



NT Bestyrelse (Møde i NT's bestyrelse)

31-10-2025 09:00 - 12:00

J. F. Kennedys Plads 1T, 9000 Aalborg, mødelokale 10 og 11

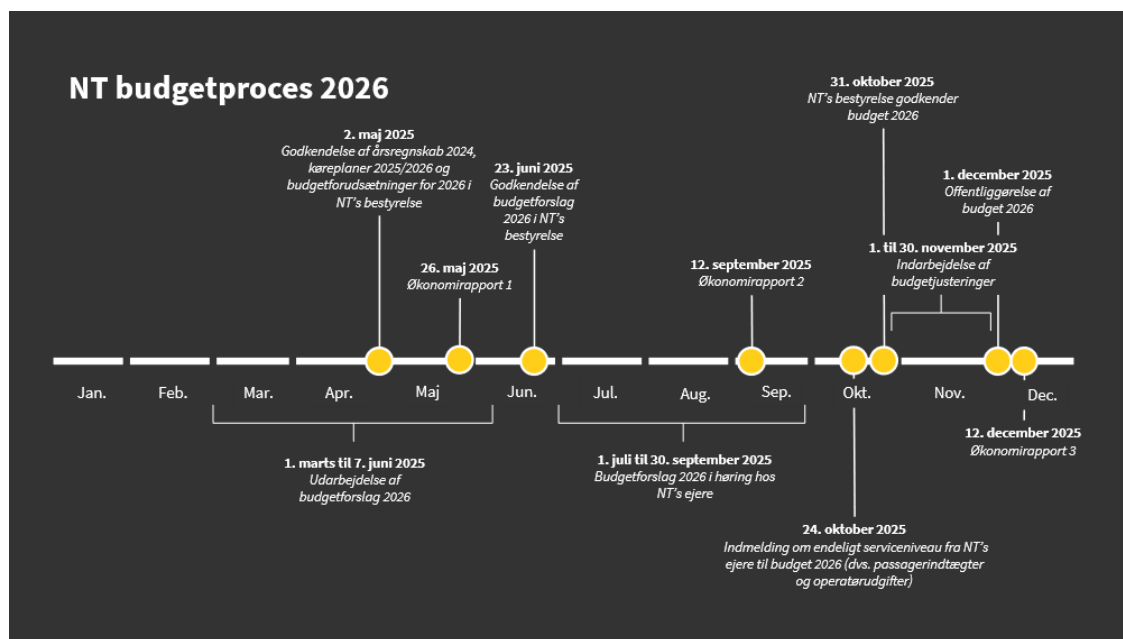
Information: Der vil være mulighed for frokost efter mødet.

Indhold

Punkt 1: Godkendelse af Budget 2026.....	1
Punkt 2: Godkendelse af Mobilitetsplan 2025-2028.....	2
Punkt 3: Fremtidens togdrift.....	3
Punkt 4: Betjening af Hospitalsbyen med kollektiv trafik.....	4
Punkt 5: Status for kontrol af arbejdsklausuler.....	5
Punkt 6: NT Trivsel 2025.....	6
Punkt 8: Meddelelser.....	7
Punkt 9: Eventuelt.....	8
Punkt 10: Kommende sager.....	9
Punkt 11: Beslutningsreferat.....	10
Punkt 12: Bestyrelsens 15 min.....	11
Punkt 13: Dagsorden i pdf.....	12

1. Godkendelse af Budget 2026

Siden bestyrelsen godkendte budgetforslaget for 2026 på bestyrelsesmødet den 23. juni 2025, har budgetforslaget for 2026 været i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland jf. NT's budgetproces.



NT har modtaget høringssvar fra samtlige ejere, og høringssvarene er vedlagt som bilag. Alle ejere godkender eller tager NT Budgetforslag 2026 til efterretning.

Region Nordjylland og Jammerbugt Kommune har som eneste ejere meddelt justeringer i forhold til eget serviceniveau i NT Budgetforslag 2026.

Væsentlige bemærkninger til høringssvar i NT Budgetforslag 2026

Hjørring Kommune

Uddrag fra høringssvar:

"Hjørring Kommune finder det utilfredsstillende, at der er så lav præcision i de budgetforslag, der stilles til rådighed for kommunen. Dertil vil Hjørring Kommune gerne opfordre til, at Nordjyllands Trafiksel-skab øger krav til garantistillelse hos entreprenører, så den kommunale konsekvens ved konkurs mind-skes."

Bemærkning til høringssvar:

NT's administration har som mål altid at levere et retvisende, gennemsigtigt og aktuelt billede af NT's økonomi, herunder de afledte effekter for NT's ejere. Dette sikres gennem et fast årshjul med økono-miske dokumenter – årsregnskab, budgetforslag, budget og tre årlige økonomirapporter/budgetop-følgninger – samt tre årlige ejerdialogmøder, som i videst muligt omfang koordineres med den enkelte ejer. NT lægger vægt på en åben og konstruktiv dialog med sine ejere og interessenter. NT's admini-



stration lytter aktivt til input og forslag til forbedringer og bestræber sig på, så vidt muligt at indarbejde disse i den løbende udvikling af processer, rapportering og samarbejdsformer.

NT's bestyrelse har tidligere drøftet muligheder og konsekvenser ved øgede krav til garantistillelse hos entreprenører. Når NT øger kravene til garantistillelse hos entreprenører, mindskes den økonomiske risiko for NT's ejere ved en eventuel konkurs, fordi NT får bedre mulighed for at dække tab gennem garantien. Til gengæld kan strammere garantikrav betyde, at færre – især mindre – entreprenører kan eller vil byde, hvilket kan reducere konkurrencen og føre til højere priser. Den samlede vurdering er, at det er økonomisk urentabelt at stille krav om øget garantistillelse, da de højere driftsomkostninger forventes at overstige den begrænsede risikoreduktion.

Jammerbugt Kommune

Høringssvar:

"Som der tidligere er nævnt på vores senest status/dialogmøde mellem Jammerbugt Kommune og NT, så foreslår Jammerbugt Kommune, at størstedelen af overskuddet fra Bonus og Bodordningen via Servicestyrelsen overgår til at hjælpe med finansiering af NYFA og andre IT-investeringer."

Bemærkning til høringssvar:

NT's bestyrelse besluttede på bestyrelsesmødet den 2. maj 2025, at de kommende års investering i en ny systemportefølje i flextrafikken skal finansieres med en fast årlig opkrævning på 4,0 mio. kr. fra NT's ejerkreds over en længere årrække begyndende i 2026. NT's administration finder forslaget fra Jammerbugt Kommune interessant og ønsker nærmere at undersøge mulighederne for at anvende ikke udbetalte bonuspuljemidler fra den årlige bonusopgørelse på Flextrafik som medfinansieringskilde til den ny systemportefølje i flextrafikken.

Region Nordjylland

Høringssvar:

"I samarbejde med NT og Nordjyske Jernbaner (NJ) har der været gennemført en proces med analyser af mulige servicetilpasninger af togdriften og tilhørende besparelsesmuligheder. I den forbindelse er det aftalt, at budgetforslaget skulle tage udgangspunkt i fuld drift uden tilpasninger frem til Regionsrådet traf beslutning herom.

På Regionsrådsmøde d. 29/6-2025 blev der således truffet en beslutning om, at der arbejdes videre med et serviceniveau, hvor der alene er en tilpasning af driften i ferieperioderne. Det betyder, at budgetforslaget skal tage højde herfor og udgifterne til togtrafik reduceres med 5,2 mio. kr. jf. den gennemførte analyse.

Herudover har der været drøftelser mellem NT, NJ og Region Nordjylland vedrørende to områder, hvor NJ i en periode har haft midlertidige indtægter i forbindelse med udleje af tog og et ekstra tilskud fra staten til vedligehold. Udgifterne til togtrafik skal således reduceres med 9,7 mio. kr., idet NJ i 2026 må dække denne mindreindtægt. Region Nordjylland arbejder på en model for indfasning af en dækning af størstedelen af denne mindreindtægt for de kommende år.

