



Dagsorden

Bestyrelsesmøde i NT den 25. maj 2018, kl. 9.00

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

Mødelokaler: "Byen" og "Landet"



Pkt. Tekst	Side
1 <u>Godkendelse af referat fra den 23. marts 2018</u>	3
2 <u>Økonomirapport 1/2018</u>	3
3 <u>Forenkling af takster og billetter</u>	4
4 <u>Strategisk analyse vedr. udviklingen af den regionale togtrafik</u>	5
5 <u>Meddelelser</u>	7
6 <u>Eventuelt</u>	8
7 <u>Kommende sager</u>	8



0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 20. april 2018

Referatet af bestyrelsesmødet den 20. april 2018 er tidligere udsendt og vedlægges som bilag.

Det indstilles,

- at referatet af bestyrelsesmødet den 20. april 2018 godkendes.

Bilag

Bilag 1, Referat, NT's bestyrelse, 20. april 2018

1-21-101-2-18

2. Økonomirapport 1/2018

NT økonomirapport 1/2018 (FV1 2018) udgør den første budgetopfølgning og prognose for 2018 for NT's forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik
- TITSAM
- X Bus

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første kvartal og et estimat for de sidste tre kvartaler i 2018.

Hovedtallene fra økonomirapport 1/2018 præsenteres på bestyrelsesmødet, og rapporten eftersendes eller udleveres på mødet.

Det indstilles,

- at bestyrelsen tager NT økonomirapport 1/2018 (FV1 2018) til efterretning.

Bilag

Bilag 2, NT Økonomirapport 1_2018 (eftersendes/udleveres på mødet)



1-4-101-3-16

3. Forenkling af takster og billetter

NT justerer løbende takster, billettyper og billetmedier således, at de er så kundefriendlige som mulige. Målet er, at det skal være enkelt at være kunde i den kollektive trafik.

I takt med den teknologiske udvikling er der kommet flere og flere måder at købe billet til den kollektive trafik. De forskellige billetmedier supplerer og overlapper til en vis grad hinanden, hvorfor det er vigtigt løbende at justere produktporteføljen. Særligt tre områder kræver en justering, og administrationen foreslår at udfase 1) SMS-billetten, 2) nat-tillægget og 3) abonnementsbetalingen for Flexhandicap. Vedlagte notat beskriver forenklingen mere indgående.

Udfasning af SMS billetten

NT introducerede i juni 2017 en ny webshop og ved årsskiftet 2017/18 en ny billet-app. Med lanceringen af disse nye billetmedier er tilgængeligheden til køb af billetter øget markant. App'en giver mulighed for, at kunderne "on the fly" hurtigt og bekvemt kan købe en kontant-billet og andre billetprodukter. Webshoppen giver mulighed for, at kunder kan købe og udskrive billetter hjemmefra.

Tiden er løbet fra SMS billetten, der blev indført for knap 10 år siden. Hertil kommer, at NT har problemer med billetsnyd med SMS-billetten. NT har fået mange opfordringer fra chauffører om at udfase SMS-billetten, men NT har dog ville afvente udfasningen, indtil en alternativ mobil-billet var klar. Fynbus og Sydtrafik har allerede udfaset SMS-billetten, og deres vurdering er, at salget er flyttet over på andre billetkanaler. Derfor skal udfasningen ske sideløbende med en grundig markedsføring og information af alternative salgskanaler.

På den baggrund foreslås, at NT afskaffer SMS-billetten. I forhold til tidspunktet kan afskaffelsen af SMS-billetten med fordel kan ske fra november 2018, hvor budskabet kan kommunikeres i forbindelse med julenatbuskampagnen, hvor NT traditionelt har mange nye kunder samt kunder, der ikke har rejse- og periodekort.

Udfasning af nat-tillæg

Hvis man skal benytte NT's natbusser, der kører nætter efter fredage og lørdage mellem kl. 01.00-05.00, skal man betale et nattillæg på 22 kr. oven i billetprisen. Der betales ikke nattillæg i hverken DSB, Arrivas eller Nordjyske Jernbaners tog. Der betales heller ikke nattillæg, hvis passageren benytter Rejsekort. Eftersom, at flere og flere kunder benytter Rejsekort og flere produkter overføres på Rejsekortet, er der i dag kun få kunder, der skal betale nattillæg. De forskellige regler for nattillæg i NT's område er ikke særlige kundefriendlige. Chauffører oplever derfor diskussioner med kunder, der ikke kan se rimeligheden i, at de skal betale, når andre ikke skal. Da indtægten for nattillæg er meget begrænset (ca. 0,5 mio. kr.) og faldende foreslås at afskaffe nat-tillægget.

Afskaffelsen af nattillæg foreslås ligeledes at ske i forbindelse med opstart af julenatbuskørslen i november 2018.



Udfasning af abonnementsbetalingen for Flexhandicap

NT har knap 5.600 medlemmer af NT's handicapkørsel (Flexhandicap), som er et supplement til den kollektive trafik. Kørselsordningen giver efter loven ret til 104 ture årlige ture. Til kørslen benyttes handicapegnede vogne, der kan medtage hjælpemidler og kørestole. Kunden betaler kørslen gennem et årligt abonnement (433 kr.), og ved at betale en kilometerafhængig takst, hver gang kørselsordningen benyttes. Det kan være en udfordring for flere kunder at håndtere abonnementsbetalingen, der kan betales via giro, betalingservice eller netbank. Glemmer kunderne at betale abonnementet, kan man ikke fortage rejser. Flere trafikelskaber har udfaset abonnementsbetalingen.

Det forslås at udfasningen af abonnementet skal være provenu-neutralt, således at mistede indtægter indhentes, ved at justere den tur-afhængige betaling (kilometerbetaling). Justeringen af kilometertaksten vil påvirke kunderne lidt forskelligt, afhængig af hvor ofte man rejser. I dag betaler knap 74 % af kunderne en relativ høj gennemsnitlig turpris (abonnement + kilometertakst), fordi disse kunder kun benytter ordningen relativt sjældent (0-30 ture om året). Sammen med afskaffelsen af abonnementsbetalingen, foreslås det derfor at ændre taksten, således at taksten sammensættes mere fair og i øvrigt følger den lave flexkurs-takst. Fordelen ved dette er, at 74 % af kunderne vil opleve en lavere betaling (0-500 kr./årligt), 16 % vil opleve en mindre merbetaling (0-500 kr./årligt) og 10 % vil opleve en prisstigning (500-700 kr./årligt). Afskaffelsen af abonnement giver en lang række praktiske fordele for brugerne. Sammenholdt med ønsket om et enkelt og gennemskueligt takstsystem, kundemæssige fordele samt et mere fair takstsystem, anbefales det at afvikle abonnementsbetalingen og indføre et nyt takstsystem for Flexhandicap med virkning fra januar 2019.

Det indstilles,

- at afskaffe SMS-billetten og nat-tillægget med virkning fra november 2018, og
- at afskaffe abonnementsbetalingen og indføre ændret takstsystem for Flexhandicap med virkning fra 1. januar 2019.

