



18. maj 2021

## Beslutningsreferat

### Møde i NT's bestyrelse den 29. april 2021

#### Deltagere

##### Bestyrelsen

Nuuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune  
Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland  
Carsten Andersen, Hjørring Kommune  
Lis Jensen, Region Nordjylland (afbud)  
Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune  
Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune (afbud)  
Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune i stedet for Peter Skriver Nielsen, Thisted Kommune  
Anna Oosterhof, Rebild Kommune  
Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

##### Repræsentantskabet

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)  
June Menne, Frederikshavn Kommune (afbud)  
Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune

##### 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 2 og 3)  
Anne-Marie Sanvig Knudsen, NT's administration (punkt 4)

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

Som resten af samfundet er den kollektive trafik og NT omfattet af restriktioner og tiltag som konsekvens af Coronavirus/COVID-19. Hovedpunkterne for de seneste måneder er oplistet nedenfor.

##### Tog- og busdrift

- Restriktionerne blev lempet fra 6. april, hvilket bl.a. medførte, at 5.-8. klasse, ungdomsuddannelser og voksenuddannelser kunne vende tilbage med fysisk fremmøde hver anden uge, og desuden blev de liberale serviceerhverv genåbnet. Fra 21. april er der åbnet yderligere for skoler og uddannelsesinstitutioner, og de videregående uddannelser har mulighed for en delvis genåbning. Desuden er der genåbning for bl.a. store indkøbscentre og stormagasiner, restauranter og cafeer, museer, kunsthaller og biblioteker, indendørs idræt for børn, unge og ældre samt fodboldkampe (elite). Endelig blev forsamlingsforbuddet hævet til 10 indendørs og 50 udendørs.

- I busser og tog har vi de første uger i 2021 ligget på 35 – 40 % af vores normale antal passagerer, og i takt med den gradvise genåbning, ligger vi nu omkring 55 % i busser og 60 % i tog.
- Kapaciteten i busser blev fra 6. april øget til 70 % (alle retvendte siddepladser og halvdelen af ståpladserne), mens kapaciteten i tog er begrænset til 70 % af pladserne. Der er fortsat krav om, at passagerer over 12 år skal anvende mundbind i tog, busser og flexvogne samt på stationer og bus-terminaler - NT følger dagligt belægningen i busser og tog, så vi hurtigt kan imødegå kapacitetsproblemer.
- Fra 6. april blev fordørene i busserne igen åbnet, for at sikre et godt passagerflow med flere rejsende. Salg af billetter i busserne er fortsat suspenderet, og i samarbejde med de øvrige trafikskaber forbereder NT at åbne for billetsalget igen den 6. maj (som er den oprindelige dato for åbning af indendørsservering, som nu er rykket frem).

#### Flextrafik

- Fra 6. april blev kapaciteten øget således, at der nu kan sidde 2 passagerer på bagsædet af små vogne og 1 passager pr. vinduesplads i større vogne. For faste ruter benyttes alle siddepladser undtaget forsædet ved siden af chaufføren.
- Patientkørslen afvikles stadig som solokørsel i Nordjylland. Det skal nævnes, at Region Midt og Region Sjælland ikke længere afvikler patientkørslen som solokørsel.
- Der udleveres, efter særlige retningslinjer, stadig mundbind i flextrafikken til passagerer, der ikke selv har medbragt mundbind, efter aftale med KL og Danske Regioner.
- Der kan fortsat ikke betales kontant, og der tilskyndes i stedet til selvbetjening. Kunder, der ikke kan benytte selvbetjening, kan få tilsendt en regning for udført kørsel.
- NT assisterer fortsat Region Nordjylland med beredskab ift. transport af Corona-patienter, og NT's flextrafik varetager opgaven med kørsel til vaccinationscentre med udsatte borgere.

#### Betjening af kunder generelt

- Vi har gennem hele forløbet valgt at holde callcentret åbent, så kunder fortsat kan komme direkte i kontakt med os. Ligeledes er vores trafikservice synligt og tilgængeligt for chauffører og kunder.
- Ligesom de øvrige butikker i landet blev det personbetjente salg i Kennedyarkaden lukket fra 25. december 2020, og butikken åbnede igen den 1. marts 2021, da restriktionerne blev lempet.