Den samlede togudgift skal således budgetteres til 154,9 mio. kr. i Budget 2026."



I tillæg til ovenstående er det i forbindelse med regionens budgetforhandlingerne blevet besluttet at afsætte yderligere 300.000 kr. til samkørsel. Beløbet skal bruges til at hæve tilskuddet fra 5 kr. til 10 kr. på ungdomsuddannelser med fokus på landdistrikterne.

Bemærkning til høringssvar:

NT's administration ønsker at indarbejde Region Nordjyllands ønskede justeringer til serviceniveauet i NT Budget 2026.

Vesthimmerlands Kommune

Høringssvar:

"Vores eneste bemærkning til det Budgetforslag 2026, du/NT sendte i høring den 1. juli, er, at vi anbefaler, at NT indarbejder resultaterne fra den ekstraordinære budgetopfølgning på Budgetforslag 2026 i det endelige budget 2026."

Bemærkning til høringssvar:

NT's administration ønsker at indarbejde Vesthimmerlands Kommunes ønskede justeringer til serviceniveauet i NT Budget 2026.

Det indstilles,

- at bestyrelsen drøfter emnerne fra de indkomne høringssvar til Budgetforslag 2026,
- at bestyrelsen på baggrund af drøftelserne godkender NT Budget 2026, således at budgetforslaget korrigeres med indarbejdelse af Region Nordjyllands og Vesthimmerlands Kommunes justeringer til eget serviceniveau jf. fremsendte høringssvar, og
- at bestyrelsen godkender, at ikke udbetalte bonuspuljemidler fra den årlige bonusopgørelse på Flextrafik kan anvendes til IT-investeringer i Flextrafik (fx NYFA og DART).

Bilag

Bilag 1A, Høringssvar til NT Budgetforslag 2026

Bilag 1B, NT Budgetforslag 2026

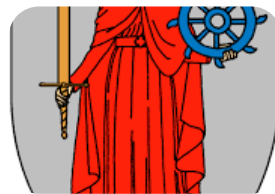
Høringssvar til NT Budgetforslag 2026



Brønderslev
Kommune



Frederikshavn
Kommune



Hjørring
Kommune



Jammerbugt
Kommune



Læsø Kommune



Mariagerfjord
Kommune



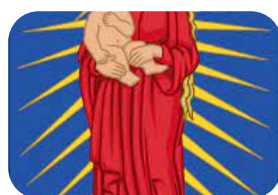
Morsø Kommune



Rebild Kommune



Region
Nordjylland



Thisted Kommune



Vesthimmerlands
Kommune



Aalborg
Kommune

Indholdsfortegnelse

- Høringssvar fra Brønderslev Kommune..... side 3
- Høringssvar fra Frederikshavn Kommune..... side 7
- Høringssvar fra Hjørring Kommune..... Side 9
- Høringssvar fra Jammerbugt Kommune..... side 11
- Høringssvar fra Læsø Kommune..... side 16
- Høringssvar fra Mariagerfjord Kommune..... side 20
- Høringssvar fra Morsø Kommune..... side 24
- Høringssvar fra Rebild Kommune..... side 26
- Høringssvar fra Region Nordjylland..... Side 28
- Høringssvar fra Thisted Kommune..... side 30
- Høringssvar fra Vesthimmerlands Kommune..... side 33
- Høringssvar fra Aalborg Kommune..... side 35

Brønderslev Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Martin Dam <JEDA@99454545.dk>
Sendt: 7. oktober 2025 08:11
Til: Lars Vitnes Thomsen
Emne: SV: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Lars

Ja det er korrekt forstået. Byrådet besluttede på mødet den 3. september at der ikke skulle indgives et høringssvar.

<https://dagsordener.bronderslev.dk/vis?id=9067cf5c-fef8-4076-96aa-b673279fe2fb&punktid=db58ca14-7d6f-41ed-afe7-db3511a95251>

Med venlig hilsen

Martin Dam
Sagsbehandler – Trafik og veje
Plan og Byg

BRØNDERSLEV KOMMUNE

E-mail: JEDA@99454545.dk
Telefon: +4599454654
Web: www.bronderslev.dk
Post adresse: Ny Rådhusplads 1, 9700 Brønderslev
Besøgsadresse: Rådhusgade 5, 9330 Dronninglund

*Hvis du giver personoplysninger i en sag ved kommunen, bliver de registreret.
På [kommunens hjemmeside](#) kan du læse om dine rettigheder som registreret, og hvordan kommunen behandler personoplysninger.*

Fra: lvt@ntmail.dk <lvt@ntmail.dk>
Sendt: 6. oktober 2025 18:06
Til: Martin Dam <JEDA@99454545.dk>
Emne: VS: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Martin

Jeg kan ikke umiddelbart se, at vi har modtaget et høringssvar fra Brønderslev Kommune vedr. NT Budgetforslag 2026.

Kan jeg på den baggrund tillade mig at konkludere, at Brønderslev Kommune har taget NT Budgetforslag 2026 til efterretning?

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lvt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675

Nordjyllands Trafikselskab

Fra: Lars Vitnes Thomsen

Sendt: 1. juli 2025 15:53

Til: 'post@frederikshavn.dk' <post@frederikshavn.dk>; 'hjoerring@hjoerring.dk' <hjoerring@hjoerring.dk>;
'raadhus@jammerbugt.dk' <raadhus@jammerbugt.dk>; 'kommunen@laesoe.dk' <kommunen@laesoe.dk>;
'raadhus@mariagerfjord.dk' <raadhus@mariagerfjord.dk>; 'kommunen@morsoe.dk' <kommunen@morsoe.dk>;
'raadhus@rebuild.dk' <raadhus@rebuild.dk>; 'region@rn.dk' <region@rn.dk>; 'thistedkommune@thisted.dk'
<thistedkommune@thisted.dk>; 'post@vesthimmerland.dk' <post@vesthimmerland.dk>; 'aalborg@aalborg.dk'
<aalborg@aalborg.dk>; 'raadhus@99454545.dk' <raadhus@99454545.dk>
Cc: 'benn.erik.grav@99454545.dk' <benn.erik.grav@99454545.dk>; 'jeda@99454545.dk' <jeda@99454545.dk>;
'krvfj@99454545.dk' <krvfj@99454545.dk>; 'sool@frederikshavn.dk' <sool@frederikshavn.dk>;
'geae@frederikshavn.dk' <geae@frederikshavn.dk>; 'lv@hjoerring.dk' <lv@hjoerring.dk>;
'mads.mailund.heuer@hjoerring.dk' <mads.mailund.heuer@hjoerring.dk>; 'ajn@hjoerring.dk' <ajn@hjoerring.dk>;
'prj@jammerbugt.dk' <prj@jammerbugt.dk>; 'tha@jammerbugt.dk' <tha@jammerbugt.dk>; 'pah@jammerbugt.dk'
<pah@jammerbugt.dk>; 'kk@jammerbugt.dk' <kk@jammerbugt.dk>; 'mfa@jammerbugt.dk'
<mfa@jammerbugt.dk>; 'aru@laesoe.dk' <aru@laesoe.dk>; 'mle@laesoe.dk' <mle@laesoe.dk>;
'lahoj@mariagerfjord.dk' <lahoj@mariagerfjord.dk>; 'anhaa@mariagerfjord.dk' <anhaa@mariagerfjord.dk>;
'beriv@mariagerfjord.dk' <beriv@mariagerfjord.dk>; 'cc@morsoe.dk' <cc@morsoe.dk>; 'mbpe@morsoe.dk'
<mbpe@morsoe.dk>; 'dkr@morsoe.dk' <dkr@morsoe.dk>; 'mida@morsoe.dk' <mida@morsoe.dk>;
'leno@rebuild.dk' <leno@rebuild.dk>; 'frje@rebuild.dk' <frje@rebuild.dk>; 'lhla@rebuild.dk' <lhla@rebuild.dk>;
'ctw@rn.dk' <ctw@rn.dk>; 'm.kofod@rn.dk' <m.kofod@rn.dk>; 'tinna.poulsen@rn.dk' <tinna.poulsen@rn.dk>;
'vivkna@thisted.dk' <vivkna@thisted.dk>; 'tog@thisted.dk' <tog@thisted.dk>; 'esh@thisted.dk' <esh@thisted.dk>;
'peo@thisted.dk' <peo@thisted.dk>; 'anor@vesthimmerland.dk' <anor@vesthimmerland.dk>;
'pel@vesthimmerland.dk' <pel@vesthimmerland.dk>; 'kves@vesthimmerland.dk' <kves@vesthimmerland.dk>;
'jan.oehlschlaeger@aalborg.dk' <jan.oehlschlaeger@aalborg.dk>; 'kirsten.johansen@aalborg.dk'
<kirsten.johansen@aalborg.dk>; 'morten.jensen@aalborg.dk' <morten.jensen@aalborg.dk>;
'simon.boergesen@aalborg.dk' <simon.boergesen@aalborg.dk>; 'carsten.abildgaard@aalborg.dk'
<carsten.abildgaard@aalborg.dk>

