



## **Dagsorden**

### **Bestyrelsesmøde i NT den 2. februar 2016, kl. 9.00**

Mødet afholdes hos NT, J. F. Kennedys Plads 1R, 3. sal  
9000 Aalborg i mødelokale 1 og 2



<b>Pkt.</b>	<b>Tekst</b>	<b>Side</b>
1	<a href="#"><u>Godkendelse af referat fra den 9. december 2015</u></a>	3
2	<a href="#"><u>Status på implementering af NT's forretningsplan</u></a>	3
3	<a href="#"><u>Ny rejseplanlægger og etablering af partnerskaber</u></a>	3
4	<a href="#"><u>Godkendelse af udbudsvilkår, NT's 22. udbud af bustrafik</u></a>	6
5	<a href="#"><u>Billetteringsudstyr på Hirtshalsbanen og Skagensbanen</u></a>	6
6	<a href="#"><u>Ændring af trafikelskabernes standardvedtægter</u></a>	8
7	<a href="#"><u>Tegning af bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring</u></a>	10
8	<a href="#"><u>Meddelelser</u></a>	10
9	<a href="#"><u>Eventuelt</u></a>	10
10	<a href="#"><u>Kommende sager</u></a>	11



0-101-2-09

## **1. Godkendelse af referat fra den 9. december 2015**

Referatet af bestyrelsesmødet den 9. december 2015 er tidligere udsendt og vedlægges som bilag.

### **Det indstilles,**

- at referatet fra bestyrelsesmødet den 9. december 2015 godkendes.

### **Bilag**

Bilag 1, Referat, NT's bestyrelse, 9. december 2015

1-11-71-101-1-14

## **2. Status på implementering af NT's forretningsplan**

Med et succesfuldt kick-off arrangement den 19. januar 2016 blev NT's nye forretningsplan for alvor lanceret.

Arrangementet blev afviklet i en god stemning, og der var masser af positive tilbagemeldinger fra de godt 200 deltagere. Den udsendte pressemeddelelse omkring ét af vores forretningsplan projekter, "Den nordjyske rejseplanlægger", gjorde både regionale og landsdækkende medier interesseret i vores aktiviteter.

Forretningsplanen skal nu implementeres, hvilket kommer til ske i forskellige tempi og på forskellige niveauer. Udadtil tager direktionen på rundtur hos alle NT's ejere og samarbejdspartnere i foråret for at præsentere forretningsplanen. Indadtil er arbejdet med at gøre forretningsplanen til et styrings- og rapporteringsværktøj gået i gang. På mødet præsenteres de foreløbige tanker omkring dette.

### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

1-00-101-1-16

## **3. Ny rejseplanlægger og etablering af partnerskaber**

Arbejdet med realiseringen af NT's forretningsplan er så småt gået i gang. For at skabe de bedste forudsætninger for arbejdet er NT i gang med at søge finansiering og skabe samarbejdsrelationer for forretningsplanens indsats 9: Favne nye services og transporttilbud. Her gives en status for arbejdet.



## **Den multimodale Rejseplanlægger**

En ny rejseplanlægger med visning af andre transporttilbud end bus og tog er en afgørende del af NT's nye forretningsplan. Strategien er kort sagt, at øge borgernes mobilitet ved et tættere samarbejde mellem private og offentlige transporttilbud. Altså at man udnytter eksisterende ressourcer som bus og tog, i kombination med taxi, delebil, fjernbusser, samkørsel o.s.v. Udfordringerne for borgerne er især at få overblik alle rejsemuligheder, og her vil en multimodal rejseplanlægger være et vigtigt værktøj for NT og en god og enkel service for borgerne.

Det er lykkedes at få opbakning fra Rejseplanens bestyrelse til at gennemføre et projekt, hvor rejseplanen kan udkomme i en særlig nordjysk udgave. Den mediemæssige opmærksomhed omkring dette har været meget stor, fordi denne nye strategi er et paradigmeskifte i måden, man udstiller mobilitetsløsninger for borgerne.

Vi har valgt at udnytte den rammeaftale som Rejseplanen har med Hacon GmbH. Virksomheden er leverandør til den nuværende Rejseplan, men har også udviklet en multimodal rejseplanlægger, der kan integreres med den nuværende rejseplanløsning i Danmark. Den nye rejseplanlægger anvendes flere steder i Europa og blandt andet af Deutsche Bahn. Det innovative og nye i måden, hvorpå NT angriber mobilitetsudfordringen, er, at vi ønsker at skabe bedre mobilitet i landdistrikter, bl.a. gennem multimodal rejseplanlægning. Dette er ikke afprøvet tidligere, da multimodalitet især er et storby-fænomen i hele Europa/USA. Hacon ser derfor NT's vinkel som et strategisk udviklingsområde, hvorfor vi har forhandlet os frem til, at vi kan benytte den tekniske applikation (APP'en) gratis i en periode på 3 år. Indkøbsprisen for APP vil normalt være 1 mio. kr. over de 3 år. NT skal alene betale for det integrationsarbejde og den projektstyring som leverandøren skal fortage i projektet. Hertil kommer arbejdet med at udvikle de transportservices, der skal indbygges i rejseplanlæggeren og de udgifter, der vil være til integration hos andre transportleverandører.

NT arbejder på at finde finansiering til en del af udgiften ved at søge puljemidler. Der blev i sommer/efteråret afsendt ansøgning til EU (Horizon 2020) i samarbejde med Aalborg Kommune, men der blev desværre givet afslag på ansøgningen. I stedet er der nu indsendt en ansøgning til Trafik- og Byggestyrelsens pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne. Der var ansøgningsfrist den 31. januar. På bestyrelsesmødet gives en status for ansøgning om støtte til en ny rejseplanlægger.

## **Nye transportservices**

Arbejdet med at udvikle nye transporttilbud gennem partnerskaber skal give bedre transporttilbud til borgerne i kombination med den kollektive trafik. Det er også sådanne transporttilbud, der skal indbygges som transportformer i den nye rejseplanlægger. NT foreløbig har igangsat et pilotprojekt med to vigtige aktører: Samkørselsordninger og taxabranchen.

For begge transportløsninger arbejdes der med Frederikshavn, Hjørring og Aalborg som pilotkommuner for at opnå erfaringer i et mindre geografisk område.



### **Partnerskab med taxa**

Pilotprojektet for taxa-området sker med deltagelse af taxabestillingscentralerne i Hjørring (Taxa24Nord, Dantaxa), Frederikshavn (AmagerØbro) og Aalborg (Dantaxa). Målet med projektet er at udvikle et partnerskab, hvor vi samarbejder om produktudvikling til gavn for både taxabranchen og NT. Målet er, på privat økonomiske vilkår, at skabe nogle nye attraktive transportprodukter for borgerne i Nordjylland. Der arbejdes med, at taxabranchen får en bredere produktportefølge, der i højere grad kan matche de nye tendenser i markedet. På bestyrelsesmødet gives der en status på arbejdet.

### **Partnerskab med samkørselsordninger**

Pilotprojektet for samkørselsordninger sker gennem virksomheden GoMore, som er Danmarks største samkørselsordning med knap 350.000 medlemmer. Målet med projektet er – i samarbejde med Aalborg, Hjørring og Frederikshavn kommuner – at etableres en række multistoppesteder i større og mindre kommuner. I stedet for, at busstoppesteder alene benyttes af buspassagerer og busser, er det tanken at enkelte forsøgsmæssigt udbygges til multistoppesteder, der både kan anvendes af busser, taxi, flexitur, samkørselsordninger og måske også af delebiler og andre relevante transportformer. Ideen er, at multistoppestedet fungerer som et trafikalt knudepunkt og mødested, som man som passager kan få kørsel fra og til. I samarbejdet med Gomore er det tanken, at multistoppestedet skal kunne vælges som opsamlingspunkter, både for passagerer, der ønsker en lift, eller bilejere, der ønsker at tilbyde en lift. I første omgang gennemføres et pilotprojekt for samkørsel i de nævnte kommuner. Sidenhen kan projektet udvides til andre kommuner. Det forventes at projektet er klart til pilotstart inden sommerferien.

### **Det videre arbejde**

NT påbegynder først arbejdet med den nye rejseplanlægger når der er opnået svar fra puljeansøgningen fra Trafikstyrelsen (forventet maj/juni). I mellemtiden forsætter arbejdet med at få færdigudviklet nye transportservices i samarbejde med GoMore og Taxabranchen. Da arbejdet med en ny rejseplanlægger er ganske stort og tidskrævende forventes det, at NT starter med at introducere nye transporttilbud på vores nuværende medier og salgskanaler og senere får tilbuddene præsenteret på en ny rejseplan. NT forventer, at der i løbet af de næste år skal indgå nye partnerskaber med flere forskellige brancher for at sikre en god bredde i mobilitetsløsninger, uanset om de er offentlige eller private.

### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.



1-23-1-101-1-14

#### **4. Godkendelse af udbudsvilkår, NT's 22. udbud af bustrafik**

Det forestående 22. udbud af bustrafik, som afvikles i foråret 2016, vedrører lokalruter i Frederikshavn, Thisted, Brønderslev, Vesthimmerlands, Rebild, Mariagerfjord, Jammerbugt og Aalborg kommuner.

Udbuddet omfatter 57 busser, ca. 55.000 køreplantimer, og kørselsomfanget svarer til 6 % af NT's samlede bustrafik. Kørslen udbydes som B- eller T-kontraktkørsel, og udbuddet gennemføres som et offentligt udbud i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/25/EF.

Vedlagte bilag beskriver administrationens forslag til justeringer og ændringer i udbudsvilkår og kontrakter, herunder ændringer, som er betinget af et nyt forsyningsvirksomhedsdirektiv.

Udbuddet forventes at foregå efter følgende tidsplan:

Annoncering i EU-Tidende:	24. februar 2016
Informationsmøde for bydere:	Marts 2016
Tilbudsfrist:	14. april 2016
Valg af tilbud i NT's bestyrelse:	27. maj 2016
Kørselsstart:	August 2016

#### **Det indstilles,**

- at udbudsvilkår for NT's 22. udbud af bustrafik godkendes.

#### **Bilag**

Bilag 4, Udbudsbetingelser NT's 22 udbud af bustrafik

1-25-11-101-1-15

#### **5. Billetteringsudstyr på Hirtshalsbanen og Skagensbanen**

Når Nordjyske Jernbaner (NJBA) med virkning fra august 2017 overtager den regionale togdrift fra DSB, skal der samtidig være valgt, indkøbt og implementeret billetteringsudstyr på de stationer, som NJBA betjener. Det gælder NJBA's nuværende strækninger (Hirtshals- og Skagensbanen) og de stationer, som regionaltogene betjener fra Frederikshavn til og med Skørping.



I vedlagte bilag gennemgås følgende:

- Situationen i dag – billetkøb i tog
- Den nye situation – ingen billetkøb i tog
  - DSB's billetteringsudstyr stilles til rådighed
  - Udfasning af billetteringsautomater i NJBA's tog
  - Fremtidig servicering af kontantbilletsjende nord for Frederikshavn og Hjørring.
- Analyse af behov og forbrug
  - Påvirkning af kundegrupper
- Turister, specielt de udenlandske
- Kunder uden adgang til en mobil eller smartphone eller ikke er fortrolig med mobilkøb.
  - Nuværende passageraktivitet på Hirtshals- og Skagensbanen
  - Billetteringsmuligheder hos de andre trafiksekskabers lokalbaner
- 4 scenarier med billetteringsudstyr
  - Økonomiske forudsætninger i scenarierne
  - Scenarie 1-4

NT har sammen med NJBA gennemgået samtlige 18 potentielle standsningssteder uden billetautomat. Vurderingen er, at scenarie 4 giver den bedste balance mellem på den ene side behovet for at bevare en god service til primært udenlandske turister og på den anden side behovet for at anvende vores investeringsressourcer således, at de står mål med den samlede nytteværdi. Dette scenarie vil sikre, at langt hovedparten af de nuværende kontantbillets købere også fremover vil have en mulighed for at købe en kontantbillet på de standsningssteder, som er mest anvendt af denne gruppe.

I tabellen nedenfor er listet, hvilke standsningssteder, som NT og NJBA anbefaler, får opstillet en Nautila billetautomat.

Hirtshalsbanen	
Stationer/standsningssteder	Billetteringsudstyr
Hirtshals	Allerede Nautila
Lilleheden	Nautila
Emmersbæk	Nautila
Horne	Nautila
Tornby	Nautila
Sønderby	Digital billettering
Vidstrup	Digital billettering
Vellingshøj	Digital billettering
Herregårdsparken	Nautila
Teglgårdsvej	Digital billettering
Kvægtorvet	Digital billettering
Hjørring	Allerede Nautila

Skagensbanen	
Stationer/standsningssteder	Billetteringsudstyr
Skagen	Allerede Nautila
Frederikshavnsvej	Nautila
Hulsig	Nautila
Bunken	Digital billettering
Aalbæk	Nautila
Napstjert	Digital billettering
Jerup	Nautila
Rimmen	Digital billettering
Strandby	Nautila
Frederikshavn	Allerede Nautila



Scenarie 4 har forventede etableringsudgifter for 1.769.000 kr. og årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter for 258.000 kr., hvis NJ Holding Nordjylland A/S foretager indkøbet af billetautomaterne, idet NJ Holding kan afløfte moms af købet.

Scenarie 4 har forventede etableringsudgifter for 2.125.000 kr. og årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter for ca. 258.000 kr., hvis NT foretager indkøbet af billetautomaterne, idet NT ikke kan afløfte moms af købet.

#### **Det indstilles, at bestyrelsen godkender,**

- at der indkøbes 10 Nautila billetautomater til Hirtshals- og Skagensbanen (scenarie 4). Billetautomaterne opstilles på standsningsstederne Lilleheden, Emmersbæk, Horne, Tornby, Herregårdsparken, Frederikshavnsvej, Hulsig, Aalbæk, Jerup og Strandby
- at de 10 Nautila billetautomater giver mulighed for køb med kreditkort men ikke med mønter og sedler
- at NT med revisionens godkendelse beder NJ Holding Nordjylland A/S foretage indkøbet af de 10 Nautila billetautomater, og at NT dermed øger tilskuddet til NJBA med udgiften til indkøb af 10 Nautila billetautomater. Alternativt foretages indkøbet af 10 Nautila billetautomater af NT
- at NT finansierer indkøbet af 10 Nautila billetautomater via overskydende likvide midler fra det lån hos KommuneKredit, der blev optaget i 2014 i forbindelse med investeringen i nyt billetteringsudstyr (rejsekort- og kontantbilletteringsudstyr i NT's busser og på NJBA's togstrækninger)
- at der laves en ekstraordinær markedsføring af Rejsekort og SMS/mobilapp billetter ved de standsningssteder, hvor der ikke opsættes kontant billetautomater.

