

# **Nordjyllands Trafikselskab**

**NT Bestyrelse (NT's bestyrelse)**

**02-11-2018 12:30**

**SBB Green Class, Parkterrasse 14, Bern, Schweiz**

# Mødeindhold

Punkt	Side
<a href="#"><u>Punkt 1: Godkendelse af beslutningsprotokol fra bestyrelsesmødet den 10.</u></a>	1
<a href="#"><u>Punkt 2: Valg af tilbud - 24.1 udbud af bustrafik</u></a>	3
<a href="#"><u>Punkt 3: Mødeplan for 2019</u></a>	5
<a href="#"><u>Punkt 4: Meddelelser</u></a>	6
<a href="#"><u>Punkt 5: Eventuelt</u></a>	7
<a href="#"><u>Punkt 6: Kommende sager</u></a>	8



0-101-2-09

26. oktober 2018

## **1. Godkendelse af beslutningsprotokol fra bestyrelsesmødet den 10. september 2018**

Beslutningsprotokollen fra bestyrelsesmødet den 10. september 2018 er tidligere udsendt og vedlægges som bilag.

### **Det indstilles,**

- at beslutningsprotokollen fra bestyrelsesmødet den 10. september 2018 godkendes.

### **Bilag**

Bilag 1, Beslutningsprotokol, NT's bestyrelse, 10. september 2018

Bilag til Punkt 1: Godkendelse af beslutningsprotokol fra bestyrelsesmødet den 10. september 2018

- Bilag 1, Beslutningsprotokol, NT's bestyrelse, 10. september 2018.pdf



0-101-2-09

14. september 2018/OS

## Beslutningsprotokol

### NT's bestyrelse

Møde den 10. september 2018

#### Fra bestyrelsen

Nuuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune  
Jørgen Hansen i stedet for 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

#### Fra repræsentaskabet

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (afbud)  
Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune (punkt 1 - 5)  
Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune  
Anders Brandt Sørensen, Frederikshavn Kommune (afbud)

#### Øvrige deltagere

Thomas Øster, NT's administration  
Ole Schleemann, NT's administration  
Nicolai B. Sørensen, NT's administration  
Peter Hvilshøj, Nordjyske Jernbaner A/S (punkt 1 og 2)  
Lars V. Thomsen, NT's administration (punkt 3 og 4)

0-101-2-09

### 1. Godkendelse af referat fra den 18. juni 2018

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 18. juni 2018 var vedlagt dagsorden.

#### Det indstilles,

- at referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 18. juni 2018 godkendes.

#### Beslutning

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 18. juni 2018 blev godkendt.



1-30-72-101-1-15

## **2. Status for regionaltogdrift**

Nordjyske Jernbaner (NJ) overtog den regionale togtrafik fra den 6. august 2017, og de kører nu ca. 30 % flere afgangse end den kørsel, der blev overtaget fra DSB.

Det fremtidige signalsystem, som først forventes udrullet i hele landet i 2024-2030, bliver efter planen taget i brug i Vendsyssel (nord for Lindholm) allerede fra oktober 2018. DSB er på det tidspunkt – modsat NJ – ikke klar til at håndtere det nye signalsystem i deres tog. Derfor er det aftalt, at NJ fra oktober 2018 levere al togkørsel i Vendsyssel, herunder de 6 daglige lyntog til og fra Frederikshavn, som nu udføres af DSB.

Peter Hvilshøj, som er direktør for Nordjyske Jernbaner, deltog på mødet og gav en status for regionaltogdriften og Signalprogrammet.

### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

1-21-101-2-18

## **3. Økonomirapport 2/2018**

NT Økonomirapport 2 (FV2 2018), der var vedlagt som bilag, udgør den anden budgetopfølgning og prognose for 2018 for NT's forretningsområder: Bustrafik, Togtrafik og Flextrafik.

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første to kvartaler og et estimat for de sidste to kvartaler i 2018.

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager NT økonomirapport 2 (FV2 2018) til efterretning

### **Beslutning**

Bestyrelsen tog NT økonomirapport 2 (FV2 2018) til efterretning.

1-00-101-1-08

## **4. Godkendelse af budget 2019**

Siden bestyrelsen godkendte budgetforslaget for 2019 på bestyrelsesmødet den 18. juni 2018, har budgetforslaget været i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

### **Høringssvar budgetforslag 2019**

Hjørring Kommune, Jammerbugt Kommune og Mariagerfjord Kommune har godkendt budgetforslag 2019 i deres høringssvar.



Brønderslev Kommune, Rebild Kommune, Region Nordjylland, Vesthimmerlands Kommune og Aalborg Kommune har godkendt budgetforslag 2019 med forbehold for ændringer til eget serviceniveau.

Thisted Kommune godkender budgetforslag 2019 med forbehold for ændringer til eget serviceniveau. Thisted Kommune gør opmærksom på, at den ikke gunstige udvikling i både passagerindtægter og udgifter giver store budgetmæssige udfordringer for kommunen. For Thisted Kommune vil det være ønskværdigt, om der inden for NT var en større grad af solidaritet, således at yderområderne ikke belastes unødigt meget.

