



0-101-2-09
28. februar 2018/OS

Referat

Bestyrelsesmøde i NT den 26. februar 2018

Deltagere

Nuradiin S. Hussein, Aalborg Kommune
Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland
Carsten Andersen, Hjørring Kommune
Susanne Flydtkjær, Region Nordjylland
Niels Christian Hem, Jammerbugt Kommune
Niels Krebs Hansen, Vesthimmerlands Kommune isf. Mikael Klitgaard, Brønderslev Kommune
Peter Skriver Nielsen, Thisted Kommune
Anna Oosterhof, Rebild Kommune
Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune

Thomas Øster, NT
Ole Schleemann, NT
Nicolai B. Sørensen, NT
Erik Frederiksen, NT (punkt 5)

Afbud

Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune
Kristoffer Hjort Storm, Aalborg Kommune
Anders Brandt Sørensen, Frederikshavn Kommune
Viggo Vangsgaard, Morsø Kommune

0-101-2-09

1. Godkendelse af referat fra den 26. januar 2018

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 26. januar 2018 var vedlagt dagsorden som bilag.



Det indstilles,

- at referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 26. januar 2018 godkendes.

Beslutning

Referatet af repræsentantskabs- og bestyrelsesmødet den 26. januar 2018 blev godkendt.

0-3-1-10

2. Introduktion til NT og arbejdet i NT's bestyrelse

Det er naturligvis helt op til bestyrelsen i hvilket tempo og med hvilket ambitionsniveau, bestyrelsen skal introduceres til NT og arbejdet i NT's bestyrelse. Under dette var der rig mulighed for at drøfte dette.

Fra administrationens blev der lagt op til, at introduktion af NT og arbejdet i NT's bestyrelse sker i flere tempi: Dels ved orienterende punkter (som dette punkt) på de kommende bestyrelsesmøder, dels ved en grundlæggende introduktion til et tema, når der er konkrete punkter på dagsorden. På dette møde blev NT's opbygning, hovedopgaver, lovgivning bag trafikskaber, finansiering, roller, ansvar osv. gennemgået.

NT's opgaver - vi bestemmer selv ambitionsniveauet

Som de øvrige trafikskaber har NT en række opgaver, der er nedfældet i lovgivningen:

- Varetagelse af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
- Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
- Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- Varetagelse af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede
- Privatbaner (lokalbaner)

NT bestemmer selv ambitionsniveauet, og hvilke øvrige temaer vi har fokus på.

NT's forretningsplan 2016-2019, som blev vedtaget af bestyrelsen i september 2015, indeholder vision og mål for NT's arbejde. I forretningsplanen er de overordnede tanker konkretiseret i tre strategiske fokusområder og ti indsatser. I 2017 blev forretningsplanen fulgt op af NT's Mobilitetsplan 2017-2020, som er en handlingsplan med afsæt i forretningsplanen. Mobilitetsplanen indeholder initiativer som udbygning af Det Nordjyske Hovednet, Plustur, nye mobilitetsformer, knudepunkter og MinRejseplan.

På bestyrelsesmødet i marts gør vi status på forretningsplanen, og desuden går vi dybere ned i mobilitetsplanen vedr. udbygning af Det Nordjyske Hovednet. Forretningsplanen og mobilitetsplanen kan findes via følgende links:



<http://ipaper.ipapercms.dk/NordjyllandsTrafikselskab/Forretningsplaner/NTForretningsplan20162019/>

https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/media/nts_mobilitetsplan_2017-20.pdf

Begge planer vil blive udleveret på mødet.

Arbejdet i NT's bestyrelse

NT's bestyrelse har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift, og bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lovgivningen. Bestyrelsens hovedopgaver er følgende:

- Godkendelse af budget, flerårigt budgetoverslag samt regnskab
- Periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab)
- Fastlæggelse af takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
- Fastlæggelse af rejseregler
- Trafikplan (Mobilitetsplan) for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område
- Fastlæggelse af udbudsstrategier
- Regler for individuel handicapørsel med svært bevægelsehæmmede
- Fastlæggelse af overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring
- Mv.

Forretningsordenen for NT's bestyrelse var vedlagt dagsordenen og blev gennemgået på mødet.

Den 1. februar 2018 tiltrådte Thomas Øster som ny administrerende direktør for NT. På mødet introducerede Thomas sig selv og sine visioner for NT samt hvordan han forestiller sig at komme tættere på bestyrelse og andre centrale samarbejdspartnere.