#### **Bilag**

Bilag 5, Billetteringsudstyr på Hirtshalsbanen og Skagensbanen

0-3-101-1-09

### **6. Ændring af trafikselskabernes standardvedtægter**

Lov om trafikselskaber blev revideret pr. 1. januar 2015, men en række bestemmelser trådte først i kraft 1. januar 2016. I den forbindelse er bekendtgørelsen om vedtægter for organisering af trafikselskaber (standardvedtægt) blevet revideret. Den nye bekendtgørelse indeholder bestemmelser om, at:

- Trafikselskaberne kan eje eller medfinansiere stoppesteder, læskure og infostandere
- Trafikselskaberne kan samarbejde om handicapkørsel og om trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, hvis det varetages af trafikselskabet
- Ø-kommuner uden landfast forbindelse kan melde sig ud af trafikselskabet
- En ny finansieringsmodel for trafikselskabet på Sjælland





I bekendtgørelsen indgår, at trafikselskabernes vedtægter skal revideres i henhold til de reviderede standardvedtægter. Desuden skal bestyrelserne godkende vedtægtsændringerne senest 1. marts 2016. Efterfølgende skal vedtægterne godkendes i NT's repræsentantskab (på mødet i juni 2016), og endelig skal vedtægterne godkendes af Transport- og Bygningsministeren samt Social- og Indenrigsministeren.

### **Ændringer i NT's vedtægter**

Et udkast til reviderede vedtægter for NT er vedlagt dagsorden, og følgende ændringer er indarbejdet med udgangspunkt i den nye bekendtgørelse:

- Trafikselskaberne kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab, medfinansiere eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestandsstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed. Hvad angår medfinansiering kan selskabet beslutte, at det alene er kommunerne, der bidrager til finansieringen (ny § 6, stk. 1 og 2 og indarbejdet i § 24).
- Trafikselskaberne i hele landet får mulighed for at samarbejde om individuel handicapkørsel og om trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, hvis det varetages af trafikselskabet (ny § 7).
- Ø-kommuner uden landfast forbindelse får mulighed for at melde sig ud af NT, da der ikke gør sig de samme hensyn gældende vedr. bl.a. sammenhængende busdrift over kommunegrænser, som der gør sig gældende for andre kommuner (indarbejdet i §§ 9, 10 og 17)
- Konsekvensrettelser af §-numre og henvisninger hertil.
- Opdatering (pr. juni 2015) af rutenumre mv. i oversigten over fordelingen af det finansieringsmæssige ansvar på ruteniveau i bilag 1 til protokollat nr. 2.

### **Det indstilles,**

- at vedtægtsændringerne godkendes, og
- at vedtægtsændringerne forelægges NT's repræsentantskab til godkendelse på mødet den 14. juni 2016, og efterfølgende fremsendes til godkendelse i Regionsrådet, til Transport- og Bygningsministeren samt til Social- og Indenrigsministeren.

### **Bilag**

Bilag 6, NT's vedtægter pr. februar 2016



1-18-0-1-12

## **7. Tegning af bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring**

NT har ikke tegnet en bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring, hvilket administrationen nu lægger op til at gøre.

En forsikring af denne type vil beskytte bestyrelsesmedlemmer og direktion i forhold til eventuelle erstatningssager, der rejses mod NT's bestyrelse eller de selskabsbestyrelser, hvori NT's direktion deltager (f.eks. Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S). Sådanne sager kan, såfremt bestyrelserne har udvist en ageren, f.eks. passivitet, betyde, at det enkelte bestyrelsesmedlem kan idømmes et personligt og ubegrænset erstatningsansvar. Forsikringen kan dog ikke, ifølge Social og Indenrigsministeriets tolkning af lovgivningen, dække et krav fra en kommune rejst mod en bestyrelse.

Ikke alle trafikselskaber har tegnet en forsikring ud fra forskellige argumenter. I Sydtrafik og Midttrafik indgår denne type af forsikring i deres samlede forsikringspakke. NT har indhentet et tilbud på en ansvarsforsikring fra Gjensidige med en forsikringssum på op til 5 mio. kr./år (ingen selvrisko). Den årlige præmie er 21.430. kr.

### **Det indstilles,**

- at NT tegner en bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring med en forsikringssum på op til 5 mio. kr. og uden selvrisko.

0-9-101-2-08

## **8. Meddelelser**

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Lovforslag om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxakørsel mv., løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence mv.

0-9-101-4-08

## **9. Eventuelt**



0-9-101-3-08

## **10. Kommende sager**

- Godkendelse af regnskab 2015 til revision
- Status for kundevendte IT-systemer
- Status for strategiske indsatsområder i NT's forretningsplan

## Referat

### Bestyrelsesmøde i NT den 9. december 2015

#### Deltagere

Thomas Kastrup-Larsen, Aalborg kommune  
Svend Heiselberg, Region Nordjylland  
Daniel Nyboe Andersen, Aalborg kommune  
Jan Thorbøll Andersen, Mariagerfjord kommune  
Poul Erik Andreasen, Region Nordjylland  
Lars Holt, Jammerbugt kommune  
Morten Lem, Rebild kommune  
Viggo Vangsgaard, Morsø kommune

Jens Otto Størup, NT  
Ole Schleemann, NT  
Nicolai B. Sørensen, NT  
Lars V. Thomsen, NT

#### Afbud

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands kommune

0-101-2-09

#### 1. Godkendelse af referat fra den 6. november 2015

Referatet af bestyrelsesmødet den 6. november 2015 er tidligere udsendt.

#### Det indstilles,

- at referatet fra bestyrelsesmødet den 6. november 2015 godkendes.

#### Beslutning

Referatet fra bestyrelsesmødet den 6. november 2015 blev godkendt.

1-21-101-1-15

#### 2. Økonomirapport 3/2015

NT økonomirapport 3 (FV3 2015) udgør den tredje budgetopfølgning og prognose for 2015 for NT's Bus- og Flextrafik. Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets

første tre kvartaler og et estimat for fjerde kvartal i 2015. Det skal igen bemærkes, at den nye indtægtsdelingsmodel på bustrafikken, som blev besluttet på bestyrelsesmødet den 14. april 2015, medfører en ændring af fordelingen af passagerindtægterne mellem kommunerne og regionen i forhold til budget 2015.

Prognosen for Bustrafikken viser et bedre resultat i forhold til det budgetterede, idet der forventes et overskud på 23,6 mio. kr. vedr. 2015. For Flextrafikken viser prognosen et forventet overskud på 1,2 mio. kr. for 2015. I forhold til seneste prognose er det en samlet forbedring for Bus- og Flextrafik på 5,2 mio. kr., som i al væsentlighed er fordelt på følgende elementer:

- Operatørudgifter Bustrafik (-1,2 mio. kr.)
- Øvrige driftsudgifter Bustrafik (-1,4 mio. kr.)
- Kapacitetsudgifter Bus- og Flextrafik (-2,5 mio. kr.)

Besparelserne på Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter er et udtryk for, at NT har afventet bestyrelsens godkendelse af den nye forretningsplan i efteråret 2015. Med godkendelsen af forretningsplanen kan NT nu igangsætte de udviklingsaktiviteter, som skal være med til at realisere målene inden for forretningsplanens 10 indsatsområder. Flere af udviklingsaktiviteterne vil kræve nogle ekstraordinære investeringer, som reelt først vil falde i 2016 og 2017 – bl.a. arbejdet med udviklingen af en Multimodel Rejseplanlægger i Nordjylland. Dette projekt blev præsenteret på bestyrelsesmødet i Hjørring den 6. november 2015, og der vil blive givet en opdatering omkring projektet på mødet den 9. december 2015.

For at minimere større budgetmæssige udsving i forbindelse med realiseringen af forretningsplanen i de kommende år foreslår administrationen, at der foretages overførselsadgang til 2016 på den budgetbesparelse, som NT forventes at realisere på hovedposterne Øvrige driftsudgifter, Kapacitetsudgifter og Finansielle indtægter/udgifter i 2015 på både Bus- og Flextrafik. I denne økonomirapport forventes omtalte budgetbesparelse at blive 7,6 mio. kr.

På bestyrelsesmødet den 10. september 2015 foretog bestyrelsen principgodkendelse af, at der foretages overførselsadgang til 2016 på 3,5 mio. kr. ud af de nu foreslåede 7,6 mio. kr. Overførselsadgangen på de 3,5 mio. kr. er dedikeret til den ekstraordinære marketingindsats i 2016 - 2017 vedr. brandposition, overtagelse af regional togdriften i 2017 mv.

Indregnes den foreslåede overførselsadgang til 2016 på 7,6 mio. kr. i prognosen, så forventes Bustrafikken at give en samlet tilbagebetaling til kommuner og region på 17,1 mio. kr. vedr. 2015 (15,5 mio. kr. i forrige prognose). Samme regnestykke på Flextrafikken viser en forventet tilbagebetaling på 0,1 mio. kr. vedr. 2015 (0,5 mio. kr. i forrige prognose)

**Bustrafik**

Bustrafik (1.000 DKK)	ÅTD Q3 2015			2015		
	Budget	Realiseret	Afvigelse	Budget	Prognose	Afvigelse
<b>Driftsindtægter</b>	<b>234.749</b>	<b>225.765</b>	<b>-8.985</b>	<b>338.866</b>	<b>331.145</b>	<b>-7.721</b>
Passagerindtægter	262.154	253.111	-9.043	385.400	364.550	-20.850
Takstsamarbejde	-27.405	-27.347	58	-46.534	-33.405	13.129
<b>Tilskud a conto</b>	<b>402.962</b>	<b>402.962</b>	<b>0</b>	<b>503.703</b>	<b>505.487</b>	<b>1.784</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>637.712</b>	<b>628.727</b>	<b>-8.985</b>	<b>842.569</b>	<b>836.632</b>	<b>-5.937</b>
<b>Operatørudgifter i alt</b>	<b>-553.202</b>	<b>-535.805</b>	<b>17.397</b>	<b>-736.971</b>	<b>-713.951</b>	<b>23.020</b>
Operatørudgifter (bus)	-508.009	-490.102	17.907	-677.345	-654.169	23.176
Operatørudgifter (lokalbaner)	-45.194	-45.703	-509	-59.626	-59.781	-155
<b>Øvrige driftsudgifter</b>	<b>-45.383</b>	<b>-40.488</b>	<b>4.895</b>	<b>-58.563</b>	<b>-54.140</b>	<b>4.423</b>
Busterminaler	-12.617	-10.137	2.480	-17.045	-16.045	1.000
Bus IT	-5.226	-5.678	-452	-6.819	-6.819	0
Billetteringsudstyr	-9.308	-8.365	944	-12.509	-11.443	1.066
Rejsekort Projektafslutning	-6.356	-6.356	0	-6.356	-6.356	0
Billetudgifter (Variable)	-11.502	-9.851	1.651	-15.336	-13.345	1.991
Stoppestedsudstyr	-374	-102	272	-498	-132	366
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-35.834</b>	<b>-32.972</b>	<b>2.862</b>	<b>-46.735</b>	<b>-45.043</b>	<b>1.692</b>
Administration	-25.355	-24.566	789	-33.244	-32.490	754
Salgsudgifter	-2.969	-1.667	1.302	-3.447	-2.792	655
Samarbejdsaftaler	-5.421	-4.306	1.115	-7.257	-6.246	1.011
Udviklingspuljen	-2.090	-2.434	-343	-2.787	-3.514	-727
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-634.420</b>	<b>-609.265</b>	<b>25.154</b>	<b>-842.269</b>	<b>-813.133</b>	<b>29.136</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>3.292</b>	<b>19.462</b>	<b>16.170</b>	<b>300</b>	<b>23.499</b>	<b>23.199</b>
Finansielle indtægter/udgifter	-225	55	280	-300	75	375
<b>Resultat</b>	<b>3.067</b>	<b>19.517</b>	<b>16.450</b>	<b>0</b>	<b>23.574</b>	<b>23.574</b>
Overførselsadgang til 2016	0	0	0	0	-6.490	-6.490
<b>Resultat efter overførselsadgang</b>	<b>3.067</b>	<b>19.517</b>	<b>16.450</b>	<b>0</b>	<b>17.084</b>	<b>17.084</b>

**Driftsindtægter**

Prognosen for driftsindtægter, dvs. passagerindtægter efter fradrag af takstsamarbejde med DSB/ARRIVA-Tog, forventes at blive 331,1 mio. kr., hvilket er ca. 7,8 mio. kr. lavere end budgetteret.

I forhold til det realiserede niveau i 2014 (321,8 mio. kr.) forventes driftsindtægterne i 2015 at ligge 9,3 mio. kr. højere.

### Passagerindtægter

Passagerindtægtsprognosen er 20,9 mio. kr. lavere end budgettet, hvilket delvist kan henføres til en lavere afregning på takstsamarbejdet med DSB (se efterfølgende afsnit). Passagerindtægterne ligger på niveau med regnskab 2014. Den lavere prognose i forhold til budget skyldes følgende væsentlige bevægelser:

- Der forventes et større fald i kontantbillet-rejser (-12,9 mio. kr.)
- Der forventes et fald i automatsalg (-3,2 mio. kr.)
- Der forventes en større stigning i rejsekort-rejser (+14,0 mio. kr.)
- Der forventes et større fald i rejser på periodekort/månedskort (-15,3 mio. kr.)
- Der forventes et større fald i rejser på ungdomskort (-5,1 mio. kr.)
- Der forventes en stigning i mobilbilletter (2,3 mio. kr.)

### Takstsamarbejde

Med hensyn til takstsamarbejder var der i budgettet for 2015 forudsat en samlet afregning til DSB/Arriva-tog på 46,5 mio. kr. NT har efter udarbejdelse af budgettet for 2015 været i dialog med DSB med henblik på afstemning af forventningerne for 2015, herunder udviklingen i togoperatørernes rejsekortindtægter. Rejsekortindtægterne afregnes direkte til togoperatørerne og ikke via NT. Togoperatørerne og NT har aftalt, at NT i 2015 a conto afregner 33,4 mio. kr., hvilket giver en besparelse på 13,1 mio. kr. i forhold til budget.

### Indtægtsfordeling

I økonomirapport 3 er det forudsat, at passagerindtægterne fra Rejsekort, kontantbilletter og NTBestilling fordeles mellem kommuner og region efter ny faktabaseret fordelingsmodel. I budgettet for 2015 er kontantbilletter og NTBestilling forudsat fordelt på grundlag af den oprindelige matematiske/statistiske model. Ændringen til et mere retvisende fordelingsprincip betyder, at der vil være forskydninger i fordelingen af passagerindtægter mellem kommuner og region, når budget sammenholdes med de realiserede passagerindtægter.

