



25. april 2022

Beslutningsreferat

Møde i NT's bestyrelse den 22. april 2022

Deltagere

Bestyrelsen

Søren Kusk, Aalborg Kommune
Per Larsen, Region Nordjylland
John Christiansen, Morsø Kommune
Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune
Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune
Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland
Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune
Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune
Leon Sebbelin, Rebild Kommune

Repræsentantskabet

Carsten Andersen, Hjørring Kommune (afbud)
Folmer H. Kristensen, Læsø Kommune
Peter Laigaard, Frederikshavn Kommune
Jens Kr. Yde, Thisted 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 3 og 4)
Erik Frederiksen, NT's administration (punkt 6 og 10)

1. Opsamling på seminaret den 14. - 15. marts 2022

Den 14. og 15. marts 2022 var bestyrelsen og repræsentantskabet samlet hos 'Himmerland' ved Gatten til seminar.

Formålet med seminaret var at give deltagerne en forståelse for arbejdet i bestyrelsen for et § 60 lignende selskab, og specifikt for NT, både med hensyn til formelle rammer, samarbejdsform og selskabets kerneopgaver. Desuden var intentionen at lægge et fundament for det værdiskabende samarbejde i bestyrelsen for den kommende fireårige bestyrelsesperiode.

Den 14. marts blev seminaret faciliteret af Kalle Syberg Kjær fra 'Komponent' med indlæg fra Pernille Aagaard fra 'Energi & Miljø Advokaterne' og Thomas Lyhne fra 'Nexus Konsulenterne'. Den 15. marts stod NT's direktion for seminaret suppleret med indlæg fra NT's ledelsesteam.

Programmet så således ud:

Mandag den 14. april

- Kl. 9.00 Velkomst, præsentation og dagens program
- Kl. 9.15 Introduktion til NT som selskab. hvilke opgaver løses, hvad sker der i sektoren bredt set?
- Kl. 9.35 §60 selskab, koblingen mellem ejerskab, myndighed og selskab i lovgivningen og praksis
- Kl. 10.45 Bestyrelsen: De formelle rammer, og de uformelle rammer
- Kl. 12.00 Dilemmaer relateret til bestyrelsens formelle og uformelle rammer
- Kl. 12.45 Kontrol og ledelse (overordnet ledelse og daglig ledelse)
- Kl. 13.30 Hvad bringer jeg ind i bestyrelsesarbejdet? Hvad vil jeg gerne arbejde for i bestyrelsen?
- Kl. 14.30 Strategi: Bestyrelsens rolle i relation til strategi
- Kl. 15.00 Hvordan spiller bestyrelsen og direktionen hinanden gode?
- Kl. 16.15 Bestyrelsesmøde

Tirsdag den 15. marts

- Kl. 8.15 Velkomst og dagens program
- Kl. 8.30 Kollektiv trafik i Nordjylland: Struktur, serviceniveau, takster, nationale samarbejder og økonomi
- Kl. 9.00 Vi rejser sammen: Strategi, planer og mål
- Kl. 9.30 Grønnere rejser i Nordjylland: Vores grønne ambition, grøn omstilling i tal
- Kl. 10.15 Mere mobilitet og service for pengene: Udbudsproces, serviceniveau, partnerskaber
- Kl. 10.45 Mobilitetsfællesskab i Nordjylland: Nye mobilitetspartnere, samarbejdskoncept, fyrtårnsprojekt
- Kl. 11.15 Let og enkelt at rejse sammen: Salgs- og serviceteam, serviceværter, produktstrategi, digitalisering
- Kl. 11.45 Vores medarbejdere: Vores værdier, trivsel, arbejde med chauffører
- Kl. 12.15 Opsamling

Det indstilles,

- at bestyrelsen drøfter udbyttet af seminaret.

Beslutning

Bestyrelsen drøftede udbyttet af seminaret, og der var generel tilfredshed med indhold og form. Det blev aftalt, at dagsorden og referat fra møder i bestyrelsen i Trafikselskaberne i Danmark fremsendes til bestyrelsen.

