



23. May 2022

## Beslutningsreferat

### Møde i NT's bestyrelse den 23. maj 2022

#### Deltagere

##### Bestyrelsen

Søren Kusk, Aalborg Kommune

Per Larsen, Region Nordjylland (punkt 1, 2 og 5)

John Christiansen, Morsø Kommune

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune (punkt 1 – 5)

Jens Kr. Yde, Thisted Kommune i stedet for Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune (punkt 1 – 5)

Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland (afbud)

Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune

Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune (punkt 1 – 5)

Leon Sebbelin, Rebild Kommune

##### Repræsentantskabet

Carsten Andersen, Hjørring Kommune (afbud)

Folmer H. Kristensen, Læsø Kommune (afbud)

Peter Laigaard, Frederikshavn 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)

Anne-Marie Sandvig Knudsen, NT's administration (punkt 3)

Johan Danielsen, NT's administration (punkt 6)

## 1. Passagertal i busser, tog og flextrafik

Samlet set var vi i uge 17 på 88 % af vores normale antal passagerer (dvs. niveauet i 2019), og fordelingen er følgende:

- Busser: 85 %
- Tog: 102 %
- Flextrafik: 101 %

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 98 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.

## **2. Økonomirapport 1/2022**

NT Økonomirapport 1/2022 (FV1 2022) udgør den første budgetopfølgning og prognose for 2022 for NT og de underliggende forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første to måneder og et estimat for de sidste måneder i 2022.

**Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager NT Økonomirapport 1/2022 (FV1 2022) til efterretning

**Beslutning**

Bestyrelsen tog NT Økonomirapport 1/2022 (FV1 2022) til efterretning.

## **3. Serviceniveau i busser, tog mv. fra august 2022**

Sommerferiens afslutning i starten af august markerer samtidig, at NT gennemfører justeringer og ændringer i serviceniveauet for busserne. Justeringer i serviceniveauet for togene sker i december, og det samme gælder busdriften på Læsø, som tilrettelægges i forhold til færgedriften.

Køreplaner for busser og tog suppleres af Flextur og Plustur, og alle transportformerne bindes sammen af knudepunkterne. Status og de væsentligste ændringer fremgår af vedlagte notat.

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 køreplansskifte er bestyrelsens fokus derfor, hvordan de konkrete ændringer i serviceniveau påvirker den samlede kollektiv trafik i Nordjylland.

Fra august i år 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

- Der er lavet justeringer på enkelte ruter for at tilgodese morgenpendling, møde- og skifteholdstider
- 960X, Aalborg – Viborg - Silkeborg, bliver til 61, og afkortes i Viborg

#### Lokalnettet

- Justering af afgangstider og lokalruter af hensyn til ringetider og korrespondancer
- Driftsmæssige justeringer ved for lidt eller for meget køretid på turene
- Ruteændringer af hensyn til transportberettigede elever

#### Det fleksibelt net

- Taksten for flextur og flexhandicap er fra den 16. januar 2022 hævet med 0,50 kr./km, mens minimumsbetalingen og taksten for medrejsende er fastholdt.
- I forbindelse med reguleringen af taksten for flextur er prisen for plustur inkluderet i tog- og busbilletten.
- Pilotprojekt med flextur hele døgnet i Brønderslev Kommune er gjort permanent.

#### Det skræddersyede net

- NT understøtter igen i år en vifte af events og kulturelle arrangementer med ekstra kørsler og billetprodukter og -samarbejder.
- Derudover køres der særligt tilrettelagte sommerruter til vores store attraktioner, bl.a. Fårup Sommerland, Skagen og Trekanttruten ved Mariager

#### Knudepunkter

- Løgstør Busterminal: Den eksisterende busterminal omdannes som en del af et igangværende byfornyelsesprojekt. Anlægsarbejdet starter i efteråret 2022.
- Brønderslev: Forpladsen til Brønderslev Station samt busterminalen i Brønderslev er ved at blive omdannet til et samlet knudepunkt og står færdigt i anden halvdel af 2022.
- Aalborg Øst: Anlægsarbejdet vedr. omdannelse af knudepunktet ved samkørselspladsen T.H. Sauervej i Aalborg Øst, forventes påbegyndt i februar 2023.
- Cykelfaciliteter på udvalgte togstationer: På 7 udvalgte togstationer på Skagensbanen og Hirtshalsbanen bliver der opsat forskellige cykelfaciliteter, der skal forbedre knudepunkterne og gøre det mere attraktivt for turister og pendlere at tage cyklen til toget.

#### Passagerer og køreplantimer

Samlet set øges bus- og togbetjeningen med ca. 2.400 køreplantimer årligt (0,2 %). Ændringerne vurderes at øge antallet af rejser med ca. 161.000.

**Det indstilles,**

- at justeringer i serviceniveau for bus, tog, Flextur og Plustur fra august 2022 tages til efterretning.