### **Tilskud a conto**

A conto indbetalingerne i 2015 er budgetteret til 503,7 mio. kr., men de forventes at blive ca. 1,8 mio. kr. højere. Stigningen skyldes to justeringer, som er modsatrettede. For det første har Hjørring Kommune åbnet et antal ruter, der hidtil har kørt som lukkede skolebusser i kommunen. Det har medført en stigning i a conto indbetalingen på 2,0 mio. kr., som fastholdes, indtil det endelige omfang af kørselsomlægninger er fastlagt. For det andet nedsættes a conto indbetalingen med 0,2 mio. kr. for Region Nordjylland på grund af lufthavnskørsel, der er aftalt dækket af NT's udviklingspulje.

### **Operatørudgifter**

#### Operatørudgifter – Bustrafik inkl. Flextur

Prognosen for 2015 viser en forventet operatørudgift på 654,2 mio. kr. svarende til en reduktion på ca. 23,2 mio. kr. i forhold til budgettet. Reduktionen dækker over en række større og

mindre ændringer i såvel opadgående som i nedadgående retning. De større ændringer kan kort beskrives således:

- Prisudviklingen i budget 2015 blev i foråret 2014 fastsat ud fra det forventede prisniveau til 2014, der fremgår i økonomirapport 1 for 2014. Det realiserede prisniveau i 2014 endte dog lavere end det forventede prisniveau i økonomirapport 1 for 2014. Effekten af denne forskel gør, at operatørudgifterne blev 6-7 mio. kr. lavere end planlagt i budget 2015.
- I forhold til det forventede prisniveau for 2014 fastsat i økonomirapport 1 for 2014 blev der forudsat en prisregulering på 0,8 % i budget 2015. I økonomirapport 1 2015 blev forventningen til prisudviklingen i 2015 nedjusteret fra ovennævnte 0,8 % i budgettet til 0 %, hvilket vil sige, at det forventede prisniveau i 2015 ville blive på det realiserede niveau for 2014. I forhold til budgettet betød dette, at operatørudgifterne blev nedjusteret med yderligere 5-6 mio. kr.
- Forventningen til prisudviklingen blev igen sænket i økonomirapport 2, hvilket betød et fald i operatørudgifterne på yderligere 7-8 mio. kr. Forventningen til prisudviklingen er i denne økonomirapport yderligere sænket marginalt svarende til 1 mio. kr.
- Den samlede effekt fra ovenstående ændringer i prisudviklingen på operatørudgifterne forventes derfor at blive 20-21 mio. kr.
- Der er i enkelte kommuner gennemført mindre køreplanreduktioner, der ikke var indeholdt i budgettet for 2015. For regionen er gennemført en mindre køreplanudvidelse – primært på rute 973X, Frederikshavn – Aalborg, der ikke var indeholdt i budgettet.
- I Hjørring Kommune gennemføres et koordineringsprojekt med virkning fra august 2015. Projektet indeholder dels en større omlægning af det nuværende bussystem i kommunen og dels at et antal skolebus-ruter omlægges til almindelig åben buskørsel. Effekten af omlægningen af bussystemet er indregnet i økonomirapport 3. Effekten er dog behæftet med en mindre usikkerhed, da ikke alle forhold er afklaret endnu.

#### Operatørudgifter - Lokalbaner

Prognosen for 2015 viser en forventet betaling på 59,8 mio. kr. til Nordjyske Jernbaner, hvilket ligger tæt på budgettet. Lokalbanerne afregnes dels på grundlag af udført persontransportarbejde og dels på grundlag af tilskud til drift og infrastruktur. Prognosen er baseret på en stigning i det udførte transportarbejde på både Skagensbanen og på Hirtshalsbanen. Som følge af den lavere prisudvikling forventes tilskuddet til drift at blive lavere end budgetteret.

I prognosen er der indarbejdet en bonusudbetaling til Nordjyske Jernbaner på 0,5 mio. kr., hvilket er 0,5 mio. kr. mindre end budgetteret.

#### **Øvrige driftsudgifter**

Prognosen på øvrige driftsudgifter indeholder en forventet besparelse på 4,4 mio. kr. i forhold til budget 2015.



For Billetteringsudstyr og Billetudgifter (variable) er prognosen stort set uændret i forhold til seneste prognose, hvilket betyder en forventet besparelse på 3,1 mio. kr. De primære afvigelser i forhold til budget 2015 er følgende:

- Billetteringsudstyr:
  - Udgifter til indkøb af nyt rejsekortudstyr reduceres med 1,0 mio. kr.
  - Udgifter til WLAN kørsel øges med 0,8 mio. kr. (modsat effekt under operatørudgifter)
  - Udgifter til vedligehold, reparation og ombygning af udstyr reduceres med 0,9 mio. kr.
  
- Billetteringsudstyr (variable):
  - Ejerkredsen bag Rejsekort A/S har indgået ny ejerftale og tilslutningsaftale, hvilket medfører en samlet engangsbesparelse på transaktionsafgifter/abonnementsafgifter på 3,5 mio. kr. i 2015 for NT
  - Øvrige variable billetudgifter stiger med 1,5 mio. kr. (herunder bl.a. transaktionsafgifter til SMS-billetter, provision, introrabat fra Trafikstyrelsen og distributionsafgifter/-honorarer)
  - På Busterminaler forventes færre vedligeholdelses- og driftsudgifter end budgetteret, hvilket giver en besparelse på mindst 1,0 mio. kr.

Prognosen forventer også en besparelse på Stoppesteder, da aktiviteterne vedr. udskiftning af topskilte, standere, køreplankassetter mv. på stoppesteder er udskudt til 2016. Der forventes en besparelse på 0,4 mio. kr. i forhold til budgettet.

Prognosen fastholder niveauet i budget 2015 for BusIT og Lånefinansiering.

### **Kapacitetsudgifter**

Kapacitetsudgifter forventes i prognosen at ligge 1,7 mio. kr. lavere end budget 2015. I forhold til den seneste prognose er det en forbedring på 1,6 mio. kr.

### Administration

Udgifterne til Lokaler forventes at blive 0,2 mio. kr. lavere end budgetteret, da regningen vedrørende elforbrug i NT's serverrum deles mellem FlexDanmark og NT i 2015.

Personaleudgifterne forventes at overskride budgettet med 0,1 mio. kr., hvilket hovedsageligt kan henføres til højere rejseaktivitet og rejsepriser end budgetteret.

I prognosen er der indarbejdet en budgetoverskridelse på løn for 2015 med godt 0,2 mio. kr., hvilket kan henføres til en overgangsperiode fra 1. oktober 2015 til og 30. april 2016 med løn til både nytiltrådt chef for Kontrakt & IT og den fratrådte chef for området. De ekstra lønudgifter (0,7 mio. kr.) i forbindelse med hjemtagning af en HR-medarbejder og en lønmedarbejder fra FlexDanmark forventes dækket af diverse indtægtsdækkede aktiviteter i 2015.

Prognosen fastholder niveauet i budget 2015 for Intern IT.

En ny aftale på drift og vedligehold af kopimaskiner er den primære årsag til, at udgifterne til Kontorhold forventes at blive 0,1 mio. kr. lavere end budgetteret.

De forventede udgifter til konsulenter forventes at blive 0,8 mio. kr. lavere end budgetteret. Det skyldes hjemtagning af HR-medarbejder og lønmedarbejder fra FlexDanmark samt udskydelse af centrale aktiviteter til 2016 vedr. forretningsplanens indsatsområder – bl.a. multimedial rejseplanlægning.

### Salgsudgifter

Forventningerne til Forsendelsesudgifter ligger på det budgetterede niveau.

Udgifterne til Markedsføring forventes at blive 0,3 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket primært skyldes udskydelse af GoMore kampagne til 2016, og at visse markedsføringsudgifter til NT's nye forretningsplan afholdes på udviklingspuljen.

I prognosen fastholdes den tidligere udmeldte nedjustering af udgifterne til køreplaner med 0,3 mio. kr. Den væsentlige årsag til dette er beslutningen om ikke at trykke en fysisk version af Nordjyllands køreplan. Besparelsen på køreplaner overføres til markedsføringsbudgettet og anvendes til følgende:

- Kundeinformation om det nye setup vedr. køreplaner
- Aktiviteter rettet mod den nye forretningsplan i form af kampagner, kundeundersøgelser, fokusgrupper, workshops etc.

### Samarbejdsaftaler

I forhold til budget 2015 sænkes udgifterne til samarbejdsaftaler med 1,0 mio. kr. Den primære årsag er, at der ikke opkræves administrationsbidrag til X Bus sekretariatet i 2015, da driften af sekretariatet kan finansieres af tidligere års overskud.

### Udviklingspuljen

Udviklingspuljen er i 2015 primært disponeret til finansiering af NT's nye forretningsplan og Aalborg Letbane. Puljen forventes at overskride budgettet med 0,7 mio. kr., hvilket alene kan henføres til aktiviteterne omkring udarbejdelsen af NT's nye forretningsplan i 2015. Det er naturligvis væsentligt at påpege, at budgetoverskridelsen mere end opvejes af bevidste besparelser på andre administrative poster – fx konsulenter og markedsføring, køreplaner og samarbejdsaftaler.

Det skal også bemærkes, at prognosen fastholder NT's bidrag på 1,1 mio. kr. i 2015 til fase 2 analyse (udredningsrapport og VVM) vedr. Letbane/BRT i Aalborg. Det økonomiske resultat af udredningsarbejdet er ikke endeligt opgjort endnu, men NT forventer pt. at få tilbagebetalt ca.

0,8 mio. kr., som ikke er forbrugt i arbejdet, og som kan blive større afhængigt af, hvordan Transport- og Byggeministeriet stiller sig til sit bidrag. Det er i den forbindelse forudsat, at tilbagebetalingen indgår som NTs bidrag i det videre arbejde med at finde en højklasset kollektiv trafik løsning som erstatning for Aalborg Letbane.

## Flextrafik

Årets tredje prognose for Flextrafikken viser et samlet resultat, som er 1,2 mio. kr. bedre end det budgetterede resultat for 2015. Reguleringer (forventet efterbetaling/tilbagebetaling) vedr. 2015 indregnes i budgettet for 2017.

Flextrafik (1.000 DKK)	ÅTD Q3 2015			2015		
	Budget	Realiseret	Afvigelse	Budget	Prognose	Afvigelse
<b>Indtægter Flexhandicap</b>	<b>24.157</b>	<b>21.853</b>	<b>-2.304</b>	<b>32.142</b>	<b>29.023</b>	<b>-3.119</b>
Passagerindtægter	5.259	5.154	-105	6.945	6.311	-634
Egenbetaling	3.835	3.326	-509	5.113	4.484	-629
Abonnement	1.424	1.827	403	1.832	1.827	-5
Tilskud	18.898	16.699	-2.199	25.197	22.712	-2.485
Tilskud a conto	0	0	0	0	0	0
Kørselsbidrag	14.618	12.564	-2.054	19.491	17.071	-2.420
Administrationsbidrag	4.280	4.135	-145	5.706	5.641	-65
<b>Indtægter Øvrig Flextrafik</b>	<b>181.044</b>	<b>180.377</b>	<b>-667</b>	<b>241.391</b>	<b>242.056</b>	<b>665</b>
Kørselsbidrag	168.582	167.340	-1.242	224.776	225.285	509
Administrationsbidrag	12.462	13.037	575	16.615	16.771	156
<b>Indtægter i alt</b>	<b>205.201</b>	<b>202.230</b>	<b>-2.971</b>	<b>273.533</b>	<b>271.079</b>	<b>-2.455</b>
<b>Kørselsudgifter</b>	<b>-187.035</b>	<b>-182.546</b>	<b>4.489</b>	<b>-249.380</b>	<b>-246.840</b>	<b>2.540</b>
Flexhandicap	-18.453	-15.886	2.567	-24.604	-21.554	3.049
Øvrig Flextrafik	-168.582	-166.661	1.921	-224.776	-225.286	-510
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-18.422</b>	<b>-18.223</b>	<b>199</b>	<b>-24.153</b>	<b>-23.041</b>	<b>1.113</b>
Administration	-8.052	-7.462	589	-10.758	-10.017	741
Salgsudgifter	-75	-67	8	-100	-190	-90
Samarbejdsaftaler	-10.295	-10.693	-398	-13.296	-12.834	462
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-205.456</b>	<b>-200.769</b>	<b>4.687</b>	<b>-273.533</b>	<b>-269.881</b>	<b>3.653</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>-256</b>	<b>1.460</b>	<b>1.716</b>	<b>0</b>	<b>1.198</b>	<b>1.198</b>
Finansielle indtægter/udgifter	0	-12	-12	0	-12	-12
<b>Resultat</b>	<b>-256</b>	<b>1.448</b>	<b>1.704</b>	<b>0</b>	<b>1.186</b>	<b>1.186</b>
Overførselsadgang til 2016	0	0	0	0	-1.101	-1.101
<b>Resultat efter overførselsadgang</b>	<b>-256</b>	<b>1.448</b>	<b>1.704</b>	<b>0</b>	<b>85</b>	<b>85</b>

### **Indtægter Flexhandicap**

Brugerindtægterne på Flexhandicap i form af abonnement forventes at blive på niveau med budgettet. Derimod forventes brugerindtægterne i form af egenbetaling fortsat at blive godt 0,6 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket kan tilskrives forventninger om et lavere antal ture på kørselsordningen end budgetteret. Der forventes dog kommunale variationer i både opad- og nedadgående retning.

Tilskud a conto er bortfaldet fra og med 2015 og erstattes af hhv. kørsels- og administrationsbidrag. I forhold til budget 2015 viser prognosen fortsat et lavere niveau på både kørselsbidrag (-2,4 mio. kr.) og administrationsbidrag (-0,1 mio. kr.) grundet betydeligt lavere aktivitet på kørselsordningen og gunstig prisudvikling i årets første 3 kvartaler. Denne tendens forventes at fortsætte i årets sidste kvartal.

### **Indtægter Øvrig Flextrafik**

Øvrig Flextrafik er kørsel udført for nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Kørselsbidraget på Øvrig Flextrafik modsvares af udlignende kørselsudgifter på Øvrig Flextrafik. Samlet set forventes kommuner og region at bestille lidt mere kørsel end forudsat i budget 2015, hvorfor kørselsbidraget fra kommuner og region forventes at stige med 0,5 mio. kr.

I forhold til budget 2015 er de væsentlige ændringer på kørselsordningerne i den øvrige Flextrafik følgende:

- Flexaktivitet: Stigende (+1,5 mio. kr.) - dog enkelte underliggende kommunale variationer
- Flexlæge: Stigende (+0,8 mio. kr.) - dog underliggende kommunale variationer
- Flexskole: Faldende (-4,0 mio. kr.) - dog enkelte underliggende kommunale variationer
- Flexsygehus: Stigende (+2,1 mio. kr.)

