



Dagsorden

Bestyrelsesmøde i NT den 24. januar 2017, kl. 10.00

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



Pkt. Tekst	Side
1 <u>Godkendelse af referat fra den 16. december 2016</u>	3
2 <u>Status for NT's Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020</u>	3
3 <u>Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder</u>	4
4 <u>Redegørelse vedr. bybusser i razzia</u>	5
5 <u>Meddelelser</u>	6
6 <u>Eventuelt</u>	6
7 <u>Kommende sager</u>	6



0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 16. december 2016

Referatet af bestyrelsesmødet den 16. december 2016 er tidligere udsendt og vedlægges som bilag.

Det indstilles,

- at referatet fra bestyrelsesmødet den 16. december 2016 godkendes.

Bilag

Bilag 1, Referat, NT's bestyrelse, 16. december 2016

1-30-70-101-1-16

2. Status for NT's Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020

Arbejdet med NT's Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020 skrider planmæssigt frem, og siden temadagen i november 2016 har administrationen arbejdet videre med planen. Temadagen blev afholdt med godt 140 deltagere og bred repræsentation fra alle interessenter. Med fra temadagen fik NT nogle gode og brugbare indikationer på, at strategien i Trafik- og Mobilitetsplanen, er den helt rigtige. Vi fik også en god fornemmelse af, at i Nordjylland står vi sammen om de løsninger, der er bedst for vores landsdel.

På temadagen fik NT en opgave med hjem om at udarbejde en model for finansiering af Trafik- og Mobilitetsplanen, der bygger på, at i Nordjylland står vi sammen om at sikre øget mobilitet for alle nordjyder.

Vedlagte notat beskriver administrationens oplæg til finansiering og realisering af planen, og oplægget vil blive præsenteret på mødet. Efterfølgende skal Trafik- og Mobilitetsplanens finansiering og realisering præsenteres og drøftes i Kontaktudvalget den 27. januar 2017.

Det indstilles,

- at administrationens oplæg til finansiering og realisering af Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020 drøftes.

Bilag

Bilag 2, Trafik- og Mobilitetsplan 2017-20, Det Nordjyske Håndslaw



1-00-101-1-13

3. Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens "Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder" har frist for sidste ansøgningsrunde den 1. februar 2017.

Puljen er et led i trafikaftalen "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" fra juni 2012. Målet med puljen er at støtte projekter, der fremmer den kollektive trafik i yderområderne, og puljen giver støtte til projekter med følgende formål:

- Udvikling af nye ruter, herunder driftsstøtte i op til 2 år, samt opstartsomkostninger.
- Investeringer i infrastruktur der understøtter konkrete tiltag med forbedringer af kørsels-tilbuddet, enten udvikling af nye ruter eller forbedringer af eksisterende ruter, således at det samlet bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre
- Forbedring og indretning af skole- og uddannelsesbusser
- Anskaffelse af landsbybusser – forudsat at ejerskabet er kommunalt
- Transport i forbindelse med småøer og andre øer uden fast forbindelse
- Innovative tiltag der understøtter samkørsel/delebiler/landsbybusser, herunder bevilling af minibus/landsbybus til landdistrikt. Dog kan anlæg til samkørsel så som p-pladser ikke støttes.

I sidste ansøgningsrunde er puljen på 45,9 mio. kr., og det er en betingelse, at ansøgeren selv bidrager med mindst det samme beløb, som der ansøges om (50/50 model).

Administrationen har arbejdet med oplæg til følgende puljeansøgninger:

- Etablering og opgradering af knudepunkter som et led i realiseringen af Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020
- Drift af Plustur som et led i realiseringen af Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020

Desuden har administrationen kendskab til følgende ansøgningerne fra de nordjyske kommuner:

- "Den Store Sommerbybus" og "Den Lille Vinterbybus" i Skagen. Ansøger: Frederikshavn Kommune
- Kyst-sommerrute i Thy. Ansøger: Thisted Kommune
- Ny station i Hjørring Øst. Ansøger: Hjørring Kommune



Projekterne præsenteres nærmere på mødet.

Det indstilles,

- at projektansøgningerne vedr. knudepunkter og drift af Plustur godkendes med henblik på fremsendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

1-23-0-101-1-14

4. Redegørelse vedr. bybusser i razzia

Nordjyllands Politi gennemførte den 10. og 11. januar 2017 en kontrol af lastbiler og bybusser i Aalborg Øst. En række bybusser blev kontrolleret, og 14 levede ikke op til forskellige krav:

- 1 bus fik kørselsforbud, idet der ikke var bremsevirkning på højre forhjul
- 8 busser fik målt skæv bremsning på bagakslen på mere end de tilladte 30 %
- 1 bus fik konstateret fejl på nummerpladelys
- 6 busser fik konstateret fejl på nødhaner ved midterdør

De berørte bybusser tilhører Arriva A/S (3 busser) og Keolis A/S (11 busser), der udfører kørslen med Aalborgs by- og metrobusser. Fejlene på de berørte busser er udbedret, og busserne vil efterfølgende blive indkaldt til syn for at sikre, at de identificerede fejl er blevet udbedret.

NT blev kontaktet af medierne vedr. resultatet af kontrollen, og der blev omgående taget kontakt til de to busentreprenører. NT tager selvsagt sager af denne karakter, hvor der skabes tvivl om sikkerheden for passagerer, chauffører og øvrige trafikanter, meget alvorligt. Ansvar for busmateriellet ligger hos busentreprenørerne, og det er et klart krav og en klar forventning, at entreprenørerne udelukkende anvender busmateriel, der overholder gældende sikkerhedsregler og love.

Endvidere er en sådan omtale, uanset væsentligheden af eventuelle sikkerhedsmæssige brister, ødelæggende for den kollektive trafiks image.

På baggrund af episoden har administrationen udbedt sig en redegørelse fra de to entreprenører dels vedr. den pågældende razzia, dels med krav om en beskrivelse af, hvordan entreprenørerne løbende vil sikre sig, at materiellet er i en stand, så det til enhver tid kan gennemgå et syn uden anmærkninger - Selskabernes redegørelser er vedlagt som bilag.



Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 4A, 170112_redegørelse_NT - Keolis

Bilag 4B, Redegørelse for storvogns kontrol i Aalborg - Arriva Danmark

0-9-101-2-08

5. Meddelelser

0-9-101-4-08

6. Eventuelt

0-9-101-3-08

7. Kommende sager

- Høringsudgave af NT's Trafik- og mobilitetsplan 2017 - 2020 (marts 2017)
- 26. udbud af flextrafik, valg af tilbud (marts 2017)
- Rejseregler mv. ved regionaltogetsdrift (marts 2017)



0-101-2-09
19. december 2016/OS

Referat

Bestyrelsesmøde i NT den 16. december 2016

Deltagere

Thomas Kastrup-Larsen, Aalborg Kommune
Otto Kjær Larsen i stedet for Svend Heiselberg, Region Nordjylland
Daniel Nyboe Andersen, Aalborg Kommune
Poul Erik Andreasen, Region Nordjylland
Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune
Lars Holt, Jammerbugt Kommune
Morten Lem, Rebild Kommune
Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

Jens Otto Størup, NT
Ole Schleemann, NT
Lars V. Thomsen, NT

Afbud

Svend Heiselberg, Region Nordjylland
Jan Thorbøll Andersen, Mariagerfjord Kommune

0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 4. november 2016

Referatet af bestyrelsesmødet den 4. november 2016 er tidligere udsendt og var vedlagt dagsorden.

Det indstilles,

- at referatet fra bestyrelsesmødet den 4. november 2016 godkendes.

Beslutning

Referatet fra bestyrelsesmødet den 4. november 2016 blev godkendt.



1-21-101-1-16

2. Økonomirapport 3, 2016

NT's økonomirapport 3 (FV3 2016) udgør den tredje og sidste budgetopfølgning og prognose for 2016 for NT's Bus- og Flextrafik. Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets tre første kvartaler og et estimat for det sidste kvartal i 2016.

Prognosen for Bustrafik viser et markant bedre resultat i forhold til det budgetterede, idet der forventes et overskud/mindreforbrug på 21,5 mio. kr. vedr. 2016. Det skyldes hovedsageligt lavere udgifter til busentreprenører, da prisen på bl.a. brændstof er væsentlig mere gunstig i 2016 end forventet i budgettet. Prognosen for bustrafikkens operatørudgifter er dog i denne økonomirapport behæftet med en væsentlig større usikkerhed end normalt, da NT er i færd med at implementere nyt køreplan- og afregningssystem. Systemet forventes først fuldt implementeret til regnskabsafslutningen for 2016.