Der er tradition for, at NT's bestyrelse tager på en studietur i begyndelsen af en periode for at blive inspireret af, hvordan man driver og udvikler kollektiv trafik andre steder. På mødet blev en mulig studietur i uge 43 eller 44 eller i foråret 2019 drøftet.

Det indstilles,

- at tempo og ambitionsniveau vedr. intro til NT og arbejdet i NT's bestyrelse drøftes, og
- at orienteringen tages til efterretning

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

Tempo og ambitionsniveau vedr. intro til NT og arbejdet i NT's bestyrelse blev drøftet og sker dels som orienterende punkter efter behov, dels ved en grundlæggende introduktion til et tema, når der er konkrete punkter på dagsordenen.



Administrationen udarbejdet et oplæg til en studietur i uge 43 eller 44.

1-34-75-101-1-17

3. Status for regionaltogdrift og høringsvar vedr. statens trafikplan

Nordjyske Jernbaner (NJ) overtog den regionale togtrafik fra DSB den 6. august 2017 under stor festivitas. Oprindeligt var det forudsat, at et nyt signalsystem og udbygning af banen mellem Aalborg og Hjørring skulle gøre os i stand til gradvist at udvide togbetjeningen med 75 % mere kørsel end tidligere.

Imidlertid har Transportministeriet i november 2017 meddelt, at det fremtidige signalsystem nu først forventes udrullet i hele landet i 2024-2030, men det vil dog blive taget i brug i Vendsyssel (nord for Lindholm) allerede fra oktober 2018 som den første strækning. Med den nye melding fra Transportministeriet må de planlagte udvidelser nu udskydes til 2024. Disse nye forudsætninger har foranlediget, at Region Nordjylland i samarbejde med NT og NJ har iværksat en konsulentundersøgelse, der skal beskrive mulighederne for at optimere den regionale togtrafik under de nye forudsætninger. Resultatet af undersøgelsen ventes at kunne præsenteres for bestyrelsen på april mødet.

Samtidig har Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen sendt Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring. I planen indgår nogle scenarier og betragtninger vedr. togtrafikken i Nordjylland, som kalder på bemærkninger fra det nordjyske, og disse var indarbejdet i et udkast til høringsvar, som blev forelagt til drøftelse og godkendelse.

Den aktuelle situation i Nordjylland

Nordjyske Jernbaner overtog som nævnt den regionale togtrafik fra august 2017, og de kører nu ca. 30 % mere end den kørsel, der blev overtaget fra DSB. NJ har efter nogle indkøringsproblemer de første uger fået etableret en stabil drift med god rettidighed, og passagererne har taget godt imod den nye togekørsel.

Som nævnt har Transportministeriet meddelt, at det fremtidige signalsystem nu først forventes udrullet i hele landet i 2024-2030, men det vil dog blive 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 alle deres tog. Transportministeriet har derfor bedt NJ om at levere al togekørsel i Vendsyssel fra oktober 2018. Den nuværende aftale med Transportministeriet sikrer i øjeblikket 6 daglige lyntog til og fra Frederikshavn, og disse tog vil fra oktober 2018 blive erstattet af tog fra NJ.

I Nordjylland har vi alle set frem til væsentlige udvidelser af den regionale togekørsel i takt med udrulningen af det nye signalsystem. Men med den nye melding fra Transportministeriet må disse udvidelser nu udskydes til 2024. Det drejer sig bl.a. om udvidet kørsel i Himmerland fra ét til to tog



i timen mellem Skørping og Aalborg samt ønsket om at forlænge den regionale togkørsel helt til Hobro. Det vil også betyde, at alle passagerer skal skifte i Aalborg.

Fremtiden omfatter også en stikbane til Aalborg Lufthavn, som ventes at blive taget i brug i december 2020. Det betyder, at Aalborg Lufthavn formentlig vil blive betjent af lyn- og IC-tog, som får lufthavnen som endestation. Det betyder også, at Nordjylland fortsat får uændret betjening af IC-tog i Himmerland med stop ved alle stationer.

Region Nordjylland har sammen med NT og NJ iværksat en konsulentundersøgelse, der skal beskrive mulighederne for at optimere den regionale togtrafik under de nye forudsætninger. Det vil primært dreje sig om trafikken i Vendsyssel, men også hvorledes vi på længere sigt kan forbedre betjeningen i Himmerland. Undersøgelsen vil også omfatte en analyse af mulige justeringer af stationsstrukturen, herunder etablering af nye stationer i Tylstrup, Sulsted, Vestbjerg og Hjørring Øst.

