



3. September 2021

Beslutningsreferat

Møde i NT's bestyrelse den 3. september 2021

Deltagere

Bestyrelsen

Nuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune

Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland

June Menne, Frederikshavn Kommune i stedet for Carsten Andersen, Hjørring Kommune

Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune i stedet for Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune

Lis Jensen i stedet for Susanne Flydtkjær, Region Nordjylland

Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune

Folmer H. Kristensen, Læsø K. isf. for Peter S. Nielsen, Thisted K. og Viggo Vangsgaard, Morsø K.

Anna Oosterhof, Rebild Kommune

Repræsentantskabet

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)

Øvrige deltagere

Thomas Øster, NT's administration

Ole Schleemann, NT's administration

Nicolai B. Sørensen, NT's administration

Lars V. Thomsen, NT's administration (punkt 1-3)

Erik Frederiksen, NT's administration (punkt 7 og 8)

1. Status vedr. kollektiv trafik og Coronavirus/COVID-19

Som resten af samfundet har den kollektive trafik og NT været omfattet af restriktioner og tiltag som konsekvens af Coronavirus/COVID-19. Nu er driften igen normaliseret, hovedpunkterne er oplyst nedenfor.

Tog- og busdrift

- I busser og tog er vi nu (uge 33) oppe på hhv. 72 og 89 % af vores normale antal passagerer (dvs. niveauet i 2019).
- Kravet om mundbind bortfaldt pr. 14. august, som var lidt tidligere end forventet (1. september).
- Kapacitetsbegrænsningerne i busser og tog blev som planlagt ophævet pr. 1. august.
- I forhold til før nedlukningerne ligger kontaktsalget i busserne i øjeblikket (Uge 33) på omkring 23 %, mens salg af billetter på appen ligger på 155 %.

Flextrafik

- Flextrafikken forventes oppe på fuldt aktivitetsniveau efter sommerferien.

- På nuværende tidspunkt udnyttes alle siddepladser inkl. forsædet i den faste og variable kørsel. Kapacitetsudnyttelse og serviceniveau er derfor tilbage på samme niveau som før pandemien. Dog kan kørsel med særligt sårbare borgere ske som solokørsel.
- Der er ikke længere krav og brug af mundbind i flextrafikken, og mundbind uddeles ikke længere.

Betjening af kunder generelt

- Betjening af kunderne via NT's callcenter og det personbetjente salg i Kennedyarkaden er tilbage til normalen, ligesom vores trafikservice er synlig og tilgængeligt for chauffører og kunder.

Økonomi

I forhold til den økonomiske vinkel på krisen har vi i tæt samarbejde med Trafikselskaberne i Danmark (TiD) og efter aftale med KL og Danske Regioner løbende udarbejdet estimater på størrelsen af den økonomiske kompensation for trafikselskabernes del af den kollektive trafik. NT's nettokompensationen for Bus-, Tog- og Flextrafik var 113 mio. kr. for 2020, mens det seneste estimat på nettokompensation i 2021 og 2022 lyder på hhv. 149 mio. kr. og 54 mio. kr.

Der er indgået aftale mellem Finansministeriet, KL og Danske Regioner om, at nettomerudgifter og manglende indtægter vil blive fuldt dækket for 2020 og 2021. Forhandlinger om en evt. COVID-19 kompensation for 2022 påbegyndes i det tidlige efterår af hensyn til kommunernes og regionernes budgetlægning for 2022.

NT har fået udbetalt den revisionsgodkendte COVID-19 kompensation for 2020 på 113 mio. kr.

I 2021 har NT indtil videre fået udbetalt 76 mio. kr. i a conto COVID-19 kompensation. Den løbende kvartalsvise a conto udbetaling af COVID-19 kompensation afhjælper trafikselskabernes likviditetsmæssige udfordringer.

I forbindelse med kompensation fra Staten henledes opmærksomheden på, at Staten kompenserer for NT's nettomerudgifter forårsaget af COVID-19. Det betyder, at COVID-19 besparelser på den kollektive trafik i nogle forvaltninger, skal anvendes til at medfinansiere COVID-19 merudgifter i andre forvaltninger i kommunerne og hos Region Nordjylland.