**Beslutning**

Justeringer i serviceniveau for bus, tog, Flextur og Plustur fra august 2022 blev taget til efterretning.

**4. Status for projektet 'Fremtidens kollektiv trafik'**

I vores forretningsplan og mobilitetsplan har vi et ambitiøst mål om at tiltrække flere kunder til hovednettet, og det vil vi især opnå ved at fastholde og udbygge betjeningen med tog og ekspresbusser – Vel at mærke indenfor den nuværende økonomiske ramme, som stilles til rådighed af vores ejere i kommunerne og Regionen. På den baggrund opstartede NT's administration i december 2021 et fælles projekt 'Fremtidens kollektive trafik', hvor vi sammen med kommunerne og Regionen udarbejder en plan for, hvordan vi kan nå dette ambitiøse mål.

Et vigtigt element i projektet er det 'Politiske Topmøde om Fremtidens Kollektive Trafik i Nordjylland', som vi afholder den 3. juni 2022. På topmødet præsenteres politikerne for projektet; de udfordringer projektet adresserer, og den strategi og de handlinger, som kan opfylde ambitionen om flere kunder for de samme penge. Herefter gennemføres et analysearbejde, som er grundlag for et beslutningsoplæg, der præsenteres i efteråret 2022.

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

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

På mødet bliver der redegjort nærmere for elementerne i projektet og status for arbejdet.

**Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

## 5. Handleplan for kapacitetsmangel i flextrafik

Flextrafikken er ramt af kapacitetsudfordringer. Kapacitetsudfordringen er opstået som følge af en kombination af den generelle konjunktur-situation samt en række afledte faktorer, f.eks. krigen i Ukraine. Problemstillingen påvirker alle trafiksselskaber i landet, og i øvrigt mange andre sektorer udover den kollektive trafik. Historisk har der været flere tilfælde, hvor konjunktursituationen har påvirket den kollektive trafik med aflyste ture og forsinkelser til følge. Senest i 2006, hvor chaufførmangel betød store uregelmæssigheder i busdriften. I den nuværende situation giver kapacitetsproblemer primært driftsmæssige udfordringer i flextrafikken.

Kapacitetsproblemerne skyldes primært en ændret balance mellem udbud og efterspørgsel. Efterspørgslen efter flextrafik er på et højt niveau, mens udbuddet af ledige vogne er påvirket af et mindre arbejdsudbud (chaufførmangel), leveranceproblemer på materiel og i det hele taget stigende omkostninger for entreprenører. Selv om der stadig er en meget høj kundetilfredshed i flextrafikken (seneste måling fra første kvartal 2022), hvor 9 ud af 10 kunder er tilfredse eller meget tilfredse med flextrafikken, opleves der væsentligt flere driftsvigt, særligt i peak-perioder, som rammer kunder i form af forsinkelser, aflysninger mv. Særligt problematisk er det i forhold til patientbefordringen.

I de seneste måneder, har der været driftsvigt i form af patienter der på daglig basis kommer for sent frem til behandling/operation med de følgevirkninger det har, både for patienter og sygehusene. Dette er naturligvis ikke acceptabelt hverken for patienterne, men heller ikke i forhold til de økonomiske og ressourcemæssige konsekvenser. Driftsvigt sker ligeledes når patienter skal køres hjem fra behandling/operation, idet ventetiden overstiger regionens servicemål. Kapacitetsproblemer og udfordringen med at skaffe vogne kan visse situationer betyde at patienter ikke kan udskrives til planlagt tid. Drifts-udfordringerne således også en stor administrativ belastning, da kørslen i højere grad bliver en forstyrrende faktor i planlægningen af behandlinger. NT udfører på daglig basis ca. 1.000 kørsler i patientbefordringen og det vurderes at ca. 10% af kørsler er ramt af kapacitetsproblemerne.

Generelt er det primært den variable kørsel, der er påvirket. Den variable kørsel omfatter i alt ca. 500.000 ture på årsniveau og består af en række kørselsordninger, hvor de største er siddende patientbefordring (Flexsygehus), Handicapkørslen, Flexlæge, Flextur og Plustur. Den variable kørsel omfatter således både behandlingskørsel med syge og svage borgere og kørsel af mere fritidsbetonet karakter.

NT har allerede i samarbejde med kommuner og Region Nordjylland igangsat en række initiativer, der kan mindske problemstillingen. Forsætter den nuværende konjunktursituation kræver det, at der iværksættes flere tiltag, end dem NT, kommuner og Region Nordjylland allerede har igangsat. Tiltag, der både påvirker udbuddet af kapacitet, men også tiltag, der kan påvirke efterspørgslen efter kørsel. Grundlæggende handler disse tiltag primært om at sikre, at kritisk kørsel dvs. (visiteret kørsel) med mere sårbare og svage borgere prioriteres højere end kørsel, der har en mere fritidsbetonet karakter uanset, at NT generelt skal understøtte borgernes mobilitetsbehov.