Regionaltogsdriften og statens trafikplan blev drøftet på Kontaktudvalgsmødet den 29. januar 2018. Den strategisk analyse vedr. udviklingen af den regionale togtrafik vil foreligge til næste møde i Kontaktudvalget den 20. april, og den forventes ligeledes at kunne præsenteres for NT's bestyrelse på aprilmødet.

Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032

Ifølge lov om trafikselskaber skal der mindst hvert fjerde år udarbejdes en statslig trafikplan. Trafikplanen skal redegøre for statens overvejelser og prioriteringer for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten.

Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032 blev sendt i høring den 24. november 2017 med svarfrist i slutningen af januar. Efterfølgende er svarfristen blevet forlænget til den 26. februar 2018 for at tage hensyn til, at det skal være muligt at behandle planen i de nye politiske udvalg mv. i kommunerne, regionerne og trafikselskaberne. Af vedlagte bilag fremgår et resumé af trafikplanen, og hele planen kan hentes på følgende link:

<http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Trafikplan%20hoering/Trafikplan%20for%20den%20statslige%20jernbane%202017%20til%-202032.pdf>

I trafikplanen er besluttede projekter på baneområdet beskrevet, og der er tale om en konstaterende plan og ikke en proaktiv plan.

I planen gennemgås baneprojekterne med fokus på deres trafikale og passagermæssige konsekvenser. Med udgangspunkt i denne gennemgang opstilles passagerprognoser for den statslige jernbane over de kommende 15 år for henholdsvis 2022, 2027 og 2032. Ligeledes skitseres de mulige konsekvenser for togbetjeningen ved linjediagrammer. Dermed kan trafikplanen udgøre en fælles vidensramme for de trafikkontrakter, som staten skal indgå i de kommende år samt for de



udbud og trafikale overvejelser, der foretages på lokalt og regionalt niveau. De viste linjediagrammer er eksempler og må ikke betragtes som præcise forventninger.

Sammenspil mellem transportformer (MaaS)

Trafikplanen slår fast, at toget er rygraden i den kollektive trafik, og en vigtig del af et effektivt, sammenhængende transportsystem. Investeringer i tog og baner vil gøre toget endnu stærkere i fremtiden til fordel for mobiliteten. Toget skal samtidig ses som en vigtig brik i et fleksibelt, sammenhængende transportsystem, hvor tog, busser, cykler, biler og fly tilsammen udgør et sammenhængende transportsystem, hvor der kombineres på kryds og tværs efter behov og der er synergi mellem transportformerne. Netop samspillet mellem transportformerne kan vise sig at få større betydning i fremtiden i takt med, at deleøkonomien måske vinder frem, og folk finder på nye, fleksible måder at transportere sig på. Mere behovsstyret adfærd fremfor altid at køre i bil eller i tog. Den ene dag tager man måske cyklen og toget, den næste dag lejer man en bil. Den måde at tænke transport på kaldes også Mobility as a Service (MaaS).

Fra NT's side er vi enige i togets rolle i sammenspil med de øvrige transportformer, men planen har ingen initiativer fra statens side til at fremme den mere behovsstyrede adfærd.

Passagerudvikling 2015 - 2032

Regionaltrafikken vest for Storebælt forventes at stige med 4 % rejser og 11 % personkm i perioden 2015–2032, hvilket svarer til 1 mio. rejser og 140 mio. personkm. Heraf har hastighedsopgraderingen mellem Hobro og Aalborg stor betydning, idet den højere hastighed ventes at medføre en vækst på 20 mio. personkm. Øvrige forbedringer i infrastrukturen i Jylland og på Fyn ventes tilsammen at medføre en vækst i transportarbejdet på ca. 50 mio. personkm, herunder den nye bane til Aalborg Lufthavn.

Rammer og prioriteringer i trafikplanen

I trafikplanen står det anført, at det forventes, at Nordjyske Jernbaner fortsat kører på statsbanerne i Nordjylland, også efter at prøveperioden er udløbet i 2021.

Endvidere står det anført, at af hensyn til passagererne bør betjeningen som minimum være timedrift på alle strækninger. Ellers risikerer toget udenfor de større byer at blive et fritidstilbud, som ikke kan bruges i hverdagen. Desuden skal de betydelige investeringer i jernbaneinfrastrukturen nyttiggøres. Dette ligger helt i tråd med NT's Mobilitetsplan, hvor et af de bærende elementer er at sikre en frekvens på Det Nordjyske Hovednet på mindst én afgang i timen. Den statslige jernbane udgør en vigtig del af hovednettet på strækningerne Hobro – Frederikshavn og Thisted – Struer. På strækningen Hobro – Frederikshavn er målsætningen om mindst én afgang i timen opfyldt, men ikke på strækningen Thisted – Struer. Derfor er det et stærkt ønske fra Nordjylland, at staten opgraderer Thybanen jf. ovenstående.