Der ligger en potentiel upside i Bustrafik i forhold til denne økonomirapport på i alt 5,8 mio. kr. - Upsiden består af:

- Afregning af 3,3 mio. kr. vedr. provision til NT fra DSB og Arriva for 2014 og 2015
- Afregning af 0,8 mio. kr. vedr. ligedeling af indtægtstab til NT fra DSB for 2014 og 2015
- Tilbagebetaling af 1,7 mio. kr. rejsekortrefusion til NT fra de øvrige trafikkselskaber i Bus og Tog

Da alle tre ovenstående punkter afventer endelig behandling og godkendelse i Bus & Tog samarbejdet, er de positive økonomiske konsekvenser ud fra et forsigtighedsprincip ikke medtaget i denne økonomirapport.

For Flextrafikken viser prognosen et overskud/mindreforbrug på 0,5 mio. kr. i 2016, hvilket skyldes mindreforbrug på kapacitetsudgifterne.

Det indstilles,

- at NT's økonomirapport 3, 2016 tages til efterretning.

Beslutning

NT's økonomirapport 3, 2016 blev taget til efterretning.

1-00-101-2-16

3. Status for strategiske indsatsområder i NT's forretningsplan

NT's ejere om samarbejdspartnere har taget godt imod vision og strategier i forretningsplanen. I NT's administration er forretningsplanen et vigtigt styrings- og rapporteringsværktøj, og som bilag



til dagsorden var vedlagt en opdateret "Indsatsplan", som er en rapportering af fremdriften i realiseringen af forretningsplanen. Indsatsplanen indeholder status (indhold, tid og økonomi) for de enkelte indsatser, projekter og aktiviteter.

Væsentlige ændringer i indhold, tidsplan og/eller økonomi i konkrete projekter blev fremhævet på mødet, og der blev gjort status for arbejdet med NT's Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020, som er et vigtigt projekt under forretningsplanens indsats 1 "Det Nordjyske Hovednet" og indsats 2 "Mobilitet for alle".

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning, og herunder blev status og de næste skridt i arbejdet med Trafik- og mobilitetsplanen drøftet. Der afholdes ekstraordinært bestyrelsesmøde den 24. januar 2017, kl. 10.00, hvor finansiering af Trafik- og mobilitetsplanen drøftes.

1-25-01-1-09

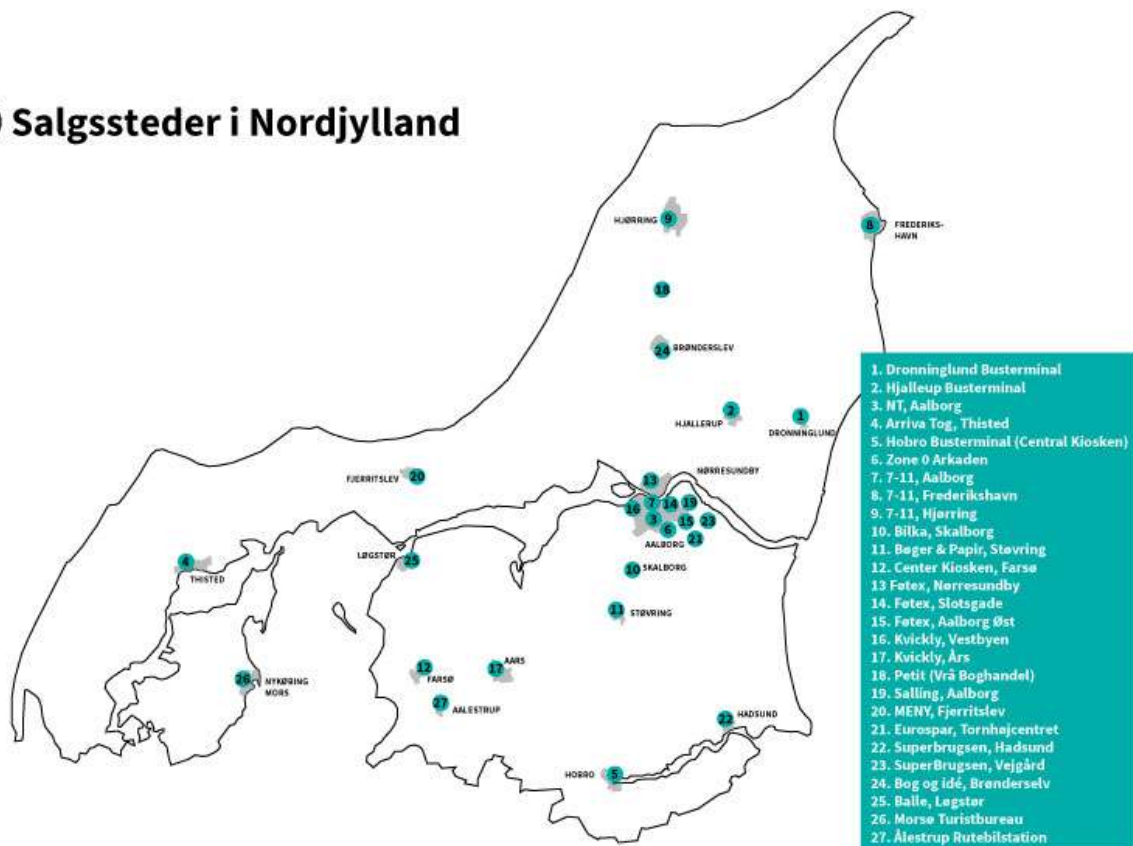
4. Salgs- og distributionsstrategi for periodekort

I forbindelse med indførelsen af Rejsekortet i 2013 valgte NT en central salgs- og distributionsstrategi, som betød, at vi i foråret 2013 nedlagde godt 170 salgssteder, som førhen havde solgt klippekort. Baggrunden for denne strategi var, at Rejsekortet er en selvbetjeningsløsning, hvor kunderne bestiller, følger forbrug og tanker op via deres personlige side på rejsekortets hjemmeside.

I 2013 valgte NT at holde fast ved 26 eksterne salgssteder og NT Butikken på Aalborg Busterminal (se kort nedenfor), som primært solgte periodekort via en teknologisk løsning, Scanpoint, der efterhånden er temmelig forældet og nedslidt. I 2013 var det ikke muligt at integrere et pendlerprodukt på Rejsekortet. Derfor skulle salget af periodekort på pap fortsætte på det gamle udstyr.



NT Salgssteder i Nordjylland



Periodekort på pap sælges i dag på to måder. Enten gennem en bestillingsformular på NT's hjemmeside, hvor kunden typisk laver en fast fornyelsesaftale, og NT udsender periodekortet med posten. Alternativt køber kunden et periodekort hos en af de eksterne salgssteder. I sidstnævnte tilfælde har NT ingen data på, hvem kunden er.

Periodekort henvender sig primært til pendlere, der rejser ofte mellem f.eks. hjem og arbejde. NT har i dag ca. 20.000 kunder med en pendleradfærd.

Omkring 11.000 kunder benytter sig af det nuværende periodekort. De resterende pendlere benytter sig af Rejsekort "classic", som vi indførte i 2013. Når så relativt mange pendlere bruger Rejsekortet i stedet for et fastprisprodukt som periodekortet, er det fordi, at NT har en progressiv mængderabat på Rejsekort classic. Denne mængderabat betyder, at de kunder, som rejser meget (pendlerne) sparer penge ved at bruge Rejsekortet fremfor periodekortet. Rejsekort A/S har nu åbnet op for, at trafikskaberne kan flytte deres papbaserede periodekort over på rejsekortet. Det testes i dag flere steder i Danmark. Løsningen fungerer efter samme selvbetjeningsprincipper som Rejsekort classic, hvor kunder bestiller, følger forbrug og betaler/forny periodkortet på en personlig hjemmeside på rejsekort.dk. Ligesom de øvrige trafikskaber er det NT's plan at starte udfasningen af det papbaserede periodekort i 2017 og erstatte det med et pendlerkort på Rejsekortet.



Videreførelse af den centrale salgs- og distributionsstrategi?

