



20. maj 2020

## Beslutningsreferat

### Møde i NT's bestyrelse den 15. maj 2020

Mødet blev afholdt via Skype/mødetelefon.

#### Deltagere

##### Bestyrelsen

Nuuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune  
Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland  
Carsten Andersen, Hjørring Kommune  
Susanne Flydtkjær, Region Nordjylland  
Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune  
Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune  
Peter Skriver Nielsen, Thisted Kommune  
Anna Oosterhof, Rebild Kommune  
Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

##### Repræsentationskabet

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)  
Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune  
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 1-3)  
Erik Frederiksen, NT's administration (punkt 4)  
Henning Biil, NT Advokater (punkt 4)  
Gitte Christensen, NT's administration (punkt 5)

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

Siden konsekvenserne af Coronavirus/COVID-19 for alvor tog fart med Statsministerens pressemøde om aftenen onsdag den 11. marts, har NT implementeret en række tiltag, som generelt er forløbet tilfredsstillende. Hovedpunkterne er tematiseret og oplyst nedenfor.

Forholdene og situationen udvikler sig hele tiden, og på mødet blev der præsenteret en opdateret status.

##### Tog- og busdrift

- Serviceniveauet på hovednettet (tog og de overordnede busruter) fortsatte uændret efter 11. marts, mens kapaciteten ret hurtigt blev droppet ned med stop for ekstra- og dubleringsbusser samt opformeringen af tog. Fra mandag den 16. marts blev stort set alle skole- og lokalruter lukket. Kørs-

len på hovednettet blev reduceret den 20. marts (tog og regionalruter) og den 23. marts (Aalborg bybusser). Reduktionerne blev foretaget under hensyn til, at mange kunder fortsat er afhængige af den kollektive trafik for at kunne passe deres arbejde

- I tæt dialog med kommuner og region overgik vi til normale køreplaner igen fra den 14. april. Overgangen til de normale køreplaner er forløbet fornuftigt, og vi har i løbet af de seneste uger langsomt set antallet af passagerer stige i vores busser og tog. Vi er dog fortsat meget langt fra vores budgetterede passagertal, og antallet af passagerer, i forhold til normalsituation, nærmer sig således i øjeblikket indeks 40.
- Vores drift er fortsat underlagt en lang række restriktioner, og det er således fortsat ikke muligt for vores kunder at benytte bussernes forreste dør til indstigning, ligesom kontantsalget i busserne fortsat er midlertidigt suspenderet. Desuden er retningslinjen fortsat, at belægningen i busser og tog ikke må overstige 50 %. Dette har indtil videre ikke været den store udfordring, men kan blive det på længere sigt, såfremt kravet opretholdes, mens samfundet igen lukkes op. Derfor forbereder vi i øjeblikket til 11. maj en systematisk overvågning af kapacitet og belægning i busser og tog, som skal hjælpe os til at indsætte ekstra kapacitet og have guider på gaden ved knudepunkter, hvor vi forventer mange kunder.
- I forhold til driften af skole- og lokalbusruter er denne ligeledes genetableret, og vores planlæggere har arbejdet tæt med de lokale bestillere, på at tilpasse disse ruter til bl.a. de differentierede ringetider på skolerne.

#### Flextrafik

- NT har fortaget foranstaltninger for at begrænse samkørsel. Dette sker i forhold til de instrukser, som vi bl.a. får fra sygehusene i Nordjylland. Patienter til sygehuse samkører ikke længere med andre kundegrupper, og alt kørsel foregår nu som udgangspunkt som solokørsel. Det samme er gældende for Flextur, Plustur, Flexhandicap og Flexlæge. Der medtages kun ledsagere i helt særlige tilfælde.
- Herudover har NT taget initiativ til, at kørslen i størst muligt omfang udføres af større vogne. Forsædet ved chaufføren anvendes ikke længere.
- Som i busserne kan man i øjeblikket heller ikke betale med kontanter, når man benytter Flextur og Flexhandicap. I stedet henvises til betalingskort, app eller web.
- I flextrafikken assisterer vi Region Nordjylland med hjemtransport af testede ikke-smittede borgere. Vi assisterer beredskabet med 5 udvalgte vogne, der kører Corona-smittede patienter. Dette for at frigive ambulancekapacitet til akutberedskabet. Kørslen udføres helt isoleret fra den almindelige Flextrafik. Chauffører har fået særlig uddannelse. I samme boldgade udfører vi kørsel med borgere til drive in-test for Coronavirus/COVID-19. Det sker som et led i, at borgerne forud for eksempelvis en aftalt indlæggelse skal være testet.
- Efter genåbningen af skolekørslen for de mindste klasser, er der sket en stigning i den faste kørsel i flextrafikken. Med de afstandskrav i vognene, der er udmeldt fra sundhedsmyndighederne og KL, har det været nødvendigt at replanlægge alt kørsel under Flexskole i kommunerne.

