



Dagsorden

Bestyrelsesmøde i NT den 4. november 2016, kl. 9.00

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 8. september 2016</u>	3
2 <u>Status på NT's Trafik- og Mobilitetsplan 2017 - 2020</u>	3
3 <u>Selvbetjening i Flextrafik</u>	4
4 <u>EU-projekt med brint-brændselscellebusser</u>	6
5 <u>Plan for bestyrelsesmøder i 2017</u>	7
6 <u>Meddelelser</u>	8
7 <u>Eventuelt</u>	8
8 <u>Kommende sager</u>	8



0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 8. september 2016

Referatet af bestyrelsesmødet den 8. september 2016 er tidligere udsendt og vedlægges som bilag.

Det indstilles,

- at referatet fra bestyrelsesmødet den 8. september 2016 godkendes.

Bilag

Bilag 1, Referat, NT's bestyrelse, 8. september 2016

1-30-70-101-1-16

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

På bestyrelsesmødet i marts blev proces- og tidsplan for udarbejdelse af NT's Trafik- og mobilitetsplan 2017 – 2020 godkendt. I tidsplanen er der følgende hovedaktiviteter:

August - november 2016: Dialogmøder med kommuner, Region, erhvervsliv, turistbranchen, uddannelsessteder m.fl. og NT

16. november 2016: Temadag for kommuner og Region (politikere og embedsmænd) samt andre interessenter

Marts 2017: NT's bestyrelse behandler forslag til Trafik- og mobilitetsplan 2017 - 2020 med henblik på, at planen efterfølgende sendes i høring.

Maj 2017: NT's bestyrelse behandler den endelige Trafik- og mobilitetsplan 2017 - 2020 på baggrund af høringssvar.

NT's administration har deltaget i dialogmøder i en række kommuner, og de sidste møder afholdes i nærmeste fremtid. På dialogmøderne har der været en god og konstruktiv dialog om elementerne i Trafik- og mobilitetsplanen: Hovednet og tilbringernet, Flextur, Plustur, samkørsels- og delebilsordninger, stationer, terminaler og andre knudepunkter. Som noget nyt involverer vi denne gang en bredere kreds af interessenter som by- og arealplanlæggere, erhvervsliv, turistbranchen mv.



NT's administration er kommet langt i det indledende analysearbejde i relation til Trafik- og mobilitetsplanen, som er tematiseret under følgende overskifter:

- Forstærkning af hovednettet, herunder banebetjeningen
- Forstærkning af flexnettet (Plustur og Flextur)
- Sammenspil med private kørselsformer (samkørsel, delebiler mv.)
- Forstærkning af knudepunkter (stationer, terminaler og multistoppesteder)

Som det fremgår er vores næste store milepæl temadagen den 16. november, hvor vi traditionen tro har inviteret ejere, leverandører og øvrige interessenter til en præsentation af planens indhold samt et forslag til et "Nordjysk håndslag" som oplæg til planens finansiering og realisering.

Administrationen vil på mødet gøre status for arbejdet, uddybe de konkrete initiativer samt præsentere essensen i oplægget, inden vi præsenterer det på temadagen.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

1-25-101-2-14

3. Selvbetjening i Flextrafik

På bestyrelsesmødet den 18. marts 2016 blev det besluttet at igangsætte en kampagne for at øge kendskabet til selvbetjening for kørselsordningerne Flextur og Flexhandicap. Øget digitalisering og brug af selvbetjening er et fokusområde for alle offentlige institutioner. Det er vigtigt at NT understøtter dette.

For at realisere strategien om mere selvbetjening er der blevet gennemført en række tiltag. Første trin var at udvikle og implementere bedre selvbetjeningsløsninger baseret på APP/smartphones. Denne opgave blev løst ved, at NT i januar 2015 implementerede Flextrafik App'en for bestilling af Flexhandicap og Flextur. Andet trin var at give rabat (10 %) på selvbetjening for at give kunderne et økonomisk incitament til selvbetjening. Tredje trin bestod af en markedsføringskampagne og tutorials (film), der pædagogisk viser kunderne, hvordan man bestiller kørsel via selvbetjening. Markedsføringskampagnen er blevet gennemført hen over 2016, og der reklameres fortløbende via egne medier i busser, på hjemmeside mv. Endelig skal der træffes beslutning om trin fire, hvor det er planen at justere åbningstider for telefonisk bestilling, eftersom der nu er gode alternative selvbetjeningsmuligheder.



Selvbetjeningsgrader i de enkelte trafikskaber

Når man ser på tallene for, hvor stor del af rejserne for Flexhandicap og Flextur, der er bestilt via selvbetjening, har NT meget hurtigt opnået en selvbetjeningsgrad på niveau med de øvrige trafikskaber. For Flextur ligger selvbetjeningsgraden på ca. 15 % og for Flexhandicap på ca. 6 %. Men sammenlignes tallene på tværs af trafikskaber, ligger Movia væsentligt over de jysk/fynske trafikskaber, med selvbetjeningsgrader på knap 30 % for Flextur og knap 15 % for Flexhandicap. Altså en dobbelt så høj selvbetjeningsgrad som de øvrige trafikskaber.

Der kan være flere grunde til den højere selvbetjeningsgrad på Sjælland, men én åbenlys forskel er, at man på Sjælland har væsentlig kortere åbningstid for telefonisk bestilling af kørsel. I Movia er åbningstiden kl. 8 - 18 året rundt, hvorimod den for de øvrige trafikskaber, herunder NT, er noget længere. NT har den længste åbningstid kl. 7 - 20 året rundt, og for de øvrige trafikskaber (undtagen Movia) er åbningstiden lidt kortere end i Nordjylland. NT har altså dagligt 3 timers længere åbningstid end Movia. På den baggrund forslås, at NT justerer åbningstiden for bestilling af Flextur og Flexhandicap, således at den bliver på samme niveau som hos Movia.

