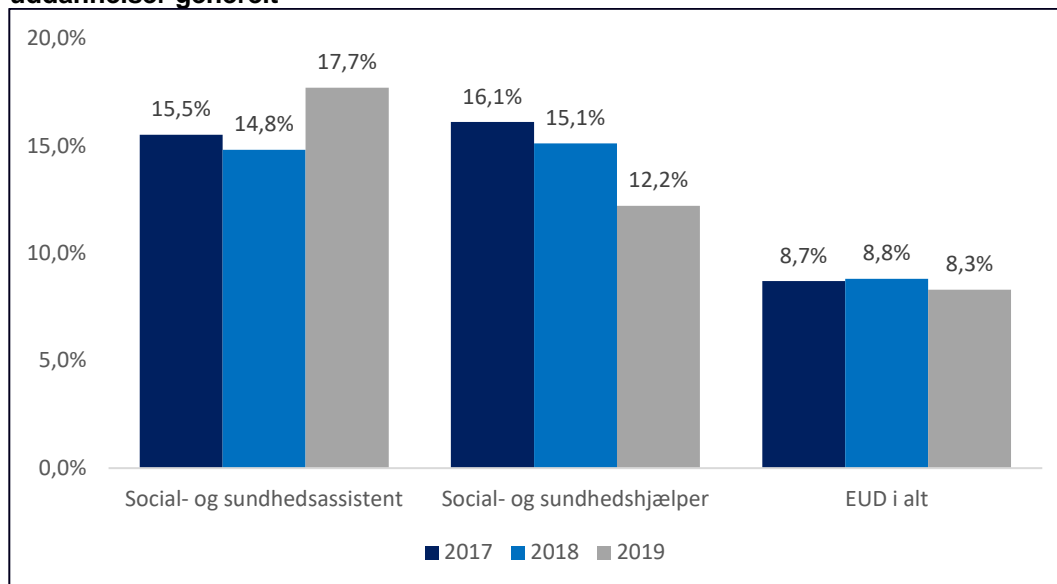
Vær opmærksom på at antallet af nyuddannede er strukturelt lavere i skoleårene 2017/2018 og 2018/2019 grundet opsplitningen af den gamle social- og sundhedsuddannelse. Da hver elev tidligere skulle uddannes til hjælper før de blev assistent, er der i disse skoleår således en række assistentelever, der under den gamle uddannelse allerede ville have færdiggjort hjælperdelen, men som nu først tæller med ved afslutningen af det 3-årige assistenthovedforløb.

Figur 3. Udvikling i antallet af indgåede uddannelsesaftaler 2017- 2020



Kilde: Uddannelsesstatistik.dk

Figur 4. Frafald på hovedforløbet efter 6 måneder – Højt frafald på sammenlignet med erhvervsuddannelser generelt



Anm.: Figuren inkluderer frafald både med og uden omvalg.

Kilde: *Uddannelsesstatistik.dk*