#### Økonomi

I forhold til den økonomiske vinkel på krisen har vi i tæt samarbejde med Trafikskaberne i Danmark (TiD) og efter aftale med KL og Danske Regioner løbende udarbejdet estimater på størrelsen af den økonomiske kompensation for trafikskaberne af den kollektive trafik. NT's nettokompensationen for Bus-, Tog- og Flextrafik lyder på 113,1 mio. kr. for 2020, mens det seneste estimat på nettokompensation i 2021 og 2022 lyder på hhv. 146,5 mio. kr. og 33,5 mio. kr.

Der er indgået aftale mellem Finansministeriet, KL og Danske Regioner om, at nettomerudgifter og manglende indtægter vil blive dækket for 2020 og 2021. For 2021 er der på landsplan afsat en ramme på 362 mio. kr. som senest skal genforhandles i forbindelse med KL's og DR's økonomiforhandlinger for 2022. Genforhandlingen af rammen er allerede påbegyndt, idet trafiksekskabernes seneste estimat for den samlede nettokompensation beløber sig til 1.338 mio. kr. i 2021. Det afsatte ramme på 362 mio. kr. i 2021 forventes således allerede opbrugt i løbet af 1. kvartal 2021.

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.

Umiddelbart inden jul udsendte administrationen målrettet info til de enkelte kommuner og Regionen med konkret info om status for den enkelte og en uddybende forklaring på, hvordan kompensationen udmøntes i kommunen/hos Regionen vedr. 2020.

NT har fået udbetalt a conto COVID-19 kompensation for 112,6 mio. kr. vedr. 2020 og mangler nu kun den endelige regulering for 2020, som kommer umiddelbart efter bestyrelsens og revisionens godkendelse af årsregnskab 2020. Den løbende kvartalsvise a conto udbetaling af COVID-19 kompensation afhjælper trafiksekskabernes likviditetsmæssige udfordringer.

#### NT's administration

- Det fleste af NT's administrative medarbejdere arbejder fortsat hjemmefra og det har de gjort siden midten af september 2020.
- Kravet om mundbind fra 22. august berører NT's medarbejdere dels i "fronten" som fx kontrollører og stoppestedsguider, og dels til og fra administrationen i Kennedyarkaden, da man passerer regionalterminalen og bybustterminalen på vej til kontorerne.

#### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

#### **Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

## **2. Endelig godkendelse af Regnskab 2020**

På bestyrelsesmødet den 26. marts 2021 godkendte bestyrelsen, at det foreløbige årsregnskab 2020 blev overdraget til revisionen.

NT Årsregnskab 2020 er nu revideret af BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab, og revisionen af årsregnskabet 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 2020 og revisionsberetning var vedlagt dagsorden som bilag.

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

**Det indstilles,**

- at NT Årsregnskab 2020 godkendes og revisionsberetningen tages til efterretning.

**Beslutning**

NT Årsregnskab 2020 blev godkendt, og revisionsberetningen blev taget til efterretning.

Jørgen Rørbæk Henriksen ønskede følgende tilføjelse til referatet: "Jeg kunne på forrige bestyrelsesmøde ikke støtte at anvende 6,5 mio. kr. af overskuddet vedr. regnskabsåret 2020 på nye aktiviteter, idet jeg opfatter hele overskuddet som midler, der skal betales tilbage til ejerne, uanset om der er tale om rutelaterede udgifter eller drifts/kapacitetsrelaterede udgifter. Jeg stemte bestemt ikke imod tankerne om at anvende midler til at understøtte mobilitetsplanen, som jeg synes er en fornuftig idé, men mod den procedure som anvendes, hvor bestyrelsen vælger ikke at høre ejerne eller alternativt lægge forslaget ind i det kommende års budgetforslag. Jeg indrømmer, at loven og vedtægterne er vanskelige at fortolke, men alene usikkerheden gør, at jeg ikke kan følge flertallet uden en høring hos ejerne.

Jeg står nu som bestyrelsesmedlem overfor at skulle underskrive et regnskab for 2020, hvor bestyrelsen overfører 6,5 mio. kr. til aktiviteter i kommende år. Jeg skal i denne forbindelse udtale, at jeg ikke har indvendinger mod den øvrige del af regnskabet, og derfor underskriver regnskabet i sin helhed, men med en klar markering af, at jeg ikke hermed billiger fremgangsmåden omkring den nævnte overførsel på 6,5 mio. kr."