Vedlagte notat der beskriver problemstillingen, omfang og hvilke tiltag, der kan gennemføres, og hvilke konsekvenser tiltagene vil afstedkomme (handleplan). Tiltagene omfatter både tiltag i forhold til indkøb af mere kapacitet, flere ressourcer til planlægning og driftshåndtering, prioriteringer ift. serviceniveau samt servicemæssige tiltag, der kan sikre en bedre ressourceudnyttelse.

**Det indstilles,**

- at handleplanen tages til efterretning og implementeres på en måde, der sikrer at tiltagene prioriteres, så kapacitetsudnyttelsen øges og der frigives mest mulig kapacitet til kritisk kørsel og bedst mulig service for flextrafikkens øvrige kunder.

**Beslutning**

Handleplanen blev tages til efterretning og implementeres på en måde, der sikrer at tiltagene prioriteres, så kapacitetsudnyttelsen øges og der frigives mest mulig kapacitet til kritisk kørsel og bedst mulig service for flextrafikkens øvrige kunder.

## 6. NT's IT-sikkerhed og Cyberberedskab

Det er naturligvis vigtigt, at NT altid har et velfungerende IT-miljø, som både er opdateret i henhold til nyeste standarder, samt efterlever de høje IT-sikkerhedskrav, der er på området.

NT's IT har tidligere været baseret på løsninger og systemer, med fokus på egne ansatte som primært arbejdede fra NT's lokation. Det har derfor været muligt at sikre IT-miljøet med klassiske sikkerheds-løsninger som firewall, antivirus, SPAM og backup løsninger.

NT's forretning har over de seneste år udviklet sig markant både i forhold til, hvor og hvordan medarbejderne arbejder, men også i forhold til det stigende fokus på anvendelse af data i det daglige arbejde og den løbende udvikling. Det betyder, at NT skal forholde sig anderledes til det beredskab, der kræves for at sikre NT mod eventuelle cyberangreb.

Cyberkriminelle har fået et stigende fokus på ramme virksomhederne på kerneforretning ved at låse dem ude fra deres egne systemer. Det kan de blandt andet gøre ved at krypterer alle data og efterfølgende kræve en løsesum for disse.

For NT betyder det, at vi frem over skal taget udgangspunkt i nye typer af sikkerhedsløsninger, forholde os til vejledninger fra Center for cybersikkerhed, EU's GDPR-forordning samt NT's mere datadrevne forretning i vores nye tiltag når det kommer til NT's cyberberedskab.

På mødet gennemgås, hvordan NT sikrer et godt cyberberedskab i forhold til hardware, software, backup, kryptering og øvrige beredskabstiltag.

**Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.

**Beslutning**

Orienteringen blev taget til efterretning.

## 7. Godkendelse af vedtægtsændringer

Den 1. januar 2022 trådte en revideret "Bekendtgørelse om vedtægter for organisering af trafikselskaber" (BEK nr. 2330 af 01/12/2021) i kraft – Bekendtgørelsen er vedlagt som bilag.

Bekendtgørelsen vedrører standardvedtægten for trafikelskaberne, og det indebærer, at der skal foretages en række smårettelser i NT's vedtægter, herunder konsekvensrettelser vedr. individuel handicappørsel, der følger af, at lov om trafikelskaber blev ændret tilbage i 2018.

Ændringerne i vedtægterne skal være godkendt af NT's bestyrelse senest den 1. januar 2023.

De konkrete ændringer til NT's vedtægter fremgår af vedlagte bilag, som hermed forelægges til bestyrelsens godkendelse. Efterfølgende skal vedtægtsændringerne behandles på repræsentantskabsmødet den 23. juni 2022, herefter forelægges Regionsrådet til godkendelse og herefter fremsendes til godkendelse hos transportministeren samt indenrigs- og boligministeren.

#### **Det indstilles,**

- at ændringerne til NT's vedtægter iht. BEK nr. 2330 af 01/12/2021 godkendes, og
- at ændringerne derefter forelægges NT's repræsentantskab, Regionsrådet, transportministeren og indenrigs- og boligministeren til godkendelse.

#### **Beslutning**

Ændringerne til NT's vedtægter iht. BEK nr. 2330 af 01/12/2021 blev godkendt, og ændringerne forelægges NT's repræsentantskab, Regionsrådet, transportministeren og indenrigs- og boligministeren til godkendelse.

## **8. Meddelelser**

Der blev på mødet orienteret om:

- Orientering vedr. ukrainske flygtninge i den kollektive trafik

## **9. Eventuelt**

Henvendelse fra 3F til NT's bestyrelse blev drøftet, og det blev aftalt, at formandskabet og repræsentanter fra NT's direktion deltager i dialogen.