### **Kørselsudgifter**

På Flexhandicap forventes kørselsudgifterne for hele 2015 at ligge under budget med 3,0 mio. kr., jf. ovenstående forventning om lavere antal ture/passagerer og gunstig prisudvikling på kørselsordningen Flexhandicap. For de fleste kommuner forventes der i 2015 et lavere aktivitetsniveau, men det skal dog bemærkes, at enkelte kommuner forventes at have et stigende aktivitetsniveau på Flexhandicap i forhold til budget 2015.

På Øvrig Flextrafik modsvares stigningen i kørselsbidrag af en tilsvarende stigning i kørselsudgifter på 0,5 mio. kr. på grund af den højere kørselsaktivitet i forhold til budget 2015.

Konkursboet efter Fjordens Taxa er nu afsluttet, og NT tilbagebetalte 0,9 mio. kr. til 5 kommuner vedr. tilbageholdt betaling til konkursboet i tredje kvartal 2015. Tilbagebetalingen vil ikke have bundlinjeeffekt hos NT, idet der blev foretaget den fornødne hensættelse på 0,9 mio. kr. tilbage i 2013.

## **Kapacitetsudgifter**

Kapacitetsudgifterne forventes at blive 1,1 mio. kr. lavere end budget 2015

### Administration

I prognosen er der fortsat indarbejdet en overskridelse af lønudgifterne for 2015 med knap 0,3 mio. kr. Det kan henføres til en overgangsperiode fra 1. oktober 2015 til og 30. april 2016 med løn til både nytiltrådt chef for Kontrakt & IT og den fratrådte chef for området samt en del overarbejde i kontraktafdelingen i forbindelse med udbud.

Personaleudgifter forventes at stige med knap 0,2 mio. kr. i prognosen i forhold til budget 2015. Det forventede niveau for 2015 er på niveau med de realiserede personaleudgifter i 2014.

Udgifterne til Intern IT forventes at blive 0,2 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket primært skyldes lavere udgifter til IT-udviklingsaktiviteter end planlagt.

En ny aftale på drift og vedligehold af kopimaskiner er en væsentlig årsag til, at udgifterne til Kontorhold forventes at blive knap 0,2 mio. kr. lavere end budgetteret.

Endeligt forventes udgifterne til konsulenter at blive 0,8 mio. kr. lavere end budgetteret. Den markante besparelse skyldes primært, at en potentiel erstatningssag forventes at falde ud til NT's fordel og udskydelse af centrale aktiviteter vedr. forretningsplanens indsatsområder til 2016 – bl.a. multimodal rejseplanlægning.

### Salgsudgifter

Udgifter til markedsføring forventes at overskride det budgetterede niveau med 0,1 mio. kr., hvilket primært kan tilskrives udarbejdelse af en NT Flextrafik film og markedsføring af Flextrafik Selvbetjening.

### Samarbejdsaftaler

I forhold til budget 2015 nedskrives udgifter til samarbejdsaftaler med 0,5 mio. kr. Det dækker over følgende:

- Forventet besparelse på 0,4 mio. kr. på CallCenter aftalen med FlexDanmark (bl.a. effekt fra ny afregningsmodel).
- Forventet besparelse på knap 0,2 mio. kr. på IT samarbejdet med FlexDanmark
- Forventet lavere aktivitet på Flexlinje og Flexaktivitet gør, at der kan afregnes knap 0,2 mio. kr. mindre til bustrafikken end budgetteret

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager økonomirapport 3/2015 til efterretning, og

- at bestyrelsen principgodkender, at der foretages overførselsadgang til 2016 på den budgetbesparelse, som NT forventes at realisere på hovedposterne Øvrige driftsudgifter, Kapacitetsudgifter og Finansielle indtægter/udgifter i 2015 på både Bus- og Flextrafik. Den endelige størrelse på overførselsadgangen kan først fastsættes, når der foreligger godkendt årsregnskab 2015 for NT.

### **Beslutning**

Bestyrelsen tog økonomirapport 3/2015 til efterretning, og bestyrelsen principgodkendte, at der foretages overførselsadgang til 2016 på den budgetbesparelse, som NT forventes at realisere på hovedposterne Øvrige driftsudgifter, Kapacitetsudgifter og Finansielle indtægter/udgifter i 2015 på både Bus- og Flextrafik. Den endelige størrelse på overførselsadgangen kan først fastsættes, når der foreligger godkendt årsregnskab 2015 for NT. De overførte midler disponeres til digitaliserings- og effektiviseringsprojekter, udvikling af værktøjer og data til NT's nye Mobilitetsindeks, understøttelse af samarbejde med nordjyske infrastrukturoperatører, etablering af fælles driftsovervågningsenhed mv. Administrationen rapporterer særskilt for anvendelsen af de overførte midler.

0-3-101-1-09

### **3. Ændret praksis for NT's aconto opkrævninger hos kommuner og region**

Princippet for kommunernes og regionens indbetaling af bidrag til NT er angivet i protokol nr. 2 til vedtægt for NT, hvor følgende fremgår:

”Kommunernes og Regionens tilskud til selskabet indbetales som a’conto-bidrag, der indbetales med 30 pct. 1. januar henholdsvis 1. april og med 20 pct. 1. juli henholdsvis 1. oktober.”

Denne finansieringsmodel betyder, at NT i langt størstedelen af kalenderåret har en unødigt stor positiv likviditet. Dette gør sig gældende under de nuværende markedsforhold, hvor den negative rente bevirker, at NT ingen interesse har i at have midlerne stående før det tidspunkt, hvor de skal anvendes. Administrationen ønsker fremover at optimere forretningen ved at modtage månedlige indbetalinger af bidrag fra kommuner og region. Herved opnås følgende:

- NT påføres ikke unødigt store renteudgifter (pga. af den pt. negative rente)
- NT's modpartsrisiko for al likvid indestående over kr. 750.000 mindskes betragteligt
- Forbedret pengestrøm for kommuner og region

Formelt kræver den ønskede ændring en ændring af NT's vedtægt, som kan ske på repræsentantskabsmødet i juni 2016 eller ved en skriftlig procedure.

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen godkender, at kommunernes og Regionens indbetalinger af bidrag til NT fremover opkræves i 12 månedlige rater pr. regnskabsår, og
- at bestyrelsen tager stilling til, hvorvidt der skal igangsættes en skriftlig godkendelsesproces hos repræsentantskabet, Regionsrådet, Transport- og Byggeministeren samt Social- og Indenrigsministeren, så ændringen kan træde i kraft hurtigst muligt, eller om ændringsforslaget skal afvente repræsentantskabsmødet i juni 2016

### **Beslutning**

Bestyrelsen godkendte, at kommunernes og Regionens indbetalinger af bidrag til NT fremover opkræves i 12 månedlige rater pr. regnskabsår, og bestyrelsen besluttede, at der igangsættes en skriftlig godkendelsesproces hos repræsentantskabet, Regionsrådet, Transport- og Byggeministeren samt Social- og Indenrigsministeren, så ændringen kan træde i kraft hurtigst muligt.

1-30-72-101-1-14

## **4. Højklasse kollektiv trafik i Aalborg**

Den 19. november 2015 blev der indgået aftale mellem regeringen (Venstre), Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om Finansloven for 2016. Letbaneprojektet i Aalborg, der i Finansloven for 2015 blev tildelt 830 mio. kr., mistede med den nye Finanslov det aftalte statslige tilskud.

Statens tilskud er forudsætning for, at letbanen kan realiseres, og det godkendte kommuneplantillæg om Aalborg Letbane kan derfor ikke umiddelbart realiseres. I den kommende tid overvejes, hvad der nu skal ske. Udfordringen med effektivt at bringe et stigende antal passagerer gennem Aalborg er der stadig, og dermed behovet for et højklasset kollektivt trafiksystem, som effektivt kan håndtere persontrafikken med høj komfort og kvalitet. Korridoren mellem midtbyen og Universitetet samt det fremtidige Universitetshospital har allerede et bymæssigt potentiale til et højklasset kollektivt trafiksystem. Dette potentiale vil øges i takt med, at udviklingen langs Aalborgs vækstakse fortsætter.

Arbejdet med letbanen omfatter desuden en busbaseret løsning kaldet BRT (Bus Rapid Transit), og mulighederne for at arbejde videre med en busløsning er nu ved at blive afdækket.

Arbejdet med letbane/BRT, der har pågået siden 2012, omfatter en foranalyse (fase 1) samt en udredningsrapport og VVM (fase 2). Foranalysen, der havde et samlet budget på 4 mio. kr., er finansieret af Aalborg Kommune, Region Nordjylland og NT, hvor NT's andel udgør 1,5 mio. kr. Udredningsrapporten, der har et samlet budget på 12 mio. kr., er finansieret af Transport- og Byggeministeriet, Aalborg Kommune, Region Nordjylland og NT, hvor NT's andel udgør 2,25 mio. kr. I begge tilfælde er NT's andele finansieret af udviklingspuljen.

Den økonomiske status for udredningsarbejdet er ikke endeligt opgjort, men NT står til at få tilbagebetalt ca. 0,8 mio. kr., som ikke er forbrugt i arbejdet, og som kan blive større afhængigt af, hvordan Transport- og Byggeministeriet stiller sig til sit bidrag. I den forbindelse forudsættes, at tilbagebetalingen indgår som NT's bidrag i det videre arbejde med at finde en højklasset kollektiv trafik løsning som erstatning for Aalborg letbane.

#### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning, og
- at NT reserverer overskydende midler fra arbejdet med fase 1 og fase 2 vedr. letbane/BRT i Aalborg til det videre arbejde med højklasse kollektiv trafik i Aalborg

#### **Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning, og NT reserverer overskydende midler fra arbejdet med fase 1 og fase 2 vedr. letbane/BRT i Aalborg til det videre arbejde med højklasse kollektiv trafik i Aalborg

1-01-4-10

### **5. Revision af aftalekomplekset i Bus & Tog samarbejdet**

NT er sammen med de øvrige trafikelskaber, DSB, Arriva Tog og Metroselskabet en del af det danske *Bus & Tog samarbejde*.

Bus og Tog samarbejdet blev opstartet i forbindelse med det landsdækkende takstsamarbejdet, som startede i 1997. Takstsamarbejdet betyder bl.a., at kunderne kan bruge billetter og kort på tværs af busser og tog. Rejsekortet er et godt eksempel på et rejsehjemmel, som kan bruges i hele landet på tværs af trafikelskaber og togoperatører (pt. med undtagelse af Fyn, som kommer på rejsekortet i 2017, og Bornholm).

Det øverste beslutningsorgan i Bus & Tog er Direktørgruppen, som består af en repræsentant for hver part på øverste direktørniveau. Der er tale om et konsensussamarbejde, hvorfor der i princippet ikke kan træffes beslutninger mod en parts indsigelser. Som et supplement til Direktørgruppen er der nedsat en Kundestyregruppe og en Økonomistyregruppe samt en række stående og ad hoc arbejdsgrupper, der arbejder med forskellige emner under samarbejdet.

Bag Bus & Tog samarbejdet er et aftalekompleks bestående af en Hovedsamarbejdsaftale samt 7 underaftaler med ca. 34 bilag i alt. Aftalekomplekset er blevet revideret for at sikre et opdateret og ajourført aftalegrundlag samt at søge en større præcisering af aftalegrundlaget for at undgå fremtidige tvister mellem parterne.

Bus & Tog aftalegrundlaget forelægges hermed til godkendelse, så det efterfølgende kan underskrives af Direktørgruppen ultimo december 2015.



Som bilag til dagsorden var vedlagt et kortfattet notat, der beskriver de væsentlige ændringer i aftalegrundlaget. Notatet er udarbejdet af Kromann Reumert, som er det advokatfirma, som på vegne af Bus & Tog sekretariatet har været pennefører på det reviderede aftalegrundlag. NT's administration har valgt ikke at vedlægge hele aftalekomplekset, der består af godt 300 sider, til bestyrelsesdagsorden. Aftalekomplekset, eller dele deraf, kan fremsendes på forlangende og vil være tilgængeligt på bestyrelsesmødet.

#### **Det indstilles,**

- at revisionen af aftalekomplekset i Bus & Tog samarbejdet godkendes, og
- at NT's direktør bemyndiges til at underskrive det reviderede aftalekompleks.

#### **Beslutning**

Revisionen af aftalekomplekset i Bus & Tog samarbejdet blev godkendt, og NT's direktør blev bemyndiget til at underskrive det reviderede aftalekompleks.

1-30-70-1-14

### **6. Status for opgradering af stoppesteder i Nordjylland**

Forbedring af stoppesteder er et vigtigt element i NT's Trafikplan 2013 - 2016, og i 2014 lykkedes det de nordjyske kommuner (undt. Aalborg) og NT at få tildelt 11,4 mio. kr. af Trafikstyrelsens til forbedring af stoppesteder. Da kommunernes andel ligeledes udgør 11,4 mio. kr. er der i alt et budget på 22,8 mio. kr. i NT's stoppestedeprojekt til forbedring af stoppesteder i Nordjylland

NT's trafikplan omfatter en strategi for, hvordan stoppestedsområdet kan forbedres. Som en del af arbejdet har NT registreret ca. 760 stoppesteder på det overordnede net uden for byer med reklamefinansierede stoppesteder (I NT's område er der ca. 4.400 stoppesteder i alt). Resultatet er ikke overraskende, at der er stor forskel på stoppestederne, hvor nogle er i en god stand, mens andre er meget nedslidte, hvilket specielt er tilfældet i yderområderne i Nordjylland.

Derfor har NT sammen med kommunerne i forbindelse med Trafikplan 2013 - 2016 udarbejdet et koncept, der beskriver, hvilke faciliteter der skal være ved et stoppested samt en investeringsplan for, hvordan faciliteterne kunne løftes op på niveauet beskrevet i konceptet. I løbet af 2014 og 2015 er der udarbejdet et designkoncept for stoppestedesudstyr med hjælp fra CF Møller. Efterfølgende har opgaven med at producere og levere udstyret været i EU-udbud, og der er indgået aftale med Veksø om levering af stoppestedesudstyr.

De første stoppesteder med det nye udstyr ventes at være klar til ibrugtagning i december 2015, og herefter opsættes der nyt stoppestedesudstyr (i større eller mindre grad) på ca. 500 stoppesteder i regionen i løbet af 2016 og 2017.

Drift og vedligehold af stoppesteder og stoppestedsudstyr påhviler kommunerne. For at sikre et tilfredsstillende og ensartet niveau for renholdelse og vedligehold er der ved at blive udarbejdet en aftale mellem NT og kommunerne om konkrete mål for rengøring, løbende vedligehold, udbedring efter hærværk mv.

Der blev gjort status for stoppestedeprojektet på mødet.

**Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

1-10-70-101-1-11

**7. Dæk på NT's busser**

Vinterdæk på busser og tunge køretøjer er et tilbagevendende spørgsmål i den offentlige debat – dog mest på de tidspunkter, hvor vejene dækkes af sne. Pressens fokus på spørgsmålet medfører ofte, at de offentlige trafikselskaber – som indkøber af busdrift – spørges om vores holdning til vinterdæk.