Frederikshavn Kommune godkender ikke budgetforslag 2019. Kommunen kan ikke acceptere en stigning på 1,4 mio. kr. og forventer at modtage et nyt budget.

NT har ikke modtaget høringsvar fra Læsø Kommune og Morsø Kommune. Fristen for høringsvar til NT's Budgetforslag 2019 var fredag den 31. august 2018. [Eftermødebemærkning: NT har den 12. september 2018 modtaget de sidste høringsvar].

De modtagne høringsvar var vedlagt som bilag.

#### **Omkostningsindeks til regulering operatørudgifter i bustrafik**

Siden udarbejdelsen af budgetforslag 2019 er omkostningsindekset til regulering af bustrafikkens operatørudgifter steget. I budgetforslaget er der indarbejdet et indeksniveau på 114,5, hvilket skal opjusteres til 115,5, hvis den seneste udvikling i indekset skal afspejles i budgettet. Samlet set vil indarbejdelsen af omtalte udvikling betyde en opjustering af de samlede operatørudgifter med ca. 5,8 mio. kr. Fordelingen af denne opjustering blandt NT's ejere er vist i tabellen nedenfor.

<b>Ejere</b>	<b>Beløb (1.000 kr.)</b>
Brønderslev	0,1
Frederikshavn	0,2
Hjørring	0,3
Jammerbugt	0,1
Læsø	0,0
Mariagerfjord	0,2
Morsø	0,1
Rebild	0,1
Thisted	0,2
Vesthimmerland	0,1
Aalborg	2,5
Region Nordjylland	1,9
<b>Total</b>	<b>5,8</b>



### **Frist for vedtagelse af budget ændret fra 15. september til 15. december**

Trafikselskabernes standardvedtægter er ændret, så trafikselskabernes budgetter fremover skal være vedtaget inden 15. december i stedet for 15. september.

Ændringen er tilvejebragt efter ønske fra trafikselskaberne, således at der skabes bedre sammenhæng mellem trafikbestillingstidspunktet og kommunernes og regionernes budgetproces for hermed at sikre, at trafikbestillingen baseres på det bedst mulige grundlag.

NT ønsker naturligvis at tilgodese den kommunale og regionale budgetproces bedst muligt, og derfor anbefaler NT's administration følgende budgetproces fremadrettet:

- På NT's bestyrelsesmøde i juni behandles og godkendes det kommende års budgetforslag, der efter bestyrelsesmødet sendes i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland med høringsfrist den 20. september
- På NT's bestyrelsesmøde i oktober drøftes emnerne fra de indkomne høringssvar til det kommende års budgetforslag. Bestyrelsen træffer beslutning om, hvilket grundlag det kommende års budget skal godkendes på. På bestyrelsesmødet fastlåses udgiftsniveauet for NT's fællesudgifter i form af Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter endeligt for det kommende års budget
- Kommuner og Region Nordjylland kan i deres høringssvar til budgetforslaget forbeholde sig ret til at anmode om ændringer i deres respektive serviceniveau helt frem til den 1. december – dvs. anmode om ændringer i egne passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter
- 15. december offentliggør NT det endelige budget for det kommende år

Den budgetproces sikre, at der skabes bedre sammenhæng mellem trafikbestillingstidspunktet og kommunernes og regionernes budgetproces for hermed at sikre, at trafikbestillingen baseres på det bedst mulige grundlag.

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen drøfter emnerne fra de indkomne høringssvar til budgetforslag 2019,
- at bestyrelsen drøfter og beslutter det endelige niveau for omkostningsindekset, som skal indarbejdes i budget 2019,
- at bestyrelsen på baggrund af ovenstående drøftelse træffer beslutning om, på hvilket grundlag budget 2019 skal godkendes, og
- at bestyrelsen fremover godkender det kommende års budget på et bestyrelsesmøde i oktober

### **Beslutning**

Bestyrelsen drøftede emnerne fra de indkomne høringssvar til budgetforslag 2019.

Budget 2019 blev godkendt, idet niveau for omkostningsindekset bibeholdes som i det medsendte budgetforslag, og de øvrige forudsætninger for budgettet indarbejdes som beskrevet i dagsorden. Peter Skriver Nielsen kunne ikke godkende budgettet. Susanne Flydtkjær kunne ikke tiltræde forudsætningen om takststigninger i 2019.





Administrationen fremsender en særskilt kommentering af de enkelte hørings svar til kommunerne og Regionen, og i de fremtidige behandlinger af NT's budgetforslag laver administrationen en uddybende kommentering af de indkomne hørings svar i dagsorden.

Fremover godkender bestyrelsen det kommende års budget på et bestyrelsesmøde i oktober som beskrevet i dagsorden, og den ændrede høringsfrist evalueres i forbindelse med budgetlægningen for 2020.

1-00-101-1-08

## 5. Godkendelse af takster for 2019

Det indgår i forudsætningerne for NT's Budget 2019, at taksterne i 2019 hæves med 1,7 %, således at prisen for at bruge tog og busser tilnærmelsesvis følger prisudviklingen for driftsomkostningerne. I budgettet er det forudsat, at takststigningen giver et provenu på 6,6 mio. kr. i 2019, som NT derved undgår at opkræve fra kommunerne og Regionen som øgede tilskud.