Effekter

Ved at ændre åbningstiden er det forventningen, at væsentligt flere vil benytte selvbetjening. Men nogle kunder vil blot flytte deres bestilling til den nye åbningstid. Knap 23.000 årlige kald vil blive påvirket af de nye åbningstider. Forudsat, at 50 % vælger at betjene sig selv, forventes det, at 11.500 kald flytter over på selvbetjening. Resten vil fordele sig på den øvrige åbningstid og vil stadig være telefoniske. Det forventes, at effekten over en 1 års periode vil være, at selvbetjeningsgraden for Flextur vil stige fra 15 % til ca. 20 % og for Flexhandicap fra 6 % til ca. 10 %.

Øvrige tiltag i forhold til selvbetjening

NT vil forsat markedsføre selvbetjening, hvilket løbende vil skubbe flere over på selvbetjening. Hertil kommer, at NT arbejder på at anvende Rejseplanen til bestilling af Flexture. På landsplan arbejdes der herudover på, at lave flere digitale løsninger, hvor det bl.a. undersøges, om der kan laves egentlige selvbetjeningsportaler, hvor også den lukkede flextrafik er omfattet.

De digitale løsninger giver mulighed for en bedre service, f.eks. i form af bedre information til kunderne. Derfor vil bedre services (f.eks. realtid, rejseoverblik, afbestilling osv.) betyde at flere vælger at oprette sig som selvbetjeningskunde, hvilket igen vil påvirke selvbetjeningsgraden positivt. Endelig drøfter trafikskaberne muligheden for, relativt hurtigt, at tilbyde dankort/kreditkort-betaling til brugere af Flexhandicap.

Det indstilles,

- at NT udruller selvbetjeningsstrategien som beskrevet i dagsorden.



1-00-101-8-16

4. EU-projekt med brint-brændselscellebusser

For at fremme skiftet fra fossile brændstoffer til vedvarende energi som en del af NT's miljø- og klimaindsats, og for at støtte brintsektoren omkring Hydrogen Valley i den sydlige del af regionen foreslås, at NT indgår som partner i et nordjysk konsortium, der vil deltage i et europæisk brint-brændselscellebus-projekt.

Nordjylland har en række innovative virksomheder inden for brint og brændselscelle-teknologien. Virksomhederne er centreret omkring eller udspringer af miljøet i CEMTEC erhvervsparken i Hobro og er samlet i 'Hydrogen Valley' samarbejdet, som er finansieret af Region Nordjylland og Mariagerfjord Kommune.

Som udspring af dette miljø, er det blevet vedtaget at opføre en brintfabrik i Hobro, som skal producere brint primært på baggrund af vindmøllestrøm og udnytte den lave prissætning af strøm uden for el-nettets spidsbelastningsperioder. Det er forventningen, at hovedparten af brinten skal afsættes til transportsektoren. En virksomhed i Hydrogen Valley er Ballard Denmark (tidligere Dantherm Power), der arbejder med udvikling og servicering af brændselsceller. Virksomheden havde oprindeligt sit udspring i forskningsmiljøet på Aalborg Universitet og er nu et datterselskab i Ballard-koncernen.

Der er en væsentlig klima- og miljømæssig begrundelse for at fremme brint som brændstof. De fossile brændstoffer vil slippe op på et tidspunkt, og samtidigt har de fossile brændstoffers CO₂-udslip alvorlige klimakonsekvenser. På sigt skal så meget transport som muligt overflyttes til el, men i den tunge transport som busser er det endnu ikke muligt at medbringe så stor batterikapacitet, at de vil have tilstrækkelig rækkevidde til busser på regionalruter. Alternativet kan derfor være at forsyne bussen med en brændselscelle, der under kørslen lader på bussens batterier ved at omdanne brint til elektricitet.

Den store miljømæssige gevinst opnås ved, at brinten laves om natten, hvor der er overskud af elektricitet fra vindmøller på nettet. I stedet for at nedsætte produktionen eller sælge strømmen billigt til udlandet (somme tider til negativ pris) gemmes strømmen som brint til dagtimerne, hvor det erstatter forurenende diesel. Desuden er der en erhvervmæssig begrundelse for projektet, idet der vurderes at være store udviklingsmuligheder i yderligere at understøtte miljøet i Hydrogen Valley og virksomhederne heri.

3emotion projektet

3emotion-projektet er et EU-støttet projekt med det formål at teste brændselscellebusser i nogle europæiske byer. Projektet har indgået kontrakt med EU, men nu er en af de deltagende byer faldet fra. På grund af Hydrogen Valleys placering i arbejdet med brint og brændselsceller har 3emotion-konsortiet tilbudt Nordjylland at træde ind i projektet, hvis man kan blive enige om vilkårene.



En række nordjyske partnere arbejder i øjeblikket på at gøre dette muligt. Ud over NT er partnerne Region Nordjylland, Aalborg Kommune, busoperatørerne, brintproducenten i Hobro og Ballard Denmark. Hvis Nordjylland bliver en del af 3emotion-projektet, forventes det, at der vil blive indsat 3 brint-brændselscellebusser i Nordjylland. Det kunne f.eks. være 2 bybusser i Aalborg og 1 bus på regionalruterne.