### **3. Forudsætninger for Budget 2022**

Forud for udarbejdelsen af budgetforslaget for 2022 beskrives (bilag vedlagt dagsorden) en række principper og forudsætninger, som foreslås at ligge til grund for udarbejdelse af NT's Budgetforslag 2022.

Budgetforslag 2022 vil herefter blive behandlet på bestyrelses- og repræsentantskabsmødet den 25. juni 2021 med henblik på udsendelse i høring hos kommunerne og Region Nordjylland. Høringsperioden for budgetforslaget er fra 1. juli 2021 til 30. september 2021.

Den endelige behandling af NT Budget 2022 sker på bestyrelsesmødet den 29. oktober, og frem til 25. oktober har kommunerne og Region Nordjylland mulighed for at få indarbejdet ændringer til eget serviceniveau i budgettet for 2022 (passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter).

Det endelige NT Budget 2022 offentliggøres senest den 1. december 2021.

**Det indstilles,**

- at bestyrelsen godkender de i bilag vedlagte forudsætninger for NT Budgetforslag 2022

**Beslutning**

Bestyrelsen godkendte de beskrevne forudsætninger for NT Budgetforslag 2022.

#### **4. Bus, tog, Flextur og Plustur - Justeringer i serviceniveau fra august 2021**

Køreplanskiftet markerer justeringer og ændringer i køreplaner for busser og tog samt evt. justeringer af Flextur og Plustur – Det er også ved køreplanskiftet, at evt. større ændringer i serviceniveauet gennemføres.

I løbet af sommeren 2021 er der køreplanskifte for ruterne i NT's område. Søndag den 27. juni er der kørselsstart for de fleste sommerruter, sommerkøreplaner og Midttrafiks ruter. Søndag den 8. august er der køreplanskifte for stort set alle NT's bus- og togruter undtaget ruten på Læsø, der skifter ved årsskiftet pga. Læsøfærgen. Togkøreplaner skifter desuden søndag den 12. december pga. DSB.

Køreplaner for busser og tog suppleres af Flextur og Plustur, og alle transportformerne bindes sammen af knudepunkterne. Status og de væsentligste ændringer ved køreplanskiftet fremgår af et notat, der var vedlagt dagsorden.

Beslutningskompetencen vedr. den konkrete linjeføring, kørselsomfang og standsningsmønster for bus- og togruterne følger finansieringsansvaret og ligger således hos kommunerne hhv. Regionen. NT's bestyrelse fastlægger Mobilitetsplanen, som sikrer det overordnede serviceniveau for den kollektive trafik og en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem ruterne. Ved det enkelte køreplanskifte er bestyrelsens fokus derfor, hvordan de konkrete ændringer i serviceniveau påvirker den samlede kollektiv trafik i Nordjylland.

Ved det kommende køreplanskifte i august er der overordnet set kun tale om mindre justeringer, idet der hos de fleste kommuner og Regionen er ønske om et uændret serviceniveau – De væsentlige ændringer er:

##### Hovednettet

- Den nye togstation ved Aalborg Lufthavn blev i december 2020 taget i brug med ét tog i timen (DSB), og fra december 2021 udvides betjeningen med endnu ét tog i timen med NJ's tog mellem Skørping og Lufthavnen
- Xpresbusbetjeningen af Hadsund og Mariager udbygges med flere ture i weekenden
- Udvidelse af betjeningen i Halsområdet i form af flere afgangsbåde fra Aalborg og Ulsted
- Som et led i Midttrafiks udbudsproces og med driftstart 2022 får rute 960X Aalborg-Aalestrup-Viborg flere stop i Midttrafiks område. I NT's område kører bussen fortsat efter Xpresbus-konceptet med få stop.

På hovednettet øges bus- og togbetjeningen med ca. 2.400 køreplantimer (ligeligt fordelt på busser og tog), og det er estimeret, at det samlede antal rejser øges med ca. 137.000 årligt.

##### Lokalnettet

- I Hjørring Kommune ændres flere lokalruter for bl.a. at give elever på ungdomsuddannelser et mere fleksibelt transporttilbud.
- I Frederikshavn Kommune nedlægges flere afgangsbåde på lokalruterne i weekender pga. besparelser.
- I Mariagerfjord Kommune nedlægges udvalgte morgen- og aftenafgange mellem Hadsund og Øster Hurup grundet besparelser og få passagerer.