Det er aftalt, at takstændringer i den kollektive trafik i hele Danmark gennemføres den tredje søndag i januar, hvilket næste gang vil sige den 19. januar 2019. Ved at gennemføre takstændringerne samtidig er det lettere at informere kunderne, og samtidig generer vi kun kunderne, frontpersonale og salgssystemer med én årlig ændring. For at sikre opdatering af alle landsdækkende og lokale billetsystemer skal trafikelskaberne, DSB mv. så vidt muligt have fastlagt de konkrete takster senest tre måneder før ændringerne træder i kraft.

De foreslåede takstændringer for tog, bus, Flexhandicap og Flextur, der er beskrevet nærmere i et vedlagt notat, er kortfattet beskrevet nedenfor.

### Forslag til takstændringer for tog- og busrejser

Administrationens forslag til takstændringer i 2019 er følgende:

Enkeltbilletter:	Uændrede takster
Rejsekort:	Ændrede takster for rejser på 2, 6, 11, 12, 13 og 15 zoner Uændrede satser for kundetyperabat og mængderabat
Pendlerkort:	Ændrede takster for stort set alle rejselængder

I marts 2018 blev Takst Vest introduceret, som er stort skridt i retning af mere harmoniserede takster i Vestdanmark (Jylland og Fyn), som grundlæggende gør det nemmere for kunderne at gennemskue taksterne. Et af de bærende principper i Takst Vest er forenkling og mere forståelige priser, herunder et entydigt prishierarki mellem standardprodukterne: Enkeltbillet, rejsekort og pendlerkort.

De foreslåede takster for 2019 bærer præg af denne harmoniseringsøvelse, hvor togoperatørerne, de andre trafikelskaber og NT har haft fokus på en harmonisering af taksterne på pendlerkort.

I forbindelse med Takst Vest lykkedes det at få harmoniseret en stor del af taksterne på pendlerkort, og nu lægger administrationen op til, at de resterende priser på pendlerkort harmoniseres samtidig med, at hovedparten af takststigningen placeres på pendlerkort. Dermed bliver takster på pendlerkort ens i hele



Vestdanmark både internt i trafikskaberne og på tværs af trafikskaberne samt mellem togoperatørerne og trafikskaberne.

Taksterne for pendlerkort ændres på stort set alle rejselængder. Langt hovedparten af kunderne på pendlerkort rejser 2, 3 og 4 zoner. Disse kunder oplevede et prisfald i 2018, og med forslaget vil prisen igen komme op omkring niveauet fra 2017. I forhold til de nuværende priser, vil pendlerkortkunder, der rejser 2, 3 eller 4 zoner, opleve en prisstigning på hhv. 13, 26 og 39 øre pr. rejse. Desuden vil priserne på ungdomskort og skolekort blive påvirket, men på disse produkter bliver kunderne ikke påvirket. På ungdomskort har staten fastsat en (lavere) brugerbetaling, og trafikskaberne kompenseres af staten op til de reelle priser. Skolekort finansieres typisk af kommunerne, idet kørselsberettigede elever får dækket deres transportomkostninger af kommunen.

Endvidere indgår det i administrationens forslag, at taksterne på rejsekort hæves for rejser på 2, 6, 11, 12, 13 og 15 zoner med henblik på at overholde det prishierarki, som er vedtaget i forbindelse med Takst Vest. Dette hierarki indebærer, at det som pendler skal kunne betale sig at skifte mellem rejsekort og pendlerkort ved 38 rejser pr. måned.

Endelig indgår det i administrationens forslag, at prisen på enkeltbilletter er uændret, da takststigningsloftet er anvendt på harmonisering af taksterne på pendlerkort og justering af rejsekort.

#### **Forslag til takstændringer for Flexhandicap og Flextur**

På bestyrelsesmødet den 25. maj 2018 blev det besluttet, at abonnementsbetalingen for Flexhandicap udfases og, at taksterne ændres. Desuden indgår det i beslutningen, at udfasningen af abonnementet skal være provenu-neutralt for kommunerne således, at mistede indtægter indhentes ved at justere den turafhængige betaling (kilometerbetaling).

På den baggrund er administrationens forslag til takster for Flexhandicap følgende:

Abonnementsbetaling:	Ændres fra 433 til 0 kr. pr. år.
Startgebyr:	Ændres fra 30 til 35 kr.
Antal inkl. km i startgebyret:	Ændres fra 11,10 til 8,75 (som Flextur)
Kilometerprisen:	Ændres fra 2,70 til 4,00 kr.

Beregnes takstforslaget direkte på faktiske udførte rejser i 2017, viser beregningen et mindre provenutab på mellem 0,4 - 0,5 mio. kr. årligt. Men det vurderes alligevel, at takstforslaget samlet set er provenuneutralt, som følge af større priselasticitet end tidligere. Det forventes, at det beregnede provenutab opvejes af lidt kortere og lidt færre rejser.