Projektet vil bl.a. understrege NT's ambitioner vedr. Grøn Transport, som den er formulere i forretningsplanen, og Region Nordjyllands position som klimaregion ved at teste et nyt alternativt brændstof, der ikke tidligere er prøvet i kollektiv transport i Danmark. Ballard Denmark i Hobro er allerede i dag supportpunkt for ca. halvdelen af de brændselscellebusser, der kører i Europa, og vil også blive det for de nye busser, der vil blive anskaffet i 3emotion-projektet. Hvis 3emotion-projektet får en dansk del, vil det betyde en markant styrkelse af Ballard Denmarks position, styrke firmaets mulighed for vidensopbygning af et stærkt kompetencecenter i Hobro og dermed fremme muligheden for, at services til europæiske brændselscellebusser fremover vil skulle leveres fra Hobro.

Gennemføres projektet i den foreslåede størrelsesorden, vil det medføre en EU-støtte på ca. 10,6 mio. kr. til Nordjylland, og der vil skulle stilles en tilsvarende egenfinansiering. Det foreløbige budgetforslag lægger op til, at en stor del af dette beløb (omkring 7,5 mio. kr. over 3 år) skaffes via en ansøgning til Vækstforum, der har ressourcer dedikeret til grøn vækst. Resten tilvejebringes ved bidrag fra de nordjyske partnere. For NT er forslaget et bidrag på 300 - 400 arbejdstimer samt 150.000 kr. i alt over 3 år, som foreslås afholdt inden for budgettet (udviklingspuljen).

I og med, at Nordjylland er blevet tilbudt at træde ind i 3emotion-projektet i stedet for den part, som er sprunget fra, arbejdes der med en snæver tidsplan for at give en tilbagemelding til EU. Derfor pågår pt. en nærmere beskrivelse og belysning af projektet, herunder er der ikke en endelig økonomisk og teknisk afklaring på projektet endnu.

Det indstilles,

- at NT indgår som partner i det nordjyske konsortium, der vil indgå i 3emotions-projektet, såfremt de nærmere afklaringer viser, at dette er økonomisk og teknisk realistisk, og
- at NT bidrager med et beløb på ca. 150.000 kr. samt egne timer som medfinansiering af projektet under forudsætning af, at den øvrige medfinansiering findes.

0-9-101-1-16

5. Plan for bestyrelsesmøder i 2017

Med henblik på at forberede bestyrelses arbejde i 2017 fremlægges en mødeplan til godkendelse (møder afholdes som udgangspunkt hos NT):

1. marts, kl. 9.00 (høringsudgave af Trafik- og mobilitetsplan, 26. udbud af flextrafik)



31. marts, kl. 9.00 (R2016 til revision, forudsætninger for B2018)
19. maj, kl. 9.00 (økonomirapport 1/2017, godkendelse af Trafik- og mobilitetsplan, godkendelse af køreplaner fra august 2017, 23. udbud af bustrafik)
16. juni, kl. 9.00 (repræsentantskabsmøde, budgetforslag 2018)
15. september, kl. 9.00 (godkendelse af B2018, økonomirapport 2/2017)
3. november, kl. 9.00 (status for kundevendte IT-systemer, mødeplan for 2018)
8. december, kl. 9.00 (økonomirapport 3/2017, 27. udbud af flextrafik)

Det indstilles,

- at mødeplanen for 2017 godkendes.

0-9-101-2-08

6. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- DitoBus Gruppen A/S, der har hovedkontor i Holbæk, er blevet medejere af Jørns Busrejser A/S, der fortsætter med Jørn Pedersen som direktør
- Status for periodekort på rejsekort og Takst Vest

0-9-101-4-08

7. Eventuelt

0-9-101-3-08

8. Kommende sager

- Økonomirapport 3/2016 (december)
- Status for kundevendte IT-systemer (december)
- Status for strategiske indsatsområder i NT's forretningsplan (december)



0-101-2-09
9. september 2016/OS

Referat

Bestyrelsesmøde i NT den 8. september 2016

Deltagere

Thomas Kastrup-Larsen, Aalborg kommune
Svend Heiselberg, Region Nordjylland
Daniel Nyboe Andersen, Aalborg kommune
Jan Thorbøll Andersen, Mariagerfjord kommune
Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands kommune
Lars Holt, Jammerbugt kommune
Erik Harbo Larsen, Region Nordjylland
Morten Lem, Rebild kommune
Viggo Vangsgaard, Morsø kommune

Jens Otto Størup, NT
Ole Schleemann, NT
Lars V. Thomsen, NT (Punkt 1-3 og 8)

Afbud

Poul Erik Andreasen, Region Nordjylland

0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 14. juni 2016

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 14. juni 2016 er tidligere udsendt og var vedlagt dagsorden som bilag.

Det indstilles,

- at referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 14. juni 2016 godkendes.

Beslutning

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 14. juni 2016 blev godkendt.



1-21-101-1-16

2. Økonomirapport 2/2016

NT økonomirapport 2 (FV2 2016) udgør den anden budgetopfølgning og prognose for 2016 for NT's Bus- og Flextrafik. Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets to første kvartaler og et estimat for de sidste to kvartaler i 2016.

Prognosen for Bustrafik viser et markant bedre resultat i forhold til det budgetterede, idet der forventes et overskud på 23,4 mio. kr. vedr. 2016. Det skyldes hovedsageligt to forhold. For det første skyldes det lavere udgifter til busentreprenører, da prisen på bl.a. brændstof er væsentlig mere gunstig i 2016 end forventet af NT i budget 2016. Det andet væsentlige forhold er, at NT i 2016 foretager endelig afregning med DSB vedr. 2014.

For Flextrafikken viser prognosen et forventet nulresultat for 2016.