På lokalnettet reduceres busbetjeningen med ca. 8.400 køreplantimer, og det samlede antal rejser estimeres at blive reduceret med 105.000 årligt.

Samlet set reduceres busbetjeningen med ca. 7.200 køreplantimer årligt (0,8 %), og togbetjeningen øges med 1.200 timer årligt (2,6 %). Ændringerne vurderes at øge antallet af rejser med ca. 32.000 rejser årligt.

#### Det Fleksible Net

I den åbne trafik består Det Fleksible Net af Flextur og Plustur. NT er i gang med at udvikle en samlet produktstrategi for den fleksible trafik, der skal være med til at forenkle produkterne indenfor det fleksible net samt skabe én samlet indgang for kunden.

Fra 1. september 2020 til 1. august 2021 er prisen for Plusturen inkluderet i tog- og busbilletten. Såfremt ordningen ikke gøres permanent, vil prisen for en Plustur fra den 1. august 2021 igen være 24 kr.

#### Knudepunkter

Alle 11 kommuner i Nordjylland, Regionen og NT er gået sammen om at realisere et knudepunktskoncept, som binder en bred vifte af mobilitetstilbud sammen. Som en del af det koncept er der realiseret knudepunktsmarkører og opgradering af stoppestedsinventar.

#### **Det indstilles,**

- at justeringer i serviceniveau for bus, tog, Flextur og Plustur fra august 2021 tages til efterretning.

#### **Beslutning**

Justeringer i serviceniveau for bus, tog, Flextur og Plustur fra august 2021 blev taget til efterretning.

## **5. Opdateret finansieringsmodel for flextrafik**

NT er i samarbejde med landets øvrige trafikselskaber i gang med at udskifte de IT-systemer, som NT, kommuner og Region Nordjylland anvender til håndtering af flextrafikken. Dette projekt kaldes NOP (Ny OptimeringsPlatform).

Som følge af investeringen er det nødvendigt at modernisere den finansieringsmodel, som anvendes til at fordele kapacitetsudgifterne mellem NT, kommuner og Region Nordjylland, da modellen skal kunne håndtere og fordele investeringen mellem ejerne på en retvisende måde.

Den nuværende finansieringsmodel er senest blevet revideret ved kommunalreformen i 2007, hvor de nuværende administrationsbidrag blev fastlagt. Administrationsbidragene er ikke blevet ændret siden, men er løbende blevet prisreguleret og justeret i forhold til NT's kapacitetsudgifter. På baggrund af indførelse af selvbetjening og afskaffelsen af abonnementsbetalingen for Flexhandicap er der behov for at justere administrationsbidraget, således der er en bedre sammenhæng mellem administrationsbidraget og kørslens ressourcetræk.

Udgifterne til flextrafikken består af to dele:

- Operatørudgifter (275,4 mio. kr.)
- Kapacitetsudgifter (30,4 mio. kr.)

Ovenstående tal er fra regnskab 2019, da regnskab 2020 er påvirket af COVID-19.

Operatørudgifterne dækkes af kørselsbidraget og opkræves direkte hos NT's ejere ud fra udførte ture, mens kapacitetsudgifterne opkræves hos NT's ejere efter fastlagte a conto administrationsbidrag (pr. passagerer). Ca. 10 % af de samlede udgifter til Flextrafik skal derfor fordeles gennem finansieringsmodellen.

En moderniseret finansieringsmodel skal kunne håndtere:

- Investeringen i nyt IT-system skal opkræves hos kommuner og Region Nordjylland
- Sammenhæng mellem administrationsbidragets størrelse og kørsels ressourcetræk på kapacitetsudgifterne jf. NT's vedtægter
- Nye services og være let at opdatere

Der anbefales en finansieringsmodel, hvor der indføres en grundbetaling. Den nye finansieringsmodel vil således bestå af en fast og en variabel del med hver sin fordelingsnøgle. Det forslås, at grundbetalingen fordeles på baggrund af indbyggertal, som objektiv nøgle, mens den variable del fordeles gennem antal passagerer som i dag. En sådan model vil have flere fordele. Dels vil det være muligt at lave en mere retvisende model, hvor bidragets størrelse afhænger af den enkelte enheds træk på omkostningerne, og dels vil modellen bedre kunne håndtere omkostningsfordelingen mellem små decentrale budgetenheder (som afdelinger på sygehuse eller kommunale institutioner) og de større budgetenheder som fx forvaltninger. Dette er særlig relevant, idet der skal foretages relative store investeringer i et nyt IT-system. Endelig vil modellen sikre at, investeringen kan fordeles på alle ejere.