NT's salgs- og distributionsstrategi for Rejsekort classic er baseret på en central tilgang, hvor kundecentret i Aalborg er det eneste sted i Nordjylland med betjent salg af rejsekort. Siden 2013 er der udstedt 108.000 Rejsekort classic i Nordjylland, hvilket betyder, at hver 5. nordjyde over 12 år har et Rejsekort. Både udstedelse og serviceringen af disse Rejsekort foregår gennem selvbetjening, telefonisk support og i vores kundecenter i Kennedy Arkaden. NT er i den seneste kundetilfredshedsmåling på tværs af trafiksselskaber det selskab (der har indført Rejsekortet), som scorer højest på alle måleparametre.

Når vi udfaser det papbaserede periodekort i 2017 og flytter produktet over på Rejsekortet, vil vi berøre salgs- og distributionsprocessen i forhold til de 11.000 pendlere, som i dag benytter det papbaserede periodekort. Den nuværende salgs- og distributionsproces er således, at halvdelen af de 11.000 pendlere bestiller deres periodekort via NT's hjemmeside og har en fast fornyelsesaftale. Den anden halvdel køber deres periodekort hos de eksterne salgssteder, hvor vi i 2013 besluttede at lade vores scanpointmaskiner stå.

Med overgangen til Rejsekortet, som en selvbetjeningsløsning, rejser der sig et spørgsmål om, hvor vidt NT skal udstede og servicere det nye pendlerkort på Rejsekortet hos de eksterne salgssteder, som hidtil har betjent de godt 5.000 pendlere. Alternativt skal de eksterne salgssteder nedlægges/opsiges, som vi gjorde det i 2013, hvor klippekortsalget ophørte.

Der kan opstilles to hovedscenarier som løsningsmodeller:

Scenarie 1

NT fortsætter med at servicere pendlergruppen via de eksterne salgssteder og investerer i nyt IT udstyr til disse salgssteder således, at de kan udstede nye pendlerkort på rejsekort, foretage optankninger på rejsekort, printe navn og billede på rejsekort, mv. Der bør ske en mindre reduktion i antallet af salgssteder i de områder, hvor de ligger tæt.

Investeringer og driftsomkostninger i forbindelse med scenarie 1 er følgende:

Indkøb af salgsudstyr	
BORIS arbejdsstationer (PC, kortlæsere og -printere)	782.000 kr.
Firewall, licens. mm.	25.000 kr.
Interne NT ressourcer til installation af hardware og software på salgssted	20.000 kr.
Indkøb samlet	827.000 kr.*

Årlige omkostninger til drift og vedligeholdelse	
Drift/support til Rejsekort A/S, datalinjer, farvebånd til printer, mm	144.000 kr.
Service og support af salgssteder	100.000 kr.
Årlige driftsomkostninger samlet	244.000 kr.*

* Indkøbet kan nedbringes til 467.000 kr. og vedligeholdelsen til 164.000 kr., hvis vi vælger ikke at kunne udstede kort på salgsstederne, men kun betjene i form af f.eks. optankning.

Udgifterne vil kunne finansieres inden for NT's budget.



Fordelene ved dette scenarie er, at vi bevarer muligheden for at betjene godt 5.000 pendlere, som hidtil har været vant til at bruge pågældende salgssted som kontakt til NT's salgssystem.

Ulemperne ved dette scenarie er, at både etablering og drift af eksterne salgssteder er omkostningstungt og selv med disse salgssteder er det ikke muligt at dække hele Nordjylland geografisk jf. Nordjyllandskortet ovenfor. Desuden er der hos NT's eksterne salgssteder en stor udskiftning af personale, der gør det vanskeligt for NT at sikre, at personalet til enhver tid er klædt ordentlig på til at servicere kunderne. Den problemstilling oplever NT allerede i mindre udstrækning i dag, og da rejsekortudstyret er væsentligt mere avanceret, og der samtidig arbejdes med personfølsomme oplysninger, vil denne udfordring blive markant større ved valg af dette scenarie.

Scenarie 2

NT viderefører strategien og tilgangen fra 2013 og nedlægger de eksterne salgssteder og opretholder eget salgssted i Kennedy Arkaden. Som alternativ til salgsstederne etableres et tæt samarbejde med de kommunale borgerservices, der uddannes i at vejlede borgere i at betjene sig selv på rejsekort.dk samt udlevere og vejlede i udfyldelse af bestillingsskema.

I dette scenarie anvendes ressourcerne på at etablere samarbejdet med den kommunale borgerservice samt til at iværksætte en markedsførings- og udrulningskampagne henvendt til pendlergruppen. Det er vurderingen, at de specifikke engangsudgifter, som knytter sig til dette specifikke scenarie er i omegnen af 500.000 kr. De løbende driftsudgifter i forhold til løbende uddannelse og information af de kommunale borgerservice vil ligge omkring 50.000 kr. årligt.

Fordelene ved dette scenarie er, at NT vil høste en klar effektivisering i forhold til investeringen i Rejsekortet, og at dette er i tråd med den oprindelige salgs- og distributionsstrategi.

Ulemperne ved dette scenarie er, at godt 5.000 pendlere skal flytte deres køb af periodekort fra et fysisk salgssted til rejsekort.dk, som er en online selvbetjenings platform. Dog vil pendlere stadig kunne få udstedt periodekort på rejsekortet og blive betjent i NT's kundecenter i Kennedy Arkaden.

Distributionsstrategi hos øvrige trafikelskaber

Hos de tre andre trafikelskaber i Jylland og på Fyn er salgs- og distributionsstrategierne lidt forskellige. Ingen har valgt den centrale model så helhjertet som NT, men da Rejsekortet grundlæggende er en selvbetjeningsløsning, arbejder flere af dem i den retning.

Sydtrafik er tættest på at ligne NT, da de kun har fire salgssteder (alle med eget personale) med fuldt udstyr. Disse salgssteder er Sydtrafiks egne, men dækker ikke hele regionen. Bl.a. er der ikke et salgssted i Trekantområdet. Fynbus har valgt en decentral distributionsstrategi. På Fyn findes der to store salgssteder i Odense og Svendborg. Her kan kunden få et rejsekort med i hånden. Desuden findes 20 små eksterne salgssteder, hvor kunderne kun kan tanke deres rejsekort/forny deres pendlerkort. Distributionsstrategien revurderes løbende. Midttrafik har valgt ikke at flytte deres periodekort produkter over på Rejsekortet i første omgang, og de bibeholder således en salgsstruktur som det nuværende i NT, hvor salgsstederne er en blanding af bl.a. boghandlere, Føtex forretninger og togstationer.



I Nordjylland har vi haft en succesfuld implementering af Rejsekortet og har nogle af landets mest tilfredse Rejsekortkunder. Indførelsen af Rejsekortet er foregået gennem en central salgs- og distributionsstrategi, hvor kunderne overvejende betjener sig selv. Set i forhold til, hvor stor en kundegruppe NT de seneste tre år har flyttet over på Rejsekortet (107.000), vurderes opgaven med at flytte en kundegruppe på godt 5.000 pendlere fra betjent salg til selvbetjening som værende overkommelig. Det er således administrationens indstilling, at NT viderefører den centrale salgs- og distributionsstrategi, når pendlerkortet flyttes over på rejsekortet.

Det indstilles,

- at NT's kundecenter i Aalborg bliver det eneste salgssted, hvor kunden kan få udstedt et periodekort på Rejsekort ved personlig henvendelse,
- at der rettes henvendelse til de kommunale borgerservice med henblik på at få disse servicecentre til at fungere som informations- og vejledningssteder i forhold til selvbetjening på rejsekort.dk,
- at den centrale salgs- og distributionsstrategi understøttes ved intensiv opsøgende salg i månederne op til udfasningen. Samme udstrækning, som ved udfasningen af klippekort i 2013 samt
- at de ressourcer, som var afsat til indkøb af salgsudstyr, i 2017 og 2018 anvendes på udrulningsaktiviteter i forhold til bl.a. borgerservice centre.

Beslutning

Det blev besluttet at følge indstillingen, og at NT's kundecenter i Aalborg bliver det eneste salgssted, hvor kunden kan få udstedt et periodekort på Rejsekort ved personlig henvendelse, at der rettes henvendelse til de kommunale borgerservice med henblik på at få disse servicecentre til at fungere som informations- og vejledningssteder i forhold til selvbetjening på rejsekort.dk, at den centrale salgs- og distributionsstrategi understøttes ved intensiv opsøgende salg i månederne op til udfasningen (samme udstrækning, som ved udfasningen af klippekort i 2013) samt at de ressourcer, som var afsat til indkøb af salgsudstyr i 2017 og 2018, anvendes på udrulningsaktiviteter i forhold til bl.a. borgerservicecentre.