NT's administration

- Fra 1. august er NT's administrative medarbejdere igen begyndt at møde ind på kontoret som før Coronakrisen.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

2. Økonomirapport 2/2021

NT Økonomirapport 2 (FV2 2021) udgør den anden budgetopfølgning og prognose for 2021 for NT og de underliggende forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første to kvartal og et estimat for de sidste to kvartaler i 2021.

Det indstilles,

- at bestyrelsen tager NT økonomirapport 2 (FV2 2021) til efterretning.

Beslutning

Bestyrelsen tog NT økonomirapport 2 (FV2 2021) til efterretning.

3. Status for Forretningsplan 2025

NT's forretningsplan 2025 blev godkendt på bestyrelsesmødet i december 2019, og samtidig blev det aftalt, at vi skulle afrapportere på hovedelementerne i planen halvårligt.

På mødet blev halvårsstatus 2021 for Forretningsplan 2025 præsenteret med fokus på vores initiativ "Datadrevet".

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

4. Godkendelse af Mobilitetsplan 2021-24

Hermed forelægges Mobilitetsplan 2021-24 til godkendelse.

Ifølge lov om trafikselskaber skal NT hvert fjerde år udarbejde en strategisk plan, som udstikker de overordnede retningslinjer for den fremtidige kollektive trafik i Nordjylland. Tilbage i 2016 besluttede vi, at vi ville være et moderne mobilitetsselskab fremfor et traditionelt trafikselskab. Vores fokus blev rettet mod at skabe den bedst mulige mobilitet i Nordjylland fremfor at tænke i de vante baner med busser, tog og flextrafik. Siden har vi arbejdet benhårdt på at gennemgå den transformation, som beslutningen kalder på. Vi er ikke i mål, men vi er kommet langt, og mobilitetstankegangen gennemsyrlig i dag den måde, vi tænker og agerer på.

NT's Mobilitetsplan 2021-24 er en handlingsplan og en operationalisering af NT's Forretningsplan 2025 og specielt vores mål om at få flere til at rejse sammen i Nordjylland. Et mål, der med pandemiens synlige indvirkning på antallet af passagerer i den kollektive trafik, er blevet endnu mere relevant.

Høringsvar

Høringsudgaven af mobilitetsplanen blev godkendt af NT's bestyrelse den 27. maj 2021 og udsendt i høring i perioden juni til august 2021.

I høringsperioden har administrationen deltaget i administrative og politiske temamøder med kommunerne og Regionen, hvor mobilitetsplanen er blevet præsenteret. NT har ved udsendelse af dagsorden modtaget 10 høringsvar i forbindelse med mobilitetsplanen, og vi forventer at få de sidste høringsvar inden mødet (en samlet oversigt med de afholdte møder samt høringsvarene fremgår af bilag, der forelå til mødet). På mødet blev der gjort status på de indkomne høringsvar.

Mobilitetsplanens indhold

De indkomne kommentarer er indarbejdet i den vedlagte, endelige udgave af mobilitetsplanen, som udgives elektronisk og på tryk og distribueres bredt hos region, kommuner og øvrige samarbejdspartnere.

Med dialog skaber vi fremtidens NT

Mobilitetsplan 2021-2024 er i høj grad en "udefra og ind" plan. Arbejdet med mobilitetsplanen har således nuværende og potentielle kunder som det helt store omdrejningspunkt, og de har været engageret i arbejdet med planen. Det har været en lang proces, hvor vi bl.a. har været i marken for at afprøve vores eget produkt og egne digitale løsninger. Vi har inviteret til workshops, hvor kunder, interessenter og samarbejdspartnere er kommet med deres inputs til vores arbejde. Vi har haft kunder i gang med at føre videodagbøger, og vi har lavet dybdegående interviews med både kunder og ikke-kunder, og vi har valideret de mange ideer, der er kommet ud af arbejdet, sammen med kunderne og vores samarbejdspartnere.