NT anbefaler, at den opdaterede finansieringsmodel implementeres fra den 1. januar 2023. Det forventes, at det nye IT-system tages i brug i efteråret 2023. Afskrivningen på IT-systemet vil komme i de følgende år herefter. Finansieringsmodellen anvendes derfor som grundlag for budget 2023.

Til dagsorden var vedlagt et notat, der beskriver den forslåede finansieringsmodel.

#### **Det indstilles**

- at den opdaterede finansieringsmodel for NT's flextrafik anvendes med virkning fra 1. januar 2023, og at modellen anvendes som grundlag for Budget 2023.

#### **Beslutning**

Den opdaterede finansieringsmodel for NT's flextrafik anvendes med virkning fra 1. januar 2023, og modellen anvendes som grundlag for Budget 2023.

Bestyrelsen pointerede vigtigheden af, at kommunerne og Regionen informeres grundigt om den opdaterede finansieringsmodel og de økonomiske konsekvenser heraf.

## **6. Status på effektiviseringsprojektet vedr. flextrafik**

I løbet af 2020 og starten af 2021 har NT og kommunerne arbejdet på at effektuere dele af potentialekataloget for effektivisering af flextrafik. Et katalog, som stammer fra et analysearbejde udført af NT og Deloitte i 2019.

En lang række indsatser er gennemført, og en del af potentialerne er realiseret i driften. Status er, at der er gennemført eller indarbejdet budgetreduktioner for en lang række tiltag svarende til 11,7 mio. kr. Det er dog vurderingen, at der stadig kan gøres en yderligere indsats særligt i kommunerne, hvis der skal realiseres et større potentiale. Det skal også fremhæves, at der er en række usikkerheder knyttet til de beregninger, der er fortaget i forhold til beregning af gevinster/besparelser. Årsagen er, at tiltag er indført i et "Corona-år", hvor serviceniveau og kørselsvolumen er meget forskelligt fra normal drift. Derfor er potentialer beregnet med udgangspunkt i driftsdata fra 2019.

Effektiviseringskataloget rummer potentialer, der ved fuld implementering over en årrække vil kunne effektivisere flextrafikken med knap 27 mio. kr. årligt. Potentialerne er beregnede effekter af en lang række tiltag, hvor der naturligvis er knyttet nogle forudsætninger, usikkerheder mv. og skal således forstås som en ramme, der vil være muligt at realisere. Potentialerne er beregnet ud fra en forudsætning om, at de mindst effektive kommuner justere deres serviceniveau og procedurer til gennemsnittet af alle kommuner. Dette skal ses i sammenhæng med, at det er helt naturligt og legitimt, at kommuner er forskellige og har forskelligt serviceniveau, økonomi og aktivitetsniveau.

Status er, at der er gennemført eller indarbejdet budgetreduktioner for en lang række tiltag svarende til 11,7 mio. kr. ud af 27 mio. kr., eller 44 % af det samlede potentiale. De realiserede potentialer er de beregnede effekter, der allerede er slået igennem i flextrafikens økonomi.

### **Baggrund**

I efteråret 2019 præsenterede NT effektiviseringskatalog for flextrafikken for bestyrelsen og sidenhen for kommunaldirektører og skole- og socialdirektører. Anledningen var, at NT havde gennemført en analyse af effektiviseringsmuligheder i flextrafikken, hvor der over en årrække er potentiale for at effektivisere kørslen med op til 27 mio. kr. pr. år.

Analysen omfattede en hovedanalyse samt 11 delanalyser, én for hver kommune. Efter møder med kommunaldirektørkredsen og skole- og socialdirektører var NT på besøg i alle kommuner for at præsentere analysen for de enkelte ejere. Da flextrafikken udføres i tæt driftssamarbejde mellem NT, kommunerne og Region Nordjylland skal potentialerne høstes i et tæt og koordineret samarbejde mellem alle aktører.