2. Passagertal i busser, tog og flextrafik samt økonomisk kompensation

Samlet set er vi i uge 13 på 84 % af vores normale antal passagerer (dvs. niveauet i 2019), og fordelingen er følgende:

- Busser: 81 % (regionalruter: 104 %, ekspresruter: 92 % og Aalborg bybusser: 71 %)
- Tog: 95 %
- Flextrafik: 99 %

Økonomi

I tæt samarbejde med Trafikselskaberne i Danmark (TiD) og efter aftale med KL og Danske Regioner udarbejder vi løbende estimater på den økonomiske effekt fra COVID-19-epidemien. NT's nettokompensationen for bus-, tog- og flextrafik blev 113 mio. kr. i 2020, mens kompensationen for 2021 blev 156 mio. kr. Den løbende kvartalsvise a conto udbetaling af COVID-19 kompensation i 2020 og 2021 afhjalp den likviditetsudfordring, som NT og de øvrige trafikselskaber ellers vil have haft.

Der er endnu ikke indgået aftale mellem KL/Danske Regioner og Transport-/Finansministeriet vedr. COVID-19 kompensation i 2022. Forlænges kompensationsaftalen fra 2020 og 2021 ikke til 2022, så forventer NT i skrivende stund at stå med en økonomisk udfordring på 91 mio. kr. i forhold til budget

2022, som vil skulle opkræves hos NT's ejerkreds. Den økonomiske udfordring relaterer sig primært til manglende passagerindtægter.

Finansministeriet og Transportministeriet har i svar til KL og Danske Regioner (15. februar 2022) tilkendegivet, at *"regeringen for 2022 er indstillet på at sikre de nødvendige ressourcer til at finansiere COVID-19 indsatsen i kommuner og regioner"*. Det fremgår ligeledes, at omfanget af kompensation vil blive drøftet i forhandlingerne om kommunernes og regionernes økonomi for 2023.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

3. Godkendelse af Regnskab 2021 og udbud af NT's revisionsydelse

På bestyrelsesmødet den 14. marts 2022 godkendte bestyrelsen, at det foreløbige årsregnskab 2021 blev overdraget til revisionen. NT Årsregnskab 2021 er nu revideret af BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab. Revisionen af årsregnskabet for 2021 har ikke givet anledning til bemærkninger.

Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet 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.

Udkast til NT Årsregnskab 2021 og revisionsberetning var vedlagt dagsorden som bilag.

BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab var ikke repræsenteret på bestyrelsesmødet, da revisionen af årsregnskab 2021 ikke har givet anledning til bemærkninger.

NT har igennem en længere årrække anvendt BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab til revisionsydelser, hvor den årlige udgift til den lovpligtige revision de sidste 5 år har været godt 100.000 kr., mens den gennemsnitlige årlige udgift til øvrige revisionsydelser fra BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab ligger på godt 160.000 kr. Administrationen har været tilfredse med samarbejdet med BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab, men for at sikre den nødvendige konkurrenceudsættelse ønsker administrationen nu at bringe revisionsydelsen i udbud, når implementeringen af NT's nye økonomisystem er fuldstændt med udgangen af 2022.

Det indstilles,

- at NT Årsregnskab 2021 godkendes og revisionsberetningen tages til efterretning og,
- at administrationen får mandat til at bringe NT's revisionsydelser i udbud.

Beslutning

NT Årsregnskab 2021 blev godkendt og revisionsberetningen blev taget til efterretning. Administrationen fik mandat til at bringe NT's revisionsydelser i udbud.

4. Forudsætninger for Budget 2023

Forud for udarbejdelsen af budgetforslaget for 2023 beskrives i vedlagte bilag en række principper og forudsætninger, som foreslås at ligge til grund for administrationens udarbejdelse af NT Budgetforslag 2023.

Budgetforslag 2023 vil herefter blive behandlet på bestyrelses- og repræsentantskabsmødet den 23. juni 2022 med henblik på udsendelse i høring hos kommunerne og Region Nordjylland. Høringsperioden for NT Budgetforslag 2023 er fra 1. juli 2022 til 30. september 2022.

Den endelige behandling af NT Budget 2023 sker på bestyrelsesmødet den 27. oktober 2022. Frem til 25. oktober 2022 har kommunerne og Region Nordjylland mulighed for at få indarbejdet ændringer til eget serviceniveau (passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter) i budgettet for 2023.