Fire målbilleder på fremtiden

Det viste sig ret hurtigt, at de kredser om de samme emner og mål, der tilsammen tegner fire målbilleder på, hvordan et fremtidens NT ser ud gennem kundernes og samarbejdspartneres briller:

- 👤 Attraktivt kerneprodukt
- 👤 Nemt at vælge NT
- 👤 Kunde hele livet
- 👤 NT fællesskabet

Målbillederne er den udfordring, som kunder og samarbejdspartnere har stillet os, og som vi, gennem forskellige tiltag, projekter og samarbejder, vil indfri over de kommende år. Det er bl.a. projekter, der tiltrækker flere turister til den kollektive trafik i Nordjylland, lærer børn i indskolingen og på mellemtrinnet, hvordan den kollektive trafik fungerer, så de har nemt ved selv at tage bussen eller toget. Det er projekter, der gør det lettere at få en cykel med i bussen og forbedrer vores kerneprodukt, så der er god adgang til busser, tog og flextrafik for alle uanset geografi og demografi.

Økonomi

I forbindelse med godkendelse af regnskabet for 2020 besluttede bestyrelsen at allokere et samlet beløb på 9,8 mkr. til gennemførelse af en række af planens aktiviteter med det helt overordnede fokus at investere i flere kunder. Disse midler, der omfatter fælles aktiviteter (øvrige drift og kapacitetsomkostninger) er indarbejdet i budget 2021 og overslagsårene.

Eventuelle øvrige aktiviteter i forlængelse af mobilitetsplanen, der ændrer i serviceniveauet og potentielt medfører ændret økonomi for ejerne, vil blive forelagt til særskilt beslutning og indarbejdet i budgetterne, hvis de besluttes.

Det indstilles,

- at de indkomne høringsvar tages til efterretning, og
- at NT's Mobilitetsplan 2021-24 godkendes.

Beslutning

De indkomne høringsvar blev taget til efterretning, og NT's Mobilitetsplan 2021-24 blev godkendt.

5. Fremtidens kollektive trafik

I vores forretningsplan og mobilitetsplan har vi et ambitiøst mål om at tiltrække flere kunder til hovednettet, og det vil vi især opnå ved at fastholde og udbygge betjeningen med tog og ekspresbusser – Vel at mærke indenfor den nuværende økonomiske ramme, som stilles til rådighed af vores ejere i kommunerne og Regionen.

Administrationen lægger op til et fælles projekt 'Fremtidens kollektive trafik', hvor vi sammen med kommunerne og Regionen udarbejder en plan for, hvordan vi kan nå dette ambitiøse mål.

Optimering – Flere kunder med de samme ressourcer

Hovednettet af busser og tog i Nordjylland bidrager til bosætning, turisme og vækst og sikrer, at fx pendlere nemt og enkelt kan rejse sammen, når de skal frem og tilbage. I vores forretningsplan og mobilitetsplan har vi et ambitiøst mål om at tiltrække flere kunder til hovednettet, og det vil vi især opnå ved at fastholde og udbygge betjeningen med tog og ekspresbusser – Vel at mærke indenfor den nuværende økonomiske ramme, som stilles til rådighed af vores ejere.

Vi skal optimere den kollektive trafik, så vi får mest mulig mobilitet og service til nordjyderne for pengene. Ved at konvertere almindelig busdrift til ekspresafgange og bruge behovsstyrede transporttilbud i stedet for busafgange med få passagerer kan vi både øge mobiliteten i landdistrikterne og samtidig udbygge vores net af ekspresbusser. Oven i vores ambitiøse mål om at tiltrække flere kunder, vil vi således reducere den samlede omkostning pr. påstiger i den kollektive trafik i Nordjylland. Dermed bliver den kollektiv trafik mere økonomisk bæredygtig, og samtidig opnår vi også en mere klimavenlig transport, hvor flere rejser sammen.

Det er i sig selv et meget ambitiøst mål at øge antallet af kunder i den kollektive trafik og samtidig optimere økonomien, så tilskudsbehovet holdes i ro. Udfordringen er ikke blevet mindre af, at rammebetingelserne for kollektiv trafik er blevet forringet gennem en årrække, og på det seneste har COVID-19 skabt en brændende platform, som nødvendiggør handling og samarbejde på tværs af kommuner, Region og NT.

Analyse af fremtidig regional kollektiv trafik

Det regionale Udvalg for Regional Udvikling har senest udarbejdet en analyse af den fremtidige regionale kollektive trafik i Nordjylland, og analysen viser, at ændrede rammebetingelser vil få betydning for den kollektive trafik fremover og særligt i yderområderne. Analysen har også set særskilt på konsekvenserne for den kollektive trafik af COVID-19.