- Samlet set betyder ovenstående ændringer et stigende forbrug af vogne og flere ture i flextrafikken. Da kørslen samlet set er på et lavere aktivitetsniveau end normalt, er det indtil nu lykket at afvikle kørslen, men i det omfang genåbning fortsætter, kan det være nødvendigt at justere på pladskrav, hvis kapacitetsproblemer skal undgås.
- På landsplan har vi bedt ministeriet om fælles retningslinjer for kapacitetsbegrænsninger i taxi og minibusser på tværs af sektorer.

#### Betjening af kunder generelt

- Vi har valgt at holde callcentret åbent, således kunder fortsat kan komme direkte i kontakt med os. Ligeledes er vores trafikservice synligt og tilgængeligt for chauffører og kunder
- Det personbetjente salg i Kennedy Arkaden, der har været lukket siden 16. marts, genåbnede efter påske. Det betjente salg blev genåbnet med reduceret åbningstid. Bevæggrunden var, at den beskedne genåbning af skoler og hos mindre erhvervsdrivende, som skete efter påske, ikke ville afstedkomme et stort antal besøgende i vores kundecenter. Det viste sig at holde stik, og vi fastholder derfor den reducerede åbningstid, indtil der viser sig et behov for justering.

#### Økonomi

Som orienteret om pr. mail har vi i forhold til den økonomiske vinkel på krisen, i tæt samarbejde med Trafikselskaberne i Danmark (TiD) og efter aftale med KL og Danske Regioner, udarbejdet et estimat på størrelsen af det økonomiske regnestykke for trafikskabernes del af den kollektive trafik. Et regnestykke, der for bus- og togdriften under NT, summer sammen til 187 mio. kr. i ekstra omkostninger og manglende indtægter i 2020. Vi har i vores estimater arbejdet med henholdsvis et best-, medium- og worst-case scenarie for det økonomiske estimat, og beløbet her relaterer sig til vores medium-case. I denne case forventer vi at være på indeks 80 i forhold til vores budgetterede passagerindtægter til december i år. Vores best-case og worst-case kalkulerer med henholdsvis indeks 100 og indeks 60 for tilsvarende.

Grundet det markante fald i vores passagerindtægter har vi desuden en presserende udfordring i forhold til vores likviditet. Passagerindtægter dækker omkring 30 % af vores driftsudgifter, og da disse ikke falder tilsvarende, bliver vi uundgåeligt udfordret på vores evne til at betale regninger. På den helt korte bane har vi løst vi udfordringen ved at:

- Indskrænke betalingsfristen for de månedlige a conto tilskudsopkrævninger til NT's ejere fra nuværende 45 dage til standard 14 dage
- Øge vores kassekredit fra nuværende 50 mio. kr. til 73,5 mio. kr., hvilket er i overensstemmelse med Bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier.

Ved at trække i disse håndtag forventer vi at kunne klare likviditetsudfordringen frem til juli. Herefter vil en mulighed være, at NT's ejere indbetaler aconto for resten af 2020 for at sikre likviditeten. Endvidere pågår sideløbende hermed en dialog mellem Finansministeriet, Transportministeriet, KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark om trafikskabernes likviditetsudfordringer og Coronaregningen.

### NT's administration

- NT's administrative personale har arbejdet hjemme siden fredag den 13. marts
- Vi planlægger efter, at vi er tilbage på kontoret i Kennedy Arkaden fra mandag den 11. maj. Vi vender dog ikke tilbage til en hverdag, som ser ud præcist som før Coronavirus, og vi skal tage særlige forholdsregler i en periode. Internt i NT er der rundsendt retningslinjer, så alle kan føle sig trygge ved at vende tilbage på kontoret. Retningslinjerne er en guide til, hvordan vi alle kan støtte op om en tryk og sikker arbejdsplads.

### **Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

## **2. Godkendelse af regnskab 2019**

På bestyrelsesmødet den 30. marts 2020 godkendte bestyrelsen, at det foreløbige årsregnskab 2019 blev overdraget til revisionen.

Årsregnskab 2019 er revideret af BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab. Revisionen af årsregnskabet for 2019 har ikke givet anledning til bemærkninger.