Det endelige NT Budget 2023 offentliggøres den 1. december 2022.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender de i bilag vedlagte forudsætninger for NT Budgetforslag 2023.

Beslutning

Bestyrelsen godkendte de i bilag opstillede forudsætninger for NT Budgetforslag 2023. Administrationen udarbejder et notat, der fremsendes til kommunerne og Regionen, som redegør for de aktuelle store usikkerheder på prisudviklingen og disses påvirkning på budget 2023. Administrationen fremsender løbende opdateringer vedr. budget 2023 til ejerkredsen, herunder en opdatering medio august.

5. Nordjyske Jernbaner - Status og udpegning af medlemmer til bestyrelsen

Som en del af NT's årshjul vil status for Nordjyske Jernbaner (NJ) normalt indgå i dagsorden på bestyrelsesmødet i NT i marts, men pga. seminaret den 14. og 15. marts, indgår status for NJ denne gang på april-mødet.

NT er hovedaktionær i NJ med en ejerandel på 89 %. De øvrige aktionærer er Hjørring Kommune (1 %), Frederikshavn Kommune (9 %), Aalborg Kommune (< 1 %) samt en række mindre private aktionærer. Ejerandelen fra de tre kommuner og de private aktionærer er historisk betinget i sammenlægningen af Hjørring Privatbaner A/S og Skagensbanen A/S.

Region Nordjylland yder i dag, som den eneste af NT's ejere, tilskud til NJ's drifts- og anlægsaktiviteter. Tilskuddet i 2021 udgør 124,3 mio. kr. (119,6 mio. kr. i 2020). Med overtagelsen af Regionaltogsstrækningen i efteråret 2017, er Region Nordjylland i dag trafikbestiller af såvel den lokale som den regionale togtrafik i Nordjylland, mens NT er trafikfører af togtrafikken, på vegne af Region Nordjylland.

For at sikre armslængde i forhold til rollen som ejer og trafikfører udarbejder NT en trafikførselsrapport for køb af regional- og lokaltogstrafik i NT's område. Rapporten er udfærdiget efter samme skabelon som rapporten vedrørende Statens køb af togtrafik.

NJ's hovedresultater for 2021

2021 blev i høj grad præget af pandemien men også et år, hvor selskabet fortsatte de senere års gode udvikling. Passagererne er på vej tilbage til togene og kundetilfredsheden er på et højt og stigende niveau.

Økonomi

NJ's resultatopgørelse 2021 udviser et resultat på 8,1 mio. kr. mod 1,4 mio. kr. for 2020. Resultat er påvirket positivt af en ekstraordinær indtægt på 10,8 mio. kr. som følge af etablering af et nyt vedligeholdelseskoncept og i samme forbindelse er der foretaget en tilbagebetaling af modtaget tilskud på 12,0 mio. kr.

Passagerer

I 2021 er det samlede passagertal 2.035.530, hvilket svarer til 73 % i forhold til det sidste 'normale' år 2019. NJ har oplevet en stigende udvikling i passagertallene hen over året, og i november var passagertallet tæt på at være tilbage på niveau med tiden før Corona. Det blev desværre brat stoppet i forbindelse med Omikron-varianten og de dermed indførte yderligere restriktioner.

Regularitet

NJ har i 2021 en samlet regularitet for alle strækninger på 95,9 %, hvilket er meget tilfredsstillende og en forbedring i forhold til 2020, hvor regulariteten var 95,1 %. NJ's operatørrettidighed (hvor forsinkelserne skyldes forhold hos NJ) er for året opgjort til 99,3 % og 99,5 %, hvis 'passagerforhold' modregnes'. Passagerforhold er typisk forsinkelser, der skyldes, at toget venter på forsinkede passagerer fra korresponderende tog, eller der er unormalt mange passagerer, der skal med toget. NJ's operatørregularitet er meget tæt på det maksimalt opnåelige og selvfølgelig meget tilfredsstillende og udløser en max-bonus på kr. 1.000.000 i henhold til kontrakten med NT.