NT økonomirapport 2 (FV2 2016) var vedlagt dagsordenen som bilag.

Det indstilles,

- at bestyrelsen tager NT økonomirapport 2 (FV2 2016) til efterretning.

Beslutning

Bestyrelsen tog NT økonomirapport 2 (FV2 2016) til efterretning.

1-21-101-2-16

3. Godkendelse af budget 2017

Siden bestyrelsen godkendte budgetforslaget for 2017 på bestyrelsesmødet den 14. juni 2016, har budgetforslaget været i høring hos kommunerne og Region Nordjylland.

Frederikshavn, Hjørring, Mariagerfjord, Thisted og Aalborg Kommuner samt Region Nordjylland har godkendt budgetforslag 2017 i deres høringssvar. Dog ønsker Hjørring Kommune, at ændringer af karakter som den ændrede indtægtsfordeling fremadrettet vil blive kommunikeret særskilt og direkte til den enkelte kommune.

Brønderslev Kommune udtrykker stor utilfredshed med, at så store budgetændringer forslås indarbejdet uden, at der har været forudgående behandling i kommunalbestyrelserne i kommunerne. Byrådets godkendelse af NT's forslag til budget 2017 afventer derfor genbehandling af sagen.



Jammerbugt Kommune anbefaler, at fordelingsnøglerne for udgifter og indtægter revurderes med virkning fra budget 2017, da kommunalbestyrelsen finder det urimeligt, at forslaget til ændret indtægtsfordeling i budgetforslag 2017 får så store konsekvenser for visse kommuner.

Vesthimmerland Kommune anbefaler, at afregningen for 2017 sker efter de samme principper som i 2016, idet fordelingsmodellen for indtægter ikke kan begrundes i ønsket om at have fælles "kollektiv" trafik samt, at driftsudgifternes og kapacitetsudgifternes fordeling ikke tager højde for rejsekortets indførelse. Til budget 2018 kan en ny model for udgifts- og indtægtsfordelingen udarbejdes.

Indtægtsfordelingsmodel

Indtægterne fra passagererne i NT's busser og tog har gennem mange år været fordelt på kommuner og Region Nordjylland ud fra en model udarbejdet af COWI. Fordelingen i modellen blev foretaget med udgangspunkt i stikprøvevise tællinger hovedsageligt foretaget i uge 40. Tællingerne blev primært foretaget af chaufførerne. Undtaget var dog Aalborg by- og metrobusser, hvor tællingerne var erstattet af fotocelletal fra disse busser. Der blev ligeledes foretaget interviews af passagerer. Disse interviews blev foretaget over et par uger i løbet af efteråret og kun på udvalgte regionalruter og lokalbanerne. På baggrund af de gennemførte interviews og tællinger blev der foretaget en indtægtsfordeling, som blev afstemt med det faktiske salg.

Én af de vigtigste administrative bevæggrunde for at indføre rejsekortet var, at NT's administration ville få adgang til et rejsedatagrundlag i en hel anden kvalitet end det grundlag, som blev beregnet i den tællebaserede model, jf. ovenstående. Det var én af de helt oprindelige ambitioner, at dette datagrundlag skulle bruges til at modernisere og automatisere den hidtidige model til indtægtsfordeling, således at fordelingen blev baseret på de faktiske rejsemønstre. I forbindelse med godkendelsen af regnskab 2013 traf NT's bestyrelse beslutning om, at NT skulle begynde at fordele rejsekortindtægter efter en databaseret indtægtsfordelingsmodel.

I samarbejde med COWI har NT's administration efterfølgende videreudviklet den databaserede indtægtsfordelingsmodel til at omfatte flere produkter end rejsekortet. Målet har været at kunne udfase den manuelle og tællebaserede model med en databaseret indtægtsfordelingsmodel, hvor vi udnytter de mange data, som forskellige systemer hver dag er med til at generere omkring vores kunders rejseadfærd. Processen kan opdeles i følgende faser, som alle er behandlet og godkendt af NT's bestyrelse:

- Fase 1 (fra og med regnskab 2013): Rejsekort
- Fase 2 (fra og med regnskab 2015): Kontantbilletter, off peak kompensation og NT-bestilling
- Fase 3 (fra og med budgetforslag 2017): Skole-, ungdoms- og periodekort samt mobilbilletter

Fase 1 og 2 er således gennemført og implementeret, mens fase 3 indgår i budgetforslaget for 2017. Den nye viden om faktisk rejseadfærd anvendes fremadrettet fra det tidspunkt, hvor fasen er besluttet, hvorfor der ikke sker en bagudrettet regulering. NT's bestyrelse har endvidere truffet beslutning om, at implementering af nye faser til NT's indtægtsfordelingsmodel skal vedtages i forbindelse med godkendelse af budgetforudsætningerne, hvilket netop har været tilfældet med



fase 3. Hermed sikres, at kommuner og Region Nordjylland kan indarbejde effekterne fra nye faser i de årlige budgetter.

Der er en række markante forbedringer i den nye indtægtsfordelingsmodel:

- Mindre stikprøver i den gamle model er erstattet af data fra et helt år, hvilket giver en markant øget præcision i fordelingen. Samtidig indgår stort set alle NT's produkter i den nye model.
- Den nye indtægtsfordelingsmodel skaber også en øget budgetsikkerhed for kommuner og Region Nordjylland, idet konsekvenser ved introduktion af eller udfasning af produkter i langt højere grad kan beregnes.