Lars Holt kunne ikke tiltræde ovennævnte beslutninger vedr. salgs- og distributionsstrategien for periodekort.



1-25-07-101-1-15

5. Godkendelse af principper for Takst Vest

Rigsrevisionen præsenterede i august 2015 en rapport for Statsrevisorerne om manglende harmonisering af taksterne i den kollektive trafik i Danmark. De kaldte taksterne for uigennemsigtige og ulogiske. På den baggrund blev der igangsat to takstreform-arbejder. I Takst Sjælland deltager Movia, Metroen og DSB. I Takst Vest deltager NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, DSB og Arriva. Reformarbejdet foregår i et tæt samarbejde med Trafik- og Byggestyrelsen, Transport- og Bygningsministeriet og det landsdækkende Bus & Tog samarbejde. Der rapporteres løbende til Transportministeren og de politiske ordførere i Folketinget.

Rent tidsmæssigt er Takst Sjælland foran Takst Vest og bliver implementeret i januar 2017, hvilket giver en del opmærksomhed i pressen i disse dage.

Samlet set er der tale om den største takstreform af den kollektive trafik i mange år.

Pejlemærker for Takst Vest

Parterne i Takst Vest har fastsat følgende overordnede pejlemærker for reformen:

- Forenkling og mere forståelige priser, herunder et entydigt prishierarki mellem standardprodukterne (periodekort, rejsekort og enkeltbillet):
 - Rejsekort – altid samme pris eller billigere end enkeltbilletter
 - Rejsekort – ens mængderabat niveauer hos de vestlige trafikselskaber og togoperatører
 - Periodekort – gyldigt til både bus og tog og mere entydigt prisforhold til rejsekort
- Provenuneutralitet for selskaberne, samlet set
- Begrænsede kundekonsekvenser, samlet set
- Kommerciel frihed til f.eks. at oprette tidsafgrænsede billettyper
- Selskaberne har et fleksibelt valg af salgskanaler (f.eks. App, SMS, web, mv.).

De fælles grundprincipper får forskellige konsekvenser

Takst Vest reformen bygger på en række harmoniserede og fælles grundprincipper, som skaber forenkling og mere gennemskuelig takststrukturer i Vestdanmark. Men, eftersom de enkelte trafikselskaber og togoperatører netop har nogle meget forskellige takst- og rabatstrukturer, vil konsekvenserne af en harmonisering tilsvarende være meget forskellige.

Det bedste eksempel på dette er nok anvendelsen af mængderabatter på rejsekortet. NT har lige siden introduktionen af Rejsekortet anvendt en progressiv mængderabat ud fra devisen om, at jo mere man rejser, jo billigere bliver det. I Sydtrafik har trafikselskabet valgt en helt anden strategi og har ikke introduceret mængderabat på rejsekortet overhovedet. Med reformen indføres ens niveauer for mængderabat på Rejsekortet, hvilket selvsagt påvirker kunderne i NT og Sydtrafik meget forskelligt grundet to forskellige historiske afsæt.

Udover forholdet omkring mængderabat på rejsekortet adskiller NT sig væsentligt fra de øvrige trafikselskaber ved, at vi oprindeligt blev født som ét takstområde. En række af de problemer, som



kunderne i de øvrige trafikkselskaber oplever, skyldes en struktur, hvor trafikkselskabet er opdelt i (for kunderne) usynlige takstområder, som flere steder giver uforståelige priser på rejser.

Endeligt er NT blevet undtaget fra ét af reformens grundprincipper, nemlig prisdifferentieringen mellem bus- og togrejser. Den undtagelse er gældende så længe Region Nordjylland/NT/NJ kører regionaltogetsdriften. Undtagelsen betyder, at NT kan fortsætte med at tilbyde kunderne den samme pris for bus- og togrejser, som det har været tilfældet i NT og i det øvrige Danmark i mange år. Prisdifferentieringen, der introduceres i det øvrige Vestdanmark, bliver heller ikke anvendt på Sjælland, hvor bus og togpriser er ens - som i Nordjylland.

Grundelementer - før, efter og generel konsekvens for NT

Takst Vest – Før	Takst Vest – Efter	Generel konsekvens – NT
Tog og bus kører efter forskellige zoneprincipper.	Ét fælles zoneprincip (rejsekortzoner).	Ingen konsekvens. Er allerede indført for rejser i Nordjylland.
Lokale takstområder påvirker, om der betales bus- eller togpriser.	Ingen lokale takstområder påvirker prisen. Hvert selskab udgør ét takstområde.	Ingen konsekvens. NT er ét takstområde.
Off-Peak rabat kun på rejser inden for et lokalt takstområde.	Off-Peak rabatten gælder alle rejser inden for et trafikkselskabsområde.	Ingen konsekvens da off-peak rabat allerede i dag gælder for hele NT.
Bus- og togrejser inden for et lokalt takstområde til buspriser. Bus- og togrejser på tværs af lokale takstområder til togpriser.	Alle busrejser til buspriser, og alle togrejser til togpriser. Periodekort over 9 zoner dog til togpriser.	Ingen konsekvens. NT er undtaget for prisdifferentiering (bus/tog). Gælder også for periodekortrejser i NT.
Forskellige rabatstrukturer på rejsekort (op til otte rabattrin).	Ens rabatstruktur på rejsekort (fire rabattrin).	Konsekvens for pendlersgruppe på Rejsekortet.
Ikke alle yder pensionistrabat på periodekort og rejsekort.	Pensionister får minimum 25 % rabat på periodekort og rejsekort.	Ingen konsekvens da NT i dag har pensionistrabat på min. 25%
Forskellige børnerabatter.	Alle børn rejser til halv pris.	Ingen konsekvens. Er indført i NT.
De fleste billetprodukter kan bruges frit mellem bus og tog.	Kun periodekort og rejsekort kan bruges frit mellem bus og tog.	Ingen konsekvens da NT er undtaget for prisdifferentiering.
Lokale rejser kombinerede tog- og busrejser prissættes efter bustakst = billigere end togtakst.	Lokale kombinerede tog- og busrejser fastsættes efter togtakst = dyrere end bustakst.	Ingen konsekvens for rejser i Nordjylland da priser på bus og tog rejser er ens.
Omstigning fra tog til bus: Billetten kan i flere byer bruges i hele omstigningsområdet (bybussystemet).	Omstigning fra tog til bus: Billetten kan kun bruges i selve omstigningszonen (zonen hvor togstationen ligger).	Konsekvens for f.eks. togrejsende på enkeltbilletter til Aalborg med start uden for Nordjylland.
I Sydtrafik og NT er der et relativt stort gyldighedsområde på periodekort	Gyldighedsområdet indskrænkes til at være strækningsbaseret med start- og slutzoner.	Konsekvens for NT periodekortsholdere, der vil opleve en indskrænkning.



Konsekvenser for NT's standardprodukter og kundegrupper

Eftersom én af de centrale pejlemærker for Takst Vest er, at kundekonsekvenser i form af prisstigninger skal begrænses, har selskaberne løbende fået konsulenthuset Incentive til at lave overordnede modelberegninger fordelt på trafiksselskaber og togoperatører.

Som det fremgår i nedenstående to tabeller er der relativt store kundekonsekvenser for togrejser (DSB og Arriva), hvilket dog ikke vil forekomme i Nordjylland, hvor vi fortsætter med ens priser på tog og bus. Der arbejdes stadig på at reducere de nævnte kundekonsekvenser for togrejser.