Kundetilfredshed

I forhold til 2020 har NJ præsteret en stigning i kundetilfredsheden fra 8,30 til 8,61 på en skala fra 0 – 10. Den positive udvikling udløser samtidig en max-bonus på kr. 1.000.000 i henhold til kontrakten med NT.

Hvert år gennemfører Rejsekort og Rejseplan A/S en landsdækkende undersøgelse af passagerernes tilfredshed med den kollektive trafik. I lighed med tidligere år, er det alene Metroen, der scorer højere end Nordjyske Jernbaner.

Indstilling af kandidater i NJ's bestyrelse

Jf. "Ejerstrategi for Nordjyske Jernbaner" vil NT, som hovedaktionær i NJ, kunne indstille seks medlemmer til NJ's koncernbestyrelse. Disse vil skulle på valg til den kommende generalforsamling tirsdag den 10. maj 2022. Jf. retningslinjerne i vedlagte ejerstrategi foreslås følgende indstillet til valg til bestyrelsen:

- Kristoffer Hjort Storm (Region Nordjylland), indstilles som formand
- Søren Kusk (formand for NT), indstilles som næstformand
- Per Larsen (bestyrelsesmedlem i NT fra Region Nordjylland), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Jørgen Rørbæk Henriksen (bestyrelsesmedlem i NT fra Region Nordjylland), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Thomas Friis Brændstrup (adm. direktør for Keolis Letbaner A/S), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Henrik Renneberg, (adm. direktør for Color Line Danmark A/S), indstilles som bestyrelsesmedlem

Desuden indstilles Thomas Øster (adm. direktør for NT) og Henning Christensen (Regional Udviklingsdirektør i Region Nordjylland) som tilforordnede til koncernbestyrelsen.

Det indstilles,

- at status for Nordjyske Jernbaner tages til efterretning og,

- at bestyrelsen godkender indstillingen af kandidater til valg på generalforsamlingen i Nordjyske Jernbaner den 10. maj 2022.

Beslutning

Status for Nordjyske Jernbaner blev taget til efterretning, og bestyrelsen godkendte indstillingen af kandidater til valg på generalforsamlingen i Nordjyske Jernbaner den 10. maj 2022.

6. Godkendelse af udbudsvilkår, 31 udbud af Flextrafik

NT's 31. udbud af flextrafik omfatter variabel kørsel i hele Nordjylland og fast kørsel for Region Nordjylland og Aalborg, Frederikshavn, Hjørring, Mariagerfjord og Rebild Kommuner.

NT's udbudsbetingelser og vilkår i kontrakterne justeres hvert år i forhold til den almindelige udvikling på området samt de erfaringer, NT har gjort sig i løbet af den indeværende kontraktperiode. Udover redaktionelle ændringer er der generelt tale om, at NT løbende skal sikre, at aftalebetingelserne er i tråd med den almindelige udvikling, driftsmæssige udfordringer og typisk skærpede krav til f.eks. kvalitet og dokumentation. Et særligt fokus i udformning af udbuddet er de strukturelle forandringer, der er sket i markedet i de seneste to år, hvor der opleves kapacitetsmangel i peak-perioder, chaufførmangel, lange leveringstider på materiel, samt kraftig fluktuerende brændstofpriser.

For at imødekomme udfordringerne ovenfor bedst muligt, er der i dette udbud indført nogle justeringer af udbudsstrategi og vilkår, i forhold til tidligere udbud af flextrafik. Til dagsorden var vedlagte et bilag, der mere detaljeret beskriver de foreslåede udbudsvilkår.

31. udbud af flextrafik er opdelt i to udbud: 31.1 og 31.2. Det primære formål med en opdeling er at få skærpet konkurrencen og samtidig muliggør et separat fokus på rådighedsvogne, hvor NT i lang højere grad kan tilbyde kommunerne og Region Nordjylland den efterspurgte kapacitet.

Udbud 31.1

Dette udbud vedrører udelukkende rådighedspakker. En rådighedspakke er karakteriseret ved, at entreprenøren forpligter sig til at stille en vogn til rådighed i en nærmere defineret periode og til gengæld er garanteret betaling for et antal kørselstimer, der som minimum svarer til rådighedstiden. Til rådighedspakkerne knyttes en option om, at NT kan forlange, at entreprenøren sætter endnu en rådighedsvogn på gaden. Pakkerne vil omfatte en daglig rådighedsperiode på 8-10 timer.