Samlet set er det NT's og COWI's vurdering, at den nye model i langt højere grad end tidligere fordeler indtægterne efter det faktiske rejsemønster i busser og tog. Det forhold, at den nye model er baseret på præcise data og viden om, hvordan der er rejst for et helt år og ikke en stikprøvevis interviewundersøgelse med få interview samt tællinger i uge 40, gør, at den nye model fordeler indtægterne mere nøjagtig end den fordeling, der blev foretaget i den manuelle og tællebaserede model.

Fordeling af udgifter

Fordelingen af NT's udgifter mellem ejerne har ikke på samme måde været en "brændende platform", som tilfældet har været med fordelingen af passagerindtægterne. Det skyldes, at datamaterialet bag fordelingsnøglerne på udgiftssiden ikke har undergået samme markante forbedring, som tilfældet har været på indtægtssiden. Dette er den primære årsag til, at NT's administration ikke hidtil har haft fokus på en revision af dette område.

Budgetbegrænsninger hos kommuner og Region Nordjylland

NT er meget bevidst om, hvordan de kommunale og regionale budgetter styres fra regeringens side. Derfor har NT i de sidste års budgetter bevidst kun foretaget prisfremskrivning på lønudgifter og samarbejdsaftaler under kapacitetsudgifterne og helt undladt at prisfremskrive øvrige driftsudgifter. Denne praksis har været gældende siden budget 2015 og er også indarbejdet i budgetforslag 2017.

Prisudvikling siden budgetforslag 2017 blev sendt i høring

Som fremlagt på bestyrelsesmødet den 14. juni 2016 blev budgetforslag 2017 baseret på de på det tidspunkt kendte pris- og lønskøn fra KL og omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark:

- I budgetforslag 2017 er der forudsat en prisudvikling (kontraktregulering) fra FV1 2016 til 2017 for operatørudgifter på 1,49 %. Den seneste udvikling i det prisregulerende omkostningsindeks (bl.a. indeks for udvikling i dieselpriiser og udvikling i renten) viser, at prisudviklingen nu forventes at blive 1,96 % i 2017. NT anbefaler dog, at den oprindelige forudsætning på 1,49 % i budget 2017 fastholdes.
- I budgetforslag 2017 er der forudsat en almindelig pris- og lønudvikling fra FV1 2016 til 2017 på 2,20 % vedr. lønudgifter og samarbejdsaftaler. Det seneste skøn i KL's pris- og lønskøn (juni 2016) viser et fald på 0,1% i forhold til 2,20 % i budgetforslaget. Da der kun er tale om en marginal



ændring fastholdes stigningen på 2,20 % i budget 2017. Øvrige administrative udgifter fremskrives ikke.

Tilskudsbehov

I forbindelse med vedtagelsen af budget 2011 blev det besluttet, at de allerede udmeldte tilskudsbehov fastholdes, dog således at eventuelle indmeldinger om reduktion i kørsel mv. reguleres. Det vil sige, at der for budget 2017 gælder, at den prisudvikling (KL's pris- og lønskøn og omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark), som indgår i budgetforslag 2017, fastfryses i forhold til ejernes a conto betalinger. NT ønsker naturligvis at tilgodese den kommunale og regionale budgetproces bedst muligt, og det skal derfor nævnes, at kommuner og Region kan forbeholde sig ret til at anmode om ændringer i deres respektive serviceniveau helt frem til 30. oktober 2016 – dvs. anmode om ændringer i passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter.

Regulering vedr. 2017

Eventuelle afvigelser mellem budget 2017 og den faktiske udvikling vil indgå i den almindelige økonomiopfølgning i 2017 og fremgå af regnskabet for 2017. Med mindre andet aftales mellem NT og den enkelte ejer, vil reguleringen vedr. 2017 indgå i udarbejdelsen af budgettet for 2019. De finansieringsmæssige konsekvenser af de forskudte reguleringer afholdes af NT.

Det indstilles,

- at bestyrelsen drøfter emnerne fra de indkomne høringsvar til budgetforslag 2017, og
- at bestyrelsen på baggrund af ovenstående drøftelse træffer beslutning om, hvilket grundlag budget 2017 skal godkendes på.

Beslutning

Bestyrelsen drøftede emnerne fra de indkomne høringsvar til budgetforslag 2017, og bestyrelsen besluttede, på baggrund af ovenstående drøftelse, at budget 2017 godkendes med den forudsætning, at fase 3 af indtægtsdelingsmodellen indføres med 50 % i 2017, 75 % i 2018 og 100 % i 2019 og frem. Der gives adgang til, at kommunerne og Regionen helt eller delvist kan få overført et evt. overskud for 2016 allerede i 2017

På kommende bestyrelsesmøder belyses fordelingsnøglerne for kapacitetsudgifter og øvrige driftsudgifter. Der tages i den forbindelse stilling til, om der skal igangsættes en proces vedr. justering af nøgler til fordeling af udgifterne i NT's budget.

Der meldes særskilt tilbage på de enkelte kommunes og Regionens høringsvar til budgettet.

1-00-101-2-16

4. Status for strategiske indsatsområder i NT's forretningsplan

I foråret 2016 har NT's direktion været på rundtur hos alle NT's ejere og samarbejdspartnere for at præsentere NT's Forretningsplan 2016 - 2019, og alle har taget godt imod vision og strategier i planen. 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 indsats, projekter og aktiviteter.

Væsentlige ændringer i indhold, tidsplan og/eller økonomi i konkrete projekter vil blive fremhævet på mødet.

På dette bestyrelsesmøde blev projektet "Den Nordjyske Rejseplanlægger" præsenteret, som er et vigtigt projekt under forretningsplanens indsats 5 "Én indgang for kunden". Desuden indgår projektet i forretningsplanens fokus på mobilitet i landdistrikter og muligheden for at komme til og fra Det Nordjyske Hovednet (indsats 2: "Mobilitet for alle").