Bilag

Bilag 3, Notat om forenkling af takster og billetter

1-30-72-101-1-15

4. Strategisk analyse vedr. udviklingen af den regionale togtrafik

Region Nordjylland har i samarbejde med NT og Nordjyske Jernbaner (NJ), haft Rambøll til at analysere mulighederne i den regionale togdrift i Nordjylland. Analysen er afrapporteret i en række selvstændige notater og sammenfattet i vedlagte notat.

Kort fortalt indeholder analysen følgende:



Vendsyssel

Strækningen nord for Lindholm St. overgår til det nye signalsystem i efteråret 2018. NJ's tog er ved at blive gjort klar til skiftet. DSB's tog har først det nødvendige udstyr i 2023-24, og dermed kan DSB ikke udføre de 6 fjerntogsafgange i hver retning i Vendsyssel, som de er forpligtet til. Indtil DSB igen er klar til at køre i Vendsyssel udføres de 6 fjerntogsafgange af NJ med skift i Aalborg til DSB.

Hvad angår køreplansmodeller har Rambøll fastslået, at infrastrukturen kun tillader to forskellige køreplansmodeller i Vendsyssel. Den nuværende, hvis styrke er, at den sikrer korte skifteforbindelser til fjerntog i Aalborg, og en alternativ model, hvor rejsetiden kan reduceres med op til 9½ minut mellem Aalborg og Frederikshavn. Tidsbesparelsen betyder dog, at overgangstiden til IC-Lyn i Aalborg bliver forringet fra de nuværende 4-5 minutter til op til 21 minutter i den ene retning. Derudover giver den nuværende køreplan bedre muligheder for at åbne stationer end den alternative køreplan.

Udvidelse af nærbanen til Hobro

Det er oplagt, at nærbanen fra Aalborg forlænges til Hobro for at styrke den regionale sammenhæng. Nærbanen mellem Aalborg og Skørping betjenes i dag af ét nærbanetog udført af NJ samt ét IC-tog fra DSB.

Med den nuværende infrastruktur er det ikke muligt at forlænge nærbanen til Hobro. Dette skyldes, at det nuværende, forældede signalsystem ikke kan udnytte den kapacitet, der burde være på dobbeltsporet syd for Aalborg, men kun kan afvikle tre tog i timen. Først når Signalprogrammet implementeres syd for Aalborg efter 2024, bliver det muligt at forlænge nærbanen til Hobro.

Etablering af nye stationer

Det kan være relevant at overveje åbninger af stationer to steder på det nationale net i Nordjylland. Dels Hjørring Øst, dels nord for Aalborg i Sulsted, Vestbjerg eller Tylstrup.

En analyse af Trafikstyrelsen fra 2014 viser, at Hjørring Øst er stationen med det bedste potentiale for åbning i Nordjylland målt på faktorer som økonomi og øget rejsetid for øvrige rejsende. Omvendt ligger Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup i bunden på henholdsvis 7., 10. og 11. pladsen af 12 mulige åbninger. Endvidere begrænses mulighederne for at åbne stationer af infrastruktur, dvs. krydsningsmuligheder og tid i køreplaner. I øjeblikket er der 20/40 minutters drift mellem Hjørring og Frederikshavn, og det giver mulighed for at standse i Hjørring Øst. Ved en evt. kommende etablering af ny krydsningsstation i Tolne, og overgang til en 30/30 minutters plan, vil et stop i Hjørring Øst kræve en hastighedsopgradering af strækningen. For Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup gælder det, at det i den eksisterende køreplan, vil være muligt at åbne en ny station. I den alternative køreplan vil der ikke være tidsmæssig plads til en ny station mellem Hjørring og Aalborg, medmindre det planlagte dobbeltspor ved Lindholm forlænges yderligere nordpå, eller der foretages en hastighedsmæssig opgradering af strækningen.



Gennemkørsel i Aalborg

En del af visionen bag den lokale overtagelse af den regionale togdrift er at sikre forbindelser gennem regionen med færrest mulige skift, herunder nærbane fra Skørping (eller optimalt, Hobro) gennem Aalborg til Hjørring og Hirtshals eller Frederikshavn og Skagen uden skifte. I dag er der indlagt et skifte, hvis man skal på tværs af Aalborg. Årsagen til dette er dels, at signalprogrammet ikke er implementeret syd for Aalborg, dels placeringen af afgangstiderne for DSB IC og IC-Lyn i forhold til hinanden. Det er dermed ikke muligt samtidigt at sikre gode overgangstider til IC-Lyn, og sammenhængende drift på nærbanen.

Med de nuværende forudsætninger er det således ikke muligt at reducere skiftetiden mellem de to nærbaner syd og nord for i Aalborg. Først når signalprogrammet er implementeret, vil der blive løst op for bindingerne, og det vil blive muligt at reducere opholdstiden væsentligt i den ene retning.

Betjening af Aalborg Lufthavn

Den endelige betjening af Aalborg Lufthavn på langt sigt er ikke endeligt fastlagt, men i de hidtidige intentioner er det forudsat, at IC og IC-Lyn fortsætter til Aalborg Lufthavn. Region Nordjylland, NT og de nordjyske kommuner har i et fælles høringsvar til statens trafikplan for den statslige jernbane givet udtryk for, at man ønsker to fjerntog i timen til lufthavnen, og Vendsyssel betjent af fjerntog, i det omfang det er muligt. I perioden indtil ca. 2024, hvor DSB's fjerntog ikke kan køre nord for Lindholm, vil alle fjerntog få endestation i lufthavnen.

Når DSB igen får mulighed for at genoptage kørslen i Vendsyssel, vil det være nødvendigt at tage stilling til betjeningen af Aalborg Lufthavn i forhold til betjeningen af Vendsyssel. Med betjening af lufthavnen med IC og IC-Lyn bliver der igen direkte forbindelser fra stationerne på nærbanen i Himmerland til Aalborg Vestby St. og Lindholm St.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 4, Konklusioner fra analyse af fremtidens togtrafik i Nordjylland 2017-2032

0-9-101-2-08

5. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Status vedr. 24. udbud af bustrafik
- Strategi for busterminaler
- Samarbejde med Vendsyssel Nu
- "Undgå Klask" - kampagnen
- Status for MinRejseplan og Plustur
- Samarbejde med VisitNordjylland om "Fælles Vækst"



0-9-101-4-08

6. Eventuelt

0-9-101-3-08

7. Kommende sager

- Repræsentantskabsmøde (juni)
- Budgetforslag 2019 (juni)
- Status for forretningsplan (juni)
- Grøn Handlingsplan



0-101-2-09
26. april 2018/OS

Referat

Bestyrelsesmøde i NT den 20. april 2018

Fra bestyrelsen

Nuuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune

Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland

Carsten Andersen, Hjørring Kommune

Susanne Flydtkjær, Region Nordjylland

Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune

Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune

Peter Skriver Nielsen, Thisted Kommune (afbud)

Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune i stedet for Peter Skriver Nielsen

Anna Oosterhof, Rebild Kommune

Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

Fra repræsentkabet

Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)

Anders Brandt Sørensen, Frederikshavn Kommune (afbud)

Fra NT's administration

Thomas Øster

Ole Schleemann

Nicolai B. Sørensen

Lars V. Thomsen (punkt 1 - 2)

Signe K. Korać (punkt 3)

Erik J. M. Frederiksen (punkt 4-6)



0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 23. marts 2018

Referatet af bestyrelsesmødet den 23. marts 2018 er tidligere udsendt og var vedlagt som bilag.