Til dagsorden var vedlagt et notat, der i kort form beskriver analysens resultater og anbefalinger. Der er med bistand fra en ekstern konsulent (COWI) i tillæg udarbejdet tre baggrundsdokumenter. Til projektet har været knyttet en arbejdsgruppe og en styregruppe med repræsentanter fra NT og kommunerne.

I analysearbejdet er der taget udgangspunkt i forventet udvikling og initiativer i et tidsperspektiv på 4-6 år. Effekten af COVID-19 er i denne sammenhæng en særlig usikkerhedsfaktor, da de langsigtede konsekvenser ikke kendes.

Analysen har bibragt viden om rammebetingelser for den kollektive trafik, som leder frem til følgende konklusioner, som er centrale for den fremtidige kollektive trafik i Nordjylland:

- Alle kendte behov og trends for transportadfærd er sat ud af spillet under COVID-19 pandemien og passagerudviklingen kan ikke blot fremskrives. Det betyder ikke, at rammebetingelserne på længere sigt vil ændre sig radikalt. Hvor hurtigt passagerne kommer tilbage til den kollektiv trafik er uvis og udviklingen i passagerantal er derfor usikker. Fleksible arbejdsformer gør ydermere at der muligvis skal arbejdes med en "ny normal" bl.a. i forhold til spidsbelastning i myldretid.
- Regionale busruter skal primært betjene ruter på tværs af kommunegrænser og binde regionen sammen. Busrejser udgør kun 3 % af de kommunekrydsende rejser i Region Nordjylland, hvorfor der er et stort teoretisk potentiale for flere passagerer. Samtidig er efterspørgslen på kollektiv trafik i yderområderne faldende. Mest til flest er derfor fortsat metoden til at øge passagertallet og regionens busruter bør prioriteres her, særligt ved behov for besparelser.
- Tilbud om højklasset kollektiv trafik har stor betydning for tilvalg af den kollektive trafik. Det vil sige fokus på kort rejsetid, høj frekvens og få skift bør prioriteres. Det gælder i særlig grad på de faste ture til og fra arbejde og uddannelse. Det peger på flere ekspresbusser særligt på strækninger med højt pendlingsbehov. Analysen viser ydermere, at disse ruter i dag er dem med bedst økonomi.
- Efterspørgslen i yderområderne er faldende. Kundegrundlaget svinder derfor ind, mens udgifterne til at opretholde almindelig busdrift er den samme. Dette skaber en ubalance i økonomien for bus-

drift i disse områder. Løsninger til at nedbringe udgifterne til busdrift i disse områder er derfor nødvendig. Samtidig skal mobiliteten opretholdes, og det overordnede hovednet understøttes. Løsninger for "last mile", herunder behovstyrede løsninger, der erstatter den rutebunden busdrift, kan være med til at nedbringe udgifterne uden, at den oplevede mobilitet nødvendigvis bliver dårligere.

- De trafikale knudepunkter er bindeleddet både mellem konventionel kollektiv trafik og andre mobilitetsformer. Det er overvejende kommunerne, der i dag sammen med NT har ansvaret for knudepunkter og deres relation til den omgivende by og opland. Knudepunkterne har imidlertid også stor betydning for den regionale kollektive trafiks evne til at tiltrække og fastholde passagerer. Hvis der samtidig skal tænkes i flere last mile og behovstyrede løsninger, som nævnt oven for, er der behov for veldrevne knudepunkter, hvor skift forgår så gnidningsfrit som muligt.
- Unge er en væsentlig målgruppe for den regionale kollektive bustrafik. I Nordjylland foretages lidt under to tredjedele af rejserne i de regionale busser af skoleelever, unge på ungdomsuddannelser og unge på videregående uddannelser. Af analysen fremgår det, at flere unge får kørekort, og at de får det i en tidligere alder. Samtidig stiger antallet af familier med to eller flere biler, og det er blevet billigere at købe en bil i modsætning til at benytte den kollektive trafik. Dette er med til at påvirke unges brug af den kollektive trafik og unges mobilitet.