Potentialerne er grundlæggende opdelt i tre grupper af tiltag: 1) Tiltag, som NT selv kan gennemføre, 2) tiltag, som ejerne selv kan gennemføre samt 3) tiltag, som kræver et samarbejde mellem ejerne og NT

For NT's vedkommende er der tale om optimering af planlægningsparametre, bedre udnyttelse af vognkapacitet og serviceniveauer. For kommunernes vedkommende er der tale om tiltag ift. serviceniveau, styrket visitering og anvendelse af incitamenter. I forhold til kommunernes del har NT tilbudt



konsulenthjælp til gennemførelse i det omfang, kommunerne har brug for dette. Dette tilbud står stadig åbent.

For fælles tiltag er der tale om udnyttelse af nyt udbuds set-up i planlægningen og styrket samarbejde 1 : 1 med hver enkelt ejer på ledelsesniveau.

### Status for NT's tiltag

Efter planen har NT gennemført en række initiativer, der giver forbedret planlægning samt mere effektiv og billigere kørsel. Det blev i 2019 anslået, at det samlede potentiale var 6,4 mio. kr. pr. år. Det vurderes, at NT har realiseret knap 5,2 mio. kr. pr. år. Produktstrategi skal efter planen implementeres løbende i 2021 og 2022 og forventes at få effekt i takt med, at tiltag implementeres. Den primære indsats her handler om styrkede incitamenter, der skal sikre, at flere kunder anvender Plustur i kombination med bus/tog frem for den dyrere Flextur.

Aktiviteter	Beregnet potentiale	Implementeret
Optimering af driftsregler	5.200.615 kr.	5.205.441 kr.
Produktstrategi	1.278.016 kr.	0 kr.
<b>Hovedtotal</b>	<b>6.478.631 kr.</b>	<b>5.205.441 kr.</b>

I vedlagte notat er tiltagene nærmere beskrevet, ligesom det er beregnet, hvorledes effektiviseringerne er slået igennem på hver enkelt ejer.

### Kommunernes tiltag

Størstedelen af potentialerne i effektiviseringsprojektet skal realiseres i de enkelte kommuner. 3 kommuner (Aalborg, Frederikshavn og Jammerbugt) har på baggrund af NT's analyser igangsat et arbejde med at effektivisere flextrafikken. 1 kommune (Brønderslev) har planlagt at igangsætte analyser i samarbejde med NT.

Aalborg Kommune har igangsat et grundigt analysearbejde, der har betydet at 5,3 mio. kr. er indarbejdet i Budget 2021. Frederikshavns Kommune har på tilsvarende måde indarbejdet 0,7 mio. kr. i Budget 2021. I begge kommuner igangsættes tiltag, der skal realisere budgetbesparelsen. Jammerbugt har som den eneste kommune gennemført et effektiviseringsprojekt i samarbejde med NT. Resultatet af projektet er et effektiviseringskatalog på i alt 1,7 mio. kr., der er blevet behandlet i byrådet. Som følge af projektet har byrådet besluttet at effektivere besparelser på 0,5 mio. kr.

Det blev i 2019 anslået, at det samlede potentiale ved at gennemføre "lokale" effektiviseringsprojekter i alle kommuner var 12,8 mio. kr. pr. år. Da det kun er en andel af kommunerne, der har gennemført og godkendt aktiviteter, er det vurderet at det realiserede potentiale er 6,4 mio. kr. - Af nedenstående tabel fremgår effekterne at de tiltag der er gennemført:

Aktiviteter	Beregnet potentiale	Godkendt/Implementeret
Kommuneprojekt	12.830.730 kr.	6.455.000 kr.
<b>Hovedtotal</b>	<b>12.830.730 kr.</b>	<b>6.455.000 kr.</b>

I vedlagte notat er tiltagene nærmere beskrevet, ligesom det er beregnet, hvorledes effektiviseringerne er slået igennem på hver enkelt ejer.

### Status for fælles tiltag

I den sidste gruppe er effektiviseringspotentialerne knyttet til implementeringen af en ny udbudsstrategi i flextrafikken. Potentialerne knytter sig til ændringer i, hvordan kørslen udbydes særligt indenfor fast rutekørsel, hvor kommunerne definerer aftalerne og serviceniveauet. En fuld realisering af området kræver derfor, at kommunerne ændrer planlægningen af de faste ruter, der indgår i et udbud.