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

Udkast til NT Årsrapport 2019 og revisionsberetning var vedlagt som bilag.

BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab er ikke repræsenteret på bestyrelsesmødet, da revisionen af årsregnskab 2019 ikke har givet anledning til bemærkninger.

### **Det indstilles,**

- at årsregnskab 2019 godkendes og revisionsberetningen tages til efterretning.

### **Beslutning**

Årsregnskab 2019 blev godkendt og revisionsberetningen blev taget til efterretning.

## **3. Forudsætninger for Budget 2021**

Forud for udarbejdelsen af budgetforslaget for 2021 beskrives i et bilag, der var vedlagt dagsorden, en række principper og forudsætninger, som foreslås at ligge til grund for administrationens udarbejdelse af budgetforslag 2021.

Budgetforslag 2021 vil herefter blive behandlet på bestyrelses- og repræsentantskabsmødet den 19. juni 2020 med henblik på udsendelse i høring hos kommunerne og Region Nordjylland. Høringsperioden for budgetforslag 2021 er fra 1. juli 2020 til 30. september 2020.

Den endelige behandling af budget 2021 sker på bestyrelsesmødet den 30. oktober 2020.

Frem til 31. oktober 2020 har kommunerne og Region Nordjylland dog mulighed for at få indarbejdet ændringer til eget serviceniveau i budget 2021 (passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter).

Det endelige budget 2021 offentliggøres senest den 15. december 2020.

#### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen godkender de i bilag vedlagte forudsætninger for budgetforslag 2021

#### **Beslutning**

Bestyrelsen godkendte de beskrevne forudsætninger for budgetforslag 2021. Susanne Flydtkjær kunne ikke tilslutte sig forudsætningen om takststigninger i 2021.

## **LUKKET DAGSORDEN**

### **4. Status vedrørende 25. udbud af bustrafik**

### **5. Godkendelse af køreplaner fra august 2020**

I løbet af sommeren 2020 er der køreplansskifte for ruterne i NT's område.

Søndag den 28. juni er der kørselsstart for de fleste sommerruter, sommerkøreplaner og Midttrafiks ruter. Søndag den 9. august er der køreplansskifte for stort set alle NT's busruter undtaget ruten på Læsø. Togkøreplaner skifter i december.

Status og de overordnede ændringer fremgår af et notat, som var vedlagt dagsorden.

NT's Mobilitetsplan 2017-2020 har sat rammerne for køreplanlægningen og dialogen med bestillerne, og for køreplanåret 2020/21 kan følgende fremhæve:

- Fortsat styrkelse af køreplandialogen med vognmænd og chauffører. Arbejdet med at styrke køreplandialogen med NT's entreprenører og chauffører fortsætter i det kommende køreplanår, under de samme overordnede indsatsområder: Styrket datagrundlag, bedre køreplandialog og øge kendskab til og viden om køreplanprocessen. Der er gennemført tiltag indenfor hvert indsatsområde i forbindelse med NT's høringsperiode i efteråret 2019, og Aalborg Kommune gennemførte en særskilt høringsproces for buslinjer i Aalborg Kommune, som forløb i perioden oktober-december 2019.
- Vejarbejde og sporarbejde. Der har i indeværende køreplanår været et stort fokus på vej- og sporarbejder som følge af Plusbus-projektet i Aalborg, fremrykkede anlægsarbejder samt sporarbejder på Banedanmarks net, der påvirker driften, og dette fortsætter i det kommende køreplanår. NT har nedsat en Task Force, der kontinuerligt håndterer udfordringerne omkring dette.