Absolutte kundekonsekvenser (kr. pr rejse) (Incentive)

	DSB	Arriva	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	I alt
Prisfald, mere end -40 kr.	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -20 til -40 kr.	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -10 til -20 kr.	5%	3%	0%	0%	0%	0%	1%
Prisfald, -5 til -10 kr.	6%	4%	0%	0%	0%	0%	1%
Prisfald, -2 og -5 kr.	9%	5%	3%	5%	1%	1%	3%
Uændret (-2 til 2 kr.)	51%	58%	93%	86%	93%	93%	86%
Prisstigning, 2 til 5 kr.	10%	16%	4%	6%	5%	5%	6%
Prisstigning, 5 til 10 kr.	6%	7%	0%	2%	1%	1%	2%
Prisstigning, 10 til 20 kr.	5%	3%	0%	0%	0%	0%	1%
Prisstigning, 20 til 40 kr.	4%	2%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisstigning, >40 kr.	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Relative kundekonsekvenser (%-vis af rejsepris) (Incentive)

	DSB	Arriva	Midttrafik	Sydtrafik	FynBus	NT	I alt
Prisfald, mere end -50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Prisfald, -25% og -50%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	1%
Prisfald, -15% til -25%	5%	4%	1%	11%	0%	0%	2%
Prisfald, -10% til -15%	6%	3%	0%	0%	11%	0%	2%
Prisfald, -5% til -10%	12%	6%	1%	0%	6%	8%	4%
Uændret (-5% til 5%)	51%	45%	76%	63%	69%	76%	70%
Prisstigning, 5% til 10%	7%	18%	12%	11%	7%	7%	10%
Prisstigning, 10% til 15%	3%	4%	3%	1%	1%	2%	2%
Prisstigning, 15% til 25%	4%	7%	2%	7%	5%	3%	4%
Prisstigning, 25% til 50%	7%	8%	3%	4%	1%	1%	3%
Prisstigning, >50%	4%	2%	0%	3%	0%	3%	2%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Som det fremgår af tabellen med absolutte kundekonsekvenser i NT (indrammet) vil hovedparten af prisstigningerne ligge i omegnen 2-5 kr. og ligge mellem 5 - 10% i forhold til rejsens pris.



Prisstigningerne forventes at komme på periodekortet (+3 zoner) og som følge af at de højeste rabattrin på rejsekortet reduceres.

De kunder, som vil opleve et prisfald, vil være periodekortholdere (2 zoner) og kunder på rabattrin 2, 3, og 5 på rejsekortet, hvor rabatten bliver højere i forhold til i dag.

Det skal bemærkes, at niveauet for prisfald og -stigninger samt hvilke produkter og kundegrupper, som bliver berørt, først kan fastlægges endeligt i forbindelse med NT's bestyrelses godkendelse af taksterne for 2018, som følger i foråret 2017.

Konkrete konsekvenser for tre standardprodukter og tre kundegrupper

Alle konsekvensindikationer > 0 kan være i form af direkte kundekonsekvenser men også en ændring af takstkompetencen set i forhold til NT's bestyrelse. Den høje ende af konsekvensskalaen vil indikere en negativ påvirkning af en større kundegruppe eksempelvis med store prisstigninger. I den lave ende af skalaen vil det være indikationer på mindre negative påvirkninger i forhold begrænsede kundegrupper, og hvor der kan være alternative muligheder.

Interne rejser i NT (95 % af NT's passagerindtægter)

(Konsekvens: 0 = ingen, 5 = stor)

	Enkeltbillet	Periodekort	Rejsekort
Voksne	0	1 (Ændret gyldighedsområde)	2 (Ændring af rabatskala)
Børn	0	1 (Ændret gyldighedsområde)	2 (Ændring af rabatskala)
Pensionist	0	1 (Ændret gyldighedsområde)	2½ (Ænd. af rabatskala, lavere rabatniveau)

Rejser over regionsgrænse (5 % af NT's passagerindtægter)

(Konsekvens: 0 = ingen - 5 = stor)

	Enkeltbillet	Periodekort	Rejsekort
Voksne	1 (Reduceret omstigningsområde, dyrere kombinationsbillet)	1 (Delt takstkompetence)	0
Børn	1 (Reduceret omstigningsområde, dyrere kombinationsbillet)	1 (Delt takstkompetence)	0
Pensionist	1 (Reduceret omstigningsområde, dyrere kombinationsbillet)	1 (Delt takstkompetence)	0

Samlet set bliver de *negative* konsekvenser for NT's kunder ikke i samme skala, som det bl.a. ses for visse grupper af togrejsende i de øvrige trafikselskaber. Omvendt får reformen heller ikke de helt store positive konsekvenser i NT, da f.eks. fjernelse af problemerne med de interne takstområder ikke er aktuelt i Nordjylland. De mest negative konsekvenser for NT's kunder vil komme som følge af en ny og mindre stejl rabatstruktur på Rejsekortet, hvilket er uddybet i vedlagte bilag. De øvrige negative konsekvenser i tabellerne rammer nogle ret begrænsede brugssituationer og sker med en argumentation om forenkling og harmonisering i hele Vest Danmark.



Konsekvenser for NT's provenu

Den samlede provenueffekt for hele Takst Vest er i de seneste beregninger inden for den tolerancetærskel, som Transport- og Bygningsministeriet har fastsat på +/- 0,5 % af det samlede provenu.

I tabellen nedenfor fremgår, at NT på lang sigt får en samlet positiv effekt på 5,9 mio. kr. pr. år. Det skal understreges, at der er tale om modelberegninger, der hviler på forudsætninger omkring, hvordan kunderne reagerer på prisændringer, skift mellem billettyper, mv. Derudover skal det nævnes, at takstrækkerne, der er lagt til grund for beregningerne, ikke er godkendt i de respektive selskabers bestyrelser. I NT sker dette først i foråret 2017.

Provenukonsekvenser på lang sigt pr. selskab (mio. kr. pr. år) (Incentive)

	Effekt på indtægter	Indtægter i dag	Effekt i % af indtægter
DSB	-8,4	674	-1,2%
Arriva	0,7	220	0,3%
Midttrafik	7,5	861	0,9%
Sydtrafik	3,8	199	1,9%
FynBus	-3,2	205	-1,5%
NT	5,9	363	1,6%
I alt	6,3	2.521	0,3%

Samlet vurdering

I NT's område har vi ikke de grundlæggende udfordringer, som andre trafikselskaber og deres kunder generes af som følge af nogle historisk betingede og usynlige takstområder. Disse takstområder ophæves i Takst Vest ved at man fra politisk hold accepterer en prisdifferentiering mellem bus og tog. Trafikselskaberne prissætter busrejser, og togoperatørerne prissætter togrejserne. Tograjser bliver dyrere end busrejser med undtagelse af lokalbaner, som alle steder opererer til bustakster.

For NT har det været en helt central position i forhandlingerne om Takst Vest, at vi med overtagelsen af regionaltoogsdriften ønsker at bevare muligheden for at anvende samme pris på tog- og busrejser. De øvrige parter, specielt DSB og Arriva, som fortsat vil have togdrift i Nordjylland i årene fremover, har accepteret NT's position.

Takst Vest er og bliver en harmoniseringsøvelse for hele Vest Danmark. Sådanne øvelser er kendetegnet ved, at de enkelte parter, hver især, må give køb på nogle principper, også selvom de fungerer godt. For NT's vedkommende er den mest alvorlige konsekvens for kunderne, at rabatstrukturen og -satserne på Rejsekortet går fra 8 til 4 niveauer, med en maksimal rabat på øverste trin på 40 %. Højeste niveau i NT er i dag 49 %. Konsekvensen heraf er dog ikke nødvendigvis en prisstigning, idet de fleste højfrekvente pendlere formentlig vil skifte til et periodekort, med en lavere pris pr. rejse. Periodekortet vil på tidspunktet for implementering af Takst Vest blive tilbudt



som et kombi-kort på rejsekortet, hvor man både har et periodekort og en almindeligt pay-as-you-go funktion på samme Rejsekort.

Provenukonsekvenserne af Takst Vest vurderes for NT til at blive neutral med en svag mulighed for at ende positiv.

Implementeringsplan

Ændringer i billetsystemerne, specielt adskillelsen af tog- og buspriser, kræver at der iværksættes nogle ganske omfattende IT projekter. Det gælder specielt i DSB men også i trafikelskaberne. Eftersom DSB også er en del af Takst Sjælland, som lanceres i januar 2017, har alle parter fundet det fornuftigt at planlægge implementeringen til 21. januar 2018. Tidspunktet falder sammen med datoen for implementeringen af de "normale" takststigninger.

Det indstilles,

- at bestyrelsen giver NT's direktør mandat til at indgå aftale om Takst Vest ud fra de beskrevne principper,
- at bestyrelsen i foråret 2018 godkender de takstmæssige ændringer, der følger af Takst Vest, som led i budgetprocessen omkring budget 2018, og
- at implementeringen af Takst Vest i NT's område sker den 21. januar 2018 eller derefter. Dog kan visse elementer af Takst Vest indføres i 2017, f.eks. periodekorts gyldighedsområde, i takt med den almindelige fornyelse af NT's billetprodukter.