Disse tiltag kan først realiseres i løbet af de kommende år og kræver, at kommuner i højere grad benytter rådighedsbiler (der deles af alle), frem for kørselspakker, der alene er målrettet den enkelte kommune eller institution. For, at dette kan lykkes, skal kommunerne justere serviceniveauet og samtidig acceptere, at det ikke nødvendigvis er samme vognmand, der udfører en given rute igennem hele kontraktperioden. I NT's netop afviklede udbud af flextrafik er det vurderingen, at rådighedsbiler er op til 35 % billigere end vogne, der udbydes på kontrakt til fast kørsel i en specifik kommune eller til en institution - Af nedenstående tabel fremgår effekterne af dette tiltag:

Aktiviteter	Beregnet potentiale	Godkendt/Implementeret
Udbudsstrategi	7.384.594 kr.	0 kr.
<b>Hovedtotal</b>	<b>7.384.594 kr.</b>	<b>0 kr.</b>

Til dagsorden var vedlagt et notat, hvor tiltagene er nærmere beskrevet, ligesom det er beregnet, hvorledes effektiviseringerne vurderes at slå igennem på hver enkelt ejer.

### Det videre arbejde

NT forsætter arbejdet med at effektivisere flextrafikken. Arbejdet sker særligt på 3 områder:

- NT ønsker at etablere et løbende samarbejde med alle kommuner, hvor driftseffektiviteten monitoreres ved hjælp af Business Intelligence. NT har i løbet af 2020 udarbejdet BI-rapportering til formålet. NT ønsker at mødes 1 : 1 med alle kommuner (2 x årligt) og gennemgå kommunens målsætninger og KPI'er i flextrafikken. NT anser dette arbejde som meget vigtigt dels for at fastholde en effektiv drift, og dels for at høste yderligere gevinster. Det er vigtigt, at kommunerne afsætter ledelsesmæssige ressourcer på chefniveau for at få det optimale ud af dette arbejde.
- En række kommuner har ikke umiddelbart igangsat initiativer ift. effektiviseringsprojektet. Dette kan naturligt ske i forbindelse med ovenstående fokus på den løbende driftseffektivitet. Herudover tilbyder NT at præsentere effektiviseringspotentialer for de kommuner, der ønsker at høre mere eller ønsker at igangsætte et effektiviseringsprojekt.
- Som beskrevet ovenfor er der et stort potentiale i at effektivisere udbud og planlægning af fast kørsel (70 % af flextrafikken). Dette kan ske ved at udbyde enkeltstående kommunale pakker, som større rådighedspakker med langt mere volumen. Rådighedspakkerne vil således både udføre fast og variabel kørsel med kørselsgaranti. NT har i seneste udbud afprøvet denne strategi. Prisforskellen mellem normale kommunale pakker og flex-rådighedsbiler er op til 35 %. Anvendelsen af denne strategi kræver, at kommunerne i højere grad tillader forskellige vognmænd og dermed chauffører at udføre den faste kørsel. For at gøre overgangen til denne strategi lettere har NT harmoniseret vogntyperne og kræver, at alle vogne er ens bemalet (i NT's farver) således, at der er stor genkendelighed for brugerne. Opmærksomheden skal her rettes mod, at NT skal genudbyde store dele af den faste kørsel ved udgangen af 2022. Planlægningsarbejdet vil derfor skulle snart skulle påbegyndes og således også drøftelserne, om de enkelte kommuner ønsker at tilslutte sig denne udbudsform, der kan være langt billigere for kommunerne.

**Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

## **LUKKET DAGSORDEN**

### **7. Konstituering af NT's bestyrelse**

### **8. Meddelelser**

Der blev på mødet blive orienteret om:

- Indgåelse af kontrakt vedr. bus- og flextrafik på Læsø
- Nye produkter for at fastholde og tiltrække passagerer i busser og tog – Pendler20 og Rejsepas
- Trafikstyrelsen har accepteret at forlænge driftsstøtten til Plustur fra 1. august 2021 til 31. december 2021

I forlængelse af Trafikstyrelsens accept af at forlænge driftsstøtten til Plustur blev det besluttet, at forlænge perioden med gratis Plustur til 31. december 2021.

### **9. Eventuelt**

Administrationen fremsender informationer om status for inddrivelse af ubetalte kontrolafgifter.