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lvt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.
9000 Aalborg

Punkt 1, Bilag 1: Bilag 1A,
Høringssvar til NT
Budgetforslag 2026.pdf

Frederikshavn Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads 1 T, 3. sal
9000 Aalborg

Økonomichef Lars Vitnes Thomsen

Frederikshavn Kommune
Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Tlf. +45 98 45 50 00
post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk
CVR-nr. 29189498

27. august 2025

Høringssvar fra Frederikshavn kommune vedrørende NT's budgetforsalg 2026

Sagsnummer: EMN-2025-02361
Dokumentnummer: 8536743

Frederikshavn Kommune har modtaget Nordjyllands Trafikselskabs budgetforslag for 2026, og dette er taget til efterretning af Kultur- og Fritidsudvalget.

Kommunen ser frem til et fortsat tæt og konstruktivt samarbejde med NT omkring justeringer i både bus- og flextrafikken. Det er afgørende for os, at den økonomiske ramme for kørselsområdet udnyttes bedst muligt, og vi værdsætter den løbende dialog om tilpasninger, der kan understøtte dette mål.

Vi ser med interesse frem til implementeringen af nye stoppesteder som led i projektet Fremtidens Kollektive Trafik, og vi anerkender NT's indsats for at styrke den kollektive trafik i regionen.

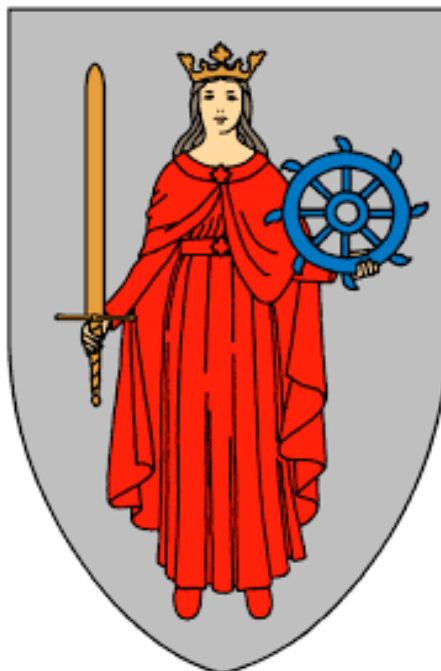
Særligt glæder vi os til samarbejdet omkring projektet vedrørende behovsstyret trafik, som har modtaget støtte fra Trafikstyrelsen. Projektet giver mulighed for at afprøve mere fleksible og bæredygtige trafikformer, hvilket vi ser som et vigtigt skridt i udviklingen af fremtidens mobilitetsløsninger.

Med venlig hilsen

Sofie Synnestvedt Olsen (SOOL)
Afdelingsleder

Hjørring Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026





29-09-2025

Sag nr. 13.05.16-K04-2-25

Høringssvar – NT budget 2026 & NT Mobilitetsplan 2025-2029

Hjørring Kommune har modtaget NT Budget 2026 og NT Mobilitetsplan 2025-2028 til høring.

Hjørring Kommune har behandlet begge dele i Teknik- og Miljøudvalget, og har desuden behandlet budgetforslaget på Økonomiudvalgsmøde.

Der er følgende kommentarer til det:

NT Budget 2026

Budgettet har skabt en del politisk debat, hvilket også er tilkendegivet på dialogmødet mellem NT og Hjørring Kommune den 4. september 2025.

Hjørring Kommune accepterer budgetforslaget, men ønsker at tilføje følgende bemærkninger:

Hjørring Kommune finder det utilfredsstillende, at der er så lav præcision i de budgetforslag, der stilles til rådighed for kommunen.

Dertil vil Hjørring Kommune gerne opfordre til, at Nordjyllands Trafikselskab øger krav til garantistillelse hos entreprenører, så den kommunale konsekvens ved konkurs mindskes.

NT Mobilitetsplan 2025-2028

Hjørring kommune tilslutter sig planen, som er i tråd med de tiltag kommunen selv ønsker at iværksætte.

Jammerbugt Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Tom Hansen <tha@jammerbugt.dk>
Sendt: 11. september 2025 11:58
Til: Lars Vitnes Thomsen
Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring - høringssvar fra Jammerbugt Kommune
Vedhæftede filer: Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026.pdf; NT Budgetforslag 2026 (BF 2026) - Høringsudgave.pdf; Signaturbevis.txt; NTs budgetforslag 2026 - politisk behandling i Jammerbugt Kommune.pdf

Til NT

Teknik- og Miljøudvalget har på sit møde den 1. september 2025 og Økonomiudvalget på sit møde den 10. september 2025 besluttet at tage NTs Budgetforslag 2026 til efterretning.

Venlig hilsen

Tom Hansen
Konsulent

Team Forsyning
Lundbakvej 5, 9490 Pandrup

Kontakt

Hovednummer: 72 57 77 77
Direkte nummer: 72 57 78 68
Mobil nummer: 41 91 28 68
E-Mail: tha@jammerbugt.dk

Postadresse

Toftevej 43
9440 Aabybro
www.jammerbugt.dk



Hvis du sender oplysninger til kommunen, der indeholder personoplysninger, anbefaler vi, at du sender via borger.dk (eller virk.dk).

Hvis du sender oplysninger via en almindelig mail, sendes de ikke krypteret og dermed ikke sikkert.

Når vi modtager (og dermed behandler) personoplysninger – passer vi godt på dine oplysninger. Vi opfordrer dig til at læse nærmere om dine rettigheder til bl.a. indsigt, berigtigelse af oplysninger samt vores praksis for behandling af personoplysninger her

<https://www.jammerbugt.dk/vores-kommune/vi-passar-pa-dine-oplysninger/>



Vi går efter forskellen

Fra: lvt@ntmail.dk <lvt@ntmail.dk>

Sendt: 1. juli 2025 15:55

Til: post@frederikshavn.dk; hjoerring@hjoerring.dk; Raadhus Jammerbugt <raadhus@jammerbugt.dk>; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; kommunen@morsoe.dk; raadhus@rebild.dk; region@rn.dk; thistedkommune@thisted.dk; post@vesthimmerland.dk; aalborg@aalborg.dk; raadhus@99454545.dk

Cc: benn.erik.grav@99454545.dk; jeda@99454545.dk; krvfj@99454545.dk; sool@frederikshavn.dk; geae@frederikshavn.dk; lv@hjoerring.dk; mads.mailund.heuer@hjoerring.dk; ajn@hjoerring.dk; Peter Risegaard Jakobsen <prj@jammerbugt.dk>; Tom Hansen <tha@jammerbugt.dk>; Palle Hansen <pah@jammerbugt.dk>; Kørselskontoret Jammerbugt <kk@jammerbugt.dk>; Mette Frost Andersen <mfa@jammerbugt.dk>; Anni Greisik Rulle <aru@laesoe.dk>; mle@laesoe.dk; lahoj@mariagerfjord.dk; anhaa@mariagerfjord.dk; beriv@mariagerfjord.dk; cc@morsoe.dk; mbpe@morsoe.dk; dkr@morsoe.dk; mida@morsoe.dk; leno@rebild.dk; frje@rebild.dk; lhla@rebild.dk; ctw@rn.dk; m.kofod@rn.dk; tinna.poulsen@rn.dk; vivkna@thisted.dk; tog@thisted.dk; esh@thisted.dk; peo@thisted.dk; anor@vesthimmerland.dk; pel@vesthimmerland.dk;

kves@vesthimmerland.dk; jan.oehenschlaeger@aalborg.dk; kirsten.johansen@aalborg.dk;
morten.jensen@aalborg.dk; simon.boergesen@aalborg.dk; carsten.abildgaard@aalborg.dk

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

ltv@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.