Erfaringerne fra 30. udbud viser, at udbud af rådighedspakker med et stort kørselsvolumen er markant billigere end udbud af pakker med fast kørsel til institutioner, hvor kørselsmængden er begrænset, og hvor der relativt høje krav til vognstørrelse og chauffør. Rådighedsvognene er dermed med til at sikre en øget forsyningssikkerhed. Hertil kommer, at det kan være lettere for entreprenøren at rekruttere chauffører til rådighedspakker, hvor der er garanteret kørsel.

Udbud 31.2

Dette udbud vil primært omhandle fast og variabel kørsel for Region Nordjylland og flere nordjyske kommuner.

Fast kørsel er kørsel til skoler, institutioner el.lign., hvor der foreligger et fast kørselsmønster/køreplan. Der indgås aftale med én fast vogn for hver kørselspakke. For fast kørsel er der ligesom for rådigheds-pakker tale om en garanteret kørselsmængde.

Modsat fast kørsel, er variabel kørsel behovsstyret kørsel, hvor kørselsopgaven og omfanget ikke er kendt på forhånd. Kørslen afhænger af indkomne bestillinger fra time til time og dag til dag. Modsat fast kørsel og rådigheds-pakker har kontrakter på variabel kørsel således ikke indbygget kørselsgaranti. Til gengæld kan entreprenøren frit åbne og lukke deres variable vogne inden for de beskrevne rammer.

For begge udbud er det særligt følgende forhold, som er blevet justeret i forhold til forrige udbud:

- Praksis vedr. underleverandører er ændret
- Krav om max. indstigningshøjde er fjernet for at gøre det muligt at byde med flere forskellige mærker og modeller af elbiler
- Kravet til rækkevidden af elbiler er forhøjet fra 250 km til 450 km
- Indeksregulering for løn og brændstof tættere på kontraktstart
- Regler angående rygning er skærpet
- Bonusmodellen er revideret
- Hensyn til nyt IT-system er indarbejdet
- Indførelse af krav om førstehjælp hvert andet år

Herudover er der i 31.1 og 31.2 udbud kun tale om mindre ændringer, præciseringer mv. i forhold til tidligere udbud. Endelig har der været fokus på at gøre det lettere for vognmændene at byde, herunder at udbudsmaterialet bliver mere læse- og forståelsesvenligt.

Udbuddet afvikles efter følgende tidsplan:

31.1:

- Offentliggørelse af udbudsbetingelser: Uge 16, 2022
- Tilbudsfrist: 27. maj 2022
- Orientering af NT's bestyrelse om resultat: Ultimo juni 2022
- Kørselsstart: Juli/august 2023

31.2:

- Offentliggørelse af udbudsbetingelser: Uge 44, 2022
- Tilbudsfrist: 8. december 2022
- Orientering af NT's bestyrelse om resultat: Ultimo februar 2023
- Kørselsstart: Juli/august 2023

På bestyrelsesmødet gives en kort introduktion til flextrafik og de beskrevne udbudsvilkår gennemgås.

Det indstilles,

- at de foreslåede justeringer i udbudsvilkår og kontrakt samt tidsplanerne for NT's 31.1 og 31.2 udbud af flextrafik godkendes.

Beslutning

De foreslåede justeringer i udbudsvilkår og kontrakter samt tidsplanerne for NT's 31.1 og 31.2 udbud af flextrafik blev godkendt.

7. Frit passagerflow i Aalborg bybusser

I maj 2021 blev der indgået kontrakt med Tide Bus om bybusdriften i Aalborg, herunder Plusbus. Tide Bus overtager driften i august 2022, og bybuskontrakten omfatter 121 busser og ca. 300.000 køreplan-timer årligt.

På hovedparten af bybuslinjerne indsættes helt nye elbusser i august 2022, og i august 2023 udskiftes de sidste dieselbusser med elbusser, og herunder erstattes busserne på linje 2 af Plusbus, der med 25 m lange elbusser vil køre i et nyanlagt bustrace mellem Vestbyen, gennem centrum til NAU (Nyt Universitetshospital) i det østlige Aalborg.