Det indstilles,

- at referatet af bestyrelsesmødet den 23. marts 2018 godkendes.

Beslutning

Referatet af bestyrelsesmødet den 23. marts 2018 blev godkendt.

1-22-101-1-18

2. Godkendelse af regnskab 2017

På bestyrelsesmødet den 23. marts 2018 godkendte bestyrelsen, at det foreløbige årsregnskab 2017 blev overdraget til revisionen.

Årsregnskab 2017 er revideret af BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab. Revisionen af årsregnskabet for 2017 har ikke givet anledning til bemærkninger.

Hvis bestyrelsen godkender årsrapporten i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsrapporten, vil BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab forsyne årsregnskabet med en revisionspåtegning uden forbehold, men alene med fremhævelse af det forhold, at budgettal medtaget i regnskabet som sammenligningstal ikke har været underlagt revision.

NT Årsrapport 2017 og underskrevet revisionsberetning er vedlagt som bilag.

Det indstilles,

- at årsregnskab 2017 godkendes, og revisionsberetning tages til efterretning.

Beslutning

Årsregnskab 2017 blev godkendt, og revisionsberetning blev taget til efterretning.



1-30-75-7-101-1-18

3. Køreplanændringer fra august 2018

I løbet af sommeren 2018 er der køreplansskifte for ruterne i NT's område. Søndag den 1. juli er der kørselsstart for de fleste sommerruter, sommerkøreplaner og Midttrafiks ruter. Søndag den 12. august er der køreplansskifte for stort set alle NT's busruter undtagen ruten på Læsø. Togkøreplaner skifter normalt i december, men nye togkøreplaner nord for Aalborg afhænger i år af udrulningen af Signalprogrammet.

Generelt ligger beslutninger om betjeningsomfang på de enkelte ruter hos kommunerne og regionen, således at beslutningskompetencen vedr. linjeføring, kørselsomfang, standsningsmønster mv. for busruter, kørselsomfang, standsningsmønster og infrastrukturinvesteringer for lokalbanerne 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 NT's bestyrelse.

NT's administration udarbejder de konkrete køreplaner på baggrund af udmeldinger fra kommunerne og regionen om ønsker til ændringer i serviceniveauet. Undtagelsen er bybusser og øvrige lokalruter i Aalborg, hvor Aalborg Kommune selv udarbejder de konkrete køreplaner.

I år er der overordnet set kun tale om mindre ændringer i bus- og togbetjeningen i NT's område, og samlet set sker der en lille udvidelse af kørselsomfanget. Efter administrationens vurdering er der ikke ændringer, der forringer helheden i bus- og togbetjeningen i NT's område.

Status og de overordnede ændringer fremgår af notat, som var vedlagt dagsorden. For detaljerede oplysninger om de enkelte ruter, herunder henvendelser og bemærkninger fra kunder og høringsparter, henvises til portalen på NT's hjemmeside: www.NordjyllandsTrafikselskab.dk/oplæg. Nærmere beskrivelse af ændringsplanerne for kollektiv trafik i Aalborg Kommune kan ses på <http://www.aalborg.dk/politik/dagsordener-og-referater/sundheds-og-kulturudvalget> (møde 14. marts).

NT's Mobilitetsplan 2017-2020 sætter rammerne for køreplanlægningen og dialogen med bestillerne. Generelt er sigtet med planen at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik og optimere udnyttelsen af de regionale og kommunale ressourcer ved at erstatte dårligt belagt buskørsel med Flextur og Plustur, og i stedet anvende ressourcerne til mere buskørsel, hvor der er flere potentielle rejsende.

Hvad angår køreplanændringerne for 2018-2019 er følgende værd at fremhæve:

- Region Nordjylland har afsat midler til, at Thisted Sygehus bliver betjent af rute 70 på alle ture og 970X på ture midt på dagen. Hermed bliver der direkte forbindelse til sygehuset til/fra f.eks. Aalborg, Aabybro og Fjerritslev



- I Aalborg Kommune udvides betjeningen af Kongerslev/Mou-området aften og weekend. Der sker justeringer på eksisterende sommerruter, og rute 777, sommerbussen på Mors, nedlægges pga. for få passagerer.
- På mange regionale, fælleskommunale og kommunale busruter sker der mindre justeringer på baggrund af køretid/passagertal/korrespondancer/indkomne køreplanforslag mm.
- Nordjyske Jernbaner forventes fra efteråret 2018 at øge kørselsomfanget nord for Aalborg, da Signalprogrammets udrulning gør, at DSB ikke længere regner med at kunne køre på strækningen. Det betyder at der på alle afgangene bliver togskifte i Aalborg. Der må også i det kommende år påregnes en del perioder med indsættelse af togbusser pga. Signalprogrammet både nord og syd for Aalborg. Nordjyske Jernbaner er i øjeblikket ved at undersøge muligheden for at udvide perioden med halvtimedrift mellem Aalborg og Hjørring på hverdage.
- Flexitur fortsætter uændret.
- Plustur, der fra januar 2018 blev udrullet i hele regionen og stadig følges nøje, forventes at fortsætte uændret i det nye køreplanår.

På enkelte ruter resterer køreplansspørgsmål, som afklares i samarbejde med kommunerne, regionen, entreprenørerne og øvrige berørte høringsparter.

Samlet set forventes kørselsomfanget med bus udvidet med ca. 3.000 køreplantimer, hovedsageligt pga. investeringer i Aalborg Kommune. Udvidelsen svarer til ca. 0,3 % af NT's samlede kørsel, og der forventes en tilvækst på godt 20.000 rejser som følge af ændringerne.

Det indstilles,

- at køreplanændringerne fra august 2018 tages til efterretning.

Beslutning

Køreplanændringerne fra august 2018 blev taget til efterretning.

1-23-0-101-2-17

4. Lukket punkt: 24. udbud af bustrafik - Valg af tilbud



0-9-101-2-14

5. Tema: Arbejds- og lønvilkår i NT's flextrafik (arbejdsklausuler)

På bestyrelsesmødet den 25. marts 2015 blev det besluttet, at NT skulle indarbejde arbejdsklausuler i NT's udbudsvilkår og kontrakter. Dermed trådte arbejdsklausulerne i kraft fra og med 24. udbud af Flextrafik, dvs. for kontrakter med start i august 2016.

Arbejdsklausulen betyder, at entreprenører, der opnår kontrakt med NT 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 områdes mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Ved deltagelse i udbud skal vognmanden angive, hvilken overenskomst, som vognmanden har tiltrådt, eller hvilken overenskomst, som følges. Dermed giver arbejdsklausulen mulighed for at følge op på om aflønning og andre vilkår følger den specifikke overenskomst.

NT har nedsat en kontrolenhed bestående af de arbejdsgiverforeninger og lønmodtagerorganisationer, der har landsdækkende overenskomster. Disse organisationer rådgiver NT i verserende sager.

NT har indtil nu taget fem sager op, der er blevet behandlet med støtte fra af kontrolenheden. En enkelt vognmand gik igennem kontrollen uden anmærkninger, mens der blev konstateret brud på arbejdsklausulen hos de fire andre. Fejlene har primært bestået i manglende pensionsindbetalinger, brud på arbejdstidsreglerne samt fejl i ansættelseskontrakter.