9000 Aalborg

Lars Vitnes Thomsen

Fra: Mette Frost Andersen <mfa@jammerbugt.dk>
Sendt: 30. september 2025 09:33
Til: Lars Vitnes Thomsen
Emne: Høringssvar til Budgetforslag 2026 i høring
Vedhæftede filer: Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026.pdf; NT Budgetforslag 2026 (BF 2026) - Høringsudgave.pdf; Signaturbevis.txt

Kategorier: Gemt i DocuNote
DN: 676058

Hej Lars

Bemærkninger/høringssvar til Budgetforslag 2026.

Jammerbugt Kommune har følgende bemærkninger/høringssvar vedr. NT's budgetforslag 2026:

Som der tidligere er nævnt på vores senest status/dialogmøde mellem Jammerbugt Kommune og NT, så foreslår Jammerbugt Kommune, at størstedelen af overskuddet fra Bonus og Bod-ordningen via Servicestyrelsen overgår til at hjælpe med finansiering af NYFA og andre IT-investeringer.

Venlig hilsen

Mette Frost Andersen
Kørselskoordinator

Sekretariatet, BF
Danmarksgade 3, 9690 Fjerritslev

Kontakt
Hovednummer: 72 57 77 77
Direkte nummer: 72 57 70 76
E-Mail: mfa@jammerbugt.dk

Postadresse
Toftevej 43
9440 Aabybro
www.jammerbugt.dk



Hvis du sender oplysninger til kommunen, der indeholder personoplysninger, anbefaler vi, at du sender via borger.dk (eller virk.dk).

Hvis du sender oplysninger via en almindelig mail, sendes de ikke krypteret og dermed ikke sikkert.

Når vi modtager (og dermed behandler) personoplysninger – passer vi godt på dine oplysninger. Vi opfordrer dig til at læse nærmere om dine rettigheder til bl.a. indsigt, berigtigelse af oplysninger samt vores praksis for behandling af personoplysninger her

<https://www.jammerbugt.dk/vores-kommune/vi-passes-pa-dine-oplysninger/>



Vi går efter forskellen

Fra: lvt@ntmail.dk <lvt@ntmail.dk>

Sendt: 1. juli 2025 15:55

Til: post@frederikshavn.dk; hjoerring@hjoerring.dk; Raadhus Jammerbugt <raadhus@jammerbugt.dk>; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; kommunen@morsoe.dk; raadhus@rebild.dk; region@rn.dk; thistedkommune@thisted.dk; post@vesthimmerland.dk; aalborg@aalborg.dk; raadhus@99454545.dk

Cc: benn.erik.grav@99454545.dk; jeda@99454545.dk; krvfj@99454545.dk; sool@frederikshavn.dk;

geae@frederikshavn.dk; lv@hjoerring.dk; mads.mailund.heuer@hjoerring.dk; ajn@hjoerring.dk; Peter Risegaard Jakobsen <prj@jammerbugt.dk>; Tom Hansen <tha@jammerbugt.dk>; Palle Hansen <pah@jammerbugt.dk>; Kørselskontoret Jammerbugt <kk@jammerbugt.dk>; Mette Frost Andersen <mfa@jammerbugt.dk>; Anni Greisik Rulle <aru@laesoe.dk>; mle@laesoe.dk; lahoj@mariagerfjord.dk; anhaa@mariagerfjord.dk; beriv@mariagerfjord.dk; cc@morsoe.dk; mbpe@morsoe.dk; dkr@morsoe.dk; mida@morsoe.dk; leno@rebuild.dk; frje@rebuild.dk; lhla@rebuild.dk; ctw@rn.dk; m.kofod@rn.dk; tinna.poulsen@rn.dk; vivkna@thisted.dk; tog@thisted.dk; esh@thisted.dk; peo@thisted.dk; anor@vesthimmerland.dk; pel@vesthimmerland.dk; kves@vesthimmerland.dk; jan.oehlschlaeger@aalborg.dk; kirsten.johansen@aalborg.dk; morten.jensen@aalborg.dk; simon.boergesen@aalborg.dk; carsten.abildgaard@aalborg.dk

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

ltv@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.

9000 Aalborg

Læsø Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Anni Greisik Rulle <aru@laesoe.dk>
Sendt: 8. oktober 2025 14:15
Til: Lars Vitnes Thomsen; Politiker - Folmer Hjorth Kristensen
Emne: SV: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Lars

Det er korrekt antaget.

Med venlig hilsen

Anni Greisik Rulle
Forvaltningschef for Teknik og Havne
Læsø Kommune

Tlf.: +45 9621 3073
Mail: aru@laesoe.dk



LÆSØ KOMMUNE

STEM X MED

KOMMUNALVALG 18. NOVEMBER

Doktorvejen 2 · 9940 Læsø
+45 9621 3000
kommunen@laesoe.dk
www.laesoe.dk

Læsø Kommune er dataansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi har modtaget om dig. Hvis du ønsker yderligere oplysninger om behandlingen af dine personoplysninger eller dine rettigheder, kan du benytte følgende link: www.laesoe.dk/kommunen/databeskyttelse.

Du kan sende sikker mail til Læsø Kommune på denne adresse: sikkermail@laesoe.dk.

Fra: lvt@ntmail.dk <lvt@ntmail.dk>
Sendt: 6. oktober 2025 18:04
Til: Anni Greisik Rulle <aru@laesoe.dk>; Politiker - Folmer Hjorth Kristensen <fhk@laesoe.dk>
Emne: VS: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Anni og Folmer

Jeg kan ikke umiddelbart se, at vi har modtaget et høringssvar fra Læsø Kommune vedr. NT Budgetforslag 2026

Kan jeg på den baggrund tillade mig at konkludere, at Læsø Kommune har taget NT Budgetforslag 2026 til efterretning?