De nye elbusser, Plusbus og det nyanlagt bustrace vil være et markant kvalitetsløft for borgerne og brugerne af bybusserne i Aalborg. For at sikre maksimal effekt af nyt materiel og trace gemmenføres desuden en række forbedringer af faciliteter og services, som støtter op om bybusdriften, herunder publikumsfaciliteter på stoppesteder, realtidsskilte samt information og markedsføring.

Frit passagerflow i Plusbus og de øvrige bybusser

For at opnå en høj rejsehastighed for passagererne, er det centralt i plusbuskonceptet, at ind- og udstigning ved stationerne sker så smidig og hurtig som muligt. Derfor bliver stationerne på strækningen udstyret med billetautomater og rejsekortstandere, så passagererne kan billettere, før de stiger på bussen, og foretage ind- og udtjekning med Rejsekort på perronen. I plusbusserne bliver det ikke muligt at købe en billet hos chaufføren, mens passagererne fortsat kan købe billet hos chaufføren i de øvrige bybusser som i dag. Endvidere bliver der frit passagerflow i plusbusserne, så passagererne kan anvende alle døre til ind- og udstigning.

I forlængelse af, at der indføres frit passagerflow i Plusbus, er konsekvenserne ved frit passagerflow i de øvrige bybusser også vurderet. Det overordnede formål med frit passagerflow er at gøre rejsetiden kortere for passagererne og opnå de positive virkninger, der følger heraf, fortrinsvist i form af flere rejsende og færre driftsudgifter. Det handler også om at forbedre kapacitetsudnyttelsen i busserne og skabe større tilfredshed hos passagererne, idet de ikke skal vise billet og kort ved indstigning. Endelig vil køreplanen blive mere robust, idet den ventetid, der kan opstå, hvis der er mange passagerer på en enkelt afgang, vil blive reduceret.

Erfaringer med frit passagerflow

På baggrund af primært Movias erfaringer er det vurderingen, at køretiden i Aalborg bybusser kan reduceres 4-5 % med indførelse af frit passagerflow, hvilket vil medføre reducerede driftsomkostninger på ca. 4,5 mio. kr. årligt for Aalborg Kommune. Det er sandsynligt, at kortere rejsetid, højere regularitet (pga. længere pauser ved endestationer) og en bedre fordeling af passagererne i bussen er med til at fastholde og over tid tiltrække flere passagerer, hvilket betyder flere billetindtægter. Vi står imidlertid med følgerne af en pandemi, hvor der pt. kun er omkring 70 %, af de passagerer, der var i busserne før pandemien, og derfor er der ikke indregnet flere passagerer i vurderingen.

Bagsiden af frit passagerflow er, at mange af kunderne og chaufførerne mister den naturlige kontakt, der er ved indstigning, og som ofte er grundstenen for passagerernes generelle høje tilfredshed med bybusserne. En anden ulempe er, at passagererne skal navigere i forskellige retningslinjer vedr. ind- og udstigning, hvis de skifter mellem Plusbus, bybusser og regionalbusser. Ca. 6 % af rejserne i bybussystemet i Aalborg vil blive berørt af forskellige retningslinjer, hvis der udelukkende indføres frit passa-

gerflow i Plusbus, og ca. 3 % af rejserne vil blive berørt af forskellige retningslinjer, hvis der indføres frit passagerflow i både Plusbus og øvrige bybusser.

Den store udfordring ved frit passagerflow er, at andelen af passagerer uden billet sandsynligvis stiger, når passagererne ikke længere skal vise billet til chaufføren ved påstigning. Erfaringerne fra Movia viser en stigning i andelen af snyd, selv med en målrettet kontrolindsats og information. Movia vurderer, at indførelse af frit passagerflow vil kræve en intensiveret kontrolindsats, hvor kontroltrykket øges markant, men samtidig må der forventes en stigning i niveauet for snyd på ca. 1-1,5 %-point i forhold til i dag.