Det er NT's vurdering af arbejdsklausulerne fungerer efter hensigten. De vognmænd, som har været igennem kontrollen udviser en stor imødekommenhed i forhold til at få rettet op på de fejl, der konstateres. NT oplever således et godt og konstruktivt samarbejde med både vognmænd og de overenskomstsparter, som indgår i sagsbehandlingen. Hertil kommer, at NT oplever stor tilfredshed blandt vognmændene med, at der er indført arbejdsklausuler.

På bestyrelsesmødet blev der givet en mere detaljeret gennemgang af håndteringen af samt erfaringerne med arbejdsklausulen.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.



0-9-101-2-08

6. Meddelelser

Der blev på mødet orienteret om:

- Der planlægges ud fra, at bestyrelsens studietur i efteråret afholdes i perioden 31. oktober til 2. november 2018
- Thomas Øster fremsender brev til borgmestre vedr. dialogmøder
- Aftale om ændret fjerntogsbetjening i Vendsyssel
- Hjørring Citybus A/S

0-9-101-4-08

7. Eventuelt

Ingen punkter.

0-1-101-1-17

8. Repræsentation i NT's bestyrelse

På mødet den 26. januar 2018 anbefalede repræsentantskabet, at NT's bestyrelse udarbejder en ansøgning til Transport- Bygge- og Boligministeren om dispensation til at øge antallet af kommunale repræsentanter i NT's bestyrelse, så alle 11 kommuner i Nordjylland kan være repræsenterede. Endvidere anbefalede repræsentantskabet, at den praksis, som blev indført i foregående bestyrelsesperiode, hvor medlemmer af repræsentantskabet, som ikke er medlemmer af NT's bestyrelse, inviteres til at deltage i bestyrelsesmøderne med taleret og uden stemmeret, fortsættes indtil en dispensation til at udvide bestyrelsen jf. ovenfor evt. er imødekommet.

Spørgsmålet om kommunernes repræsentation har siden været drøftet på bestyrelsesmøderne i februar og marts. Endvidere har administrationen været i kontakt med Transport-, Bygnings- og Boligmysteriet for at drøfte problemstillingen.



Anbefalingen fra repræsentantskabet har udgangspunkt i et ønske om, at NT's bestyrelse udvides fra 9 til 13 medlemmer, så alle kommuner i Nordjylland får en plads i bestyrelsen. Sammensætningen af NT's bestyrelse er fastsat i lov om trafikskaber, der foreskriver, at trafikskabernes bestyrelser højst kan bestå af 9 medlemmer, heraf 7 kommunale og 2 regionale repræsentanter. Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal. For, at der kan gives dispensation, skal der være særlige forhold, der gør sig gældende i NT.

Drøftelserne i bestyrelsen på de foregående møder kan sammenfattes i følgende pointer, som er uddybet nedenfor:

- Ministeriet pointerer at for, at der kan gives dispensation, skal der være særlige forhold, der gør sig gældende i NT. Desuden oplyser ministeriet, at man to gange tidligere har givet afslag på at udvide bestyrelser, og at en evaluering af loven konkluderer, at grænsen på højst 9 medlemmer bør fastholdes
- Intentionen i lovgivningen er, at bestyrelsen skal have fokus på helheden i den kollektive trafik med udgangspunkt i kundernes behov
- NT's administration har ansvaret for at informere kommuner og region samt sikre, at relevante sager sendes i høring
- Den enkelte kommune og regionen fastlægger selv serviceniveauet for de ruter, som den enkelte ejer finansierer
- Retningslinjer for finansiering besluttet af repræsentantskabet og regionsrådet

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet oplyser, at grænsen på de maksimalt 9 bestyrelsesmedlemmer er fastsat af hensyn til at skabe de bedste betingelser for beslutningsdygtige og operationelle bestyrelser. I 2013 blev der gennemført en evaluering af lov om trafikskaber, herunder spørgsmålet om antallet af medlemmer i trafikskabernes bestyrelser, og det er konklusionen i evalueringen, at grænsen på højst 9 medlemmer bør opretholdes. Desuden oplyser ministeriet, at man to gange tidligere har givet afslag på en dispensationsansøgning med den begrundelse, at bestyrelserne vil blive for store. Endelig pointerer ministeriet, at for at der kan gives dispensation, skal der være særlige forhold, der gør sig gældende i NT, og der skal i en evt. ansøgning argumenteres for, at der er tale om et særligt tilfælde i NT.

Intentionen i lovgivningen med et begrænset antal medlemmer i trafikskabernes bestyrelser er, at bestyrelserne med udgangspunkt i kundernes behov har fokus på at sikre, at den kollektiv trafik i selskabets område udgør en helhed, herunder sikre en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem de ruter, der finansieres af forskellige parter. Endvidere, at billetteringssystemer, takster, rejseregler,



kundeinformation, kundebetjening mv. er ensartet, og gør det så simpelt som muligt at bruge den kollektive trafik.

NT's administration har ansvaret for kommunikation med kommunerne og regionen, herunder sikre at relevante oplysninger tilflyder ejerne samt, at ejerne høres ved relevante sager. Det er således ikke bestyrelsesmedlemmernes opgave at sikre kommunikationen mellem NT og de enkelte ejere.

Kommunerne finansierer lokalruter og fælleskommunale ruter, og regionen finansierer lokalbaner og busbetjening af regional betydning. Hvad angår finansiering af fællesudgifter foreskriver loven, at fordelingen af tilskuddet fra ejerne skal godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Ingen kommune eller regionen kan forpligtes til at betale mere end kommunens/regionens forholdsmæssige forbrug af trafikelskabets ydelser.

Det er bestyrelsen, der fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering, men repræsentantskabet og regionsrådet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering. Endvidere er det repræsentantskabet og regionsrådet, der skal godkende bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer.

Det indstilles,

- at bestyrelsen beslutter, om de 9 bestyrelsespladser skal fastholdes, eller om der skal fremsendes en dispensationsanmodning til Transport-, Bygnings- og Boligministeren om at udvide bestyrelsen til 13 medlemmer, og
- at bestyrelsen beslutter, om den nuværende praksis, hvor medlemmer af repræsentantskabet, som ikke er medlemmer af NT's bestyrelse, inviteres til at deltage i bestyrelsesmøderne med taleret og uden stemmeret, skal fortsætte eller ophøre.

Beslutning

Bestyrelsen besluttede, at de 9 bestyrelsespladser fastholdes, og at den nuværende praksis, hvor medlemmer af repræsentantskabet, som ikke er medlemmer af NT's bestyrelse, inviteres til at deltage i bestyrelsesmøderne med taleret og uden stemmeret, fortsætter.

0-9-101-3-08

9. Kommende sager

Sagsfremstilling

- Økonomirapport 1/2018 (maj)
- Forenkling af billetprodukter (maj)



- Strategisk analyse vedr. udviklingen af den regionale togtrafik (maj)
- Status for Plustur (maj)
- Repræsentantskabsmøde (juni)
- Budgetforslag 2019 (juni)
- Handlingsplan for Grøn Transport



NOTAT

Oprettet: 07/05/18

Senest revideret: 16/05/18

Ref.: NBS

Modtager: NT's bestyrelse

Notat om forenkling af takster og billetformer

I takt med den teknologiske udvikling er der kommet flere og flere måder at købe billet til den kollektive trafik. Senest har NT lanceret en ny webshop og en ny billet-app. For år tilbage indførtes rejsekortet og før det blev SMS-billetten indført.