Forventet togbetjening i 2022

Hvad angår infrastruktur er det en forudsætning, at bane til Aalborg Lufthavn, hastighedsopgradering Hobro-Aalborg samt forbedringer af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland er etableret. I 2022 er det forudsat, at den nye station ved Aalborg Lufthavn betjenes med fjerntog fra København to gange i timen. Hver tredje time dog kun et fjerntog, da det andet tog skal køre til Frederikshavn for at give direkte forbindelse mellem Frederikshavn og København 5 – 6 gange dagligt. Betjeningen af Frederikshavn med fjerntog kan dog tidligst ske fra 2024 jf. de seneste udmeldinger vedr. Signalprogrammet. Det er en klar prioritet og et stærkt ønske fra Nordjylland, at fjerntog både standser i Skørping, Støvring og Arden

Lokaltrafikken mellem Skørping-Aalborg og Aalborg-Hjørring-Frederikshavn forventes fortsat kørt af NJ. Strækningerne betjenes med direkte tog i samdrift med Skagensbanen og Hirtshalsbanen. Nærbanestationerne mellem Aalborg og Skørping betjenes således med lokaltog op til 2 gange i timen, mens fjerntogene alene standser i Skørping.

Der er ikke forudsat nye stationer i Nordjylland i statens trafikplan.

Forslag til togbetjening i 2027/2032

Hvad angår infrastruktur forventes nyt signalsystem på fjernbanen og elektrificering Fredericia-Aalborg. Styrelsen beskriver, at betjeningen kan overvejes udviklet henimod udvidet regionaltogetsbetjening i høj frekvens med mange stop. Nord for Aalborg foreslås fastholdt 2 lokaltog i timen Aalborg-Hjørring, og videre til hhv. Hirtshals og Frederikshavn/Skagen. Der kører ikke længere fjerntog nord for Aalborg.

Det foreslås, at den lokale drift i Nordjylland fortsættes og udvides helt til Hobro, hvilket er positivt. Skifteforbindelsen til fjern- og regionaltogene mod Aarhus flyttes fra Skørping til Hobro, og fjern- og regionaltogene vil ikke længere standse mellem Hobro og Aalborg, dvs. at ingen fjerntog standser i Arden, Skørping, Støvring, Svenstrup og Skalborg. Rejsetiden for de mange passagerer mellem Aalborg og Aarhus bliver dermed kortere. Samtidig forventes punktligheden på stationerne mellem Hobro og Aalborg at blive forbedret, når de ikke er afhængige af landsdelstrafikken.

Det foreslås, at Aalborg Lufthavn betjenes med de to lokaltog i timen, som kører til Hobro og standser ved alle de lokale nærbane stationer. Dermed opnås der direkte forbindelse til Aalborg Lufthavn fra alle de lokale stationer mellem Hobro og Lindholm. Derudover betjenes Aalborg Lufthavn med regionaltoget fra Aarhus. I Aarhus er der skifteforbindelse til fjerntog mod Odense/København.

Der er ikke forudsat nye stationer i Nordjylland i statens trafikplan.



Baneprojekter

Foruden bane til Aalborg Lufthavn, hastighedsopgradering Hobro-Aalborg, forbedringer af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland (Lindholm-Hjørring), nyt signalsystem på fjernbanen og elektrificering Fredericia-Aalborg, som er nævnt ovenfor, beskriver planen, at det kan forventes, at der igangsættes en VVM-analyse af elektrificering mellem Aalborg og Frederikshavn i 2021-23.

Høringssvar vedr. statens trafikplan

NT har tilbudt kommunerne og regionen at stå for et fælles høringssvar. Til dagsorden var vedlagt et udkast til høringssvar, som er udarbejdet i samarbejde med Frederikshavn, Jammerbugt, Hjørring, Brønderslev, Rebild, Mariagerfjord, Thisted og Aalborg Kommuner (de kommuner, der er betjent af jernbane) samt Region Nordjylland og NT. Aalborg Kommune og Mariagerfjord Kommune fremsender endvidere separate høringssvar, ligesom svaret skal politisk behandles i enkelte kommuner. På mødet blev der givet en status på processen.