Beslutning

Det blev besluttet at følge indstillingen, og at bestyrelsen giver NT's direktør mandat til at indgå aftale om Takst Vest ud fra de beskrevne principper, at bestyrelsen i foråret 2018 godkender de takstmæssige ændringer, der følger af Takst Vest, som led i budgetprocessen omkring budget 2018, og at implementeringen af Takst Vest i NT's område sker den 21. januar 2018 eller derefter. Dog kan visse elementer af Takst Vest indføres i 2017, f.eks. periodekorts gyldighedsområde, i takt med den almindelige fornyelse af NT's billetprodukter.

1-23-0-32-09

6. Nordjyske Jernbaner - Styring og ny kontrakt

I forbindelse med strukturreformen i 2007 fik Region Nordjylland rollen som trafikbestiller i forhold til lokalbanedriften på strækningerne Frederikshavn-Skagen og Hjørring-Hirtshals. I den forbindelse overtog NT amtets aktiemajoritet (89 %) i Nordjyske Jernbaner. Jernbaneselskabet er organiseret med et holdingselskab (NJ Holding Nordjylland A/S), som ejer infrastrukturen, og et operatørselskab



(Nordjyske Jernbaner A/S), som udfører togtrafikken og forvalter infrastrukturen på vegne af holdingselskabet.

Indtil nu har Nordjyske Jernbaner (NJ) varetaget togbetjeningen på Skagensbanen og Hirtshalsbanen. Efter aftale mellem Transport- og Bygningsministeriet og Region Nordjylland overtager Regionen pr. 6. august 2017 bestilleransvaret for den regionale togkørsel i Nordjylland fra staten, og samtidigt overgår driften fra DSB til NJ. Overdragelse af ansvaret for den regionale togtrafik er et femårigt forsøg (med mulighed for forlængelse), der bl.a. har til formål at fremme øget lokal indflydelse og øget sammenhæng i den lokale kollektive trafik.

Fra august 2017 vil NJ således togbetjene strækningerne Hirtshals/Skagen-Hjørring-Aalborg-Skørping, og de tidligere lokalbaner Skagensbanen og Hirtshalsbanen bliver en integreret del af regionaltogsbetjeningen.

NT besidder - udover rollen som ejer - opgaven som trafik køber i forhold til NJ. Rollen som ejer er beskrevet i en ejerstrategi (som blev godkendt på bestyrelsesmødet i november 2015), og i dagsordenspunktet lægges op til en række ændringer i governancestrukturen, som er en udmøntning af ejerstrategien.

NT's rolle som trafik køber i forhold til NJ er beskrevet og fastlagt i en samarbejdsaftale med holdingselskabet og en driftskontrakt med operatørselskabet, der begge skal revideres som en konsekvens af, at regionaltogsdriften bliver integreret i driften. I dagsordenspunktet beskrives på den baggrund en række forslag til ændringer i aftale/kontrakt mellem NT og NJ.

Governance struktur for Nordjyske Jernbaner

I ejerstrategien for Nordjyske Jernbaner lægges der op til en evaluering af den nuværende governancestruktur og kompetencesammensætning af bestyrelserne omkring Nordjyske Jernbaner, set i lyset af de udfordringer, som selskabet står overfor med overtagelse af regionaltogskørslen i 2017.

Med henblik på at få en professionel og ekstern vurdering af den aktuelle og den fremtidige situation, har NT benyttet sig af et konsulentfirma, Board Governance, til at gennemføre en analyse og fremkomme med en anbefaling. Processen er planlagt i tæt samarbejde med direktionen i Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner.

Som et led i analyseprocessen har Board Governance gennemført følgende interviews af centrale interessenter:

- Bestyrelsesformand Anders Hjulmand, Nordjyske Jernbaner
- Udvalgsformand Henrik Ringbæk Madsen og direktør Dorte Stigaard, Region Nordjylland
- Formand Thomas Kastrup Larsen og direktør Jens Otto Størup, Nordjyllands Trafikselskab
- Direktør Peter Hvilshøj Nordjyske Jernbaner

Anbefalingerne deler sig i tre hovedpunkter vedr. en forenklet bestyrelsesstruktur, rekruttering af eksterne bestyrelsesmedlemmer samt et faseopdelt bestyrelsesarbejde.



Forenklet bestyrelsesstruktur

Den nuværende struktur med to bestyrelser (Nordjyske Jernbaner A/S og NJ Holding Nordjylland A/S), hvor der ikke er 1:1 personsammenfald mellem de to bestyrelser, er ikke hensigtsmæssig. Anbefalingen er, at gøre de to bestyrelser identiske så hurtigt som muligt. Formelt vil der skulle føres selvstændige forhandlingsprotokoller for hvert selskab, idet de videreføres som to juridiske enheder.

Anbefalingen er at sammensætte en "koncernbestyrelse", der samtidig udgør bestyrelserne i hvert af de to selskaber på følgende måde:

- 3 eksterne bestyrelsesmedlemmer, hvoraf én vælges som bestyrelsesformand
- 1 medlem fra NT's administration (den siddende direktør)
- 2 medlemmer udpeget af Region Nordjylland
- 2 medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

NT er i dag kun repræsenteret som observatør i bestyrelsen for NJ Holding Nordjylland A/S ved NT's direktør.

Den fremadrettede sammensætning af bestyrelsen bør i videst mulig omfang ske på basis af definerede profiler under hensyn til varetagelse af Nordjyske Jernbaners overordnede og konkrete interesser.

Valg af repræsentanter og evt. justering af vedtægter og forretningsorden sker på selskabernes generalforsamlinger i foråret 2017. Dog således at de nuværende valgte politiske medlemmer fra Region Nordjylland forbliver indtil regionsrådsvalget i november 2017, hvorefter evt. nye repræsentanter indvælges.

Rekruttering af eksterne bestyrelsesmedlemmer

Board Governance anbefaler en rekrutteringsproces af de tre eksterne bestyrelsesmedlemmer, hvor der tages højde for, hvilke specifikke bestyrelseskompetencer, som selskabet har behov for de kommende år. Som organisation udfordres Nordjyske Jernbaner de kommende år af en betydelige vækst og et stort behov for at fokusere på effektivitet og kvalitet.

Faseopdelt bestyrelsesarbejde

Board Governance foreslår, at det kommende bestyrelsesarbejde planlægges i tre faser:

Fase 1: Forberedelsesfasen (frem til 6. august 2017)

Fase 2: Opstarts- og overtagelsesfasen (de første 6 måneder efter 6. august 2017)

Fase 3: Normaldriftsfasen (fra marts 2018 – august 2020)

De enkelte faser består af en række fokuspunkter og ledelsesopgaver for den siddende bestyrelse, herunder bl.a. den løbende rapportering til såvel NT's bestyrelse som Region Nordjylland. Specielt i de første faser anbefales en rapportering med en relativ høj frekvens, hvilket aftales nærmere mellem Nordjyske Jernbaner, NT og Region Nordjylland.



Samarbejdsaftale og driftskontrakt med Nordjyske Jernbaner

Nordjyske Jernbaner vil fortsat være organiseret med et holdingselskab (NJ Holding Nordjylland A/S), som ejer infrastrukturen, og et operatørselskab (Nordjyske Jernbaner A/S), som udfører togtrafikken og forvalter infrastrukturen på vegne af holdingselskabet. Trafikomfanget på banerne defineres af Region Nordjyllands trafikbestilling, og er styret af en aftale indgået mellem staten og Region Nordjylland.

Samarbejdsaftale med NJ Holding Nordjylland A/S

NT's samarbejdsaftale med holdingselskab (NJ Holding Nordjylland A/S) bibeholdes i stor set uændret form, idet holdingselskabet fortsat ejer infrastrukturen på Skagensbanen og Hirtshalsbanen - I punktform indeholder aftalen følgende:

- NJ Holding Nordjylland A/S ejer og forvalter infrastrukturen på Hirtshalsbanen og Skagensbanen
- Forvaltning af infrastrukturen varetages af Nordjyske Jernbaner A/S som operatør efter en samarbejdsaftale indgået med holdingselskabet
- Holdingselskabet modtager et fast infrastrukturtilskud fra NT og betaler operatøren for infrastrukturforvaltningen
- Holdingselskabet modtager et driftstilskud fra NT, der reguleres med prisudviklingen (afklares).