Ingen af de offentlige trafikselskaber har krav om vinterdæk til busdriften, og der er ikke i Danmark en lovgivning, som stiller krav om brug af vinterdæk i vinterhalvåret. Spørgsmålet har flere gange været rejst, men hver gang er det endt med en beslutning om ikke at indføre lovkrav.

Ingen af trafikselskaberne råder over kompetencer om dæktyper og valg dæk. I spørgsmålet om dækvalg i den danske vinter (eller sommer for den sags skyld) læner trafikselskaberne sig 100 % op af vurderinger og beslutninger hos dels den offentlige myndighed, som har ansvaret for trafiksikkerhed, dels vores vognmænd og deres rådgivere.

NT har udarbejdet et notat, som opsummerer forholdene omkring vinterdæk, herunder en idé fra NT om en positivliste over vinterdæk, som er foreslået Danske Busvognmænd og Dækbranchens Fællesråd.

**Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

0-9-101-2-08

## **8. Meddelelser**

Ingen punkter.

0-9-101-4-08

## **9. Eventuelt**

Ingen punkter.

0-9-101-3-08

## **10. Kommende sager**

- Status for kundevedtatte IT-systemer (februar 2016)
- Udbudsvilkår for 22. busudbud (februar 2016)

## Notat

### Oplæg til udbudsbetingelser for NT's 22. udbud af bustrafik

NT's 22. udbud af bustrafik vedrører lokalruter i Frederikshavn, Thisted, Brønderslev, Vesthimmerlands, Rebild, Mariagerfjord, Jammerbugt og Aalborg kommuner.

Udbuddet omfatter 57 busser og ca. 55.000 køreplantimer. Kørselsomfanget svarer til 6 % af NT's samlede bustrafik. Kørslen udbydes som B- eller T-kontraktkørsel.

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud og foretages i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/25/EF.

#### NYT FORSYNINGSVIRKSOMHEDSDIREKTIV

I forbindelse med modernisering af EU's udbudsregler er der vedtaget et nyt forsyningsvirksomhedsdirektiv, som bliver implementeret direkte ved en bekendtgørelse. Bekendtgørelsens ikrafttrædelsestidspunkt er 1. januar 2016, og følgende ændringer har betydning for NT:

- Ændret udvælgelseskriterier
- Skærpe af obligatoriske udelukkelsesgrunde
- Indførsel af ESPD dokument
  - Ordregiver kan ikke annullere bud grundet procedurefejl.
- Nye krav til beskrivelsen og evalueringen af tildelingskriterier
- Krav om elektronisk udbud via udbudsportal

#### BYDERE

I forbindelse med det nye forsyningsvirksomhedsdirektiv har især udvælgelseskriterierne gennemgået en revidering.

I lighed med tidligere kan aftale om buskørsel indgås med såvel en enkeltperson som et selskab eller en anden juridisk person. Byderen, for selskaber den ansvarlige leder, skal opfylde de kvalifikationskrav, der er anført i lovbekendtgørelse om buskørsel. Byderen skal have tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen til erhvervs-mæssig personbefordring samt tilladelse for det nødvendige antal busser eller et forhåndstilsagn fra Trafik- og Byggestyrelsen.

Dokumentation fra Trafik- og Byggestyrelsen skal indhentes af alle bydere, undtaget herfor er bydere, der alene byder på kørsel, de udfører i forvejen og har gyldig tilladelse hertil.

Ud over de nødvendige tilladelser fra Trafik- og Byggestyrelsen lægges der op til, nedenstående kriterier er opfyldt:

- at byder ikke ved endelig dom er dømt eller har vedtaget bødeforlæg for deltagelse i kriminel organisation, EU bestikkelse, svig, terrorhandlinger, hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme eller børnearbejde.
- at byder ikke er erklæret konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling.
- at byder ikke i forbindelse med udøvelsen af sit erhverv har begået alvorlige forsømmelser, der sår tvivl om byders integritet.
- at byder ikke har ubetalt forfalden gæld på 100.000 kr. eller derover til offentlige myndigheder.
- at bydere har givet grov urigtige eller tilbageholdt oplysninger
- at byder ikke opfylder minimumskrav i udbudsmaterialet

Ovenstående er obligatoriske udelukkelsesgrunde, hvor ordregiver **skal** udelukke en bydere fra deltagelse i en udbudsprocedure, hvis byder ikke overholder udvælgelseskriterierne.

Som noget nyt skal byderen udfylde og vedhæfte tilbuddet det fælles europæiske udbudsdokument (ESPD) som foreløbigt bevis for, at de nævnte krav er opfyldt. Tro- og loveerklæring og stamoplysninger vil fremover være en del af ESPD dokumentet.

En af ændringerne i det nye udbudsdirektiv, er at ordregiver ikke er forpligtiget til at annullerer bud grundet procedurefejl. Derimod er ordregiver, forpligtiget til i rimelig omfang, at hjælpe byder, med at afgive korrekt bud.

De bydere, som NT beslutter at tildele kontrakt, skal herudover fremsende dokumentation for kravenes opfyldelse i form af bustilladelser og en Serviceattest, udstedt af Erhvervs- og Selskabsstyrelsen - eller af tilsvarende fra en kompetent myndighed fra ansøgers hjemland. Dette er også nyt. Tidligere var Serviceattesten en del af udvælgelseskriterierne, men nu skal attesten alene indhentes af de bydere, som bliver tildelt en kontrakt.

Byderne forpligter sig til at overholde gældende overenskomster. Tidligere har NT ikke været forpligtiget til at påse overholdelsen af overenskomster. Med de nye ændringer angående indførelses af arbejdsklausuler (se senere i notatet), er NT nu forpligtiget til sikre at byder overholder gældende overenskomster.

## PROCEDURE, TIDSRISTER OG TIDSPLAN

Følgende tidsplan foreslås:

<b>Tidsplan, NT's 22. udbud af bustrafik</b>	
Annoncering i EU-Tidende	24. februar 2016
Informationsmøde	Marts 2016
Tilbudsfrist	14. april 2016
Valg af tilbud i NT's bestyrelse	27. maj 2016
Kørselsstart	August 2016

Tilbud indsendes via NT's udbudsportal. Det har NT gjort siden 2011 med udbud af buskørsel men jf. det nye forsyningsvirksomhedsdirektiv er det nu også et krav.

## KONTRAKTFORM OG KONTRAKTLØBETID

NT anvender to kontraktformer ved udbud: A-kontrakt og B/T-kontrakt.

I dette udbud udbydes alene B/T kontrakter. B- og Telebus kontrakt anvendes hovedsageligt til lokalruter, som forbinder de mindre rejsemål og hovedsageligt transporterer skoleelever og uddannelsessøgende. Som i tidligere udbud foreslås en løbetid for B/T-kontrakter på 4 år med mulighed for 1 års forlængelse.

## KRAV TIL BUSSER OG OVERTAGELSE AF BUSSER

I B/T kontrakter er der som hovedregel ikke krav til bussernes alder og stand. Der kan være tilfælde, hvor der er skærpet krav til alder eller størrelse i en enkelt pakke. Der vil ikke være overtagelse af busser i dette udbud.

## TILDELINGSKRITERIER

For udbuddet som helhed vil der alene blive vurderet tilbud fra tilbudsgivere, der opfylder udbudsmaterialets konditioner, med vedlæggelse af krævede bilag og korrekt udformede tilbud.

NT kan ved vurdering af, hvilket/hvilke tilbud der er det/de økonomisk mest fordelagtige, foretage denne vurdering i forhold til enkelte pakker, kombinationer af pakker eller det samlede antal pakker under et.

Udbuddet er udformet således, at flest mulige entreprenører vil være interesseret i at byde på kørslen, så der er mest mulig konkurrence. Dette gøres bl.a. ved at sammensætte den udbudte kørsel således, at både store og små entreprenører tilgodeses og har interesse i at byde ved, at udbyde ruterne i enkelte pakker og i pakkekombinationer, hvor der samlet kan bydes på flere pakker ad gangen.

Jf. det nye forsyningsvirksomhedsdirektiv er det blevet obligatorisk, at NT ud over tildelingskriterierne skal beskrive evalueringemetoden og beskrive, hvad der tillægges betydning ved tilbudsevalueringen. NT har praktiseret dette siden 2008, men nu er det krav.

Det foreslås at fastholde det hidtil anvendte kriterium for valg af tilbud som det økonomisk mest fordelagtige. Følgende delkriterier vil indgå i vurderingen:

- Pris
- Kvalitet af drift
- Kvalitet af busmateriel
- Miljø

Det foreslås at miljø medtages som et selvstændigt delkriterie. Miljø har tidligere været en del af kvalitet af drift. I og med miljø medtages ændres vægtningen af delkriterierne.

Delkriterierne foreslås vægtet med nedenstående delkriterier afhængig af kontrakttype:

Kriterium	Delkriterium	Vægtning af delkriterium	Vægtning A-Kontrakt	Vægtning B/T-Kontrakt
Pris			50%	75%
Kvalitet af drift	Tilbudt kvalitet ift. Kunder	50%	25%	15%
	Arbejds miljø	25%		
	Vedligeholdelse af busser	25%		
Miljø	Bussens emission	70%	15%	5%
	Bussens brændstofforbrug	15%		
	Øvrige miljøforhold	15%		
Kvalitet af busmateriel	Alder af buspark	50%	10%	5%
	Indretning, design og komfort	25%		
	Bussens støjniveau	25%		

For bydere, der ikke tidligere har udført kørsel for NT, bliver vurderingen baseret på oplysningerne i den medsendte dokumentation for leveret kvalitet i forhold til andre ordregivere fx udtalelser, referencer og andre supplerende relevante oplysninger, der kan indhentes via referencer.

For bydere, der i forvejen udfører, eller som tidligere har udført kørsel for NT, bliver vurderingen baseret på de erfaringer, NT har haft med byder, herunder resultater fra NT's kvalitetsmålinger og data fra NT's løbende driftsovervågning og administration. Desuden bliver vurderingen baseret på den medsendte dokumentation.

## UDDANNELSE

I forlængelse af de gennemførte uddannelsesaktiviteter for buschauffører, som har været afprøvet i forbindelse med projektet *NT til for dig*, ses det naturligt og fordelagtigt at revurdere

kravene til chaufføruddannelse. I fremtiden vurderer NT, at det vil være mere givtigt at fokusere på løbende kompetenceudvikling af buschauffører - herunder krav til løbende træning og læring. Generelt forventer NT, at alle chauffører, der kører for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre buskørsel i den kollektive trafik i Nordjylland, herunder at chaufføren kan udføre en imødekommende kundeservice.

NT's krav og forventninger til chaufførens viden og kompetencer opdeles i følgende kompetencer:

- Teknisk/faglige kompetencer såsom kendskab til billetsystem, zone- og ruteforståelse samt produkter
- Almene kompetencer såsom dansk og regnefærdigheder
- Personlige servicekompetencer såsom adfærd, kundeservice og kundeforståelse

I de nye krav til chaufføruddannelse ligger der op til, at den enkelte chauffør skal have lidt flere uddannelsesdage og en omprioritering af kravet **fra** fokus på faseopdelt uddannelsesforløb og antallet af uddannelsesdage **til** fokus på løbende læring, træning og kompetenceudvikling. Dette opnås ved at stille krav om at have chauffører, der er NT-certificeret og løbende holder sig opdateret omkring NT specifik viden. Til dette krav stiller NT et academy-system til rådighed.

#### **Nuværende krav**

I de nuværende kontrakter opererer NT med et faseopdelt krav til uddannelse. Fase 1, der sikrer chaufføren en basisviden, der gør ham i stand til at udføre NT buskørsel. Fase 2-4, der sikrer, at chaufførerne løbende efteruddannes og opkvalificeres i forhold til de løbende og nødvendige krav og behov, der måtte opstå. Fra og med fase 4 er entreprenøren forpligtet til, at alle chauffører med mere end 3 års anciennitet gennemfører et efteruddannelses- og/eller opkvalificeringskursus af min. 2,5 dages varighed pr. kalenderår i gennemsnit. Eventuelle overskydende uddannelsesdage overføres til kommende kalenderår. I de nuværende krav skeles der ikke til chaufførens kompetenceniveau, men udelukkende uddannelsesdage.

#### **Fremtidige krav**

I de fremtidige kontrakter vil NT sætte fokus på, at alle chauffør besidder et tilfredsstillende kompetence-og vidensniveau. Det skal sikres ved, at alle chauffører er *NT-certificeret*. Det sker via en elektronisk prøve, som skal bestås hvert 2,5 år. I praksis søges prøven implementeret på de eksisterende grund- og efteruddannelsesforløb – og prøven kan med fordel tages i forbindelse med den lovpligtige efteruddannelse, der foregår hvert 5. år. Et NT-certifikatet må ikke være ældre end 2,5 år. Desuden ændres kravet om uddannelsesdage til 2,0 uddannelsesdage pr. kalender i gennemsnit pr. chauffør.

Chauffører, der allerede er ansat ved kontraktstart og skal køre for NT, skal 12 måneder efter kontraktstart være NT-certificeret. Chauffører, der ansættes i kontraktperioden og skal køre for NT i kontraktperioden, skal være NT-certificeret senest 6 måneder efter ansættelse.

For at sikre, at chaufførerne løbende tilegner sig ny viden, tester sin viden og har de bedste forudsætninger for at bestå certificeringen, sættes et NT academy-system til rådighed for entreprenøren og chaufføren. Academy-systemet er NTs informationsvej til chaufførerne, et



dialogforum og et læringscenter. For at give chaufførerne den bedste viden og de bedste forudsætninger, stiller NT krav om, at systemet benyttes af alle chauffører min. 20. minutter pr. uge i gennemsnit.

### **Økonomi og bod**

Som udgangspunkt afholder entreprenøren alle udgifter, der er forbundet løbende kompetenceudvikling og kursusdeltagelse. Såfremt ovenstående krav ikke overholdes kan der tillægges entreprenøren en bod fx vedr. manglende overholdelse af krav om certificering, manglende anvendelse af academy-systemet etc.

### **NT UDSTYR I BUSSERNE**

NT har ret til at installere billetteringsudstyr, computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, informationsskilte samt informations- og reklameskærme i entreprenørernes busser. I B/T kontrakter vil der typisk være krav om billetteringsudstyr, positioneringsudstyr og dataopsamlingsudstyr.

### **ARBEJDSKLAUSULER**

Ved indførsel af arbejdsklausuler forpligter entreprenøren sig til at sikre, at de ansatte som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår der ikke er mindre gunstige end dem der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Entreprenøren og eventuelle underentreprenører skal sikre, at de ansatte får oplysninger om de vilkår der følger af arbejdsklausulen.

NT har netop indført arbejdsklausuler for de vognmænd som kører flextrafik.