- Optimeringsprojekt i Frederikshavn Kommune. Frederikshavn Kommune og NT har gennemført et optimeringsprojekt for den kollektive trafik med fokus på de fælleskommunale ruter, lokalruterne, bybuslinjerne samt Flextur og Plustur. Optimeringsprojektet har tre overordnede kriterier: At udpege mulige effektiviseringer for 1,5 - 2,0 mio. kr. pr. år, at sikre et mere effektivt lokalnet og at sikre en bred involvering af interessenter. Der er udarbejdet et indsatskatalog med konkrete tiltag indenfor fem indsatsområder indenfor den kollektive trafik.
- Koordineringsprojekt i Hjørring Kommune. Hjørring Kommune og NT har gennemført et koordineringsprojekt for den kollektive trafik med kommunens behov for at finde besparelser på busdriften som fokusområde. I første fase af projektet justeres lokalruterne og skolernes ringetider. I næste fase ses der bl.a. på uddannelseskørsel samt de større ruter 78 og 80, hvor den nye station Hjørring Øst gør, at betjeningen mellem Sindal og Hjørring kan ændres, så flere kan bruge toget. Derudover arbejdes der på at finde et mere fleksibelt tilbud til elever på ungdomsuddannelserne som erstatning for buskørsel på mindre ruter.
- I august 2019 blev køreplanen for Nordjyske Jernbaner ændret med bl.a. direkte tog mellem Hirtshals og Aalborg samt flere afgangene mellem Hjørring og Frederikshavn. Konsekvenser var, at man fra december 2019, efter dialog med Hjørring Kommune og borgerne, stoppede med at betjene Sønderby St. for til gengæld at have fuld drift på Vidstrup St. K21, gældende fra december 2020, er en fortsættelse af den nuværende køreplan dog med den justering, at den nye station Hjørring Øst tages i brug. Med stationen kommer der et løft af den kollektive trafik i den østlige del af Hjørring. I K21 tages den nye bane til Aalborg Lufthavn i brug og der pågår pt. en dialog med staten og DSB omkring betjeningen af Aalborg Lufthavn. Med den nye bane til Aalborg Lufthavn sikres der forbedrede muligheder for at benytte kollektiv trafik til og fra lufthavnen specielt fra syd for Aalborg.
- Samarbejdsaftalen mellem Thinggaard vedr. rute 980, Aalborg – Viborg - Herning – Esbjerg, og de tre trafikselskaber NT, Midttrafik og Sydtrafik udløber med udgangen af juni 2020 og forlænges ikke. "Thinggaard forretningen" er i øvrigt solgt i starten af 2020 til anden part. Der opstår nogle huller i betjeningen mellem Aalborg og Viborg, som følge af samarbejdets ophør, og der gennemføres en mindre udvidelse på rute 960X, Aalborg – Viborg – Silkeborg, for at afhjælpe dette.

Samlet set forventes et stort set uændret kørselsomfanget med bus i forhold til de nuværende køreplaner.

#### **Det indstilles,**

- at køreplanændringerne fra august 2020 tages til efterretning.

#### **Beslutning**

Køreplanændringerne fra august 2020 blev taget til efterretning.

## 6. Grøn handleplan – flextrafik

I december 2018 vedtog NT's bestyrelse en strategi for den grønne omstilling i "Grøn strategi for NT". Den overordnede målsætning for flextrafikken er her, at både personvogne og liftvogne i flextrafikken senest i 2030 skal være fossilfri.

I forlængelse af den grønne strategi er der nu udarbejdet et forslag til en grøn handleplan for flextrafikken. Handleplanen beskriver mere specifikt, hvordan og med hvilke virkemidler den grønne strategi kan realiseres for Flextrafikken.

Formålet med den grønne handleplan er få udpeget en fremtidig retning for de tiltag, der kan tages i anvendelse, samt at få klarlagt, hvor og hvordan konkrete beslutninger træffes i det videre arbejde.

Forslag til en grøn handleplan for flextrafikken var vedlagt dagsorden, og af handleplanen fremgår, at der for flextrafikken er en række forskellige muligheder og virkemidler i den grønne omstilling. Der anbefales nedenstående retning for det videre arbejde.

### Tre indsatsområder

Der forslås tre forskellige indsatsområder (spor) i den grønne handleplan for flextrafikken:

- For det første skal der være krav til udledningen af emissioner og dermed til den teknologi og de drivmidler, som vognene i flextrafikken anvender.
- For det andet har planlægning af flextrafikken stor betydning for antallet af personkilometer i flextrafikken. Der udføres årligt knap 1,6 mio. ture i flextrafikken, og koordineringen af kørslen har betydning for både økonomi og miljø. Hvis kørslen planlægges effektivt, øges samkørslen samtidig med, at tomkørslen reduceres, hvilket vil reducere antallet af kørte kilometer.
- For det tredje forslås, at de produkter, der tilbydes borgerne i flextrafikken, i større grad understøtter en grøn dagsorden, ved i højere grad at være optimeret mod en højere grad af samkørsel.

I det hele taget forslås i handleplanen, at alle 3 spor understøttes af incitament, der kan understøtte en grøn omstilling, da der er et tæt samspil mellem transportadfærd og teknologi, planlægning samt produkter, i flextrafikken.