Styregruppe og arbejdsgruppe har baseret på analysen arbejdet med en mere tydelig struktur for bustrafikken, der fortsat giver en god mobilitet og samtidig giver en mere effektiv drift med færre tomme sæder, og det anbefales, at den fremtidige bustrafik skal baseres på at sætte denne struktur mere 'i spil':

- Ekspresbusser får en større rolle i den regionale kollektive trafik. En række regionale ruter konverteres til ekspresbusser med kortere rejsetid og færre stop. Ruterne får mere karakter af tog på gummihjul
- Nogle af de øvrige regionale ruter nedlægges eller forkortes ud fra en nærmere analyse hos NT med involvering af kommunerne
- Nogle af de regionale ruter effektiviseres ift. køreplanlagte afgang. Det vil sige, der fokuseres på uddannelse og pendling ud fra en nærmere analyse hos NT og med involvering af uddannelsesinstitutioner og kommuner
- Der suppleres med mere fleksibel transport i områder med nedlagte ruter/afgange som en del af regional kollektiv trafik. Det har hidtil primært været kommunernes opgave at varetage de fleksible transportløsninger. Her anbefales, at Regionen tager en større rolle på sig og bidrager til disse løsninger i områder, hvor der er blevet skåret i ruter eller antal afgang.
- Der er behov for veldrevne knudepunkter, hvor skift forgår så gnidningsfrit som muligt, så knudepunkterne er bindeleddet både mellem konventionel kollektiv trafik og andre mobilitetsformer. Det er overvejende kommunerne, der i dag sammen med NT har ansvaret for knudepunkter og deres

relation til den omgivende by og opland. Knudepunkterne har imidlertid også stor betydning for den regionale kollektive trafiks evne til at tiltrække og fastholde passagerer.

I tillæg hertil udgør den regionale togdrift en rygrad i den samlede kollektive trafik. Ud over dette skal der arbejdes med understøttende tiltag i form af fx kampagner og initiativer målrettet de unge og/eller nye typer af kunder, afprøvning af nye rabatprodukter, der udnytter tomme sæder i busser og tog m.fl.

Fælles projekt 'Fremtidens kollektive trafik'

Anbefalingerne fra den regionale analyse af den fremtidige kollektive trafik spiller fint sammen med strategi og mål i NT's mobilitetsplan. Det fælles mål er at styrke betjeningen med ekspresbusser på hovednettet, da det vil tiltrække flere passagerer og dermed øge indtægterne i den kollektive trafik. Finansieringen søges at blive tilvejebragt via optimeringer i den øvrige bustrafik, hvor fx almindelige busruter konverteres til ekspresafgange, og busafgange med få passagerer (især i yderområder) erstattes af behovsstyrede løsninger.

Forbedring af knudepunkter er et andet centralt element, idet knudepunkterne er afgørende for den kollektive trafiks evne til at tiltrække og fastholde passagerer. Der er behov for veldrevne knudepunkter, så kunderne oplever trygge og gnidningsløse skift mellem transportmidler. Endvidere er der behov for at styrke den løbende drift og vedligehold af læfaciliteter mv. på knudepunkterne, og det ligger fint i tråd med, at NT's bestyrelse tidligere har besluttet at arbejde videre med en organisering, hvor NT overtager ansvaret og en række opgaver vedr. knudepunkterne fra kommunerne.

Det er helt centralt, at denne omstilling af den kollektiv trafik sker i et tæt samarbejde mellem kommunerne, Regionen og NT, og i Nordjylland har vi tradition for at arbejde tæt sammen om at finde de gode løsninger. Derfor lægger administrationen op til et fælles projekt med NT for bordenden, hvor det analyseres, hvor stort potentialet er for den beskrevne omstilling, konsekvenser for kunderne og økonomi samt en plan for implementering. Projektet 'Fremtidens kollektive trafik' foreslås at indeholde følgende elementer:

Formål

Formålet med projektet 'Fremtidens kollektive trafik' er at øge antallet af kunder i den kollektive trafik indenfor rammerne af den nuværende økonomi.

Projektet leverer et beslutningsoplæg (kortlægning af potentiale, konsekvenser for kunder samt økonomiske konsekvenser), der beskriver mulighederne for at øge antallet af kunder og optimere økonomien og lægger op til, hvordan det vil skulle implementeres.