Opsummerende betyder afskaffelsen af abonnement en lang række praktiske fordele for brugerne. Takstomlægningen betyder, at flertallet (74 %) vil opleve en billigere handicapkørsel. En mindre gruppe på 26 % vil opleve en lidt dyrere kørsel på 7 - 8 kr. pr. tur.

Taksterne på Flextur er kendetegnet ved, at kommunerne har valgfrihed til at vælge mellem fire takstniveauer. Overordnet er der tre principper for Flexturs takster. For det første har NT besluttet at harmonisere taksten mellem Flexhandicap og Flextur, således at satsen på Flexhandicap er lig laveste sats på Flextur. Dernæst er der et princip om, at det højeste takstniveau skal være selvfinansierende og derved dække kørselsudgifterne.

De nuværende takster er ikke ændret siden 2011, og administrationen foreslår følgende regulering:



## Flextur

Nuværende takster			Forslag til takster 2019		
Takst	min. kr.	medrejsende	takst	min. kr.	medrejsende
3,50 kr./km	30,00	1,75 kr./km	4,00 kr./km	35,00	2,00 kr./km
5,00 kr./km	30,00	1,75 kr./km	5,50 kr./km	35,00	2,00 kr./km
8,00 kr./km	30,00	1,75 kr./km	8,50 kr./km	35,00	2,00 kr./km
12,00 kr./km	60,00	1,75 kr./km	14,00 kr./km	80,00	2,00 kr./km

### Ture over kommunegrænsen

12,00 kr./km	60,00	1,75 kr./km	<b>14,00 kr./km</b>	<b>80,00</b>	<b>2,00 kr./km</b>
--------------	-------	-------------	---------------------	--------------	--------------------

### Ved ture over regionsgrænsen

14,00 kr./km	60,00	1,75 kr./km	14,00 kr./km	100,00	7,00 kr./km
--------------	-------	-------------	--------------	--------	-------------

### Det indstilles,

- at de foreslåede takstændringer for tog, bus, Flexhandicap og Flextur ændres pr. januar 2019 som beskrevet i dagsorden.

### Beslutning

De foreslåede takstændringer for tog, bus, Flexhandicap og Flextur ændres pr. januar 2019 som beskrevet i dagsorden. Susanne Flydtkjær kunne ikke tiltræde beslutningen om takststigninger i 2019.

Administrationen udarbejder et oplæg til, hvordan taksterne for Flextur kan harmoniseres i Nordjylland, herunder de økonomiske konsekvenser ved forskellige takstniveauer.

1-00-101-2-16

## 6. Strategiske indsatsområder i NT's forretningsplan - Hovednettet i Vest

Overordnet er NT's Forretningsplan 2016 - 2019 styrende for udviklingsprojekter og andre aktiviteter i NT. Den generelle rapportering til bestyrelsen af fremdriften i realiseringen af forretningsplanen sker på bestyrelsesmøderne 2 - 3 gange årligt via Fokusplanen, der indeholder status (indhold, tid og økonomi) for de enkelte strategiske spor, projekter og aktiviteter.

Herudover rapporteres løbende når der er væsentligt nyt i de strategiske projekter.

På dette bestyrelsesmøde blev status for projektet "Styrkelse af Det Nordjyske Hovednet i vest" gennemgået, hvor NT er ved at forberede styrkelse af de busruter, som indgår i hovednettet i de vestlige kommuner. Projektet er et meget centralt element i implementeringen af Mobilitetsplan 2017-2020.

### Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

### Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.



1-00-101-4-12

## 7. Strategi for knudepunkter

På bestyrelsesmødet den 25. maj 2018 blev en strategi for busterminaler drøftet, og det blev aftalt, at administrationen skulle udarbejde et oplæg til en strategi til drøftelse på septembermødet.

I arbejdet med strategien er det blevet tydeligt, at det er for snævert alene at fokusere på busterminaler, og derfor forelægger der nu et oplæg til en strategi for knudepunkter (oplægget var vedlagte dagsorden som bilag).

### Knudepunkter

Knudepunkter er en samlet betegnelse for de fysiske punkter, hvor kunderne "kobler sig på" en transport som f.eks. tog, bus, Plustur, Flextur og samkørsel, og som vi kender som stationer, busterminaler, stoppesteder, samkørselspladser osv.

NT's fokus på knudepunkter er forankret i Mobilitetsplan 2017-20, der igen er forankret i visionen om, at fremtidens kollektive trafik ikke bare omfatter busser, tog og flextrafik, men også taxi, delebiler, samkørsel, cykler osv. NT's partnerskaber med private aktører (Taxa, GoMore osv.) kører allerede, og sammen med kommunerne er vi godt i gang med at forbedre de fysiske rammer i landskabet (terminaler og stoppesteder), så de kan rumme de mange transportformer og skiftet herimellem.