Driftskontrakt med Nordjyske Jernbaner A/S

Principperne fra den hidtidige kontrakt videreføres i store træk dog med tilpasninger i relation til regionaltogetsdriften.

En markant ændring er, at kontraktformen de første 1 - 3 år bliver en bruttokontrakt, hvor NJ i dag får en del af sin betaling baseret på passagertallet. På sigt er det intentionen, at en del af betalingen til NJ skal være styret af passagertallet. Det vil dog først være hensigtsmæssigt, når det fulde betjeningsomfang i regionaltogetsbetjeningen kan gennemføres, hvilket først kan ske, når signalprogrammet er gennemført 2 - 3 år inde i kontrakten. Elementerne i incitamentskontrakten vil blive aftalt på dette tidspunkt.

I punktform indeholder kontrakten følgende:

- Operatørselskabet udfører den offentlige servicetrafik med tog på strækningerne Hirtshals/Skagen-Hjørring-Aalborg-Skørping
- Operatørselskabet modtager et driftstilskud fra NT, der reguleres med prisudviklingen
- Den samlede minimums togproduktion udgør fra driftsstart ca. 2.424.000 km på årsniveau. Minimumsproduktionen stiger, når den fulde køreplan kan iværksættes (efter signalprogrammet)
- Passagererne skal opleve to tog i timen i tilstræbt halvtimesdrift i myldretiden på hverdage (ca. kl. 06 - 09 og 13 - 18) samt timesdrift i øvrig del af driftsdøgnet. Frem til signalsystemet er fuldt



udrullet og infrastrukturforbedringer er gennemført kan DSB's tog udgøre en del af kundernes oplevede frekvens. På strækning, hvor der er meget tæt mellem stationerne, standses kun, hvis der er trykket på STOP i toget eller på perronen

- Operatøren anskaffer og vedligeholder materiel. Det er operatørens ansvar, at der til enhver tid er tilstrækkeligt materiel til at afvikle trafikken
- Operatøren leder og driver selvstændigt sin virksomhed og håndterer ethvert personaleanliggende. Som noget nyt stiller NT krav til togkontrollørens uddannelse, så de opnår samme kompetencer vedr. NT's produkter som buschaufførerne
- Operatøren har ansvaret for kunderne under rejsen, herunder billetkontrol, driftsinformation og melding om driftsforstyrrelser
- NT har ansvaret for kunderne før og efter rejsen, herunder markedsføring, udvikling af billetprodukter, rejseregler, rejsegarantien og kundehenvendelser
- Operatøren udarbejder og har ansvaret for togkøreplanen efter en fast proces med en række bindinger og deadlines
- NT udarbejder og har ansvaret for buskøreplaner efter en fast proces med en række bindinger og deadlines. NT har ansvaret for at tilpasse buskøreplaner tog ud fra devisen om, at bus venter på tog og ikke omvendt
- Kontrakten beskriver desuden processer og ansvarsfordeling vedr. drift og vedligehold af billetteringsudstyr og andet IT udstyr.

Samarbejdsaftalen og driftskontrakten løber til 31. december 2021 med mulighed for forlængelse, og aftalen/kontrakten kan opsiges med 24 måneders varsel.

Det indstilles,

- at NT's bestyrelse drøfter de foreslåede anbefalinger vedr. governancestrukturen,
- at bestyrelsens kommentarer indarbejdes i anbefalingerne, som efterfølgende sendes i høring hos Region Nordjylland, med en høringsfrist ultimo januar 2017,
- at Region Nordjyllands eventuelle kommentarer indarbejdes i anbefalingerne, som tages op til endelig vedtagelse i NT's bestyrelse på mødet den 1. marts 2017,
- at principperne bag revisionen af samarbejdsaftalen med NJ Holding Nordjylland A/S og driftskontrakten med Nordjyske Jernbaner A/S godkendes, og
- at administrationen bemyndiges til at indgå den reviderede samarbejdsaftale og driftskontrakt med Nordjyske Jernbaner baseret på de skitserede principper.



Beslutning

NT's bestyrelse drøftede de foreslåede anbefalinger vedr. governancestrukturen, og det blev besluttet at følge indstillingen, og at bestyrelsens kommentarer indarbejdes i anbefalingerne, som efterfølgende sendes i høring hos Region Nordjylland, med en høringsfrist ultimo januar 2017, at Region Nordjyllands eventuelle kommentarer indarbejdes i anbefalingerne, som tages op til endelig vedtagelse i NT's bestyrelse på mødet den 1. marts 2017, at principperne bag revisionen af samarbejdsaftalen med NJ Holding Nordjylland A/S og driftskontrakten med Nordjyske Jernbaner A/S godkendes, og at administrationen bemyndiges til at indgå den reviderede samarbejdsaftale og driftskontrakt med Nordjyske Jernbaner baseret på de skitserede principper.

1-23-0-101-2-16

7. Udbudsbetingelser- 23. udbud af bustrafik

Det forestående 23. udbud af bustrafik, som afvikles i foråret 2017, vedrører lokalruter i Mariagerfjord, Thisted og Aalborg kommuner.

Udbuddet omfatter 32 busser, ca. 30.000 køreplantimer, og kørselsomfanget svarer til godt 3 % 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.

Administrationen foreslår, at de nye krav til bl.a. uddannelse og arbejdsklausuler, som blev indført i 22. udbud videreføres i 23. udbud. Desuden er reviderede krav til sikkerhedsudstyr i busserne, som blev vedtaget på bestyrelsesmødet i april 2016, indarbejdet.

Til dagsorden var vedlagt et bilag, som beskriver administrationens forslag til justeringer og ændringer i udbudsvilkår og kontrakter.

Udbuddet forventes at foregå efter følgende tidsplan:

Annoncering i EU-Tidende:	24. januar 2017
Tilbudsfrist:	8. marts 2017
Valg af tilbud i NT's bestyrelse:	2. maj 2017
Kørselsstart:	August 2017

Tilbud indsendes via NT's udbudsportal, og som noget nyt skal kontrakterne underskrives elektronisk direkte på udbudsportalen.

Det indstilles,

- at udbudsvilkår for NT's 23. udbud af bustrafik godkendes.



Beslutning

Udbudsvilkår for NT's 23. udbud af bustrafik blev godkendt.

1-10-72-101-1-14

8. Status for kundevedtente IT-systemer

Forudsætningen for, at flere vælger den kollektive trafik er, at kunderne oplever høj kvalitet og god komfort. En god rejse har velfungerende billetsystemer og præcis information, der gør det let for kunden at "finde vej" i den kollektive trafik.

En vigtig brik er kundernes adgang til elektronisk information (rejseplanen, infoskærme i busser, realtidsskilte, stoppestedsannoncering) og billetkøb (rejsekort, mobilbilletter, netkøb), og det sker via NT's kundevedtente IT-systemer. I samarbejde med entreprenørerne har NT iværksat en række initiativer, der dels skal sikre en løbende registrering af serviceniveauet (opetid) for bl.a. infoskærme og stoppestedsannoncering i busserne samt realtidsskilte ved stoppesteder, og dels skal sikre en hurtigere fejlretning.

Til dagsorden var vedlagt et bilag, hvoraf der fremgår en status for de kundevedtente IT-systemer, herunder niveauet for datakvalitet og driftsstabilitet.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

0-9-101-2-08

9. Meddelelser

Administrationen forventer at lukke NT's billetapp primo 2017. Billetter via SMS kan stadig anvendes, og administrationen forventer at lancere en ny løsning som erstatning for app'en medio 2017.

0-9-101-4-08

10. Eventuelt

Forslag til en revision af taxaloven, som netop er fremsat af regeringen, blev drøftet.



0-9-101-3-08

11. Kommende punkter

- Høringsudgave af NT's Trafik- og mobilitetsplan 2017 - 2020
- 26. udbud af flextrafik, valg af tilbud
- Rejseregler mv. ved regionaltogetsdrift

TIL: Nordjyllands Trafikselskab, Jens Otto Størup
FRA: Peter Quaade, driftsdirektør, Keolis Danmark
KOPI Peter Lanng Nielsen, Heine Guldhammer
TIL:



Dato: 12. januar 2017

REDEGØRELSE PÅ EFTERSYN AF BUSSE I AALBORG

Baggrund

På baggrund af de seneste dages hændelser, hvor Politiets konstaterede forskellige fejl på busser fra Keolis i Aalborg, er der blevet gennemført en grundig gennemgang af de interne procedurer og kontroller der er på anlægget.