NT har i dag ikke de fornødne kompetencer til at sikre en tilstrækkelig kontrol af løn- og arbejdsvilkår. Hertil kommer at nogle områder kan kræve særlig ekspertise, ligesom det vil være nødvendigt at rådføre sig med overenskomstparterne.

Det er således vanskeligt at vurdere omfanget af opgaven på forhånd, men det forventes at sagsantal og frekvens vil være på et niveau, at hvert enkelt trafikselskab i Danmark, vil have vanskeligt at fastholde at tilpas højt fagligt niveau på opgaven. Derfor forslås det, at NT i lighed med arbejdsklausuler på flextrafikken indgår en samarbejdsaftale med Fynbus om varetagelse af den administrative kontrolopgave (kontrolenhed af løn- og arbejdsvilkår). Når der er opnået erfaring med opgave og ressourceforbrug, skal det evalueres hvordan NT's administration skal løfte opgaven på længere sigt. I første omgang vil NT vil afregne Fynbus på konsulentbasis.

Uanset hvordan administrationspraksis indrettes er kontrol af entreprenørernes overholdelse af arbejdsklausulen NT's ansvar.

Administrationen indstiller, at arbejdsklausuler også indføres på busområdet. Inden en implementering vil NT sendes forslaget om arbejdsklausuler i høring hos de parter som repræsenterer de overenskomster, som gælder på det danske område. NT vil i lighed med flextrafikken indgå et samarbejde med Fynbus om varetagelse af den administrative kontrolopgave.



## Bilag - Billetteringsudstyr på Hirtshals- og Skagensbanen

Når Nordjyske Jernbaner (NJBA) med virkning fra august 2017 overtager den regionale togdrift fra DSB, skal der samtidig være valgt, indkøbt og implementeret billetteringsudstyr på de stationer og standsningssteder, som NJBA betjener. Det gælder NJBA's nuværende strækninger (Hirtshals- og Skagensbanen) og de stationer, som regionaltogene betjener fra Frederikshavn til og med Skørping.

### Situationen i dag – billetkøb i tog

På de nuværende NJBA-strækninger er der i dag følgende muligheder for billettering:

- Der kan anvendes rejsekort på alle stationer/standsningssteder
- Der kan købes kontantbilletter på stationerne i Hirtshals, Hjørring, Skagen og Frederikshavn
- Der kan købes kontantbilletter i alle NJBA's tog (kun mønt)
- Der kan købes billetter via SMS og mobilapp

### Den nye situation – ingen billetkøb i tog

#### *DSB's billetteringsudstyr stilles til rådighed*

Når NJBA med virkning fra august 2017 overtager den regionale togdrift fra DSB, stilles det billetteringsudstyr, som DSB allerede har stående på stationerne, gratis til rådighed for NJBA's kunder. I alle tilfælde er der tale om Nautila billetautomater, hvor passagerne kan købe kontantbilletter fra den pågældende station til en vilkårlig station i Danmark. På disse stationer vil der i forbindelse med NJBA's overtagelse af den regionale togdrift ikke ske ændringer for kunderne i forbindelse med billettering.

#### *Udfasning af billetteringsautomater i NJBA's tog*

I forbindelse med overtagelsen af DSB's togstrækninger, indkøber NJBA 13 nye tog. I de nye tog vil der ikke blive indsat billetteringsautomater, hvilket der er i de nuværende NJBA-tog. Da både de nye og nuværende tog skal betjene alle strækninger fra Hirtshals og Skagen i nord til Skørping i syd, ønsker NJBA at ensarte billetkøbsmulighederne i togene. Det betyder med andre ord, at de nuværende billetautomater i togene udfases. Yderligere argumenter for at udfase de nuværende billetautomater i togene er, at de kun modtager mønter, at de er temmelig nedslidte, og at de koster omkring 200.000 kr. i årlig reparation og vedligeholdelse.

#### *Fremtidig servicering af kontantbilletrejsende nord for Frederikshavn og Hjørring.*

Med beslutningen om at udfase billetsalg i togene skal der tages stilling til, hvordan NJBA/NT skal servicere de kunder, som ønsker at rejse på kontantbillet, og som påstiger togene på NJBA's nuværende strækninger, hvor der på hovedparten af standsningsstederne ikke er billetautomater.

Udgangspunktet vil være følgende:

- Der kan anvendes rejsekort på alle stationer/standsningssteder
- Der kan købes kontantbilletter på udvalgte stationer (Hirtshals og Hjørring samt Skagen og Frederikshavn)
- Der kan købes billetter via SMS og mobilapp



## Analyse af behov og forbrug

Langt hovedparten af alle rejsende på NJBA's nuværende strækninger anvender rejsekort, periodekort, ungdomskort eller kontantbilletter købt via SMS/mobilapp. For disse kunder er det ikke en serviceforringelse, hvis der ikke opsættes billetautomater på de nuværende standsningssteder.

### Påvirkning af kundegrupper

Der er dog to kundegrupper, som der er vigtigt at være opmærksomme på i forbindelse med en beslutning om billetautomater på de nuværende NJBA strækninger.

#### *Turister, specielt de udenlandske*

Denne kundegruppe har pt. ikke har mulighed for at købe en mobilbillet, med mindre de downloader NT's mobilapp. De danske og udenlandske turister påstiger typisk bestemte stationer og standsningssteder på Hirtshals- og Skagensbanen. For at sikre en god service til denne kundegruppe vil det være nødvendigt at opstille billetautomater på de relevante standsningssteder og stationer. Det skal nævnes, at NT markedsfører et Travelpass produkt til turister. Travelpass kan købes på NTs hjemmeside og gælder (valgfrit) i 24 eller 72 timer for x antal personer. Travelpass billetten sendes til kundens mobiltelefon.

#### *Kunder uden adgang til en mobil eller smartphone eller ikke er fortrolig med mobilkøb.*

For denne mindre gruppe er rejsekortet den bedste løsning. Vores kundeanalyser viser en stor tilfredshed med rejsekortet som et nemt og billigt rejsehjemmel. En beslutning om ikke at opsætte kontantbilletautomater på alle standsningssteder skal derfor ledsages af en kraftig markedsføring af rejsekortet i forhold til denne gruppe og på de relevante standsningssteder.

#### *Nuværende passageraktivitet på Hirtshals- og Skagensbanen*

I tabellen nedenfor optræder alle stationer og standsningssteder på de nuværende NJBA-strækninger. For hver station/standsningsted vises antal på- og afstigninger, samt hvor stor en andel rejsekortpåstigningerne udgør af det samlede antal påstigninger.

Hirtshalsbanen	Rejsekort *		Fotocelle *		Andel med rejsekort
	(marts og juli 2015)		(marts og juli 2015)		
Stationer/standsningsteder	Check in	Check ud	Påstigninger	Afstigninger	%
Hirtshals **	4.164	3.989	18.872	18.956	22%
Lilleheden	2.853	2.996	6.745	7.136	42%
Emmersbæk	2.220	2.285	6.503	7.061	33%
Horne	818	979	2.137	2.564	38%
Tornby	1.426	1.452	3.217	3.402	43%
Sønderby	511	488	990	970	51%
Vidstrup	561	477	952	920	55%
Vellingshøj	582	623	1.149	1.237	51%
Herregårdsparken	942	861	1.888	1.901	48%
Teglgårdsvej	363	392	810	911	44%
Kvægtorvet	469	756	1.414	1.920	37%
Hjørring **	-	-	17.104	16.126	



\* Registreringer i marts og juli måned 2015

\*\* Muligt at købe kontantbillet på station

Skagensbanen	Rejekort *		Fotocelle *		Andel med rejsekort
	(marts og juli 2015)		(marts og juli 2015)		
Stationer/standsningsteder	Check in	Check ud	Påstigninger	Afstigninger	%
Skagen **	8.325	7.893	42.085	39.509	20%
Frederikshavnsvej	4.250	4.682	8.875	9.767	48%
Hulsig	1.238	1.249	4.252	5.034	27%
Bunken	302	329	777	979	36%
Aalbæk	3.548	3.121	8.111	8.246	41%
Napstjert	96	100	206	252	43%
Jerup	1.160	977	3.098	3.066	35%
Rimmen	339	264	668	684	45%
Strandby	2.050	1.992	4.676	4.735	43%
Frederikshavn **	-	-	40.825	40.605	

\* Registreringer i marts og juli måned 2015

\*\* Muligt at købe kontantbillet på station

Som det fremgår af ovenstående tabeller, er det kun muligt at købe kontantbillet på NJBA's endestationer – dvs. i Skagen, Frederikshavn, Hirtshals og Hjørring. De billetautomater, der er placeret på de 4 endestationer, er DSB's Nautila billetautomater. Der er således 18 standsningsteder, hvor det som udgangspunkt ikke vil være muligt at købe en kontantbillet.

Af tabellerne fremgår det også, at på 12 af de 18 standsningsteder uden kontantbilletautomater udgør af- og påstigninger med rejsekort mere end 40 % af det samlede på- og afstigninger. Dertil kommer et betydeligt antal rejsende, som har periodekort eller ungdomskort som rejsehjemmel.



### Billetteringsmuligheder hos de andre trafikselskabers lokalbaner

Som led i analysen omkring behov og løsningsmuligheder har NT hos de andre trafikselskaber undersøgt, hvordan billettering finder sted på de enkelte lokalbaner i de forskellige trafikselskaber. Som det fremgår nedenfor, er det forskellige løsninger, som de enkelte lokalbaner anvender. Fælles for dem alle er dog, at det på samtlige stationer/standsingssteder er muligt at anvende rejsekort. Tabellen nedenfor giver en oversigt over billetudstyr på de gamle privatbaner (nu lokalbaner) i Danmark.

Banestrækning	Billetkøb i tog	Billetkøb på stationer	Rejsekortudstyr på stationer	Bemærkninger
<b>Vestbanen (Sydtrafik)</b>	Nej	Nej	Ja	Da der ikke er mulighed for billetkøb i toget eller på station eller standsningssted, skal der købes SMS/mobil billet
<b>Odderbanen (Midttrafik)</b>	Nej	Ja	Ja	På 4 mindre standsningssteder er der ikke mulighed for billetkøb ellers Nautila
<b>Grenåbanen (Midttrafik)</b>	Nej	Ja	Ja	
<b>Frederiksværkbanen (Movia)</b>	Ja	Nej	Ja	Der kan kun købes billetter i toget til hovedstadsområdet
<b>Gribskovbanen (Movia)</b>	Ja	Nej	Ja	Der kan kun købes billetter i toget til hovedstadsområdet
<b>Lille Nord (Movia)</b>	Ja	Nej	Ja	Der kan kun købes billetter i toget til hovedstadsområdet
<b>Nærumbanen (Movia)</b>	Ja	Nej	Ja	Der kan kun købes billetter i toget til hovedstadsområdet
<b>Tølløsebanen (Movia)</b>	Nej	Ja, få steder	Ja	På 13 ud af 46 standsningssteder er der mulighed for at købe en kontantbillet
<b>Øds herredbanen (Movia)</b>	Nej	Ja, få steder	Ja	På 13 ud af 46 standsningssteder er der mulighed for at købe en kontantbillet
<b>Lollandsbanen (Movia)</b>	Nej	Ja, få steder	Ja	På 13 ud af 46 standsningssteder er der mulighed for at købe en kontantbillet
<b>Østbanen (Movia)</b>	Nej	Ja, få steder	Ja	På 13 ud af 46 standsningssteder er der mulighed for at købe en kontantbillet

I forhold til ovenstående tabel skal det bemærkes, at Movia med virkning fra 17. januar 2016 nedlagde en række billetautomater på udvalgte stationer/standsingssteder på fire af de lokalbanestrækninger, som Movia administrerer. Der blev i alt taget 46 billetautomater ned på de 4 strækninger. Movia besluttede, at det kun var på 13 af de 46 stationer/standsingssteder, hvor der fremadrettet skulle være mulighed for at købe en kontantbillet. Movia besluttede derfor at indkøbe 13 nye billetautomater af mærket Nautila.



## 4 scenarier med billetteringsudstyr

Der er i det efterfølgende opstillet 4 scenarier, som går fra ikke at opsætte billetautomater på de 18 standsningssteder til at opsætte dem på alle standsningssteder.

### *Økonomiske forudsætninger i scenarierne*

NT har undersøgt markedet for egnede billetautomater til de 18 standsningssteder på de nuværende NJBA strækninger. Det er vurderingen, at den automattype (Nautila), som anvendes på alle DSB stationer i Danmark, er bedst egnet. Nautila anbefales, fordi det er kendte og velfungerede billetmaskiner, og endeligt har NT og de øvrige trafikselskaber gode erfaringer med service og vedligehold på nuværende Nautila billetautomater. En anden fordel ved køb af Nautila billetautomater er, at det er muligt for passagererne at købe en kontantbillet til en hvilken som helst station/standsningsted i hele landet.

De Nautila automater, som anbefales, giver mulighed for køb med kreditkort (Dankort, m.v.), men ikke med mønter og sedler. Det er forbundet med relativt store driftsomkostninger og behov for tyverisikring, hvis automaterne giver mulighed for anvendelse af mønter og sedler.

Der er i de efterfølgende fire scenarier anvendt følgende forudsætninger:

- NJ Holding Nordjylland A/S står for indkøb af Nautila billetautomater, således der opnås momsfradrag, hvilket dog forudsætter godkendelse af NT's revision. Alternativt indkøbes billetautomaterne af NT (inkl. moms)
- Indkøbet af Nautila billetautomater finansieres på samme vis som indkøbet af billetteringsudstyr i forbindelse med rejsekortprojektet – dvs. solidarisk betaling fra NT's ejere. Finansieringen kommer således fra det allerede optagne lån hos KommuneKredit til billetteringsudstyr, og derfor vil NT's ejere ikke blive påvirket yderligere ved investeringen
- Alle øvrige udgifter er inklusiv moms, da de afholdes af NT
- En ny Nautila billetautomat koster ca. 142.500 kr. ekskl. moms i indkøb
- Udgifter til montering af Nautila billetautomat er ca. 31.250 kr. inkl. moms pr. stk.
- Serviceaftale med DSB vedr. Nautila billetautomater er ca. 25.000 kr. inkl. moms pr. automat pr. år
- Dertil kommer løbende udgifter til billetruller m.v.



### Scenarie 1 - Ingen indkøb af nye Nautila billetautomater

Når der ikke længere er mulighed for at købe en kontantbillet, vil passagererne blive nødt til at anskaffe en anden billetform. Det kan fx være rejsekort, periodekort eller en kontantbillet udstedt på en digital platform (eksempelvis SMS/mobilapp, som NT allerede har i dag). Det skal dog nævnes, at det muligvis vil være hensigtsmæssigt at lave et par mindre ændringer i opsætningen på SMS og mobilapp, men det skønnes til ikke at være udgiftstungt.