Siden 2009 er det lykkedes NT og de nordjyske kommuner at få støtte fra statslige puljer til en lang række projekter, der opgraderer de traditionelle knudepunkter som busterminaler og stoppesteder med nye perroner, læskærme, realtidsinformation, cykelparkering osv., og endnu flere lokaliteter bliver forbedret de kommende år. Samlet vil der blive investeret over 100 mio. kr. i disse faciliteter, hvoraf halvdelen af midlerne er statslige. Som det sidste skud på stammen besluttede kommunerne, Regionen og NT i 2017 at investere 15 mio. kr. i at opgraderer knudepunkterne med faciliteter til de nye transportformer som Plustur, samkørsel osv., hvoraf staten igen finansierer halvdelen.

### Én samlet strategi

Knudepunktsstrategien samler alle de ovennævnte initiativer i én samlet strategi. Nøgleordet er tryghed for kunderne både forstået som fysiske og også tryghed i den forstand, at kunderne kan have tillid til, og stole på, sammenhængen i de mobilitetsformer vi som mobilitetselskab faciliterer. For knudepunkter er den fysiske sammenkobling af alle transporttilbud både de, der udføres af NT og de, der udføres af private aktører. Målet er at skabe attraktive knudepunkter, der samler tog, bus, flextrafik, samkørsel, delebiler osv. i en fysisk kontekst, så brugernes transportmuligheder bliver mere synlige og lysten til at benytte og skifte mellem forskellige transportformer øges.

Dermed er knudepunktsstrategien en vigtig brik i NT's udvikling fra et traditionelt trafikelskab til et mobilitetselskab, der favner andet end den sædvanlige, kollektive trafik.

Formålet med knudepunktsstrategien er,

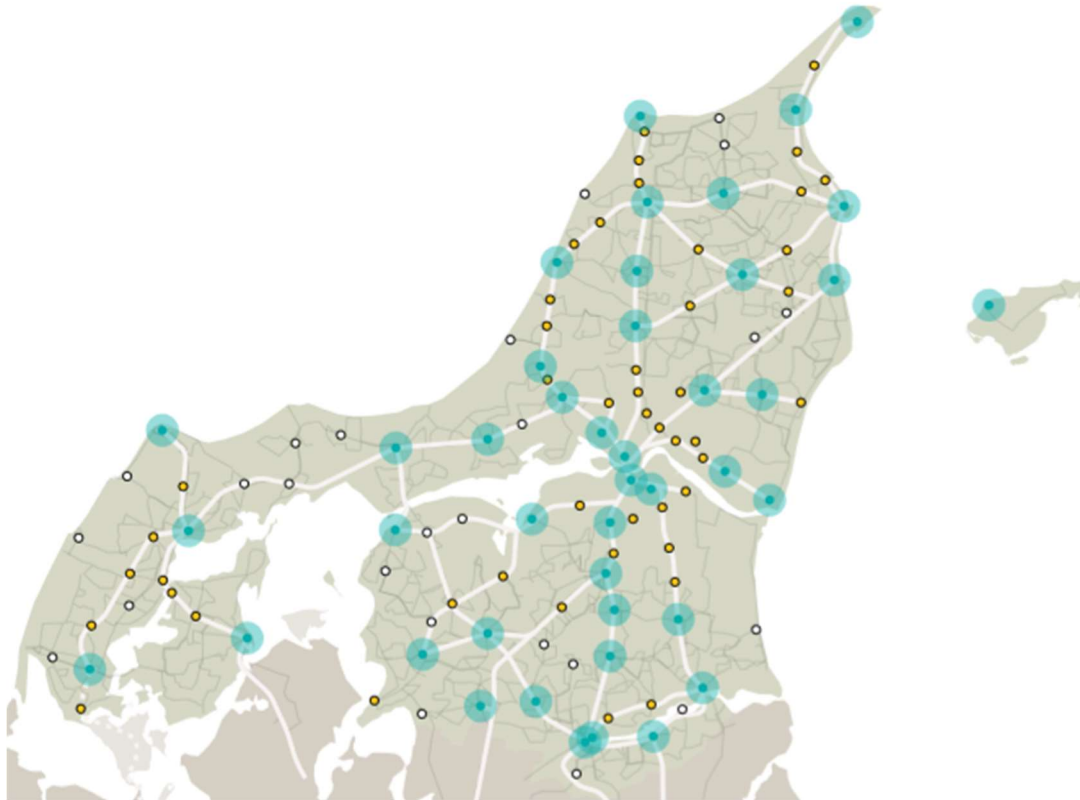
- at målrettet de rigtige fysiske faciliteter de rigtige steder, så knudepunkterne støtter op om mobiliteten i Nordjylland, og
- at passagerfaciliteter understøtter knudepunkternes funktion og er afstemt med behovet de enkelte steder.

### Lokalisering af knudepunkter

Knudepunkter findes i forskellig skala, lige fra store terminaler på hovednettet til mindre lokaliteter i landsbyer. På kortet neden for er de største og vigtigste knudepunkter på hovednettet markeret, og disse knudepunkter skal understøtte hovednettet, når dette rulles ud.



Hertil kommer en række mindre knudepunkter (som ikke er markeret på kortet), som er lokaliseret i landsbyer. Forbedring af disse knudepunkter kræver et lokalt engagement hos den pågældende landsby/kommune, og disse knudepunkter udenfor hovednettet vil løbende blive etableret efter behov eller ønske.