De forskellige billetmedier supplerer og overlapper til en vis grad hinanden, hvorfor det vil være logisk at justere porteføljen af forskellige billetmedier. Det forslås derfor at udfase NT's SMS-billet.

Indførelsen af forskellige billetmedier har over tid også betydet, at færre og færre kunder er forpligtiget til at købe natbustillæg. Derfor forslås at udfase nattillægget helt.

Endelig forslås at udfase abonnementsbetalingen for NT's handicapkørsel (Flexhandicap), for at gøre det lettere at være medlem af kørselsordningen. Nedenfor beskrives de tre forslag til ændringer mere indgående.

Udfasning af SMS-billetten

NT indførte i 2010 SMS-billetten. Formålet med indførelsen var at tilbyde NT's kunder en digital løsning på mobiltelefonen som supplement til papir-billetten (kontantbilletten). Herudover var formålet at lette billetteringen for chaufføren og fjerne kontanter fra bussen. Salget af SMS-billetter har stabiliseret sig på ca. 600.000 billetter på årsbasis, fordelt på 50.000 kunder. I gennemsnit køber hver "SMS-kunde" 12 billetter om året.

Erfaringer med SMS billetten

Selv om salget af SMS-billetten har været et succes målt på salg, er der udfordringer med billettypen. Der er dårlig sikkerhed i SMS-billetten, da den kan rettes/ændres af kunden eller videresendes til andre mobiltelefoner. Selv om denne form for billetsnyd kan fanges af kontrollørerne, har chauffører ikke reel mulighed for at validere en SMS-billet. Langt størstedelen af NT's kontrolafgifter kommer som følge af snyd med SMS-billetten. Hertil kommer, at kunder, der snyder med SMS-billetten (mest unge), risikerer at få en dom for dokumentfalsk og et plet i straffeattesten.



NT har således også fået mange opfordringer fra chauffører om at udfase SMS-billetten. NT har dog ville afvente udfasningen, indtil at en alternativ mobil-billet var klar. Fynbus og Sydtrafik har allerede udfaset SMS-billetten.

Ny webshop og ny billet-app

NT introducerede i juni måned 2017 en ny webshop og ved årsskiftet 2017/18 en ny billet-app. Med lanceringen af disse nye salgskanaler er tilgængeligheden til køb af billetter øget markant. App'en giver mulighed for, at kunderne "on the fly" hurtigt og bekvemt kan købe en kontantbillet og andre billetprodukter. Webshoppen giver mulighed for, at kunder kan købe og udskrive en billet hjemmefra.

Antallet af billettyper på både webshop og app udvides løbende, således at de også omfatter specialprodukter, som eventbilletter (f.eks. Hjallerup Marked og Nibe festival) og seasonpass, som er målrettet turister. De nye salgskanaler har, udover større sikkerhed, en lang række fordele. De er de mere brugervenlige og eksempelvis kan kunden, udover betalingskort, benytte Quick-pay og Mobilepay.

Udfasning af SMS billetten

Da der nu er alternativer til SMS billetten, der betyder større sikkerhed, mindre snyd, højere brugervenlighed samt bedre forhold for chaufføren anbefales at udfase SMS billetten. Udfasningen følges af en grundig information til passagererne.

Fynbus og Sydtrafik har allerede udfaset SMS-billetten og deres vurdering er, at salget er flyttet over på andre billetkanaler. Derfor skal udfasningen ske sideløbende med en grundig markedsføring og information af alternative salgskanaler. I forhold til tidspunktet foreslås, at afskaffelsen af SMS-billetten med fordel kan ske fra november 2018, hvor budskabet kan kommunikeres i forbindelse med julenatbuskampagnen, hvor NT traditionelt har mange nye kunder og kunder, der ikke har rejse- og periodekort.

NT's omsætning af SMS billetter er på knap 17 mio. kr. om året. Salgsudgifterne til SMS billetter er meget høje, svarende til knap 17 % af omsætningen. Det vurderes, at gruppen af kunder, der helt vil undlade at rejse, som følge af afskaffelse af SMS-billetten, vil være meget begrænset, og det vil blive opvejet af flere indtægter pga. mindre billetsnyd og i øvrigt af lavere salgskostninger. Det foreslås, at NT afskaffer SMS-billetten.

Udfasning af nat-tillæg

Hvis man skal benytte NT's natbusser, der kører nætter efter fredage og lørdage mellem kl. 01.00-05.00, skal man betale et nattillæg på 22 kr., hvilket svarer til prisen for en voksenbillet til 2 zoner. Tillægget blev indført, da NT i 1990'erne introducerede natbusserne dels for, at kunderne er med til at betale de ekstra omkostninger, der er forbundet med at køre om natten, dels for at imødekomme kritik mest fra Aalborg Taxa over, at NT introducerede et billigt alternativ til taxa.

I dag er det dog langt fra alle rejsende, der betaler nattillæg. Der opkræves ikke nattillæg i DSB-tog, ARRIVA-tog, i NJ-tog eller i NT's Flextrafik. Hvis man rejser på rejsekort (med eller uden pendler kombi) eller pendlerkort, er man fritaget for at betale nattillæg. Dermed er det kun busrejsende, der benytter almindelige periodekort, ungdomskort, erhvervskort, soldaterkort, mobilbilletter, print-selv-billetter og kontantbilletter, der betaler nattillæg.



Eftersom almindelige pap-periodkort ikke sælges længere og i stedet er blevet overført på rejsekortet, er der endnu færre rejsende, der skal betale nat-tillæg. Pr. 28. februar 2019 vil de sidste gyldige pap-periodkort være udløbet, og det vil dermed kun være rejsende, der benytter ungdomskort, soldaterkort, mobilbilletter, print-selv-billetter og øvrige typer af kontantbilletter, der betaler nattillæg.

Specielt borgere, der måske kun bruger NT de få gange om året, hvor de anvender en natbus, mærker nattillægget. De benytter en kontantbillet, der med nattillæg bliver ret dyr, og det animerer ikke til, at de vil overveje at bruge NT i flere situationer – Eksempelvis koster en rejse med natbus fra Aalborg centrum til Gistrup 54 kr., hvilket dækker en afstand på 10 km.

I praksis betyder det, at det primært vil være studerende og værnepligtige, der skal betale, mens voksne pendlere vil være fritaget. Fra august 2019 flyttes ungdomskort også over på rejsekort, og de bliver dermed også fritaget fra at betale nattillæg.

Rejsekortsystemet ikke er sat op til at opkræve natbus-tillæg. Udfordringen er, at trafikelskaberne har forskellige regler for nat-tillæg. Hvis rejse- og pendlerkortkunder skulle betale nattillæg, ville det ske som kontant betaling, hvilket ikke harmonerer med, at rejsekortet og pendlerkortet skulle afløse den kontante betaling i busserne.

De forskellige regler for nat-tillæg i NT's område er ikke særlige kundefrindelige. Chauffører oplever derfor diskussioner med kunder, der ikke kan se rimeligheden i, at de skal betale, når andre ikke skal.