### Teknologi-sporet

Der er i vedlagte handlingsplan beskrevet forskellige ambitionsniveauer for teknologi-sporet. Man kan følge markedsudviklingen ved, at der for taxi- og minibusser gennem lovgivningen, er fastsat krav til vognenes brændstofforbrug. Disse krav bliver løbende strammet for både taxi- og minibusser. F.eks. ændres kravene igen pr. juni 2020 således, at almindelige vogne skal præstere et brændstofforbrug på mindst 23,2 - 31,8 km/l og mindre minibusser på 18,6 - 23,1 km/l.

Det forventes, at en kommende klimalov samt den fortsatte ændring af bekendtgørelse om energikrav til taxi og minibusser, forsat vil øge kravene til vognene. Indførelse af el- og hybridteknologi forventes at skubbe på denne udvikling. I handleplanen forslås, at markedsudviklingen understøttes af yderligere incitament, for både fast og variabel flextrafik f.eks. ved indførelse af en bonusmodel, hvor lavt brændstofforbrug (eller brug af el-biler), udløser bonus.

Endelig kan der herudover fastsættes specifikke miljøkrav til de pakker, der udbydes af enten NT (rådhedspakker), eller af kommuner, der har fast kørsel til institutioner. Omkostningen til fast pakkekørsel til institutioner dækkes af den kommune, der bestiller kørslen.

For teknologi-sporet forslås at følge markedsudviklingen og efterleve stadigt strammere energikrav fra statslig side og kombinere dette med en incitamentsmodel, hvor vogne f.eks. kan opnå bonus ved reduceret brændstofforbrug. Herudover forslås, at der kan fastsættes specifikke miljøkrav til de pakker, der udbydes af enten NT (rådhedspakker), eller af kommuner, der har fast kørsel til institutioner. Dette muliggør også gennemførelse af forsøg eller pilottest. Omkostningen til fast pakkekørsel til institutioner dækkes af den kommune, der bestiller kørslen.

#### Planlægnings-sporet

Det er i handleplanen beskrevet, at der er en tæt sammenhæng mellem miljø og økonomi i koordinering af flextrafikken. Grundlæggende medfører en "grøn" planlægning også god driftsøkonomi. Planlægningen i Flextrafikken kan i højere grad optimeres til både at være mere grøn og mere effektiv. Antallet af kørte kilometer i flextrafikken varierer efter det optimeringsfokus, der vælges for planlægningen. Hvis planlægningen udføres ud fra et højt serviceniveau, hvor kunderne ikke tåler omvejskørsel eller forskudte afhentningstidspunkter, vil kørslen ofte udføres som solokørsel, med flest udførte kilometer og dermed størst miljøbelastning.

Forskellen i både økonomi og kørte kilometer kan for nogle ture være omkring 30 %. For planlægning skal det i højere grad tilstræbes, at flere ture afvikles som samkørsel. I dag er fordelingen således:

NT's kørsel 2019	Antal ture	Procent ture	Økonomi (Brutto)	Procent økonomi
Solokørsel	74.788	5 %	24 mio. kr.	9 %
Kædekørsel	369.380	25 %	93 mio. kr.	34 %
Samkørsel	1.043.338	70 %	158 mio. kr.	57 %

For planlægning forslås, at den variable kørsel i flextrafikken i højere grad sker ud fra miljømæssige (og dermed også økonomiske) prioriteringer. Anbefalingen er at øge andelen af samkørte kunder i vognene ved at optimere de generelle planlægningsparametre. Dette vil påvirke serviceniveauet ved, at kunderne vil opleve lidt længere rejsetider, ligesom tidspunktet for kørsel i højere grad skal afpasses af hensyn til planlægningen. Det forslås, at ovenstående anbefaling indarbejdes i effektiviseringsprojektet for flextrafikken og besluttet af NT's bestyrelse på baggrund af en konkret analyse.

#### Produkt-sporet

NT har i dag en lang række produkter i flextrafikken. Disse produkter afspejler forskellige rejseformål f.eks. Flextur, Flexlæge, Flexsygehus osv. Produkterne kan kombineres med forskelligt serviceniveau. I forhold til produkter kan transportadfærden påvirkes gennem de produkter, der tilbydes, og den pris-sætning, som produkterne har. Produktsporet handler således om, hvordan NT gennem mere miljøvenlige produkter kan påvirke kundernes transportvalg for at opnå en højere grad af samkørsel. Dette vil medføre en både billigere og grønnere kørsel.