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

ltv@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675

Nordjyllands Trafikselskab

Fra: Lars Vitnes Thomsen

Sendt: 1. juli 2025 15:53

Til: 'post@frederikshavn.dk' <post@frederikshavn.dk>; 'hjoerring@hjoerring.dk' <hjoerring@hjoerring.dk>;
'raadhus@jammerbugt.dk' <raadhus@jammerbugt.dk>; 'kommunen@laesoe.dk' <kommunen@laesoe.dk>;
'raadhus@mariagerfjord.dk' <raadhus@mariagerfjord.dk>; 'kommunen@morsoe.dk' <kommunen@morsoe.dk>;
'raadhus@rebuild.dk' <raadhus@rebuild.dk>; 'region@rn.dk' <region@rn.dk>; 'thistedkommune@thisted.dk'
<thistedkommune@thisted.dk>; 'post@vesthimmerland.dk' <post@vesthimmerland.dk>; 'aalborg@aalborg.dk'
<aalborg@aalborg.dk>; 'raadhus@99454545.dk' <raadhus@99454545.dk>
Cc: 'benn.erik.grav@99454545.dk' <benn.erik.grav@99454545.dk>; 'jeda@99454545.dk' <jeda@99454545.dk>;
'krvfj@99454545.dk' <krvfj@99454545.dk>; 'sool@frederikshavn.dk' <sool@frederikshavn.dk>;
'geae@frederikshavn.dk' <geae@frederikshavn.dk>; 'lv@hjoerring.dk' <lv@hjoerring.dk>;
'mads.mailund.heuer@hjoerring.dk' <mads.mailund.heuer@hjoerring.dk>; 'ajn@hjoerring.dk' <ajn@hjoerring.dk>;
'prj@jammerbugt.dk' <prj@jammerbugt.dk>; 'tha@jammerbugt.dk' <tha@jammerbugt.dk>; 'pah@jammerbugt.dk'
<pah@jammerbugt.dk>; 'kk@jammerbugt.dk' <kk@jammerbugt.dk>; 'mfa@jammerbugt.dk'
<mfa@jammerbugt.dk>; 'aru@laesoe.dk' <aru@laesoe.dk>; 'mle@laesoe.dk' <mle@laesoe.dk>;
'lahoj@mariagerfjord.dk' <lahoj@mariagerfjord.dk>; 'anhaa@mariagerfjord.dk' <anhaa@mariagerfjord.dk>;
'beriv@mariagerfjord.dk' <beriv@mariagerfjord.dk>; 'cc@morsoe.dk' <cc@morsoe.dk>; 'mbpe@morsoe.dk'
<mbpe@morsoe.dk>; 'dkr@morsoe.dk' <dkr@morsoe.dk>; 'mida@morsoe.dk' <mida@morsoe.dk>;
'leno@rebuild.dk' <leno@rebuild.dk>; 'frje@rebuild.dk' <frje@rebuild.dk>; 'lhla@rebuild.dk' <lhla@rebuild.dk>;
'ctw@rn.dk' <ctw@rn.dk>; 'm.kofod@rn.dk' <m.kofod@rn.dk>; 'tinna.poulsen@rn.dk' <tinna.poulsen@rn.dk>;
'vivkna@thisted.dk' <vivkna@thisted.dk>; 'tog@thisted.dk' <tog@thisted.dk>; 'esh@thisted.dk' <esh@thisted.dk>;
'peo@thisted.dk' <peo@thisted.dk>; 'anor@vesthimmerland.dk' <anor@vesthimmerland.dk>;
'pel@vesthimmerland.dk' <pel@vesthimmerland.dk>; 'kves@vesthimmerland.dk' <kves@vesthimmerland.dk>;
'jan.oehlschlaeger@aalborg.dk' <jan.oehlschlaeger@aalborg.dk>; 'kirsten.johansen@aalborg.dk'
<kirsten.johansen@aalborg.dk>; 'morten.jensen@aalborg.dk' <morten.jensen@aalborg.dk>;
'simon.boergesen@aalborg.dk' <simon.boergesen@aalborg.dk>; 'carsten.abildgaard@aalborg.dk'
<carsten.abildgaard@aalborg.dk>

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lvt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.

9000 Aalborg

Mariagerfjord Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Anders Lynge Haagensen <anhaa@mariagerfjord.dk>
Sendt: 7. oktober 2025 07:38
Til: Lars Vitnes Thomsen
Cc: Steffen Bach Grønhøj; Elisabeth Skaarup Andersen; Anna Louise Ranum
Emne: SV: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Lars

Jeg skal beklage, at vi ikke har fået meldt tilbage.

Mariagerfjord kommune har taget det budgetforslag til efterretning, og det vil blive indarbejdet i kommunens budget for 2026.

Venlig hilsen

Anders Lynge Haagensen
Koordinator



Trafik og Anlæg
Østergade 22
9510 Arden
Telefon: +45 97113000
Telefon direkte: +45 97113648
anhaa@mariagerfjord.dk
www.mariagerfjord.dk

Som myndighed må vi ikke sende fortrolige eller følsomme personoplysninger via mail. Vi bruger derfor digital post. Du kan skrive og sende dokumenter sikkert til kommunen fra din digitale postkasse. Log på borger.dk eller eboks.dk. Som virksomhed kan du bruge postkassen på virk.dk. Borgerservice kan hjælpe dig, hvis du har spørgsmål til brug af din digitale postkasse.

Myndigheder og samarbejdspartnere som anvender sikker mail kan skrive til sikkerpost@mariagerfjord.dk. (kræver en certifikatløsning)

Læs mere om kommunens behandling af personoplysninger på vores hjemmeside <https://www.mariagerfjord.dk/Kommunen/Databeskyttelse>

Fra: lvt@ntmail.dk <lvt@ntmail.dk>
Sendt: 6. oktober 2025 18:14
Til: Anders Lynge Haagensen <anhaa@mariagerfjord.dk>
Emne: VS: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Anders

Jeg kan ikke umiddelbart se, at vi har modtaget et høringssvar fra Mariagerfjord Kommune vedr. NT Budgetforslag 2026.

Kan jeg på den baggrund tillade mig at konkludere, at Mariagerfjord Kommune har taget NT Budgetforslag 2026 til efterretning?

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lvt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675

Nordjyllands Trafikselskab

Fra: Lars Vitnes Thomsen

Sendt: 1. juli 2025 15:53

Til: 'post@frederikshavn.dk' <post@frederikshavn.dk>; 'hjoerring@hjoerring.dk' <hjoerring@hjoerring.dk>; 'raadhus@jammerbugt.dk' <raadhus@jammerbugt.dk>; 'kommunen@laesoe.dk' <kommunen@laesoe.dk>; 'raadhus@mariagerfjord.dk' <raadhus@mariagerfjord.dk>; 'kommunen@morsoe.dk' <kommunen@morsoe.dk>; 'raadhus@rebuild.dk' <raadhus@rebuild.dk>; 'region@rn.dk' <region@rn.dk>; 'thistedkommune@thisted.dk' <thistedkommune@thisted.dk>; 'post@vesthimmerland.dk' <post@vesthimmerland.dk>; 'aalborg@aalborg.dk' <aalborg@aalborg.dk>; 'raadhus@99454545.dk' <raadhus@99454545.dk>
Cc: 'benn.erik.grav@99454545.dk' <benn.erik.grav@99454545.dk>; 'jeda@99454545.dk' <jeda@99454545.dk>; 'krvfj@99454545.dk' <krvfj@99454545.dk>; 'sool@frederikshavn.dk' <sool@frederikshavn.dk>; 'geae@frederikshavn.dk' <geae@frederikshavn.dk>; 'lv@hjoerring.dk' <lv@hjoerring.dk>; 'mads.mailund.heuer@hjoerring.dk' <mads.mailund.heuer@hjoerring.dk>; 'ajn@hjoerring.dk' <ajn@hjoerring.dk>; 'prj@jammerbugt.dk' <prj@jammerbugt.dk>; 'tha@jammerbugt.dk' <tha@jammerbugt.dk>; 'pah@jammerbugt.dk' <pah@jammerbugt.dk>; 'kk@jammerbugt.dk' <kk@jammerbugt.dk>; 'mfa@jammerbugt.dk' <mfa@jammerbugt.dk>; 'aru@laesoe.dk' <aru@laesoe.dk>; 'mle@laesoe.dk' <mle@laesoe.dk>; 'lahoj@mariagerfjord.dk' <lahoj@mariagerfjord.dk>; 'anhaa@mariagerfjord.dk' <anhaa@mariagerfjord.dk>; 'beriv@mariagerfjord.dk' <beriv@mariagerfjord.dk>; 'cc@morsoe.dk' <cc@morsoe.dk>; 'mbpe@morsoe.dk' <mbpe@morsoe.dk>; 'dkr@morsoe.dk' <dkr@morsoe.dk>; 'mida@morsoe.dk' <mida@morsoe.dk>; 'leno@rebuild.dk' <leno@rebuild.dk>; 'frje@rebuild.dk' <frje@rebuild.dk>; 'lhla@rebuild.dk' <lhla@rebuild.dk>; 'ctw@rn.dk' <ctw@rn.dk>; 'm.kofod@rn.dk' <m.kofod@rn.dk>; 'tinna.poulsen@rn.dk' <tinna.poulsen@rn.dk>; 'vivkna@thisted.dk' <vivkna@thisted.dk>; 'tog@thisted.dk' <tog@thisted.dk>; 'esh@thisted.dk' <esh@thisted.dk>; 'peo@thisted.dk' <peo@thisted.dk>; 'anor@vesthimmerland.dk' <anor@vesthimmerland.dk>; 'pel@vesthimmerland.dk' <pel@vesthimmerland.dk>; 'kves@vesthimmerland.dk' <kves@vesthimmerland.dk>; 'jan.oehlschlaeger@aalborg.dk' <jan.oehlschlaeger@aalborg.dk>; 'kirsten.johansen@aalborg.dk' <kirsten.johansen@aalborg.dk>; 'morten.jensen@aalborg.dk' <morten.jensen@aalborg.dk>; 'simon.boergesen@aalborg.dk' <simon.boergesen@aalborg.dk>; 'carsten.abildgaard@aalborg.dk' <carsten.abildgaard@aalborg.dk>