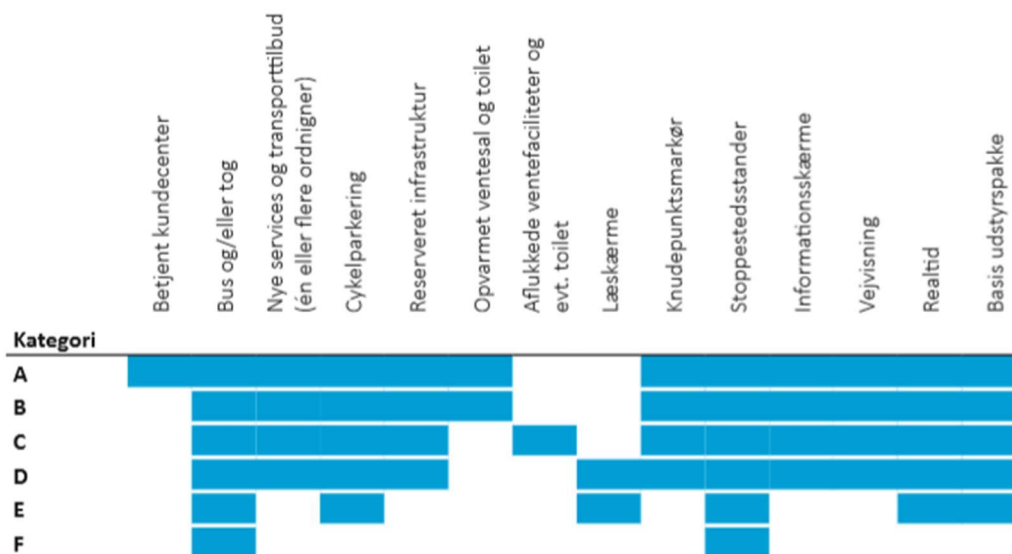


De udpegede knudepunkter er enten valgt ud fra deres vigtige funktion i regionen (større stationer på banestrækningerne, busterminaler, havne og lufthavnen), eller ud fra den pågældende bys størrelse og funktion.

Endvidere er knudepunkterne valgt med baggrund i et ønske om en jævn, geografisk fordeling i regionen, så land og by bindes bedre sammen, så borgere, der er bosat i landområder, i højere grad har adgang til Det Nordjyske Hovednet, og dermed til højfrekvent, kollektiv trafik.

#### Kategorisering af knudepunkter

Knudepunkterne skal kategoriseres i kategorierne A til F (jf. nedenfor) ud fra funktionskrav i forhold til mobilitetsformer samt passager- og chaufførfaciliteter.



De enkelte knudepunkter skal placeres i kategori efter følgende parametre:

- Antal passagerer, der benytter (eller vil benytte) knudepunktet,
- Antal skift mellem transportformer ved knudepunktet
- Udbud af transportformer
- Potentiale i forhold til byudvikling, erhvervsudvikling mv.
- Fysiske forhold på den konkrete lokalitet
- Økonomi

Alle knudepunkter, dvs. stoppesteder, terminaler og stationer skal klassificeres. Nogle knudepunkter vil ændre funktion, hvor der på den lange bane f.eks. vil være busterminaler, hvor funktioner og faciliteter bortfalder mens andre stoppesteder og stationer får nye funktioner og faciliteter.

### De næste skridt

Knudepunktsstrategien skal drøftes og forfines sammen med kommunerne og Regionen, og strategien skal følges op med en handlingsplan, der indeholder en implementeringsplan for forbedring og tilpasning af knudepunkterne.

Handlingsplanen skal indeholde en kategorisering af de enkelte knudepunkter, økonomi og tidsplan for implementering samt hvordan drift og vedligeholdelse skal foregå.

På kort sigt iværksætter NT i samarbejde med kommunerne en "ansigtsløftning" af de indendørs vente- og chaufførfaciliteter på de nuværende busterminaler samt implementere et nyt driftsetup, der gerne skulle reducere gener i form af hærværk og utilsigtede ophold på busterminalerne. Aktiviteterne finansieres af de afsatte midler til busterminaler i NT's budget.

### Tidsplan

Det videre arbejde i forlængelse af knudepunktsstrategien forventes at forløbe efter følgende tidsplan (som efterfølgende vil blive specificeret nærmere):

#### Efterår/vinter 2018/2019

- Dialog med kommuner og Region om knudepunktsstrategien
- Udarbejdelse af en samlet plan for knudepunkter, der indeholder kategorisering, moderniseringsplan, økonomioverslag samt implementeringsplan



- Udarbejdelse af moderniseringskoncept for ventesale og aflukkede ventefaciliteter

#### Forår 2019

- Modernisering af ventesale og ventefaciliteter på busterminaler

#### **Det indstilles,**

- at knudepunktsstrategien godkendes med henblik på, at administrationen efterfølgende går i dialog med kommunerne og Regionen om strategien og den efterfølgende handlingsplan,
- at bestyrelsen præsenteres for en status for arbejdet, når administrationen har været i dialog med kommunerne og Regionen, og
- at de nuværende ventesale og chaufførfaciliteter på busterminaler moderniseres, og at der implementeres et forbedret driftsetup samt at aktiviteterne finansieres af de afsatte midler til busterminaler i NT's budget.