For produkter forslås at optimere NT's produkt-portefølje, således at den bedre understøtter samkørsel. For produkter med egenbetaling (Flextur, Plustur og Flexhandicap) forslås, at anvende prisincitament, der påvirker kundernes transportvalg. For produkter uden egenbetaling (Flexlæge, Flexsygehus, Flexaktivitet og Flexskole) er fokus på rådgivning af kommuner, således de i højere grad vælger de grønneste produkter. F.eks. er kørsel med kunder, der kun sidder på forsæde, vanskeligere



at koordinere. På samme måde er kørsel med kunder, der skal rejse direkte eller i det hele taget har et højere serviceniveau, vanskeligere at koordinere. Her understøttes incitamentet bedst ved synliggøre prisforskellen mellem de forskellige produkter, over for kommuner og region.

Det forslås at udarbejde en tydeligere og mere differentieret produktportefølje i forhold til serviceniveau og pris. Det forslås, at ovenstående anbefaling indarbejdes i en egentlig produktstrategi for flextrafikken, der forelægges NT's bestyrelse senere på året.

### **Beslutninger i forhold grøn handleplan for flextrafik**

Flextrafikken drives af NT for alle kommuner og Region Nordjylland. Kørslen kan opdeles i fast og variabel kørsel. Den variable kørsel, der omfatter knap 700.000 ture planlægges på tværs af kommunegrænser. Derimod er den faste kørsel, der omfatter knap 900.000 ture, i højere grad afgrænset til de enkelte kommuner.

For vogne, der udfører variabel kørsel, er det oplagt, at beslutninger om (miljø) teknologi fastlægges af NT's bestyrelse. For den faste kørsel vil det være logisk, at denne beslutning tages af den enkelte kommune. I det omfang, at vognene udfører begge kørselstyper, vil logikken være, at det er NT's bestyrelse, der fastsætter miljøkravene. Da den variable kørsel ofte kræver lidt mindre vogne og skal konkurrere på markedet for variabel kørsel, vil det være logisk, at miljøkravene til mindre vogne fastsættes af NT's bestyrelse, hvorimod miljøkravene til større vogne (type M2), fastsættes af de enkelte kommuner i forbindelse med pakkeudbud. Det forslås derfor, at miljøkrav til variabel kørsel og rådighedspakker, der både udfører fast og variabel kørsel, fastsættes af NT's bestyrelse.

Modellen betyder, at kommuner gennem grønt tilkøb selv kan fastsætte ambitionsniveauet for fast kørsel i større vogne (M2+M3) og dække meromkostningerne, da vognene ikke deles på tværs af kommunegrænser i samme omfang. For udbudte rådighedspakker (M1-vogne) kan der ligeledes foretages grønt tilkøb. Her fastsættes kravene dog af NT's bestyrelse.

I forhold til planlægning er det NT, der fastsætter fælles system-parametre på tværs af alt kørsel. Disse systemparametre påvirker primært den variable kørsel, hvorimod den faste kørsel planlægges af kommunerne.

For produkter er det de enkelte kommuner og Region Nordjylland, der fastsætter serviceniveauet (og dermed miljøkrav) for egne kørselsordninger (Flexlæge, Flexsygehus, Flexaktivitet og Flexskole). For de åbne produkter (Flextur, Plustur og Flexhandicap) er det NT's bestyrelse der fastsætter serviceniveauet (og dermed miljøkrav).

### **Det indstilles,**

- at anbefalinger til grøn handleplan for flextrafikken godkendes og indarbejdes i den grønne strategi for NT, og
- at der arbejdes videre med handleplanens anbefalinger i udbudsstrategi og produktstrategi for flextrafikken samt i effektiviseringsprojektet.

### **Beslutning**

Anbefalinger til grøn handleplan for flextrafikken blev godkendt og indarbejdes i den grønne strategi for NT, og der arbejdes videre med handleplanens anbefalinger i udbudsstrategi og produktstrategi for flextrafikken samt i effektiviseringsprojektet.

## **7. Meddelelser**

Der blev på mødet orienteret om:

- Politisk aftale om grønne busser og klimasamarbejdsaftaler
- Showcase: Omdannelse af busterminaler
- Udrulning af samkørsel i Nordjylland (NaboGo)

Orienteringen blev taget til efterretning. Administrationen arbejder videre med omdannelse af busterminaler i samarbejde med kommunerne og vender tilbage til bestyrelsen med konkrete projektoplæg og forslag til medfinansiering fra NT.

## **8. Eventuelt**

Peter Skriver Nielsen orienterede om den politiske behandling af grøn omstilling af bustrafikken i Thisted Kommune.