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.

9000 Aalborg

Morsø Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Dato 24-09-2025
Sagsnr: S2025-4871

MORSØ KOMMUNE
Teknik og Miljø

Chris Christoffersen
9970 7063
cc@morsoe.dk

Jernbanevej 7
7900 Nykøbing Mors
Telefon 9970 7000
kommunen@morsoe.dk
mors.dk

Høringssvar - Nordjyllands Trafikselskabs budgetforslag 2026

Morsø Kommune afgiver hermed følgende høringssvar til Nordjyllands trafikselskabs budgetforslag for 2026.

Morsø Kommunes budget til den kollektive trafik er under pres grundet Morsø Bussers konkurs i vinteren 2025 og de generelt stigende udgifter fx til brændstof.

På budget 2026 er det nødvendigt at tilføre ca. 1.300.000 kr. for at få budgettet til at balancere.

Derfor vil Morsø Kommune gerne have igangsat en proces med NT frem mod udbuddet i 2027, hvor NT indgår i et konstruktivt samarbejde med Morsø Kommune om at finde besparelspotentialer ved at gennemgå de krav og betingelser, der stilles i forbindelse med NT's udbud fx krav til bemaling af busserne og lignende. Det forudsætter, at Morsø Kommune får adgang til udbudsmateriale og kontrakter, så vi sammen kan identificere besparelspotentialerne.

Derudover vil Morsø Kommune foreslå, at der i den forbindelse gennemføres en markedsdialog med relevante aktører på markedet, fx nuværende og tidligere vognmænd, som med deres viden kan kvalificere både besparelspotentialerne, men også eventuelle udviklingspotentialer.

Slutteligt ønsker Udvalget for Teknik og Miljø en drøftelse af Morsø Kommunes fremtidige engagement med NT i forbindelse med behandlingen af Fremtidens Kollektive Mobilitet.

Venlig hilsen

Morsø Kommune

Rebild Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Nordjyllands Trafikselskab

Fællescenter Økonomi

Hobrovej 110 | 9530 Støvring
Telefon 99 88 99 88
raadhus@rebild.dk | www.rebild.dk

Journalnr: 00.30.10-G01-4-25

Høringssvar til Nordjyllands Trafikselskab budgetforslag 2026

Rebild Kommune tager budgetforslag 2026 til efterretning med følgende bemærkninger:

1. Rebild Kommune ønsker fortsat, at det strategiske koordinerende samarbejde med NT styrkes, hvor NT proaktivt samarbejder om den kommunale opgaveløsning på befordringsområdet.
2. Rebild kommune har stadigvæk stor fokus på udgiftsniveauet, men har forståelse for og bidrager aktiv til at afbøde effekt af udbud, øget kørselsbehov på flexskole mv.
3. Rebild Kommune forventer, at NT som kommunal ejet trafikselskab tager medansvar for den økonomiske udvikling og optimerer egen drift med henblik på at minimere de kommunale tilskud. Herunder forventes, at NT følger regeringens udmeldinger om afbureaukratisering og effektivisering, hvor NT også bidrager til nedbringelse af de samlede omkostninger til administration i det offentlige.
4. NT opfordres fortsat til at analysere og varetage markedsdialog, med henblik på at afdække de omkostningsdrivende faktorer, frem mod kommende udbud

Region Nordjylland

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Høring vedr. budgetforslag 2026

Region Nordjylland har modtaget NT's budgetforslag for 2026 og Regionsrådet har på Regionsrådsmøde d. 29/9-2025 godkendt budgetforslaget med nedenstående ændringer.

I samarbejde med NT og Nordjyske Jernbaner (NJ) har der været gennemført en proces med analyser af mulige servicetilpasninger af togdriften og tilhørende besparelsesmuligheder. I den forbindelse er det aftalt, at budgetforslaget skulle tage udgangspunkt i fuld drift uden tilpasninger frem til Regionsrådet traf beslutning herom.

På Regionsrådsmøde d. 29/6-2025 blev der således truffet en beslutning om at der arbejdes videre med et serviceniveau, hvor der alene er en tilpasning af driften i ferieperioderne. Det betyder, at budgetforslaget skal tage højde herfor og udgifterne til togtrafik reduceres med 5,2 mio. kr. jf. den gennemførte analyse.

Herudover har der været drøftelser mellem NT, NJ og Region Nordjylland vedrørende to områder, hvor NJ i en periode har haft midlertidige indtægter i forbindelse med udleje af tog og et ekstra tilskud fra staten til vedligehold. Udgifterne til togtrafik skal således reduceres med 9,7 mio. kr. idet NJ i 2026 må dække denne mindreindtægt. Region Nordjylland arbejder på en model for indfasning af en dækning af størstedelen af denne mindreindtægt for de kommende år.

Den samlede togudgift skal således budgetteres til 154,9 mio. kr. i Budget 2026.

Der er ingen bemærkninger til budget for busdrift.

Med venlig hilsen

Malene Kofod Nielsen
Mobilitetskonsulent

Thisted Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Vivian Knappen - Thisted Kommune <vivkna@thisted.dk>
Sendt: 8. september 2025 10:47
Til: Lars Vitnes Thomsen
Emne: SV: NT sender Budgetforslag 2026 i høring
Vedhæftede filer: Signature-20250908084819.txt

Hej Lars,

Thisted Kommune tager NT budgetforslag 2026 til efterretning uden bemærkninger.