#### **Beslutning**

Knudepunktsstrategien blev godkendt med henblik på, at administrationen efterfølgende går i dialog med kommunerne og Regionen om strategien og den efterfølgende handlingsplan. Bestyrelsen præsenteres for en status for arbejdet, når administrationen har været i dialog med kommunerne og Regionen.

De nuværende ventesale og chaufførfaciliteter på busterminaler moderniseres, der implementeres et forbedret driftsetup, og aktiviteterne finansieres af de afsatte midler til busterminaler i NT's budget.

1-23-4-101-2-18

### **8. Godkendelse af udbudsvilkår - 29. udbud af flextrafik**

NT's 29. udbud, af flextrafik omfatter variabel og fast kørsel for Regionen og kommunerne. Den faste kørsel er hovedsageligt et genudbud af eksisterende kontrakter, og udbuddet omfatter kørsel i Hjørring og Vesthimmerlands Kommuner.

NT's udbudsbetingelser og vilkår i kontrakterne justeres hvert år i forhold til den almindelige udvikling på området og de erfaringer, der har været. Ud over 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 fx kvalitet og dokumentation.

I det 29. udbud er der særligt seks forhold, der justeres:

- Bortset fra de i sagens natur mindre tilbud, på variabel kørsel med maks. 10 vogne, stilles nu - som ét af udvælgelseskriterierne - krav om en anfordringsgaranti med et forhånds-tilsagn herom bilagt tilbuddet. Kravet stilles hovedsageligt for at sikre, at bydere på den faste kørsel har den rette økonomiske og finansielle formåen.
- I forbindelse med den faste kørsel tildeles kørselspakkerne ud fra et tildelingskriterium hovedsageligt baseret på det beregnede kørselsomfang, der årligt skal betales for. Byderne angiver selv deres hjemadresse, som definerer omfanget af tomkørsel (frem- og returkørsel) ud over den udbudte rutekørsel. Hidtil har det været reglen, at lade tomkørslen tælle 75 % for de bydere, som i tilbuddet lover at stå til rådighed for variabel kørsel i forlængelse af skoleturene, idet forventningen var, at 25 % af tomkørslen så kunne udnyttes til variabel kørsel. Denne regel skulle m.a.o. være et incitament for byderne til også at byde på variabel kørsel. Forudsætningerne for denne regel er imidlertid faldet bort, hvorfor tomkørslen fremadrettet medregnes ens for alle bydere i sin helhed (100 %).
- Kravene skærpes til vognmændenes procedurer ifm. åbning og lukning af vogne, som på daglig basis står til rådighed for variabel kørsel.





- Der indføres et administrationsgebyr på 1.000 kr. pr. "ikke-reelle" vogn i forbindelse med tilbud, der rummer et overmål af tilbudte vogne sammenlignet med, hvad der efterfølgende reelt idriftsættes. Meningen er her, at det ikke skal være gratis at byde med hundredvis af "fiktive" vogne, som ikke sættes i drift alligevel.
- Skærpede krav til uddannelse omfattende vagtpersonale og administrativt personale samt ekstra modul til ajourføring af chaufføruddannelsen. Endvidere varsling af kommende vognmands-uddannelse.
- Krav om brugerprofil for chauffører på NTflexinfo-portalen

Derudover er der i det 29. udbud kun tale om mindre ændringer, præciseringer mv. i forhold til tidligere udbud.

Det foreslås, at udbuddet afvikles efter følgende tidsplan:

Offentliggørelse af udbudsbetingelser:	Uge 46, 2018
Tilbudsfrist:	19. december 2018
Orientering af NT's bestyrelse om resultat:	Ultimo februar 2019
Kørselsstart:	Juli/august 2019

#### **Det indstilles,**

- at de foreslåede justeringer i udbudsvilkår og kontrakter samt tidsplanen for NT's 29. udbud af Flextrafik godkendes.

#### **Beslutning**

De foreslåede justeringer i udbudsvilkår og kontrakter samt tidsplanen for NT's 29. udbud af Flextrafik blev godkendt.

1-4-101-1-11

## **9. Ny, enkel og sammenhængende rejsegaranti**

NT's Rejsegaranti har fungeret fint siden oprettelsen for ca. 15 år siden, og rejsegarantien går i grove træk ud på, at NT dækker omkostninger til transport i taxa eller privat bil op til et vist niveau, hvis kunden bliver mere end 20 minutter forsinket med NT's busser eller lokalbanetog (Hirtshalsbanen og Skagensbanen). Kunden skal selv betale for taxaen eller kørslen i privatbil i første omgang, indsende en ansøgning om refusion til NT, som efterfølgende godtgøres, hvis kriterierne for rejsegaranti er opfyldt.

Antallet af henvendelser vedr. rejsegaranti ligger nogenlunde konstant på ca. 1.600 om året, og heraf imødekommes over 80 % af henvendelserne, og der udbetales kompensation til kunderne.