Det nordjyske indspil til planen er i punktform følgende:

- Betjening af Aalborg med to fjerntog i timen
- Betjening af Aalborg Lufthavn med fjerntog og Frederikshavn med minimum 6 fjerntog om dagen
- Fastholdelse af IC stop i Skørping, Støvring og Arden
- Udvidelse af regionaltogetsdriften fra Skørping til Arden og Hobro
- Timesdrift til Thisted og evt. direkte forbindelser fra Thisted til Aarhus
- Elektrificering af alle banestrækninger i Nordjylland (Hobro – Frederikshavn og Thybanen)
- Ny station i Hjørring Øst
- Øget kapacitet over Limfjorden og niveaufri krydsning af Thistedvej
- Hastighedsopgradering
- Gode knudepunkter der sikrer optimale skift mellem mobilitetsformer

På mødet blev forholdene omkring togbetjeningen præsenteret nærmere, og der blev lagt op til en drøftelse af det foreslåede høringssvar til Trafik- Bolig- og Byggestyrelsen vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning, og
- at det foreslåede høringssvar til Trafik- Bolig- og Byggestyrelsen vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032 godkendes og fremsendes til styrelsen

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning. Det foreslåede høringssvar til Trafik- Bolig- og Byggestyrelsen vedr. Trafikplan for den statslige jernbane 2017 - 2032 blev drøftet og godkendt, idet det tilføjes, at når analysen af stationsstrukturen er gennemført, kan der opstå ønske om yderligere stationsåbninger i Tylstrup, Sulsted og Vestbjerg samt at godstransport på jernbane også er vigtig for at fremme en miljøvenlig transport og reducere trængsel på vejene.



1-25-101-1-17

4. Status for Takst Vest

I december 2017 besluttede NT's bestyrelse, at NT tilslutter sig en af de største takstreformer i den kollektive trafik i mange år. Reformen, som går under navnet "Takst Vest", omfatter Jylland og Fyn, og NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, DSB og Arriva deltager i reformen. Arbejdet med takstreformen har stået på i to år, og NT's bestyrelse er løbende blevet informeret om fremdrift og indhold i reformen. Takst Vest iværksættes søndag den 18. marts 2018, og samtidig gennemføres de takstændringer, som er en forudsætning i NT's budget 2018.

Takst Vest

Rigsrevisionen præsenterede i august 2015 en rapport for statsrevisorerne om manglende harmonisering af taksterne i den kollektive trafik i Danmark. De kaldte taksterne for uigennemtsigtige og ulogiske. På den baggrund blev der igangsat to takstreform-arbejder: Takst Sjælland, der omfatter Movia, Metroen og DSB samt Takst Vest, hvor NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, DSB og Arriva deltager. Takst Sjælland blev implementeret i januar 2017. Takst Vest, der er beskrevet nærmere nedenfor, iværksættes den 18. marts 2018.

Reformarbejdet foregår i et tæt samarbejde med Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, Transport- og Bygnings- og Boligministeriet og det landsdækkende Bus & Tog samarbejde. Der er løbende blevet rapporteret til Transport- Bygnings- og Boligministeren og de politiske ordførere i Folketinget.

Parterne i Takst Vest har fastsat følgende overordnede pejlemærker for reformen:

Forenkling og mere forståelige priser, herunder et entydigt prishierarki mellem standardprodukterne, så rejsekort altid har samme pris eller billigere end enkeltbilletter, og periodekort altid har samme pris eller billigere end rejsekort

- Ens mængderabat på rejsekort hos de vestlige trafikselskaber og togoperatører
- Periodekort gyldigt til både bus og tog
- Provenuneutralitet for selskaberne, samlet set
- Begrænsede kundekonsekvenser, samlet set
- Kommerciel frihed til f.eks. at oprette tidsafgrænsede billettyper
- Selskaberne har et fleksibelt valg af salgskanaler (f.eks. App, SMS, web, mv.).

I NT's område har vi ikke de grundlæggende udfordringer, som i andre trafikselskaber, som følge af nogle historiske og usynlige takstområder. Disse takstområder ophæves i Takst Vest ved, at man fra politisk hold accepterer en prisdifferentiering mellem bus og tog. Trafikselskaberne prissætter busrejser, og togoperatørerne prissætter togrejserne, som bliver dyrere end busrejser. For NT har det været helt centralt i forhandlingerne om Takst Vest, at vi med overtagelsen af regionaltogetsdriften bevarer muligheden for at anvende samme pris på tog- og busrejser. De øvrige



parter, specielt DSB og Arriva, som fortsat vil have togdrift i Nordjylland i årene fremover, har accepteret dette.