Venlig hilsen

Vivian Knappen

Administrativ medarbejder / Anlæg og Infrastruktur



Thisted Kommune

Kirkevej 9
7760 Hurup Thy

Kontakt mig på

Telefon +4599172266
Afdeling +4599171717
Mobil +4530475138
E-mail vivkna@thisted.dk

Fra: Lars Vitnes Thomsen <ltv@ntmail.dk>

Sendt: 1. juli 2025 15:53

Til: post@frederikshavn.dk; hjoerring@hjoerring.dk; raadhus@jammerbugt.dk; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; kommunen@morsoe.dk; raadhus@rebild.dk; region@rn.dk; Thisted kommune e-post - Thisted Kommune <thikom@thisted.dk>; post@vesthimmerland.dk; aalborg@aalborg.dk; raadhus@99454545.dk

Cc: benn.erik.grav@99454545.dk; jeda@99454545.dk; krvfj@99454545.dk; Sofie Synnestvedt Olsen <SOOL@frederikshavn.dk>; geae@frederikshavn.dk; lv@hjoerring.dk; mads.mailund.heuer@hjoerring.dk; ajn@hjoerring.dk; prj@jammerbugt.dk; tha@jammerbugt.dk; pah@jammerbugt.dk; kk@jammerbugt.dk; mfa@jammerbugt.dk; aru@laesoe.dk; mle@laesoe.dk; lahoj@mariagerfjord.dk; anhaa@mariagerfjord.dk; beriv@mariagerfjord.dk; cc@morsoe.dk; mbpe@morsoe.dk; dkr@morsoe.dk; mida@morsoe.dk; Lene Nørgaard <Leno@rebild.dk>; frje@rebild.dk; lhla@rebild.dk; ctw@rn.dk; m.kofod@rn.dk; tinna.poulsen@rn.dk; Vivian Knappen - Thisted Kommune <vivkna@thisted.dk>; Tobias Geertsen - Thisted Kommune <TOG@thisted.dk>; Ejgil Haurum - Thisted Kommune <esh@thisted.dk>; Per Overgaard - Thisted Kommune <peo@thisted.dk>; anor@vesthimmerland.dk; pel@vesthimmerland.dk; kves@vesthimmerland.dk; jan.oehlschlaeger@aalborg.dk; kirsten.johansen@aalborg.dk; morten.jensen@aalborg.dk; simon.boergesen@aalborg.dk; carsten.abildgaard@aalborg.dk

Emne: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland

NT sender hermed Budgetforslag 2026 i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Vedlagt:

- Følgrebrev vedr. NT Budgetforslag 2026
- NT Budgetforslag 2026

Med venlig hilsen / Best regards

Lars Vitnes Thomsen

Økonomichef

lvt@NTmail.dk

Tel. + 45 9934 1129

Mob. +45 4132 7675



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3.

9000 Aalborg

Vesthimmerlands Kommune

Høringssvar NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Per Larsen <pel@vesthimmerland.dk>
Sendt: 30. september 2025 11:59
Til: Lars Vitnes Thomsen
Emne: SV: NT sender Budgetforslag 2026 i høring

Hej Lars

Vores eneste bemærkning til det Budgetforslag 2026, du/NT sendte i høring den 1. juli, er, at vi anbefaler, at NT indarbejder resultaterne fra den ekstraordinære budgetopfølgning på Budgetforslag 2026 i det endelige budget 2026. Resultaterne fra den ekstraordinære budgetopfølgning blev beskrevet i mail af 10. sept. fra Andreas Herping og omhandlede de estimeret konsekvenser af det nye Flextrafik-udbud (Flex25).

Med venlig hilsen

Per Larsen
Økonomikonsulent

Telefon: 9966 7353
pel@vesthimmerland.dk

Vesthimmerlands Kommune
Sekretariat Teknik | Teknik- og Økonomiforvaltning
Frederik IX's Plads 1
9640 Farsø

www.vesthimmerland.dk | 99667000



**Vesthimmerlands
Kommune**

[Klik her for at læse mere om, hvordan Vesthimmerlands Kommune behandler dine personoplysninger](#)

Aalborg Kommune

Høringssvar til NT Budgetforslag 2026



Lars Vitnes Thomsen

Fra: Jan Øhlenschläger <jan.oehlenschlaeger@aalborg.dk>
Sendt: 17. september 2025 10:18
Til: Lars Vitnes Thomsen
Cc: Trine Juul Søndergaard Pedersen; Roeland Victor Løfberg; Carsten Abildgaard; Vibeke Hjort Knudsen
Emne: Høringssvar NT Budgetforslag 2026 -2

Til økonomichef Lars Vitnes Thomsen (lvt@ntmail.dk).

Høringssvar NT Budgetforslag 2026

Udvalget for Klima og Miljø har på sit udvalgsmøde d. 09.09.2025 drøftet NT's budgetforslag for 2026. Aalborg Kommune har op til udarbejdelsen af forslaget været i tæt dialog med NT – blandt andet om forventningerne til passagerindtægter for Aalborg Kommune, og operatørudgifterne. Dette kan vi se er afspejlet i forslaget.

Vi har indhentet bemærkninger fra de fag-forvaltninger, som står som betalere for den visiterede kørsel: Børn og Unge, Senior og Omsorg, Job og Velfærd og Sundhed og Kultur.

På vegne af Aalborg Kommune har Klima og Miljø derfor følgende bemærkning til forslaget. Aalborg Kommune hæfter sig ved at administrationsbidraget i det samlede budget for Flextrafikken (side 12) stiger med over 20% (fra 34,7 til 41,9 mio. kr.). For flextrafik (s36) stiger både grundbidrag og administrationsbidrag med over 20% - mens selve kørselsbidraget falder. Det ser således ud til, at Aalborg Kommune umiddelbart betaler væsentligt mere i administration for samme ydelse. Vi er klar over, at dette skal dække indkøb og drift af nyt system til planlægning af kørsel. Det er derfor Aalborg Kommunes forventning at der i efterfølgende år sker en reduktion af udgiftsniveauet som følge af den investering.

Venlig hilsen

Jan Øhlenschläger
Leder

KM Kollektiv trafik
Klima og Miljø
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 2520 1930

www.aalborg.dk
facebook.com/aalborgkommune
www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/



Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på www.aalborg.dk/gdpr



NT Budgetforslag 2026

Sendt i høring hos
nordjyske kommuner
og Region Nordjylland





Forord

På NT's bestyrelsesmøde den 2. maj 2025 blev principper og forudsætninger for budgetoplægget til 2026 drøftet og godkendt. På baggrund heraf blev der udarbejdet et budgetforslag for 2026 til behandling på bestyrelsesmødet den 23. juni 2025.

Bestyrelsens behandling af budgetforslaget gav ikke anledning til justeringer, hvorfor NT Budgetforslag 2026 nu sendes i høring hos de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Høringsperioden for NT Budgetforslag 2026 er fra 1. juli til og med 30. september 2025.

Budgetforslaget, der fremgår efterfølgende, behandles endeligt på bestyrelsesmødet den 31. oktober 2025.

Frem til 24. oktober 2025 har kommunerne og Region Nordjylland mulighed for at få indarbejdet ændringer til eget serviceniveau i Budget 2026 (passagerindtægter, tilskud og operatørudgifter).

Det endelige Budget 2026 offentliggøres senest den 1. december 2025.



Indhold

Forord	1
Budgetforudsætninger	3
Generelle forudsætninger	3
Specifikke forudsætninger for Bustrafik	5
Specifikke forudsætninger for Togtrafik	7
Specifikke forudsætninger for Flextrafik	9
Budgetforslag	12
Hovedtal NT	12
Bemærkninger til budgetforslaget	13
Hovedtal Bustrafik	25
Hovedtal Togtrafik	31
Hovedtal Flextrafik	36
Fordelingsregnskab	41
Fordelingsregnskab NT	42
Fordelingsregnskab Bustrafik	43
Fordelingsregnskab Togtrafik	49
Fordelingsregnskab Flextrafik	51
Engagementsoversigt inkl. budgetoverslagsår	57
NT	57
Brønderslev Kommune	58
Frederikshavn Kommune	62
Hjørring Kommune	66
Jammerbugt Kommune	70
Læsø Kommune	74
Mariagerfjord Kommune	78
Morsø Kommune	82
Rebild Kommune	86
Region Nordjylland	90
Thisted Kommune	93
Vesthimmerlands Kommune	97
Aalborg Kommune	102



Budgetforudsætninger

Generelle forudsætninger

Takster

Trafikselskabernes bestyrelser beslutter niveauet for takster i den kollektive trafik, og taksterne reguleres én gang årligt. Det er fastlagt, at taksterne ikke må stige mere end den almindelige pris- og lønudvikling, jf. lov om trafikselskaber. Takststigningsloftet administreres af Trafikstyrelsen, der for 2026 har udmeldt et samlet takststigningsloft på 1,0 %.