Indhold

Projektet leverer en samlet analyse for al NT's bustrafik i Nordjylland, hvor det kortlægges, hvor stort potentialet er for at udvide betjeningen med ekspresbusser, konvertere almindelige busruter til ekspresafgange, omlægge rutebunden bustrafik med få passagerer til fleksible produkter samt forbedre knudepunkter mellem kollektiv trafik og øvrige transportformer. Analysen skal kortlægge konsekvenser for kunderne, økonomiske konsekvenser samt en plan for implementering. Desuden indgår en

handlingsplan for forbedring af knudepunkter, så der sikres gode skiftemuligheder for kunderne mellem busser, tog og de fleksible produkter – Indholdet i projektet er uddybet nedenfor:

- Flere ekspresbusser og mere kørsel med fleksible produkter: Med afsæt i pendlerdata afdækkes, hvor der er potentiale for at oprette eller udvide betjeningen med ekspresbusser. Desuden kortlægges dels potentialet for, at en række regionale ruter konverteres til ekspresbusser med kortere rejsetid og færre stop, dels potentialet for at erstatte rutebunden bustrafik med fleksible produkter.
- Bedre knudepunkter: Der udarbejdes en handlingsplan for bedre knudepunkter, hvor det afdækkes, hvor mange knudepunkter, der har behov for opsætning og udskiftning af udstyr, og hvor mange knudepunkter, der skal forbedres samt økonomien forbundet herved. I arbejdet indgår et forslag til ny model for ansvar og finansiering, hvor NT får større ansvar for/større budget til knudepunkter og en samlende rolle. Der udarbejdes et beslutningsoplæg med konceptet for knudepunkter, handlingsplan, økonomi, ansvars- og rollefordeling samt forslag til finansiering. Desuden beskrives, hvordan NT vil varetage opgaven i det daglige
- Bedre fleksible produkter: Udgangspunktet er en kortlægning af, hvad kundernes behov er. Herefter udarbejdes en handlingsplan for, hvordan vi på kort sigt kan forbedre de fleksible produkter samt en handlingsplan for, hvordan vi laver fremtidens åbne fleksible produkter (planlægning, bestilling og betaling i én bevægelse). Der fokuseres særligt på at kommunikere de nye muligheder, som de fleksible produkter giver mange borgere samt hvordan produkterne bliver mere kendte blandt nordjyderne.

Proces

Projektet foreslås forankret i NT's bestyrelse. For at sikre den brede forankring hos kommunerne og Regionen lægges der op til en proces, hvor KKR og Kontaktudvalget dels involveres ved opstart af projektet og dels involveres, når der forelægger et beslutningsoplæg, som parterne skal tage stilling til.

I første omgang (efteråret 2021) foreslås, at projektet præsenteres for KKR og Kontaktudvalg, hvor målet er, at parterne kommitter sig til at gå ind i arbejdet. Sideløbende hermed og herefter gennemføres analysearbejdet, som er grundlag for et beslutningsoplæg, der præsenteres i KKR og Kontaktudvalg i efteråret 2022.

Ved præsentation af beslutningsoplægget aftales samtidig en proces (høring) for en endelig beslutning om implementering af omstillingerne, herunder en tidsplan for udrulning af ændringerne (fx over en treårig periode). Med en beslutning om en udrulningsplan i begyndelse af 2023, kan omstillingerne indarbejdes i NT's budget 2024, og ændringerne kan effektueres i køreplanerne fra 2024.

Organisering

Projektledelsen foreslås varetaget af NT's administration med reference til NT's bestyrelse.

Der nedsættes interne arbejdsgrupper for hver af de tre spor: 1. Flere ekspresbusser og mere kørsel med fleksible produkter, 2. bedre knudepunkter og 3. bedre fleksible produkter. Arbejdsgruppernes input bearbejdes og kvalificeres i en projektgruppe, hvor, der udover medarbejdere fra NT, deltager repræsentanter for kommunerne og Regionen. Projektgruppen referer til en administrativ styregruppe med repræsentanter (på direktionsniveau) for kommunerne, Regionen og NT.

På det politiske niveau foreslås projektet forankret i NT's bestyrelse, og den brede politiske involvering sker via KKR og Kontaktudvalget som beskrevet under 'proces' ovenfor.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender, at der etableres et fælles projekt ('Fremtidens kollektive trafik') med kommunerne og Regionen som beskrevet i dagsordenen, og
- at orienteringen om 'Analyse af fremtidig kollektiv trafik' tages til efterretning.