Nye mobilitetspartnere

En vigtig del af NT's forretningsplan handler om nye services og transporttilbud. NT vil udvikle og afprøve partnerskaber med leverandører, der kan tilbyde private transporttilbud som delebiler, delecycler, taxi, samkørselsordninger osv. Den Nordjyske Rejseplanlægger formidler de forskellige mobilitetstilbud, og gør det enkelt for kunder at vælge en løsning.

Inden der i større omfang etableres samarbejder med nye mobilitetspartnere, skal der gøres nogle overvejelser omkring samarbejdsformen på kort og lang sigt. Overordnet set er tilgangen til samarbejdet med mobilitetspartnere, at der på kort sigt indgås nogle pilotsamarbejder. Herudfra kan høstes nogle erfaringer, der kan indarbejdes i en mere konkret forretnings- og samarbejdsmodel, der kan være styrende, når

Den Nordjyske Rejseplanlægger går fra pilot til drift. Samarbejdet med nye mobilitetsaktører betyder, at NT skal overveje, hvordan vi bedst får etableret et samarbejde med de nye aktører ud fra en partnerskabstankegang. Der kan være forskellige måder at organisere samarbejdet og opdele ansvaret i forhold til partnere.

Derfor skal vi i løbet af projektet med Den Nordjyske Rejseplanlægger og i arbejdet med nye services og transporttilbud træffes nogle strategiske beslutninger, der får betydning for de organisatoriske, juridiske og aftalemæssige forhold, der kommer til at påvirke arbejdet med nye partnere og som i sidste ende bliver styrende i forhold til valg og design af kundevendte løsninger. Det vil blandt andet være inden for følgende områder:

Organisation og forretning

- Valg af mobilitetsformer og mobilitetspartnere
- Betingelser for at kunne tilgå systemet (åben eller afgrænset)
- Attraktiv forretningsmodel for NT og partnere (win-win)
- Offentlig/privat samarbejde
- Finansieringsmodel



Kunder og kvalitet

- Rette partnermix, der skaber værdi for NT's kunder
- Attraktive produkter
- Kvalitetskrav til partnere
- Kundekontakt (single point eller opdelt)
- Købe- og aftalelovgivning
- Fordeling af ansvar i kundens samlede rejse (visning-bestilling-betaling-udførelse)

Teknologi og data

- Krav til IT-modenhed/ parathed hos partnere
- Datasikkerhed og udveksling af data
- Klare snitflader (visning-bestilling-betaling-udførelse)
- Åbne interfaces

Markedsføring og branding

- Sikre tillid til NT (brand)
- Model for markedsføring
- Profilering og synlighed i offentligheden

Da arbejdet med Den Nordjyske Rejseplanlægger sker i et partnerskab med nye aktører, vil der være behov for at drøfte aftalebestemmelser løbende med vores partnere, sådan som erfaringer opnås. Derfor forventes det også, at NT's bestyrelse løbende vil blive præsenteret for nogle principper, der kan styre arbejdet på kort og lang sigt. Målet er, at der kan laves et samlet koncept for aftale- og forretningsforhold i løbet af, og senest ved udgangen af, pilotprojektet. På bestyrelsesmødet vil administrationen præsentere nogle af de overvejelser, som vi indtil nu har gjort os vedrørende de nye mobilitetsformer.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

1-4-101-3-16

5. Harmonisering af rejseregler og gebyrer på rejsekort

I Danmark arbejder trafikselskaber og togoperatører (DSB, Arriva Tog og Metro) løbende på at gøre det lettere at være kunde i den kollektive trafik. Samarbejdet er forankret i Bus & Tog samarbejdet, der også favner vores fælles billetsystem; rejsekortet. I arbejdet er vi nu nået til et naturligt punkt,



hvor bestyrelserne i de enkelte selskaber skal behandle en række (mindre) ændringer til rejseregler og gebyrer på rejsekortet.

Harmonisering af rejseregler

Der har været nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af alle parter, der havde til opgave at harmonisere rejsereglerne på landsplan, og en konsekvens af dette er, at NT på få områder skal ændre sine rejseregler for at gå i takt med resten af landet. Nedenfor er angivet hvilke ændringer, der er påkrævet, og der lægges op til, at bestyrelsen tilslutter sig ændringerne.

1. En fælles kontrolafgift på 100 kr., hvis der ikke er gyldig rejsehjemmel for en medbragt cykel. I NT's rejseregler er kontrolafgift på cykel ikke nævnt, og praksis har været, at i de sjældne tilfælde, hvor det har været nødvendigt at udskrive en kontrolafgift, er den udstedt til halvdelen af en "almindelig" kontrolafgift på 750 kr.
2. Der udstedes i sjældne tilfælde kontrolafgifter til børn. Det fremgår ikke af NT's nuværende rejseregler, hvor længe en kontrolafgift er gyldig rejsehjemmel. I forbindelse med en aktuel kundesag, hvor der blev udstedt en kontrolafgift til et barn, som var på vej i skole, blev spørgsmålet rejst om, hvorvidt barnet kunne anvende kontrolafgiften som gyldig rejsehjemmel på hjemrejsen. I de landsdækkende rejseregler er der indført følgende formulering: *"Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som gyldig rejsehjemmel i både busser, metro og tog fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (03.59)"*
3. I dag kan kunder, der har fået en kontrolafgift, mod forevisning af et gyldigt periodekort efterfølgende få et administrationsgebyr på 100 kr. fremfor en kontrolafgift på 750 kr. Der er besluttet et administrationsgebyr på 125 kr. i de landsdækkende rejseregler – Altså en stigning på 25 kr. i forhold til de nuværende rejseregler hos NT.
4. I dag er der ingen begrænsning på, hvor mange hjælpemidler (kørestol, barnevogn, rollator, cykler etc.) der max kan være i bussen. Følgende formulering og begrænsning er inkluderet i de nye landsdækkende rejseregler: *"I busser kan der højst være 2 enheder. I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse. Den kunde, der er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre end anden kunde har pladsbillet til enheden"*.
5. I dag er det op til chaufføren at vurdere, hvorvidt kundens bagage kan medbringes. I de landsdækkende rejseregler foreslås en max størrelse på 100 cm x 60 cm x 30 cm.
6. NT har ingen formulering omkring sammenklappelige cykler. Følgende formulering fremgår af de landsdækkende rejseregler: *"Som bagage kan også medtages sammenklappelige cykler i emballage. Emballagen skal omslutte cyklen fuldstændigt. Desuden kan medtages sammenklappelige cykelanhængere, hvor hjulene er taget af"*.
7. I dag har NT ingen regler omkring børnecykler. I de nye regler står: *"Børnecykler betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for bagagen"*.