Takst Vest er og bliver en harmoniseringsøvelse for hele Vestdanmark. Sådanne øvelser er kendetegnet ved, at de enkelte parter, hver især, må give køb på nogle principper, også selvom de fungerer godt. For NT's vedkommende er den mest markante konsekvens for kunderne, at rabatstrukturen og -satserne på rejsekortet går fra 8 til 4 niveauer, med en maksimal rabat på øverste trin på 40 %. Højeste niveau i NT er i dag 49 %. Konsekvensen heraf er dog ikke nødvendigvis en prisstigning, idet de fleste højfrekvente pendlere formentlig vil skifte til et pendlerkort, med en lavere pris pr. rejse. Pendlerkortet er siden oktober 2017 blevet tilbudt som et kombi-kort på rejsekortet, hvor man både har et periodekort og en almindeligt pay-as-you-go funktion på samme Rejsekort.

Provenukonsekvenserne af Takst Vest vurderes for NT til at blive neutral med en svag mulighed for at ende positiv.

Principper for takst Vest

NT's bestyrelse er på flere møder i 2016 og 2017 blevet præsenteret for principperne for Takst Vest, og NT's direktør har fået mandat til at indgå nødvendige aftaler om Takst Vest med baggrund i principperne. I den mellemliggende periode har der været arbejdet intenst med Takst Vest, og en række konkrete ændringer, modeller osv. er blevet analyseret og drøftet i samarbejdet, så vi nu har en konkret udmøntning af reformen.

Til dagsorden var vedlagt et notat, der beskriver principperne for Takst Vest, og følgende forhold er særlig interessante for NT:

- 38 rejser som skæringspunkt mellem rejsekort og periodekort
- Kundetyperabat for pensionister
- Mængderabat på rejsekort
- Provenu på kort og lang sigt
- Trafikelskabernes takstkompetence

Takster fra marts 2018

Det indgår som en forudsætning i NT's budget 2018, at der gennemføres en takststigning på 2,1 % fra marts 2018. Takststigningen består af takststigningsloftet på 1,4 % for 2018 samt en opsparing fra 2015 på 0,7 %. Opsparing er defineret som forskellen mellem det oprindelige udmeldte takststigningsloft for et givent budgetår og den takststigning, der reelt er blevet realiseret for det givne budgetår.

Udmøntning af takststigningerne indgår som en del af vedlagte bilag, idet takststigningen gennemføres i forbindelse med overgang til Takst Vest. Kontantbilletter (enkeltbilletter) forbliver uændret, og prisen på periodekort på korte rejser (2 - 4 zoner) sænkes. Prisen på periodekort til de længere rejser (fra 5 zoner og op) stiger. Endvidere er det indlagt som en forudsætning, at rejsekorttaksterne generelt stiger som følge af, at rabatprocenterne ændres markant for alle rabattrin. Dette fordi rabatprocenterne på rejsekort som følge af Takst Vest er blevet harmoniseret



i Jylland og på Fyn. I forbindelse med Takst Vest er det administrationens forventning, at en del rejsende, der befinder sig på de øverste rabattrin på rejsekortet, fremover vil anskaffe sig et pendlerkort, da det bedst kan betale sig.

Det indstilles,

- at bestyrelsen tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Bestyrelsen tog orienteringen til efterretning.

1-23-4-101-1-17

Lukket punkt

5. Valg af tilbud - 27. udbud af flextrafik

0-9-101-2-08

6. Meddelelser

Der blev på mødet orienteret om:

- Proces for evt. ansøgning til Transport- Bygge- og Boligministeren om dispensation til at øge antallet af kommunale repræsentanter i NT's bestyrelse, så alle 11 kommuner i Nordjylland kan være repræsenterede. Administrationen retter skriftlig henvendelse til Transportministeriet vedr. processen for en dispensationsansøgning, og punktet drøftes på næste bestyrelsesmøde.

0-9-101-4-08

7. Eventuelt

Ingen punkter.



0-9-101-3-08

8. Kommende sager

- Godkendelse af regnskab 2017 til revision (marts)
- Forudsætninger for budget 2019 (marts)
- Status for forretningsplan (marts)
- Godkendelse af køreplaner fra august 2018 (april)
- 24. udbud af bustrafik, valg af tilbud (april)
- Strategisk analyse vedr. udviklingen af den regionale togtrafik (april)