Beslutning

Bestyrelsen godkendte, at administrationen i samarbejde med kommunerne og Regionen arbejder videre med at etableres et fælles projekt ('Fremtidens kollektive trafik') som beskrevet i dagsordenen. Desuden blev orienteringen om 'Analyse af fremtidig kollektiv trafik' taget til efterretning.

6. Godkendelse af takster fra januar 2022

Det indgår i NT's budgetforslag for 2022, at taksterne i busser og tog samlet set ikke ændres i 2022, idet det udmeldte takststigningsloft fra Trafikstyrelsen for 2022 er 0,0 %.

Generelt gennemføres takstændringer i den kollektive trafik i hele Danmark den tredje søndag i januar, og det sker i et tæt samarbejde mellem trafiksselskaberne, DSB, Arriva Tog og Metroselskabet.

Der er på landsplan tilslutning til uændrede takster i 2022, og på den baggrund lægger administrationen op til, at de gældende takster i busser og tog fortsætter uændret i 2022.

Forslag til takstændringer for Flexhandicap og Flextur

Takststigningsloftet omfatter ikke flextrafik, og det indgår i NT's budgetforslag for 2022, at taksterne for Flexhandicap, Flextur og Plustur reguleres, da taksterne ikke er reguleret siden 2019.

På bestyrelsesmøde den 27. maj 2021 blev det drøftet at inkludere Plustur i bus- eller togrejsen for at understøtte rejser til og fra NT's hovednet. På denne baggrund skulle administrationen udarbejde et takstforslag for Flextur, Plustur og Flexhandicap, som samlet set er omkostningsneutralt. Det indstillede takstforslag er derfor inden for rammerne af B2022.

Administrationen foreslår, at kilometertaksten hæves med 0,50 kr. Det samlede forslag for Flexhandicap ses nedenfor:

Nuværende takster		Forslag til takster 2022	
Startgebyr	35,00 kr.	Startgebyr	35,00 kr.
Kilometertakst	4,00 kr./km	Kilometertakst	4,50 kr./km
Kilometer inkl. i startgebyr	8,75 km	Kilometer inkl. i startgebyr	7,78 km
Medrejsende:		Medrejsende:	
- Startgebyr	0,00 kr.	- Startgebyr	0,00 kr.
- Kilometertakst	2,00 kr./km	- Kilometertakst	2,00 kr./km
- Kilometer inkl. i startgebyr	0 km	- Kilometer inkl. i startgebyr	0 km

Taksterne på Flextur er kendetegnet ved, at kommunerne har valgfrihed til at vælge mellem fire takstniveauer. NT har besluttet at harmonisere taksten mellem Flexhandicap og Flextur, således at satsen på Flexhandicap er lig laveste sats på Flextur. Derudover er der et princip om, at det højeste takstniveau skal være selvfinansierende og derved dække kørselsudgifterne. De nuværende takster er ikke ændret siden 2019, og administrationen foreslår følgende regulering:

Nuværende takster			Forslag til takster 2022		
Takst	min. kr.	medrejsende	takst	min. kr.	medrejsende
4,00 kr./km	35,00	2,00 kr./km	4,50 kr./km	35,00	2,00 kr./km
5,50 kr./km	35,00	2,00 kr./km	6,00 kr./km	35,00	2,00 kr./km
8,50 kr./km	35,00	2,00 kr./km	9,00 kr./km	35,00	2,00 kr./km
14,00 kr./km	80,00	2,00 kr./km	14,50 kr./km	80,00	2,00 kr./km

Ture over kommunegrænsen

14,00 kr./km	80,00	2,00 kr./km	14,50 kr./km	80,00	2,00 kr./km
--------------	-------	-------------	---------------------	-------	-------------

Ved ture over regionsgrænsen

14,00 kr./km	100,00	7,00 kr./km	14,00 kr./km	100,00	7,00 kr./km
--------------	--------	-------------	---------------------	---------------	--------------------

Taksten på de regionskrydsende er ikke endelig afklaret med Midttrafik. Denne takst harmoniseres med Midttrafik, således kunden ikke oplever forskellige priser på ud- og hjemrejse.