NT har ikke nogle præcise økonomiske tal for den samlede indtægt på nat-tillæg. Dette hænger sammen med, at tillægget har været opkrævet som en 2-zoners overtaksering af den normale takst. Det vurderes dog, at indtægten er mindre end 0,5 mio. kr. årligt, og at den i øvrigt er nedadgående, da flere produkter flyttes over på rejsekortet, som er friholdt for natbus-tillæg.

Sammenholdt med ønsket om et enkelt og gennemskueligt takstsystem anbefales det at udfase natbus-tillægget. Afskaffelsen af nattillæg forslås ligeledes at ske i forbindelse med opstart af julenatbuskørslen i november 2018.

Ændret takstsystem for Flexhandicap

I lov om trafikelskaber er det fastlagt, at trafikelskaberne skal tilbyde handicapkørsel til svært bevægelseshæmmede, dvs. brugere, som er fysisk handicappede. Kørslen udføres af handicapegnede køretøjer. NT har tilbudt handicapkørsel siden 1993. Brugeren betaler et fast årligt abonnementsgebyr for at være medlem af kørselsordningen, og herefter betaler kunden for hver rejse, der foretages. Kunden har efter loven ret til 104 rejser pr. år.

Ved kommunalreformen i 2007 gennemgik kørselsordningen en mindre revision, hvor man bl.a. omlagde egenbetalingen fra en pris pr. gennemkørt kommune, til en afstandsbaseeret kilometertakst. Herudover skulle kunden betale et fast årligt abonnement. I 2015 besluttede NT og kommunerne at omlægge visiteringen, således at det i dag er kommunerne, der fastsætter visiteringskravene for optagelse. Det er stadig NT, der fastsætter reglerne for selve kørselsordningen, herunder takster. Omlægningen har bl.a. betydet, at kommunerne i dag selv fastsætter, hvor mange ture brugeren skal visiteres til, udover lovens minimumskrav. Selv om brugerne har ret til 104 ture om året, rejser langt hovedparten af brugerne dog



langt færre ture. I gennemsnit rejser brugerne 17 gange om året. Der er i dag knap 5.600 medlemmer af kørselsordningen.

I de seneste år har Sydtrafik og Midttrafik udfaset abonnementsbetalingen, således at der alene betales en turafhængig takst. Baggrunden for udfasningen er ønsket om at forenkle kørselsordningen. På samme måde foreslår administrationen, at NT også afskaffe abonnementsbetalingen.

Der er en række fordele ved dette:

- Ingen abonnement gør det lettere at være medlem
- Ingen besvær med at få betalt på giro, oprette betalingsaftaler o.lign.
- Ingen glemt abonnementsbetaling, der betyder, at kunden ikke kan bestille ture
- Brugeren kan rejse straks efter visitering
- Brugere, der ikke benytter ordningen, har ikke udgifter til abonnement
- En mere fair takst

Forslag til ændrede takster for handicapkørslen

Selv om der er mange fordele ved at afskaffe abonnementsbetalingen, er der også nogle få ulemper, der skal belyses.

NT's provenu skal sikres. NT's har årligt en abonnementsindtægt på ca. 1,9 mio. kr. Det forudsættes, at en takstomlægning skal være provenu-neutral for NT's ejere. Dermed skal den tur-afhængige takst justeres (forhøjes), således at NT samlet set får samme egenbetaling fra brugerne før og efter en takstomlægning. For kunderne betyder dette at de samlet set skal betale det samme for at bruge handicapkørslen som tidligere.

En takstomlægning betyder forskydninger for nogle brugere. Nedenfor beskrives det forslag til takstomlægning, der samlet set vurderes at være bedst. Forslaget bygger på princippet om, at taksten for Flexhandicap følger den laveste Flextur-takst. Kilometerbetalingen for Flextur har ikke været reguleret siden 2011, og det anbefales, at den laveste Flexturs-takst justeres fra 3,5 kr. pr. km til 4 kr. pr. km i forbindelse med takstudmøntningen i efteråret 2018. Nedenstående takstforslag for Flexhandicap bygger på denne præmis.

Takstforslaget betyder, at hovedparten af brugere af handicapkørslen vil opleve et mere fair takstsystem. Langt hovedparten vil opleve et takstfald eller stort set samme prisniveau som tidligere. En mindre gruppe vil opleve en beskeden prisstigning på ca. 7-8 kr. pr. tur. Overordnet vil brugere, der rejser få ture (74 % af brugerne) opleve et prisfald og brugere, der rejser meget vil opleve en mindre prisstigning.

Det foreslås at afskaffe abonnementsbetalingen, som i dag er på 433 kr. om året. For at sikre provenuet fra mistet abonnementsbetaling, foreslås det at ændre takst på følgende måde:

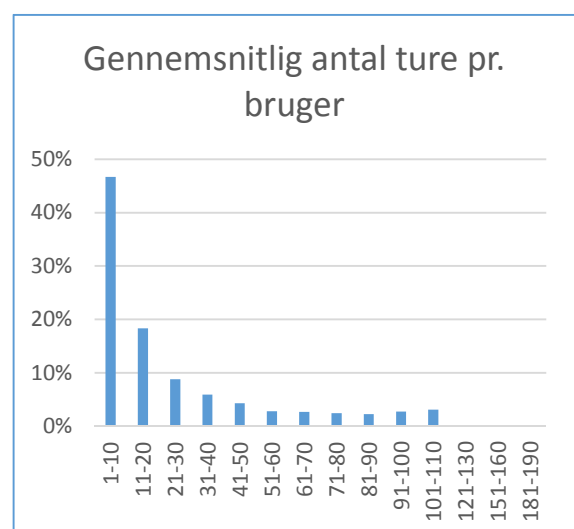
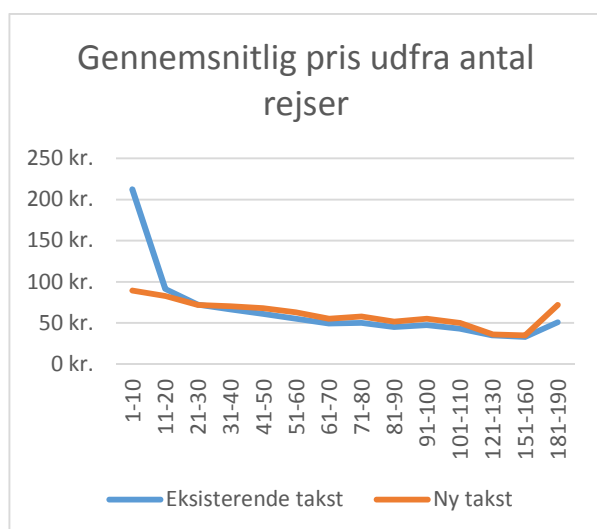


Eksisterende takster		Nye takster pr. 1.1.18	
Startgebyr:	30 kr.	Startgebyr:	35 kr.
Kilometertakst (km):	2,7 kr.	Kilometertakst (km):	4,0 kr.
Kilometer inkluderet i startgebyr:	11,1 km	Kilometer inkluderet i startgebyr:	8,75 km
Årligt abonnementspris pr. kunde	433	Årligt abonnementspris pr. kunde	0
Samlet årlig abonnementsindtægt	1.898.508	Samlet årlig abonnementsindtægt	0

Det foreslås at hæve startgebyret (+ 5,00 kr.) og reducere antal inkluderede km i startgebyret, således at det er det er på samme niveau som for Flextur (8,75 km). Kilometerprisen hæves fra 2,70 til 4,00 kr. pr. km. Til gengæld afskaffes abonnementsbetalingen på 433 kr. pr. år.