Vurdering og anbefaling

De samlede, skønnede driftsøkonomiske effekter er sammenfattet nedenfor. Der er opstillet to scenarier med et kontroltryk i Aalborg på 3 % (som i København) og 2 % (som et bud på et tilpasset kontroltryk i Aalborg). De skønsmæssige beregninger af ændringen i billetindtægter, udgifter til øget kontrol og ændringer i indtægter fra kontrolafgifter er illustreret i de to scenarier nedenfor.

Pr. år	Plusbus		Øvrige bybusser	
Reduceret køretid	0 %		- 4,5 %	
Reducerede driftsudgifter	0 mio. kr.		- 4,5 mio. kr.	
Kontroltryk/snyd	3,0/3,5 %	2,0/1,7 %	3,0/3,5 %	2,0/1,7 %
Tab af billetindtægter pga. flere gratister	-1,1 mio. kr.	-0,5 mio. kr.	-3,5 mio. kr.	- 1,6 mio. kr.
Øgede udgifter til øget billetkontrol	1,0 mio. kr.	0,6 mio. kr.	3,3 mio. kr.	2,0 mio. kr.
Flere indtægter fra kontrolafgifter	0,1 mio. kr.	0,06 mio. kr.	0,3 mio. kr.	0,2 mio. kr.
Nettoudgifter pr. år	2,0 mio. kr.	1,0 mio. kr.	2,0 mio. kr.	- 1,1 mio. kr.

Hvis der tages udgangspunkt i et tilpasset scenarie for Aalborg (med mindre snyd og dermed mindre kontroltryk end i København) vil driftsøkonomien samlet set være uændret. Hvis udgangspunktet er snyd på et højere niveau som i København, og dermed et højere kontroltryk, vil driftsudgifterne stige med 4 mio. kr. årligt. Eventuelle reduktioner eller stigninger i driftsudgifterne henføres til Aalborg Kommune.

NT's administration og administrationen i Kollektiv Trafik i Aalborg Kommune anbefaler, at vi arbejder hen mod en løsning, hvor der er frit passagerflow i Plusbus og de øvrige bybusser, når Plusbus idriftsættes i august 2023. Det kan overvejes at lave et forsøg i én eller flere bybuslinjer fra efteråret 2022 for at få erfaringer med det praktiske setup osv.

Klima- og Miljøudvalget i Aalborg Kommune godkendte på et møde den 6. april 2022, at der arbejdes videre med planlægningen af frit passagerflow i bybusser og Plusbussen fra køreplansskiftet i august 2023. Udvalget anbefalede dog ikke, at der laves et forsøg i én eller flere bybuslinjer fra efteråret 2022, da man frygter, at det vil skabe unødigt forvirring for passagererne.

Det indstilles,

- at bestyrelsen godkender, at der indføres frit passagerflow i Aalborg bybusser og Plusbus fra køreplansskiftet i august 2023 og,
- at de budgetmæssige konsekvenser indarbejdes i budgettet fra 2023 og frem.

Beslutning

Bestyrelsen godkendte, at der indføres frit passagerflow i Aalborg bybusser og Plusbus fra køreplansskiftet i august 2023 og, at de budgetmæssige konsekvenser (ved et kontroltryk på ca. 3 %) indarbejdes i budgettet fra 2023 og frem.

8. Rejsekort/Rejseplan - Udvikling af MaaS-app

Kunderne i den kollektive trafik i Danmark bruger i stor stil de nationale løsninger for billettering og rejsesøgning – henholdsvis Rejsekort og Rejseplan. I 2021 blev der med Rejsekort således foretaget mere end 129 millioner rejser, der generede en omsætning på omkring 3 mia. kr., ligesom der dagligt var 1,4 mio. opslag på Rejseplanen. Rejsekort og Rejseplan er i dag lagt sammen, og er et af få landsdækkende billetterings- og rejseplanlægningssystemer på verdensplan. Selskabet ejes af trafikselskaberne (NT med en ejerandel på 5 %), Metro og DSB.

De første pilottest af Rejsekortet blev igangsat i 2008, og i 2013 var NT det første trafikselskab, som indførte rejsekortudstyr på samtlige stationer og i samtlige busser. Siden er vi i Nordjylland overgået til også at have såvel skolekort (2019) og ungdomskort (2021) på Rejsekort. I dag er over 80 % af vores omsætning i Nordjylland således genereret via Rejsekort.