8. I dag har NT en erstatnings maxgrænse på 2.500 kr. per enhed, hvis f.eks. en PC beskadiges i bussen. I de nye regler foreslås en maxgrænse på 9.000 kr. totalt.

Gebyrer på rejsekort

NT og de øvrige trafikkselskaber samt togoperatørerne finder det vigtigt, at kunderne anvender rejsekortsystemet korrekt, og at de derfor fortsat skal foretage check ud på en rejsekortstander. Den adfærd ønskes understøttet med gebyrer, der er adfærdsregulerende og/eller omkostningsdækkende.

I rejsekortsamarbejdet er det et bærende princip,

- at selvbetjent køb og almindelig brug af rejsekortet er gebyrfrit, og
- at gebyrer pålægges med det formål at være adfærdsregulerende og/eller omkostningsdækkende.

NT deltager i Kundestyregruppen under Bus & Tog samarbejdet, og arbejdet i gruppen er mundet ud i et forslag om, at der indføres et ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for rejse-kortrejser med manglende check ud, og at der indføres et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb fra Rejsekort Kunderegisteret/spærrelisen, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd (gebyrerne er beskrevet i vedlagte bilag).

NT's administration foreslår, at bestyrelsen godkender de foreslåede gebyrer på rejsekortet.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender, at NT's rejseregler tilpasses de landsdækkende rejseregler som beskrevet i dagsorden, og
- at bestyrelsen godkender de foreslåede gebyrer på rejsekortet, som beskrevet i dagsorden.

Beslutning

Bestyrelsen godkendte, at NT's rejseregler tilpasses de landsdækkende rejseregler og de foreslåede gebyrer på rejsekortet som beskrevet i dagsorden.

1-30-75-6-101-1-16

6. Principbeslutning vedr. kørsel til attraktioner, events mv.

NT får jævnligt henvendelser fra koncertarrangører, eventmagere, turistattraktioner osv., der vil indgå et samarbejde med NT om buskørsel til arrangementerne.

Generelt er NT positiv stemt, når vi får henvendelserne, idet busserne kan være med til at løse transportopgaven, afhjælpe p-problemer og gøre arrangementerne endnu bedre for deltagende. Samtidig giver det også NT mulighed for at tilpasse kapaciteten og påvirke passagerflowet på de



eksisterende ruter, så overfyldte busser og forbikørsler af passagerer undgås i forbindelse med arrangementerne. Endelig giver arrangementerne mulighed for at profilere den kollektive trafik, så NT's gode omdømme opretholdes og styrkes.

Forhold som lovgivning, økonomi og hensyn til turistvognmændene skal dog overvejes, inden kørsel til arrangementer sættes i værk.

På baggrund af henvendelser fra koncertarrangører, eventmagere, turistattraktioner mv., der vil indgå et samarbejde med NT om buskørsel til arrangementerne, er der behov for at opfriske kriterier for, hvornår NT laver kørsel til arrangementerne, så der er en forventningsafstemning med bestyrelsen, og så NT's administration har noget at styre efter.

Til dagsorden var vedlagt et notat, der beskriver status for NT's kørsler til attraktioner, events mv. og redegør for lovgivning, økonomi, billetsamarbejde, sammenspil med turistvognmændene samt opstiller nogle retningslinjer for, hvordan NT skal håndtere henvendelser om kørsel til attraktioner mv. fremadrettet - Retningslinjerne er sammenfattet nedenfor:



	Mindre arrangementer (1 – 2 dage)	Store arrangementer – 2 dage) (1	Store arrangementer (3 dage eller mere)
Eksempler på arrangementer	Jerslev Marked AMBU-dagene (Hobro) Øster Hurup Open Air Kimbrefesten (Aars) Løgstør Open Air Løkken Koncert Vilsund Marked	Melodi Grand Prix, sportskampe osv. i de store arenaer i Nordjylland som Gigantium i Aalborg og Arena Nord i Frederikshavn	Hjallerup Marked Made in Denmark Naturviden. uge i Aalborg Zoo DGI's landsstævne i Aalborg
Beslutning	NT's administration tager stilling til, om der skal iværksættes kørsel	NT's administration tager stilling til, om der skal iværksættes kørsel	NT aftaler med relevante kommuner/Regionen, om kørslen skal iværksættes. I særlige tilfælde drøftes et konkret projekt i NT's bestyrelse
Kørsel	Kun ekstra busser/flere afgang på eksisterende ruter Kun eksisterende terminaler og stoppesteder betjenes	Kun ekstra busser/flere afgang på eksisterende ruter Kun eksisterende terminaler og stoppesteder betjenes	Eksisterende ruter forstærkes, og nye ruter oprettes efter behov og aftale med arrangøren
Information	Køreplan for kørslen offentliggøres NT's hjemmeside og på rejseplanen.dk	Køreplan for kørslen offentliggøres NT's hjemmeside og på rejseplanen.dk	Køreplan for kørslen offentliggøres NT's hjemmeside og på rejseplanen.dk
Finansiering	Finansieringen følger den/de ruter, som forstærkes Arrangøren af eventen kan være med til at finansiere transporten	Finansieringen følger den/de ruter, som forstærkes Arrangøren af eventen kan være med til at finansiere transporten	Finansiering aftales med eventen, kommuner/Region og NT Arrangøren af eventen bør være med til at finansiere transporten
Billettering	NT's billetter/kort kan anvendes Evt. billetsamarbejde med arrangøren af eventen	NT's billetter/kort kan anvendes Der skal være billetsamarbejde med arrangøren af eventen	NT's billetter/kort kan anvendes Der bør være billetsamarbejde med arrangøren af eventen
Markedsføring	NT markedsfører busser til arrangement NT's busser skal indgå i markedsføringen af eventen	NT markedsfører busser til arrangement NT's busser skal indgå i markedsføringen af eventen	NT markedsfører busser til arrangement NT's busser skal indgå i markedsføringen af eventen
Regnskab			Der udarbejdes et regnskab for kørslen ifm. eventen

Det indstilles,

- at de foreslåede retningslinjer for kørsel til attraktioner, koncerter, events mv. godkendes.

Beslutning

De foreslåede retningslinjer for kørsel til attraktioner, koncerter, events mv. blev godkendt med den tilføjelse, at kørsel til nye, store arrangementer på 3 dage eller mere forelægges NT's bestyrelse før evt. iværksættelse.



1-10-72-101-1-14

7. Status for kundevedte IT-systemer

Forudsætningen for flere passagerer er en sammenhængende rejse, hvor den kollektive trafik er punktlig, og hvor 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 kundevedte IT-systemer.

Administrationen har 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 med status for de kundevedte IT-systemer, herunder niveauet for datakvalitet og driftsstabilitet.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

1-18-0-1-12

8. Tegning af bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring

På bestyrelsesmødet den 18. marts blev der truffet beslutning om, at NT's administration skulle indhente ekstern vurdering af, hvor stor størrelsen på forsikringssummen på en kommende bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring bør være.

NT's administration har nu indhentet vurderinger fra Willis Towers Watson, Aon Denmark A/S og Bergenser Advokatfirma med hensyn til forsikringssummens størrelse. De tre parters anbefaling til størrelsen på forsikringssummen på en bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring bygger på følgende forudsætninger:

- Den samlede gæld inklusiv hensættelser (123 mio. for NT i regnskab 2015) og egenkapitalen (166 mio. kr. for NT i regnskab 2015). Det er potentielt det tab som aktionærer og kreditorer kan lide ved ledelsens fejlpositioner. Det er dog sjældent at alle pengene er væk, og at ledelsen kan



gøres ansvarlig for hele tabet. Derfor forsikrer man aldrig hele balancen, men størrelsen er alligevel et vigtigt parameter.

- NT modtager omkring 750 mio. i tilskud. Såfremt det viser sig, at tilskud er udbetalt på et forkert grundlag, er det også noget, som ledelsen i sidste ende kan blive gjort ansvarlig for.
- Fastsættelse af summen på en bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring er ikke en eksakt videnskab. Det er en forsikring, der dækker katastroferisici, og som ved andre ansvarsforsikringer, er det umuligt at fastsætte en "korrekt" og "fuldt dækkende" forsikringssum, idet tredjemand's tab ikke kan forudsiges.
- Benchmark viser, at forsikringstagere generelt har hævet forsikringssummen på ledelsesansvar de seneste par år. Dette skyldes blandt andet en stigning i antal sager. Et væsentligt parameter er også, at disse forsikringssummer er ret billige.

Med hensyntagen til stigning af antallet af anmeldte krav på disse forsikringer og den relativt lave præmie på markedet, anbefales NT ikke at tegne bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring med mindre end 25 mio. kr. i forsikringssum.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender, at NT tegner bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring med forsikringssum på 50 mio. kr. og en forventet årlig præmie på omkring 48.000 kr., og
- at bestyrelsen godkender, at NT fremadrettet indgår samarbejde med en forsikringsmægler, der med NT's fuldmagt udøver rådgivning og forhandler med forsikringssgivere om tilbud og placering af forsikringsdækninger.

Beslutning

Bestyrelsen godkendte, at NT tegner bestyrelses- og direktionsansvarsforsikring med forsikringssum på 50 mio. kr. og en forventet årlig præmie på omkring 48.000 kr., og at NT fremadrettet indgår samarbejde med en forsikringsmægler, der med NT's fuldmagt udøver rådgivning og forhandler med forsikringssgivere om tilbud og placering af forsikringsdækninger.

0-9-101-2-08

9. Meddelelser

Der blev på mødet blive orienteret om:

- Status for overtagelse af regionaltogetsdriften
- Status for projekt om renovering af regionalbusterminal i Aalborg
- Status for 24. udbud af flextrafik
- Status for flextur
- Periodekortet på Rejsekortet



0-9-101-4-08

10. Eventuelt

Ingen punkter.

0-9-101-3-08

11. Kommende sager

- Mødeplan for 2017 (november).