Samtidig foreslås det, at taksten for medrejsende harmoniseres mellem Flextur og Flexhandicap. For kunder i Flexhandicap betyder dette, at det bliver billigere at medtage medrejsende. I dag betaler medrejsende i Flexhandicap samme takst som brugeren (2,70 kr. pr. km). I Flextur betaler medrejsende ½ pris. Fremadrettet foreslås det altså, at medrejsende i begge ordninger betaler ½ egenbetaling. Det er generelt en fordel, at handicappede har et incitament til at medtage medrejsende. Det styrker koordineringen samtidig med, at medrejsende i nogle situationer kan være en hjælp til den handicappede.

Sammenlignes den nye takst med den eksisterende takst, betyder ændringen en forskydning i kundens samlede betaling for en rejse (abonnement + turafhængig takst). Nedenstående figurer (tv) viser forskellen i den samlede betaling pr. rejse for brugere ved den eksisterende og det forslåede takstsystem. Figuren (th) viser antallet af rejser fordelt på brugere.



Den orange linje (den nye takst) viser en mere fair takst i forhold til rejseaktiviteten. I dag rejser 74 % af kunderne max. 30 ture om året. Disse kunder er i dag "overtakeret", fordi abonnementsbetalingen fylder



forholdsmæssigt meget i disse kunders samlede betaling. Omvendt betyder det, at kunder, der rejser meget, vil opleve en prisstigning, fordi afskaffelsen af abonnementsbetalingen, ikke kan udligne stigningen i kilometerbetalingen.

Hovedårsagen til, at brugerne vil opleve forskellig effekt af takstomlægningen er forskellen i rejseaktivitet pr. brugere. Når taksten stiger, vil især brugere med mange rejser, opleve en mindre takststigning. Da der kan beregnes på konkrete, faktiske data fra alle brugere, kan den præcise effekt beregnes. Nedenfor grupperes brugerne efter rejseaktivitet og den samlede konsekvens af takstændringen er opgjort på årsniveau.

Grupper efter: Antal rejser	Antal brugere:		Gennemsnit pr. bruger				
	Antal	Procent	Før:	Efter:	Forskel i kr.	Forskel i %	Forskel i kr. pr. tur
1-10	1733	46,7%	734 kr.	408 kr.	-326 kr.	-44,4%	-123 kr.
11-20	679	18,3%	1.343 kr.	1.224 kr.	-119 kr.	-8,9%	-9 kr.
21-30	327	8,8%	1.792 kr.	1.781 kr.	-10 kr.	-0,6%	0 kr.
31-40	220	5,9%	2.361 kr.	2.497 kr.	136 kr.	5,7%	4 kr.
41-50	158	4,3%	2.741 kr.	3.062 kr.	321 kr.	11,7%	7 kr.
51-60	103	2,8%	3.045 kr.	3.479 kr.	434 kr.	14,3%	8 kr.
61-70	98	2,6%	3.221 kr.	3.630 kr.	409 kr.	12,7%	6 kr.
71-80	89	2,4%	3.777 kr.	4.379 kr.	602 kr.	15,9%	8 kr.
81-90	84	2,3%	3.858 kr.	4.416 kr.	558 kr.	14,5%	6 kr.
91-100	101	2,7%	4.540 kr.	5.277 kr.	737 kr.	16,2%	8 kr.
101-110	115	3,1%	4.482 kr.	5.194 kr.	712 kr.	15,9%	7 kr.
121-130	1	0,0%	4.414 kr.	4.465 kr.	51 kr.	1,2%	1 kr.
151-160	1	0,0%	4.924 kr.	5.250 kr.	326 kr.	6,6%	2 kr.
181-190	1	0,0%	9.630 kr.	13.486 kr.	3.856 kr.	40,0%	21 kr.

Opsummeres tabellen er der følgende forskydninger:

Andel af brugere:

Konsekvens pr. år:

Niveau

74 %:

Lavere betaling (0 - 326 kr.)

Op til 0-44 % billigere

16 %:

Mindre ekstra betaling (0 - 500 kr.)

Op til 0-14 % dyrere

10 %:

Højere ekstra betaling (500 – 1.000 kr.)

Op til 12-16 % dyrere*

**) For 1 brugere er der beregnet en meget høj ekstra betaling (over 40 %), som skyldes en kombination af mange ture ud over lovens minimumskrav, kombineret med lange rejser.*



Beregnes takstforslaget direkte på faktiske udførte rejser i 2017, viser beregningen et mindre provenutab på mellem 0,4 - 0,5 mio. kr. årligt. Men det vurderes alligevel, at takstforslaget samlet set er provenuneutralt, som følge af større priselasticitet end tidligere. Det forventes, at det beregnede provenutab opvejes af lidt kortere og lidt færre rejser.

Opsummerende betyder afskaffelsen af abonnement en lang række praktiske fordele for brugerne. Takstomlægningen betyder, at flertallet (74 %) vil opleve en billigere handicapkørsel. En mindre gruppe på 26 % vil opleve en lidt dyrere kørsel på 7 - 8 kr. pr. tur. Sammenholdt med ønsket om et enkelt og gennemsommeligt takstsystem, kundemæssige fordele samt et mere fair takstsystem, anbefales det at afvikle abonnementsbetalingen og indføre et nyt takstsystem med virkning fra januar 2019.

MEMO

Job **Analyse af fremtidens togtrafik i Nordjylland 2017-2032**
Client **Region Nordjylland**
Memo no. **6**
Date **17/05/2018**
To **Svend Tøfting**
From **Ove Dahl Kristensen**
Approved by **Alex Landex**
Copy to **Jens Mogensen**

1. **Konklusioner fra Analyse af fremtidens togtrafik i Nordjylland 2017-2032**

Region Nordjylland har i samarbejde med NT og Nordjyske Jernbaner, haft Rambøll til at analysere mulighederne i den regionale togdrift i Nordjylland. Dette notat er et kort ikke-teknisk sammendrag af de konklusioner Rambøll har leveret.

1.1 **Vendsyssel**

Som det første sted i Danmark overgår strækningen nord for Lindholm station til det nye signalsystem ERTMS i efteråret 2018. Nordjyske Jernbanes tog er ved at blive gjort klar til skiftet modsat DSBs tog, der måske først har det nødvendige udstyr i 2023-24. Konsekvensen af dette er, at DSB ikke kan udføre de 6 fjerntogsafgange i Vendsyssel, som Region Nordjylland ønsker og DSB er forpligtet til via deres kontrakt med staten. Indtil DSB igen er klar til at køre i Vendsyssel udføres de 6 fjerntogsafgange i hver retning af Nordjyske Jernbaner, med skift i Aalborg til/fra DSB.