På bestyrelsesmødet i december 2021 blev der orienteret om et forarbejde, som i nogen tid har pågået i bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S, med udviklingen af en national MaaS-app. På samme møde blev det besluttet, at NT principielt tilslutter sig projektet om udvikling af en national MaaS-app herunder, at NT medfinansierer projektet svarende til NT's nuværende andel af Rejsekort-systemet. Desuden indgår det i beslutningen, at bestyrelsen forelægges endeligt projektgrundlag, budget og implementeringsplan til godkendelse, når disse foreligger

Baggrunden er, at der i 'Infrastrukturplan 2035', som der blev indgået forlig om på Christiansborg i juni, er der afsat 40 mio. kr. til 'Hurtigere udvikling af en MaaS-app', og det er forudsat, at projektet igangsættes i 2022 (projektet stammer oprindeligt fra forliget 'Bedre og billigere kollektiv trafik').

Ambitionen er, at der skal anskaffes en fremtidig national trafikinformations-og mobilitetstjeneste, der giver kommerciel værdi for trafikvirksomhederne ved at gøre det nemmere for borgere og virksomheder at vælge den kollektive trafik til, samt gør det mulig at udfase det eksisterende rejsekortsystem, og dermed over tid markant reducerer de fremtidige driftsudgifter.

Det indledende forarbejde med udviklingen af en national MaaS-app har pågået i nogen tid i bestyrelsen for Rejsekort & Rejseplan A/S.

På mødet bliver det givet en status for arbejdet med den nationale MaaS-app.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

9. Ændring af kontrolafgift

Satserne for kontrolafgifter i busser og tog, der lyder på 750 kr. for voksne og unge og 375 kr. for børn, er ikke blevet ændret siden 2011. I perioden 2011 til 2023 er taksterne i den kollektive transport steget med 28 % i henhold til den løbende prisudvikling.

For at genskabe kontrolafgifternes præventive effekt er det administrationens opfattelse, at satserne bør hæves mærkbart, så de som minimum afspejler takstudviklingen siden seneste justering i 2011. En stigning svarende til takstændringerne på 28 % vil medføre, at kontrolafgiften skal være 963 kr. For at lægge afgiften på et rundt beløb – og foregribe den forventede inflation - foreslås kontrolafgiften at stige til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn.

Det er en fordel, herunder i forhold til kommunikationen, hvis der er et ensartet niveau for kontrolafgifterne i den kollektive transport i Danmark. Administrationen er derfor i dialog med de øvrige trafikselskaber om ændringen, hvor hovedparten af trafikselskaberne allerede har tilkendegivet, at de er indstillet på at følge en landsdækkende ændring af kontrolafgiften.

Det foreslås, at der sigtes mod at gennemføre ændringen af kontrolafgifterne primo september 2022 sammen med de øvrige trafikselskaber, DSB, Arriva Tog og Metro. Det bemærkes i øvrigt, at Ankenævnet foreskriver, at ændring af kontrolafgifter sker med mindst en måneds varsel i forhold til passagererne. Samtidig skal de nye afgiftssatser skrives ind i de fælles rejseregler.

Det indstilles,

- at kontrolafgifterne ændres til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn primo september 2022 sammen med de øvrige trafikselskaber, DSB, Arriva Tog og Metro.

Beslutning

Kontrolafgifterne ændres til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn primo september 2022 sammen med de øvrige trafikselskaber, DSB, Arriva Tog og Metro.

10. Meddelelser

Der blev på mødet orienteret om:

- Status for udbud 25. og 28.1 af bustrafik
- Tilbage melding fra Kontaktudvalget
- Studietur i april eller maj 2023
- Proces vedr. arbejdsklausuler
- Kapacitetsproblemer i flextrafikken, fælles handleplan RN og NT
- Generalforsamling i TiD - forslag om vederlag til formanden

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning. Vedr. 28.1 udbud af bustrafik blev det besluttet, at udbuddet annulleres og genudbydes med de vilkår og den tidsplan, der blev gennemgået på mødet. Forslaget om, at formanden for TiD fremadrettet honoreres med årligt vederlag på 40 tkr., blev tiltrådt.

11. Eventuelt

Ingen punkter.