Ved overtagelsen af regionalstogsdriften i 2017 blev NT's rejsegaranti udvidet med en lovpligtig rejsetidsgaranti, som sikrer, at togkunder kan få økonomisk kompensation ved større forsinkelser og udgåede ture.

Rejsetidsgarantien kan stykkes sammen på mange forskellige måder, og det har vist sig, at det nuværende set up ikke er optimalt for hverken kunder eller frontmedarbejdere, og derfor bør det ændres til et enklere system med enklere regler. Med en ensretning, så der er ens regler uanset transportmiddel, cementeres det også, at NT er et mobilitetsselskab med sammenhæng mellem transportformerne på alle parametre – også når det går galt, og der opstår større forsinkelser eller aflysninger.





I dag er der tre forskellige ordninger med vidt forskellige regler: Rejsegaranti, Basis Rejsetidsgaranti og DSB Pendler Rejsetidsgaranti. Det medfører, at der er forskellige regler for samme kunde på ud- og hjemrejse ved missede korrespondancer. Der er mange, der misforstår reglerne og søger gennem en ordning, som de ikke er berettigede til, hvilket giver en henvisning til at genansøge gennem en anden ordning, hvilket naturligvis er til stor frustration for kunderne.

På den baggrund foreslår administrationen foreslår, at NT's rejsegaranti ændres således:

- Rejsegaranti med taxirefusion eller refusion for privat bilkørsel for alle kunder
- Valgfrihed for togkunder, om de foretrækker taxarefusion/refusion for kørsel i egen bil, refusion af billetpris eller erstatningsrejse
- Samtidig lægges der op til et loft for refusioner, så der kan refunderes udgifter til taxa/privat bilkørsel op til 350 kr., idet dette er lettere at forholde sig til for kunderne end den nuværende ordning, hvor at man kan få refunderet udgifter op til 50 km. kørsel i taxi/privatbil.

De samlede udgifter for ændringen forventes at stige fra ca. 0,2 til 0,7 mio. kr. årligt. Princippet er, at udgifterne til rejsegaranti i sidste ende finansieres af "skadevolderen", og i forlængelse heraf er det forventningen, at 80 % sendes videre til operatørerne (busentreprenørerne og NJ), og 20 % må dækkes af NT og kommunerne.

Til dagsorden var vedlagt et notat, der beskriver problemstillingen, den nuværende rejsegaranti samt forslaget til et bedre rejsegaranti mere indgående.

#### **Det indstilles,**

- at reglerne for NT's Rejsegaranti ændres, så der fremover er NT rejsegaranti for alle kunder og frit valg mellem de forskellige ordninger for togkunderne,
- så der er entydige regler uanset transportform og skift mellem transportformerne, og at transport med taxa eller i privat bil kan refunderes med op til 350 kr. pr. sag.

#### **Beslutning**

Reglerne for NT's Rejsegaranti ændres, så der fremover er NT rejsegaranti for alle kunder og frit valg mellem de forskellige ordninger for togkunderne, så der er entydige regler uanset transportform og skift mellem transportformerne, og så transport med taxa eller i privat bil kan refunderes med op til 350 kr. pr. sag.

0-9-101-2-08

## **10. Meddelelser**

Der blev på mødet orienteret om:

- Mobilitetsundersøgelse, MinRejseplan
- Status for 24. udbud af bustrafik
- Studietur i november
- ITS Verdenskongres i København i september
- #GuldGunner

#### **Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

0-9-101-4-08



## **11. Eventuelt**

Administrationen blev opfordret til at gøre det mere tydeligt, at der er rygeforbud i læskærme mv.

0-9-101-3-08

## **12. Kommende sager**

- Mødeplan for 2019 (november)
- Grøn Handlingsplan (november)
- Økonomirapport 3/2018 (december)
- 25. udbud af bustrafik, godkendelse af vilkår (december)
- Status for forretningsplan (december)



0-9-101-1-18  
26. October 2018

## 3. Mødeplan for 2019

Med henblik på at forberede bestyrelsens arbejde i 2019 fremlægges et forslag til mødeplan til godkendelse (alle møder afholdes som udgangspunkt hos NT):

- 26. februar 2019, kl. 8.00
- 29. marts 2019, kl. 9.00
- 30. april 2019, kl. 9.00
- 29. maj 2019, kl. 9.00
- 24. juni 2019, kl. 9.00 (repræsentantskabsmøde)
- 16. september 2019, kl. 9.00
- 21. oktober 2019, kl. 9.00
- 3. december 2019, kl. 10.00

### Det indstilles,

- at mødeplanen for 2019 godkendes.



0-9-101-2-08  
26. oktober 2018

## **4. Meddelelser**

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Brev fra TiD til KL's Miljø- og Forsyningsudvalg vedr. momsrefusion



0-9-101-4-08  
26. oktober 2018

## **5. Eventuelt**



0-9-101-3-08  
26. oktober 2018

## **6. Kommende sager**

- Økonomirapport 3/2018 (december)
- Oplæg til Grøn Handlingsplan (december)
- 25. udbud af busstrafik, godkendelse af vilkår (december)
- Status for forretningsplan (december)