1.2 **Alternativ køreplansmodel**

Rambøll har fastslået, at infrastrukturen kun tillader to forskellige køreplansmodeller med halvtimesdrift i Vendsyssel. Den nuværende, hvis styrke er, at den sikrer korte skifteforbindelser til Fjerntog i Aalborg, og en alternativ køreplans model, hvor rejsetiden bliver kortere for alle rejser i Vendsyssel. Gevinster er i gennemsnit på 3 minutter, og varierer mellem 0 og 9 minutter, sidstnævnte for rejser mellem Frederikshavn og Aalborg. Tidsbesparelsen betyder dog, at overgangstiden til IC-Lyn i Aalborg bliver forringet fra de nuværende 4-5 minutter til op til 21 minutter i den ene retning. Samlet set vil passagererne fjern- og regionaltogspassagerer opleve en lille rejsetidsforkortelse.

Date 17/05/2018

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 Copenhagen S
Denmark

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.com

Made by ODK
Checked by ALXL
Approved by

Rambøll Danmark A/S
DK reg.no. 35128417

DSBs planlagte køreplansændringer de kommende år vil reducere ulempen med overgangstiden til lyntogene, og den samlede rejsetidsforkortelse vil derfor blive øget.

En beslutning om ændring af køreplanen i Vendsyssel tidligst træffes når det nye signalsystem ERTMS er vel introduceret. Til den tid kendes kendes DSBs planer, og der vil derfor være et bedre beslutningsgrundlag til valg af køreplansmodel.

Ved at opstramme køreplanen bliver det sværere at åbne nye stationer.

Yderligere forbedringer af køreplanen kan opnås ved at anlægge et krydsningsspor i Tolne. Manglen heraf betyder, at der i den nuværende køreplan er et langt ophold i Hjørring og en skæv halvtimesdrift mellem Hjørring og Frederikshavn med enten 20 eller 40 minutter imellem afgangene. Ved at anlægge krydsningssporet i Tolne, vil man kunne opnå både en ren halvtimesdrift, og en reduceret køretid mellem Frederikshavn og Aalborg. Til gengæld ville dette betyde, at det ville være vanskeligere at betjene en ny station i Hjørring øst, med mindre strækningen hastighedsopgraderes eller krydsningssporet forlænges.

Såvel ny krydsningsstation som hastighedsopgradering vil være betydelige investeringer, men vil samtidigt reducere behovet for tog og omfanget af driftstilskuddet.

1.3 Udvidelse af nærbanen til Hobro

Det er et ønske fra Nordjyllands side, at nærbanen fra Aalborg forlænges til Hobro for at styrke den regionale sammenhæng. Det er derfor undersøgt, hvilke muligheder der er for at forlænge nærbanen til Hobro, med den nuværende infrastruktur og i fremtiden. Nærbanen mellem Aalborg og Skørping betjenes i dag af ét nærbanetog udført af NJ samt ét IC-tog fra DSB.

Med den nuværende infrastruktur mellem Aalborg og Hobro er det ikke muligt at forlænge nærbanen til Hobro. Dette skyldes, at det nuværende forældede signalsystem ikke kan udnytte den kapacitet, der burde være på dobbeltsporet syd for Aalborg, men kun kan afvikle tre tog i timen.

Først når Signalprogrammet implementeres syd for Aalborg efter 2024, bliver det muligt at forlænge nærbanen til Hobro. Såfremt Banedanmark inden dette tidspunkt forbedrer signalanlægget på anden vis, sådan som det nyligt har været fremme, åbner det også for nye muligheder.

1.4 Etablering af nye stationer

Det kan være relevant at overveje åbninger af stationer to steder på det nationale net i Nordjylland.

Dels ved Hjørring Øst, dels mellem Aalborg Brønderslev i enten Sulsted, Vestbjerg eller Tylstrup. En analyse fra Trafikstyrelsen fra 2014 viser, at Hjørring øst er stationen med det bedste potentiale for åbning i Nordjylland. Omvendt ligger Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup i bunden på henholdsvis 7., 10. og 11. pladsen af 12 mulige åbninger.

Ud over af faktorer som økonomi og gene i form af øget rejsetid for øvrige rejsende, begrænses mulighederne for at åbne stationer af infrastruktur, dvs. krydsningsmuligheder, og af tid i de faste køreplaner.

På grund af 20/40 minutters driften mellem Hjørring og Frederikshavn, er der tid i den nuværende køreplan til at standse i Hjørring Øst med begge tog. Ved en evt. kommende etablering af en ny krydsningsstation i Tolne, og overgang til en 30/30 minutters plan, vil et stop i Hjørring øst kræve en hastighedsopgradering af strækningen eller et forlænget krydsningsspor. Omfanget heraf kan afhænge af om 1 eller 2 tog skal standse her.

For Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup gælder det, at det i den eksisterende køreplan, vil være muligt at åbne en ny station. Men i den alternative køreplan vil der ikke være tidsmæssig plads til at betjene en ny station mellem Hjørring og Aalborg, medmindre det planlagte dobbeltspor ved Lindholm forlænges yderligere nordpå og/eller der foretages en hastighedsmæssig opgradering af strækningen.

1.5 Gennemkørsel i Aalborg

En del af visionen bag den lokale overtagelse af den regionale togdrift, var at sikre forbindelser gennem regionen med færrest muligt skift, herunder også, at Aalborg Nærbane skulle køre fra Skørping (eller optimalt, Hobro) gennem Aalborg til Hjørring og Hirtshals eller Frederikshavn og Skagen uden skifte. I dag er der indlagt et skift, hvis man skal på tværs af Aalborg. Årsagen til dette er dels, at Signalprogrammet ikke er implementeret syd for Aalborg, hvilket gør at kapaciteten er stærk reduceret, dels placeringen af afgangstiderne for DSB IC og IC-Lyn i forhold til hinanden. Det er dermed ikke muligt samtidigt at sikre gode overgangstider til IC-Lyn, og sammenhængende drift på nærbanen.

Med de nuværende forudsætninger er det således ikke muligt at reducere skiftetiden mellem de to nærbaner syd og nord for i Aalborg. Det er muligt at fjerne skiftet, ved at lade passagerne blive siddende i det samme tog under opholdet i Aalborg. Men med et ophold i køreplanen på 18 minutter, vil det ikke blive opfattet som en sammenhængende rejse, og det vil ikke ændre den samlede rejsetid.

Først når Signalprogrammet syd for Aalborg er implementeret, vil der blive løst op for bindingerne, og det vil blive muligt at etablere en god direkte forbindelse 1 gang i timen, og 2 gange i timen, hvis man etablerer yderligere 1 selvstændigt nærbanetog, og fjerner nærbanestandsningerne fra IC-toget.

1.6 Betjening af Aalborg Lufthavn

I perioden hvor DSBs fjerntog ikke kan køre nord for Lindholm, vil de alle få endestation i Aalborg Lufthavn. Når DSB igen får mulighed for at genoptage kørslen i Vendsyssel, skal der tages stilling til betjeningen af Aalborg Lufthavn i forhold til betjeningen af Vendsyssel.

Spørgsmålet om elektrificering vil også på et tidspunkt spille ind i betjeningsmulighederne.

Med betjening af lufthavnen med IC-toget bliver der igen direkte forbindelser fra stationerne på nærbanen i Himmerland til stationerne Aalborg Vestby og Lindholm.