Scenarie 1 - Ingen indkøb af Nautila billetautomater	NJ Holding Nordjylland A/S indkøber billetautomater		NT indkøber billetautomater	
	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter
Nautila billetautomater	kr. -	kr. -	kr. -	kr. -
Opsætning	kr. -	kr. -	kr. -	kr. -
Drift og vedligehold	kr. -	kr. 50.000	kr. -	kr. 50.000
Forsikring	kr. -	kr. 1.600	kr. -	kr. 1.600
Tilpasning af mobilapp	kr. 31.250	kr. -	kr. 31.250	kr. -
<b>Udgifter i alt</b>	<b>kr. 31.250</b>	<b>kr. 51.600</b>	<b>kr. 31.250</b>	<b>kr. 51.600</b>

Udgifter til drift og vedligehold på ca. 52.000 kr. skyldes, at der er udgifter til de allerede opstillede Nautila billetautomater i Hirtshals og Skagen. Dertil kommer løbende udgifter til billetruller m.v.

### Scenarie 2 - Indkøb af 18 nye Nautila billetautomater

Hvis det besluttes, at samtlige standsningssteder på de to lokalbaner skal have en Nautila billetautomat, vil det betyde en etableringsudgift på ca. 3.128.000 kr. Den årlige udgift til drift og vedligeholdelse forventes at være ca. 465.000 kr. Der er i dette scenarie forudsat, at der ikke skal laves yderligere tiltag som fx udvikling af ny mobilapp.

Scenarie 2 - Indkøb af 18 Nautila billetautomater	NJ Holding Nordjylland A/S indkøber billetautomater		NT indkøber billetautomater	
	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter
Nautila billetautomater	kr. 2.565.000	kr. -	kr. 3.206.250	kr. -
Opsætning	kr. 562.500	kr. -	kr. 562.500	kr. -
Drift og vedligehold	kr. -	kr. 450.000	kr. -	kr. 450.000
Forsikring	kr. -	kr. 14.400	kr. -	kr. 14.400
Tilpasning af mobilapp	kr. -	kr. -	kr. -	kr. -
<b>Udgifter i alt</b>	<b>kr. 3.127.500</b>	<b>kr. 464.400</b>	<b>kr. 3.768.750</b>	<b>kr. 464.400</b>

### Scenarie 3 - Indkøb af 6 nye Nautila billetautomater

I dette scenarie opsættes kun Nautila billetautomater på de mest benyttede standsningssteder. På de mindst benyttede standsningssteder henvises til at anvende en anden form for billettering. Dette svarer til den løsning, som Movia i dag anvender på lokalebanestrækningerne uden for hovedstadsområdet, jf. oversigten ovenfor.





Scenarie 3 - Indkøb af 6 Nautila billetautomater	NJ Holding Nordjylland A/S indkøber billetautomater		NT indkøber billetautomater	
	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter
Nautila billetautomater	kr. 855.000	kr. -	kr. 1.068.750	kr. -
Opsætning	kr. 187.500	kr. -	kr. 187.500	kr. -
Drift og vedligehold	kr. -	kr. 150.000	kr. -	kr. 150.000
Forsikring	kr. -	kr. 4.800	kr. -	kr. 4.800
Tilpasning af mobilapp	kr. 31.250	kr. -	kr. 31.250	kr. -
<b>Udgifter i alt</b>	<b>kr. 1.073.750</b>	<b>kr. 154.800</b>	<b>kr. 1.287.500</b>	<b>kr. 154.800</b>

Etableringsudgiften er ca. 1.074.000 kr., og de løbende årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter vil i de efterfølgende år beløbe sig til ca. 155.000 kr. Når det, som også tidligere er omtalt, ikke længere vil være muligt at købe en kontantbillet, vil passagererne blive henvist til en anden billetform. Det kan fx være rejsekort, periodekort eller en kontantbillet udstedt på en digital platform, eller det kan være en SMS/mobilapp løsning, som NT allerede har i dag.

#### Scenarie 4 – Indkøb af 10 nye Nautila billetautomater

I dette scenarie er opstillet et forslag om indkøb af 10 nye automater på udvalgte strækninger, hvorved langt hovedparten af de nuværende kontantbilletsrejsende fortsat vil have mulighed for at købe en kontantbillet.

Scenarie 4 - Indkøb af 10 Nautila billetautomater	NJ Holding Nordjylland A/S indkøber billetautomater		NT indkøber billetautomater	
	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter	Etableringsudgifter	Årlige driftsudgifter
Nautila billetautomater	kr. 1.425.000	kr. -	kr. 1.781.250	kr. -
Opsætning	kr. 312.500	kr. -	kr. 312.500	kr. -
Drift og vedligehold	kr. -	kr. 250.000	kr. -	kr. 250.000
Forsikring	kr. -	kr. 8.000	kr. -	kr. 8.000
Tilpasning af mobilapp	kr. 31.250	kr. -	kr. 31.250	kr. -
<b>Udgifter i alt</b>	<b>kr. 1.768.750</b>	<b>kr. 258.000</b>	<b>kr. 2.125.000</b>	<b>kr. 258.000</b>

Som det fremgår af tabellen vil scenarie 4 betyde, at etableringsudgifterne udgør ca. 1.769.000 kr., og i de efterfølgende år vil de årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter udgøre ca. 258.000 kr.

#### Vurdering af de 4 scenarier

NT har sammen med NJBA gennemgået samtlige 18 potentielle standsningssteder uden billetautomat. Vurderingen er, at scenarie 4 giver den bedste balance mellem på den ene side behovet for at bevare en god service til primært udenlandske turister og på den anden side behovet for at anvende vores investeringsressourcer således, at de står mål med den samlede nytteværdi. Dette scenarie vil sikre, at



langt hovedparten af de nuværende kontantbilletkøbere også fremover vil have en mulighed for at købe en kontantbillet på de standsningssteder, som er mest anvendt af denne gruppe.

I tabellen nedenfor er listet hvilke standsningssteder, som NT og NJBA anbefaler får opstillet en Nautila billetautomat.

Hirtshalsbanen	
Stationer/standsningssteder	Billetteringsudstyr
Hirtshals	Allerede Nautila
Lilleheden	Nautila
Emmersbæk	Nautila
Horne	Nautila
Tornby	Nautila
Sønderby	Digital billettering
Vidstrup	Digital billettering
Vellingshøj	Digital billettering
Herregårdsparken	Nautila
Teglgårdsvej	Digital billettering
Kvægtorvet	Digital billettering
Hjørring	Allerede Nautila

Skagensbanen	
Stationer/standsningssteder	Billetteringsudstyr
Skagen	Allerede Nautila
Frederikshavnsvej	Nautila
Hulsig	Nautila
Bunken	Digital billettering
Aalbæk	Nautila
Napstjert	Digital billettering
Jerup	Nautila
Rimmen	Digital billettering
Strandby	Nautila
Frederikshavn	Allerede Nautila

Scenarie 4 har forventede etableringsudgifter for 1.769.000 kr. og årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter for 258.000 kr., hvis NJ Holding Nordjylland A/S foretager indkøbet af billetautomaterne.

Scenarie 4 har forventede etableringsudgifter for 2.125.000 kr. og årlige drifts- og vedligeholdelsesudgifter for ca. 258.000 kr., hvis NT foretager indkøbet af billetautomaterne



# Vedtægt

for

## Nordjyllands Trafikselskab

### Præambel

Region Nordjylland etablerer med virkning fra den 1. januar 2007 et trafikselskab, hvori Region Nordjylland samt følgende kommuner deltager:

Brønderslev Kommune  
Frederikshavn Kommune  
Hjørring Kommune  
Jammerbugt Kommune  
Læsø Kommune  
Mariagerfjord Kommune  
Morsø Kommune  
Rebild Kommune  
Thisted Kommune  
Vesthimmerlands Kommune  
Aalborg Kommune

Trafikselskabet dækker de deltagende kommuners områder.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

### Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er Nordjyllands Trafikselskab (i forkortet form NT).

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Aalborg Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med reglerne i Lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.



**§ 3.** Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

**§ 4.** Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

**§ 5.** Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

**§ 6.** Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

**§ 7.** Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

## **Repræsentantskabet**

**§ 8.** Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. På samme vis udpeger hver kommune en stedfortræder for hvert repræsentantskabsmedlem.

**§ 9.** Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

Stk. 2. Det første repræsentantskabs funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

**§ 10.** Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til trafikselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i Lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegning af den bestyrelse, der fungerer fra den 1. januar 2007, skal de deltagende kommunernes budgetter for 2007



lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

**§ 11.** Beslutninger træffes ved stemmeflertal.

Stk. 2. Repræsentantskabet er beslutningsdygtigt når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede.

Stk. 3. Repræsentantskabet fastsætter selv sin forretningsorden.

**§ 12.** Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

**§ 13.** Repræsentantskabet holder møde 1 gang årligt. Mødet afholdes så betids, at repræsentantskabet under mødet kan få forelagt bestyrelsens forslag til budget jf. § 30, stk. 1, således at repræsentantskabet kan afgive udtalelse om budgettet til bestyrelsen inden budgettets vedtagelse.

**§ 14.** Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste mv. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov.

## Bestyrelsen

**§ 15.** Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikelskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 6 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

**§ 16.** For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter reglerne i § 15 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

**§ 17.** Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode, jf. dog stk. 2. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 9, stk. 1.

Stk. 2. Den første bestyrelses funktionsperiode regnes fra den 1. januar 2007.

**§ 18.** Bestyrelsen vælger selv en formand og en næstformand.

**§ 19.** Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

**§ 20.** Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af trafikelskabet, jf. § 29, stk. 3.



**§ 21.** Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoet, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansiering af trafikelskaberne, jf. § 29, stk. 3.

Stk. 2. Bestyrelsesmedlemmerne kan desuden vælge at modtage et frikort til selskabets busser.

**§ 22.** Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste mv. efter reglerne i § 16 a i den kommunale styrelseslov. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

**§ 23.** Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

**§ 24.** Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. Retningslinier for selskabets finansiering, jf. § 29, stk. 3,
2. Årsbudget, flerårigt budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 30, 31 og 32, stk. 2,
3. Forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. Takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift,
5. Rejseregler,
6. Trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område,
7. Udbudsstrategier,
8. Regler for individuel handicapørsel med svært bevægelseshæmmede,
9. Overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. Medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 6,
11. Kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. Fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. Udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. Valg af sagkyndig revision, jf. § 32, stk. 1,
15. Forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. Sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

## Direktion

**§ 25.** Direktionen består af en direktør.



**§ 26.** Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Den administrerende direktør har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

**§ 27.** Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 24.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

## **Tegningsforhold**

**§ 28.** Selskabet tegnes af formanden for bestyrelsen eller i dennes fravær af næstformanden - i forening med selskabets direktør.

## **Finansiering**

**§ 29.** Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapørsel.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinier for selskabets finansiering.

## **Regnskab og budget**

**§ 30.** Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linieføring, frekvenser mv. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårigt budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.



§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

## Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med de deltagende kommuner.

Stk. 2. Varetages tilsynet med de deltagende kommuner ikke af samme statsforvaltning, udøves tilsynet af den statsforvaltning, der varetager tilsynet med selskabets hjemstedskommune.

§ 34. Beslutninger om trafikkselskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser mv. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

## Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 35. Vedtægten træder i kraft, når den er godkendt af Forberedelsesudvalget for Region Nordjylland, repræsentantskabet, Transport- og Energiministeren samt Indenrigs- og Sundhedsministeren dog tidligst den 1. januar 2007.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet og derefter af Transport- og Bygningsministeren samt af Social- og Indenrigsministeren.

Vedtøget af selskabets repræsentantskab den ...

---

Som dirigent for repræsentantskabsmødet





## Protokollat nr. 1 til vedtægt for Nordjyllands Trafikselskab Servicekontrakter

### 1. Beslutninger om betjeningsomfang

Der er enighed mellem parterne om, at beslutningskompetencen vedr.:

- Linieføring, kørselsomfang, standsningsmønster m.v. for busruter
- Kørselsomfang, standsningsmønster og infrastrukturinvesteringer for lokalbanerne
- Geografisk dækningsområde og betjeningsintervaller for teletaxi

følger finansieringsansvaret. Koordineringshensyn og hensynet til at sikre en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem de ruter, der finansieres af forskellige parter kan begrunde, at beslutninger på de nævnte områder henlægges til trafikelskabets bestyrelse.

### 2. Servicekontrakter

Der er endvidere enighed mellem parterne om, at en kommune eller regionen skal kunne få ønsker om afvigende serviceniveau eller særlige tiltag opfyldt, såfremt det kan ske, uden at det går ud over helheden i det kollektive trafiksystem, og under forudsætning af at man selv dækker eventuelle merudgifter. Aftalerne nedfældes i en servicekontrakt mellem den pågældende kommune/regionen og trafikelskabet.

En servicekontrakt kan omfatte:

- Lokale eller rutebestemte særtakster inden for rammer der fastlægges af trafikelskabet
- Skærpede krav til driftskvaliteten
- Anvendelse af afvigende bustyper
- Krav til busstandard herunder skærpede emissionskrav
- IT-anvendelse
- Projekter til forbedring af bussernes fremkommelighed
- Terminal- og stoppestedprojekter
- Særlige profilerings- og markedsføringstiltag
- Særlige udviklingsprojekter
- Supplerende service til brugere af handicapkørselsordningen inden for rammer, der fastlægges af trafikelskabet
- Andre forhold, der har betydning for den leverede service over for brugerne af den kollektive trafik eller som vedrører den kollektive trafiks påvirkning af omgivelserne

I servicekontrakten aftales ansvars- og opgavefordeling i forbindelse med de aktiviteter, der indgår i kontrakten samt hvilke udgifter der dækkes af trafikelskabet og hvilke der dækkes af kommunen/regionen.

### 3. Arbejdsdeling mellem parterne

Parterne er endelig enige om, at der med hensyn til hvilke opgaver, der varetages hos kommunerne/regionen, og hvilke der varetages hos trafikelskabet, skal være mulighed for at indgå forskellige aftaler – afpasset efter behovene. Arbejdsdelingen skal følge ansvarsfordelingen og tilrettelægges således, at der opnås en så effektiv opgaveløsning som muligt samlet set.



## Protokollat nr. 2 til vedtægt for Nordjyllands Trafikselskab Finansieringsmodel for Nordjyllands Trafikselskab

### 1. Udgangspunktet for finansieringsmodellen

Finansieringsmodellen tager udgangspunkt i de overordnede principper for fordeling af finansieringsansvaret, der er fastlagt i lov om trafikkselskaber, samt de tilkendegivelser og beslutninger, der er fremkommet i forberedelsen af det nye selskab.

De overordnede principper i lovgivningen er, at regionen finansierer lokalbaner og regionale ruter og kommunerne lokalruter og handicapkørsel. De administrative udgifter fordeles forholdsmæssigt. Inden for disse overordnede rammer er det overladt til parterne i trafikkselskabet selv at aftale de mere præcise fordelingsprincipper.