Endelig foreslår administrationen, at gratisperioden for Plustur gøres permanent. Plustur, som en del af en længere rejse, vil således være inkluderet i bus- eller togrejsen.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender, at de nuværende takster for NT's busser og tog fortsætter uændret til takstskiftet i januar 2023, og
- at taksterne for Flexhandicap, Flextur og Plustur ændres pr. 16.01.2022 (tredje søndag i januar) som beskrevet ovenfor

Beslutning

Bestyrelsen godkendte, at de nuværende takster for NT's busser og tog fortsætter uændret til takstskiftet i januar 2023, at taksterne for Flexhandicap, Flextur og Plustur ændres pr. 16.01.2022 som beskrevet i dagsordenen samt at aldersgrænsen for pensionistrabat hæves til 67 år fra 1. juli 2022.

7. Godkendelse af udbudsbetingelser - 28. udbud af bustrafik

NT's 28. udbud af bustrafik omfatter udbud af regionale ruter med i alt 31 busser og ca. 94.000 køreplantimer. Dette svarer til ca. 10 % af NT's samlede buskørsel. Kørslen udbydes som A-kontraktkørsel, hvor enkelte af A-kontrakterne udbydes med tilhørende dubleringskontrakt (D-kontrakt).

På baggrund af NT's grønne strategi udbydes 28. udbud med et generelt krav om fossilfrihed. Dog stilles der på en enkelt rute krav om emissionsfrihed.

28. udbud gennemføres som udbud med forhandling og gennemføres i øvrigt i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF (ændret ved 2014/25) og foretages fuldt ud elektronisk.

Udbuddet forventes at foregå efter følgende tidsplan:

Tidsplan for 28. udbud	
Sendes til EU-tidende	1. oktober 2021
Prækvalifikationsfrist	20. oktober 2021
Forhandlingsrunde	Uge 50
Endelig tilbudsfrist	17. januar 2022 kl. 12.00
Valg af tilbud til NT's bestyrelse	Medio februar 2022
Signering af kontrakt (vejledende frist)	Ultimo februar 2022
Kørselsstart	August 2022

Vedlagte bilag beskriver administrationens forslag til justeringer og ændringer i udbudsvilkårene samt kontrakten. Udbudsvilkårene er en videreførelse af vilkårene fra NT's seneste udbud (regionale busser og ekspresbusser), hvoraf følgende emner kan fremhæves:

- Kontraktlængden er 10 år med mulighed for forlængelse i op til 3 år, men entreprenøren er sikret en toårig forlængelse, hvis den leverede kvalitet ligger over et defineret niveau.
- Entreprenøren skal levere en implementeringsplan som en del af tilbuddet for på den måde at sikre en god driftstart, hvilket er særligt relevant ved overgang til grøn teknologi.
- Tildelingskriterierne består af pris, kvalitet af drift, miljø og kvalitet af busmateriel. Vægtningen foreslås med følgende vægte for A-kontakt: Pris 50 %, kvalitet af drift 25 %, miljø 15 % og kvalitet af busmateriel 10 %.
- Kravene om bemaling i NT's farver, usb-stik, elektroniske betalingsmidler, videoovervågning, passagertællesystem og et øget flexareal bibeholdes.
- Skærpede krav til uddannelse og videreuddannelse af chauffører, herunder krav om, at en vis procentdel af kørslen udføres af chauffører, der har gennemført Buschaufføruddannelsen, Trin 1.

- Det er ikke muligt for entreprenøren at opnå bonus, hvis de ikke lever op til niveauet for tilbudt kvalitet på kundetilfredshed og klager. Der er desuden øget fokus på egenkontrol og partnerskab.

I bilaget angående udbudsbetingelser for 28. udbud af bustrafik vil der være en nærmere beskrivelse af de enkelte udbudsvilkår.

Det indstilles,

- at udbudsbetingelser for NT's 28. udbud af bustrafik godkendes.

Beslutning

Udbudsbetingelser for NT's 28. udbud af bustrafik blev godkendt.

8. Meddelelser

Der blev på mødet blive orienteret om:

- Status for udbud 25 og 26.6 af bustrafik
- Fremtidens Rejseplan/Rejsekort

9. Eventuelt

June Menne efterspurgte status vedr. arbejdet med busbetjeningen i Sæby.