Denne rapport afdækker dels hvilke tiltag der allerede er sat i værk og gennemført, samt hvilke ændringer af procedurer og kontroller der indføres, for fremadrettet at sikre at busserne lever op til gældende regler.

Intern undersøgelse

Den 10.-12. januar 2017, blev der iværksat en række interne undersøgelser, for at klarlægge hvad der førte til at busser forlod anlægget med fejl.

Ved politiets kontrol d. 10.-11. januar 2017 blev der konstateret fejl på ældre busser (Volvo B10B samt Scania).

1 bus fik kørselsforbud: bus 605

Bussens ABS ventil virkede ikke, hvilket medførte at der ikke var bremsevirkning på højre forhjul. (ventilen efterfølgende udskiftet, bussen synet og kan indregistreres)

Der blev konstateret nedenstående fejl:

Nummerpladelys defekt: bus 673

Nødhaner udvendig midterdøre: bus 626,627, 669, 654, 151, 605

Skævbremmsning bagaksel over 30%: bus 669,668, 666,658,154

Allerede gennemførte tiltag

Onsdag d. 11. januar 2017 bliver det besluttet at samtlige busser skal efterses for at sikre, at ingen busser med fejl bliver sat i drift torsdag d. 12. januar 2017. Til dette har alt disponibelt mandskab på værkstedet været kaldt på arbejde.

Foruden gennemgang af samtlige busser på anlægget, er alle busser blevet testet på bremsestand, for at sikre at der ikke er fejl på bremsen.

Fejl på bus 605 er udbedret, og bussen er godkendt ved syn.

Indførte foranstaltninger

Fremover bliver samtlige busser afprøvet på bremsestand i forbindelse med hvert serviceeftersyn. Der er lavet aftale med lokal synshal, hvor vi har adgang til bremsestand døgnet rundt. Dette dokumenteres på den enkelte bus.

Busserne bliver serviceret forebyggende efter forskellige intervaller, alt efter hvor meget de er i drift. Busser bliver dog som minimum serviceret hver 3. måned.

Nødhanerne er indtil dato blevet kontrolleret årligt i forbindelse med syn. De vil fremover blive kontrolleret ved hvert serviceeftersyn, dvs. minimum 4 gange om året.

Derudover vil nødhanerne på ældre busser (årgang 2002) blive kontrolleret af chaufførerne dagligt, samt når de er på værkstedet. Dette vil fremgå på chaufførens vagt, og fremgå af interne kontroller på værkstedet.

Dertil undersøges muligheden for at gennemføre yderligere bremsetest af busserne.

Kastrup, torsdag den 12. januar 2017

Redegørelse: Storvognskontrol i Aalborg

BAGGRUND

I forbindelse med storvognskontrollen i Aalborg d. 10. og 11. januar 2017, blev der i alt stoppet og kontrolleret 11 af Arrivas busser. 8 ud af disse 11 busser gik gennem kontrol uden anmærkninger og kunne fortsætte deres kørsel.

De resterende tre busser, der blev kontrolleret, fik konstateret mindre fejl. Disse busser blev sendt til Arrivas værksted for at få udbedret fejlene, hvorefter de på lovlig vis kunne genoptage den planlagte kørsel.

De tre busser vil efterfølgende blive indkaldt til syn for at sikre, at de identificerede fejl er blevet udbedret.

IDENTIFICEREDE FEJL

På alle tre busser var der tale om fejl på bremsesystemet. Dog blev der på samtlige busser målt tilstrækkelig og godkendt bremsekraft.

Helt konkret blev der på alle tre busser konstateret en skævbremssning, der lå over det tilladte niveau. De aktuelle værdier for overskridelsen blev målt til at være henholdsvis 2 % og 5 % på foraksel og 21 % på bagaksel.

Disse værdier ligger alle i det interval, hvor bussen får lov til at fortsætte kørslen til værksted og efter endt reparation igen kan fortsætte i normal drift. Bussen bliver efterfølgende indkaldt til syn for kontrol af, at de konstaterede mangler er forskriftsmæssigt udbedret.

Det er Arrivas tekniske vurdering, at chaufførerne vil have svært ved at konstatere ovennævnte procentuelle afvigelser, hvorfor busserne ikke var taget ud af drift.

ARRIVAS EKSISTERENDE PROCEDURER I AALBORG

Arriva har et fastlagt inspektionsprogram, hvor busserne fast kontrolleres hver 6. uge (eller 8. uge ved mindre belastede busser og ruter). Ved disse inspektioner foretages

der en grundig visuel kontrol af busserne, og busserne prøvekøres af en faglært mekaniker, hvor der anvendes et såkaldt G-meter (måleværktøj til måling af, om bussen har den nødvendige bremsekraft). Selv en faglært mekaniker vil dog have svært ved at konstatere mindre procentuelle skævbremninger, uagtet dette er et observationspunkt. Større overskridelser vil altid blive konstateret.

Ved inspektionerne måles endvidere alle bussens bremsekiver og bremseklodser for at kontrollere, at disse er funktionsdygtige og overholder alle lovpligtige krav.

Bliver der konstateret fejl, vil disse altid blive udbedret, inden bussen forlader værkstedet, da fejl på bremse- og styretøj er kategoriseret som fejl, der skal rettes, inden bussen igen må sættes i drift.

Alle inspektioner, samt eventuelle reparationer, dokumenteres og arkiveres for hvert eftersyn.

ARRIVAS FREMTIDIGE PROCEDURER I AALBORG

I den foretagne stovvognskontrol kan det konstateres, at det isoleret set er skævbremning, der er årsagen til, at busserne bliver indkaldt til et kontrollerende syn, hvilket har givet anledning til, at Arriva har revurderet nuværende procedure i Aalborg.

Alle forhold omkring de nuværende inspektionsrutiner fastholdes, da disse vurderes at være fuldt tilstrækkelige til at afdække og konstatere bremsekraft og øvrige sikkerhedsmæssige problemstillinger.

Samtidig vurderes det, at den nuværende procedure ikke er valid nok til at identificere skrævbremning i tilstrækkeligt omfang, når der er tale om mindre afvigelser fra de lovpligtige tolerancer.

For at tilsikre at eventuelle skævbremninger fremover konstateres, vil alle busser fremover blive kørt på bremseprøvestand i forbindelse med hver inspektion, hvor der kan foretages en nøjagtig måling af såvel skævbremning som ovalitet (skæve skiver, der kan give rystelser i rat eller i bussen ved nedbremsning).

Med denne ændring er det Arrivas tekniske vurdering, at der er fastlagt en optimal fremtidig procedure for at imødekomme eventuelle sikkerhedsmæssige problemstillinger på bussernes bremsesystem.

ARRIVAS PROCEDURER I RESTEN AF LANDET

Arriva har et fastlagt inspektionsprogram, hvor busserne fast kontrolleres hver 6. uge (eller 8. uge ved mindre belastede busser og ruter). Ved disse inspektioner foretages

der en grundig visuel kontrol af busserne, og busserne prøvekøres af en faglært mekaniker, hvor der anvendes et såkaldt G-meter (måleværktøj til måling af, om bussen har den nødvendige bremsekraft). Ved inspektionerne måles endvidere alle bussens bremseklodser og bremseklodser for at kontrollere, at disse er funktionsdygtige og overholder alle lovpligtige krav.

I forhold til måling af skævbremser, så bliver alle Arrivas busser testet på en bremseprøvestand i forbindelse med hvert årligt syn. Derudover har Arriva på flere af vores større busanlæg installeret en bremseprøvestand. På alle disse anlæg, som omfatter størstedelen af Arrivas busflåde, indgår testen af skævbremser således i det faste inspektionsprogram, hvor busserne bliver kontrolleret hver 6. uge (eller 8. uge ved mindre belastede busser og ruter).

Bliver der konstateret fejl, vil disse altid blive udbedret, inden bussen forlader værkstedet, da fejl på bremse- og styretøj er kategoriseret som fejl, der skal rettes, inden bussen igen må sættes i drift.

Alle inspektioner, samt eventuelle reparationer, dokumenteres og arkiveres for hvert eftersyn.