### 2. Byrdefordelingsprincipper

Hovedpunkterne i finansieringsmodellen er:

1. Finansieringsansvaret for buskørsel (herunder teletaxikørsel) fordeles således at hver part har ansvaret for en konkret del af rutenettet, dvs., at regionen og kommunerne hver især finansierer nærmere angivne ruter eller dele af ruter. Eneste undtagelse er på Læsø, hvor der er foreslået en procentvis fordeling af finansieringsansvaret. Afvigelsen er begrundet i de særlige ø-forhold, der gælder for Læsø. Det regionalt, kommunalt og fælles (ruter, der finansieres af region/kommuner i fællesskab) finansierede rutenet som konsekvens af NT's trafikplan 2009 - 2012 er vist på figur 1 i bilag 1. Den nærmere fordeling af finansieringsansvaret fremgår også af bilag 1. Opgørelses- og fordelingsmetoder er nærmere beskrevet i afsnit 4.1.
2. Lokalbanerne finansieres af Region Nordjylland. Opgørelsen af udgifter og indtægter er nærmere beskrevet i afsnit 4.2.
3. Handicapkørslen finansieres af kommunerne. Udgifter og indtægter fordeles efter bopælskommune. Fordelingsmodellen for handicapkørsel er nærmere beskrevet i afsnit 4.3

Det er en grundlæggende forudsætning i finansieringsmodellen, at ansvaret for fastlæggelse af serviceniveauet og finansieringsansvaret følges ad. Det betyder mere konkret, at

- linieføring, kørselsomfang, standsningsmønster mv. for busruter
- kørselsomfang, standsningsmønster og infrastrukturinvesteringer for lokalbanerne
- geografisk dækningsområde og betjeningsintervaller for teletaxi fastlægges af den part, der har finansieringsansvaret

### 3. Særlige forhold

Det har fra Morsø og Thisted kommuner været fremført i dialoggrunden, at orienteringen mod Aalborg som regionscenter for dem er ny, og at det giver et behov for styrkelse af de regionale busforbindelser mod regionscentret. Som følge heraf, er der afsat 0,5 mio. kr. i budget 2007 til forbedring af forbindelserne mellem regionscentret og Nykøbing/Thisted.



Endvidere er det besluttet, at de udgifter som Aalborg Kommune selv afholder til køreplanlægning, styring af ekstrakørsel mv. indregnes ved fordelingen. Fradraget for Aalborg Kommune er i budget 2007 fastsat til 1,0 mio. kr.

Kommunernes og regionens tilskud til selskabet indbetales som a'conto-bidrag, der indbetales med 12 lige store månedlige rater pr. regnskabsår.

#### **4. Nærmere beskrivelse af finansieringsmodellen**

##### 4.1 Finansieringsmodel for buskørslen

Omkostninger og indtægter fordeles efter følgende principper:

- Fordelingen af kontraktbetalingen til operatørerne på finansieringsenheder opgøres konkret
- Øvrige driftsomkostninger, der kan henføres til ruter eller grupper af ruter, fordeles forholdsmæssigt efter anvendelse/nyttевærdi. Fordelingsprincipperne fastlægges nærmere af trafikelskabets bestyrelse
- Administrationsomkostningerne fordeles forholdsmæssigt med køreplantimerne som fordelingsnøgle, idet mindre lokalruter (B- og T-kontrakter) kun vægter 50 pct. Udgifter til køreplanlægning, styring af ekstrakørsel mv., som det er aftalt, en kommune selv afholder, indregnes ved fordelingen.
- Indtægterne fordeles på finansieringsenheder på grundlag af tællinger og passageranalyser. Tælle/analyseomfang og beregningsmodel fastlægges af trafikelskabets bestyrelse.

##### 4.2 Finansieringsmodel for lokalbanerne

Nettoomkostningerne ved lokalbanerne finansieres af Region Nordjylland. Opgørelse af omkostninger og indtægter foregår på følgende måde:

- Betalingen til operatøren afregnes og bogføres særskilt
- Øvrige driftsudgifter, der kan henføres til lokalbanerne, opgøres konkret
- Administrationen af lokalbanerne forudsættes i trafikelskabet at foregå integreret med administrationen af buskørslen. Lokalbaneområdets andel af de administrative udgifter beregnes som betalingen til operatøren ekskl. infrastrukturbidrag sat i forhold til den samlede operatørbetaling til buskørsel og lokalbaner.
- Passagerindtægterne på lokalbanerne beregnes og afregnes løbende til operatøren. Opgørelsesmetode og tælle/analyseomfang fastlægges af trafikelskabets bestyrelse

##### 4.3 Finansieringsmodel for handicapkørsel

Nettoomkostningerne ved handicapkørsel finansieres af kommunerne. Fordelingen mellem kommunerne sker på følgende måde:

- Kontraktbetalingen til vognmændene fordeles efter brugernes bopælskommune
- Udgifterne til administration og call center forudsættes regnskabsmæssigt adskilt fra administrationsudgifterne til busser og lokalbaner. Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med kontraktbetalingen til vognmændene som fordelingsnøgle



- Indtægterne fra egenbetaling fordeles som kørselsomkostningerne, dvs. efter brugernes bopælskommune

Hvis der oprettes en åben kørselsordning (Flexitur) indgår denne i fordelingsregnskabet på følgende måde:

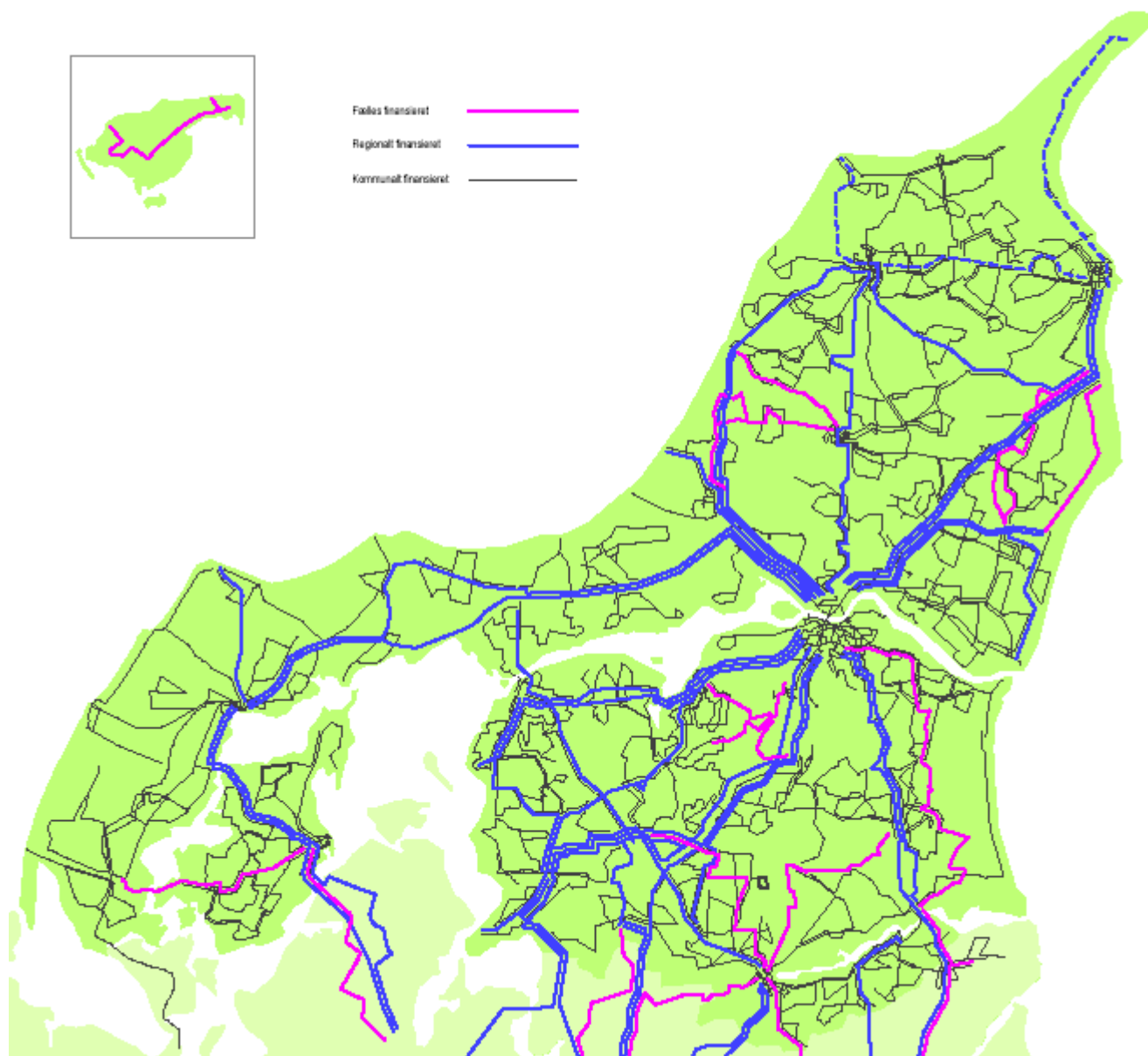
- Der føres særskilt regnskab for den åbne kørselsordning
- Overskuddet/underskuddet fordeles på kommunerne med samme fordelingsnøgle som udgifterne til administration og call center for handicapkørslen

NT og VAFT udfører i dag samordnet kørsel, hvor handicapkørslen samordnes med andre kørselsordninger under amter og kommuner. Samordningen er med til at reducere udgifterne til handicapkørslen. Det forudsættes, at det nye trafikselskab vil fortsætte med samordnet kørsel. Det indgår i loven, at trafikselskaberne kan varetage opgaver på området for kommunerne og regionen. Udgifterne i forbindelse med kørselsordninger varetages for kommunerne eller regionen efter særlig aftale opgøres på følgende måde:

- Kørselsomkostningerne opgøres konkret og bogføres særskilt. Omkostningerne dækkes efter regning
- Udgifterne til administration og call center fordeles på alle ordninger der indgår i den samordnede kørsel, idet hver ordning kun pålignes udgifter for de funktioner, de trækker på. De nærmere fordelingsprincipper fastlægges af trafikselskabets bestyrelse.

## Bilag 1

### Fordelingen af det finansieringsmæssige ansvar på ruteniveau pr. juni 2015



Figur 1. Finansiering af rutenettet i Trafikplan 2009 - 2012

Følgende ruter, der forløber i flere kommuner, finansieres af Region Nordjylland:

- 50, Aalborg – Nibe - Løgstør
- 52, Aalborg – Støvring - Aars - Aalestrup
- 54, Aalborg – AAU - Terndrup - Hadsund
- 57, Hobro – Aars – Løgstør - Fjerritslev
- 70, Aalborg – Fjerritslev - Thisted
- 71, Aalborg – Løkken - Hjørring



72, Aalborg – Brønderslev  
73, Aalborg - Frederikshavn  
90, Hanstholm – Thisted - Nykøbing  
92E, Aalborg – Fårup Sommerland – Blokhus (sommer)  
99, Skagen – Hirtshals – Hjørring – Fårup Sommerland – Blokhus (sommer)  
100, Aalborg – Nibe – Farsø - Hvalpsund  
118, Hobro – Arden - Terndrup  
202, Brønderslev – Hjørring  
276, Dronninglund - Hals  
950X, Aalborg – Løgstør – (Ranum – Rønbjerg)  
954X, Aalborg – Terndrup - Hadsund  
970X, Aalborg – Thisted - Nykøbing  
971X, Aalborg - Løkken  
973X, Aalborg - Frederikshavn  
974X, Aalborg - Asaa

Følgende ruter, der forløber i flere kommuner, finansieres af Region Nordjylland og kommuner:

55, Aalborg – Kongerslev - Bælum – Terndrup – (Hadsund)  
68, (Farsø) - Gedsted – Aalestrup - Hobro  
74, Aalborg – Dronninglund – Asaa - Sæby  
78, Tversted – Sindal - Hjørring - Sæby  
102, Svenstrup - Ø. Hornum – (Støvring)  
107, Støvring – Ø. Hornum - Nibe  
113, Hobro – Mejlby - Haverslev - Aars  
208, Brønderslev - Kås  
209, Brønderslev - Løkken  
216, Dronninglund – Flauenskjold - Hørby  
708, Nykøbing - Hurup

Følgende ruter, der passerer regionsgrænsen, og som administreres af NT, finansieres af Region Nordjylland og kommuner (kørslen i Region Nordjylland):

265, Hobro – Brøndum – Hvornum – (Klejtrup – Møldrup)

Følgende ruter, der passerer regionsgrænsen, og som administreres af NT, finansieres af Region Nordjylland (kørslen i Region Nordjylland):

67, Viborg – Gedsted – Farsø - Aars  
940X, Thisted – Nykøbing – Viborg  
951X, Aalborg – Aars – Farsø – (Skive – Holstebro)

Region Nordjylland finansierer herudover følgende ruter (kørslen i Region Nordjylland), der passerer regionsgrænsen og som administreres af Midttrafik:

40, Nykøbing – Skive  
59, Viborg – Møldrup - Aalestrup  
64, Viborg – Vammen - Hobro  
230, Hobro – Fårup - Randers  
235, (Hadsund) – Mariager - Randers



237, Hadsund – Gjerlev - Randers  
918X, (Hadsund/Mariager) - Randers - Århus  
960X, Aalborg – Viborg - Silkeborg

Følgende ruter, der forløber i flere kommuner, finansieres af kommunerne:

Metrobus 2, Aalborg – Nørhalne - Aabybro, finansieres af Aalborg og Jammerbugt kommuner  
Basisbus 22, Aalborg – Nørhalne - Aabybro, finansieres af Aalborg og Jammerbugt kommuner  
53, Arden – Skørping - Støvring, finansieres af Rebild Kommune  
60E, Støvring - Aalborg, finansieres af Rebild Kommune  
75, Sæby – Dronninglund, finansieres af Brønderslev og Frederikshavn kommuner  
77, Frederikshavn - Brønderslev, finansieres af Frederikshavn, Brønderslev og Jammerbugt kommuner  
108, Løgstør - Fjerritslev, finansieres af Jammerbugt og Vesthimmerland kommuner  
203, Hjørring – Jerslev - Brønderslev, finansieres af Hjørring og Brønderslev kommuner  
213, Dronninglund - Stæ, finansieres af Brønderslev Kommune  
215, Sæby - Dronninglund, finansieres af Frederikshavn og Brønderslev kommuner  
225, Frederikshavn – Lendum - Sindal, finansieres af Frederikshavn og Hjørring kommuner

Følgende ruter, der forløber internt i en kommune finansieres af Region Nordjylland og Læsø Kommune i fællesskab:

840, Vesterø – Byrum - Østerby, Region Nordjylland finansierer 50 % og Læsø kommune 50 %.  
Øvrige ruter finansieres af den kommune, ruten forløber i.