- Takststigningsloftet på 1,0 % udmøntes pr. 18. januar 2026.
- Den forventede inflation i 2026 er 1,7 %, jf. Økonomiministeriet, Økonomisk Redegørelse, Maj 2025.
- NT's bestyrelse har truffet beslutning om, at det fulde takststigningsloft på 1,0 % indarbejdes i budgetforslaget for 2026.

Indeksering i operatørkontrakter

Et centralt element i Budgetforslag 2026 er den indeksering (prisreguleringsmekanisme), som er indbygget i NT's operatørkontrakter.

For Togtrafik reguleres operatørkontrakten med Nordjyske Jernbaner (NJ) med et omkostningsindeks, der er aftalt mellem NT og NJ.

Prisregulering sker månedligt på alle kontrakter i Bus- og Togtrafik og på alle nye kontrakter fra sommeren 2023 i Flextrafik.

Prisreguleringen på Flextrafik foretages hovedsageligt månedligt. Enkelte kontrakter med fast kørsel, som er blevet forlænget, prisreguleres halvårligt indtil kontraktudløb. Kontrakter med halvårlig indeksregulering er under udfasning.

De branchespecifikke prisindekser består hver især af en kombineret "kurv" af officielle indeks, som primært offentliggøres af Danmarks Statistik. "Kurvene" for NT's operatørkontrakter i Bus-, Tog- og Flextrafik består af følgende delindeks:

- Løn
- Drivmiddel (Diesel, HVO, Gas eller El)
- Forbrugerpriser
- Maskiner
- Rente

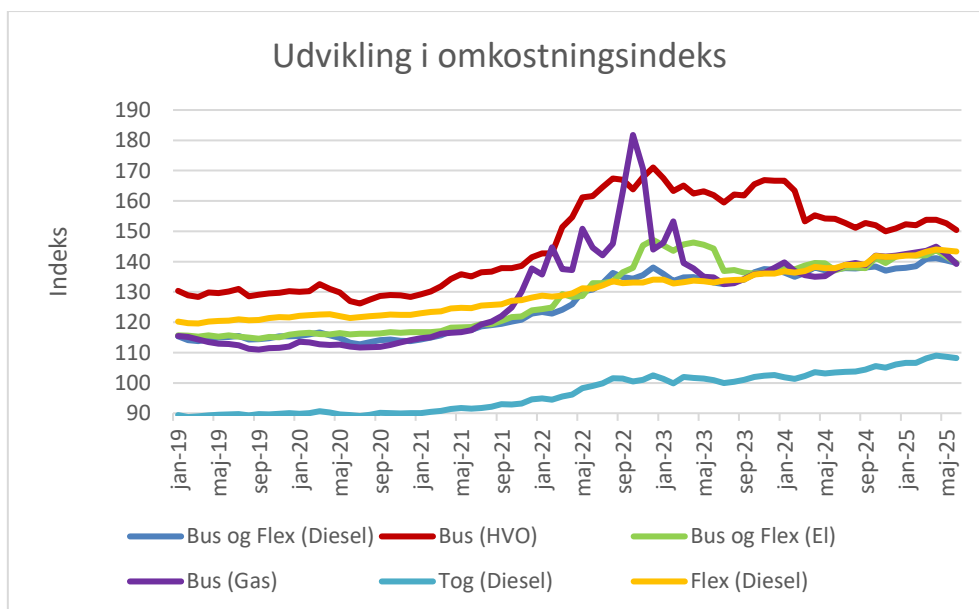


"Kurvenes" oprindelige sammensatte vægtning er illustreret i tabellen nedenfor:

Delindeks	Bus og Flex (Diesel)	Bus (HVO)	Bus (Gas)	Bus og Flex (El)	Tog (Diesel)	Flex (Diesel) *
Løn	60%	60%	60%	68%	45%	90%
Drivmiddel	17%	24%	17%	6%	11%	10%
Forbrugerpriser	8%	7%	8%	9%	21%	0%
Maskiner	9%	8%	9%	10%	23%	0%
Rente	6%	1%	6%	7%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Omkostningsindeks er under udfasning og pt. kun aktuelt for Jammerbugt Kommune

Alle ovenstående delindeks offentliggøres på månedsbasis på nær lønindekset, der offentliggøres kvartalsvis. Indeksene er forskudt henholdsvis 6 måneder for lønindekset og 2 måneder for de resterende indeks. Dette betyder eksempelvis, at omkostningsindekset for april baseres på delindeks fra februar og lønindeks fra fjerde kvartal året før.



Som det fremgår af ovenstående diagram, så har prisudviklingen i Danmark nu fundet et mere stabilt leje efter de voldsomme udsving tilbage i særligt 2022 – dog har indekset Bus (HVO) oplevet et markant fald i starten af 2024.

Den økonomiske effekt af indekseringen beskrives efterfølgende i afsnittene om operatørudgifter for henholdsvis Bus-, Tog- og Flextrafik.

Øvrige indekseringer

Indbyggede reguleringsprincipper i kontrakter med gyldighed i 2026 er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Derudover har bestyrelsen besluttet, at de to eneste udgiftselementer under Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter, hvorpå der skal foretages en generel prisfremskrivning i budgetforslaget, er lønudgifter og udgifter til samarbejdsaftaler.



Udgifter til løn og samarbejdsaftaler prisen skrives med den generelle pris- og lønudvikling, der løbende skønnes af Kommunernes Landsforening (KL), jf. tabellen nedenfor.

KL's pris- og lønskøn	FC1 2024 – B 2025 (PL skema juni 2024)	R 2024 – FC1 2025 (PL skema marts 2025)	FC1 2025 – BF 2026 (PL skema marts 2025)
Løn (hovedart 1 og 5.1)	4,29 %	4,20 %	3,91 %
Priser i alt	2,94 %	2,77 %	2,31 %
Løn og priser i alt	3,9 %	3,8 %	3,4 %

Kapacitetsudgifter

I budgetforslaget er det bestyrelsens og administrationens mål at holde Kapacitetsudgifterne i faste priser på niveau med 2015-niveauet.

Specifikke forudsætninger for Bustrafik

Passagerindtægter Bustrafik

Passagerindtægterne i budgetforslaget er baseret på følgende:

- Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025.
- Fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data, således sæsonudsving indfanges i fordelingsnøglerne.
- Der er indarbejdet forventede effekter af den fulde åbning af Hospitalsbyen i 2026 samt Aalborg Kommunes indkøb af drift på yderligere Plusbusser.
- Derudover antages der generelt set uændret passagertal.

Der er i Budgetforslag 2026 indregnet en takstmæssig effekt på 4,6 % for Flextur, hvilket svarer til takststigningsloftet i 2025 og 2026. NT har et generelt ønske om, at priserne for den åbne Flextrafik følger den generelle udvikling i takststigningsloftet og dermed priserne i den øvrige kollektive trafik. Prisstrukturen i Flextrafikken gør, at takstændringer ofte medfører procentvise større stigninger sammenlignet med de generelle prisstigninger i samfundet/takststigningsloftet. Derfor undlod NT at hæve taksterne i Flextrafikken i 2025, således der kunne "spares op" til en ændring i 2026. Den konkrete udmøntning af takstændringen vil blive besluttet senere på året.

Taksten på Plustur fastlægges med udgangspunkt i prisen på en 2-zoners kontantbillet, som ikke forventes takstreguleret i 2026. Derfor er der ikke indregnet takstændringer på Plustur.

Operatørudgifter Bustrafik

Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har i samarbejde med de to brancheorganisationer for NT's operatører, Dansk PersonTransport og Dansk Kollektiv Trafik, udviklet en række omkostningsindeks, der danner grundlag for kontraktreguleringen af de danske trafikselskabers operatørkontrakter. NT's bestyrelse har besluttet, at delindekset for løn, som indgår i alle de fire omkostningsindeks, udskiftes pr. 1 juli 2025. For NT's vedkommende anvendes følgende fire omkostningsindeks i Budgetforslaget 2026:

- Diesel

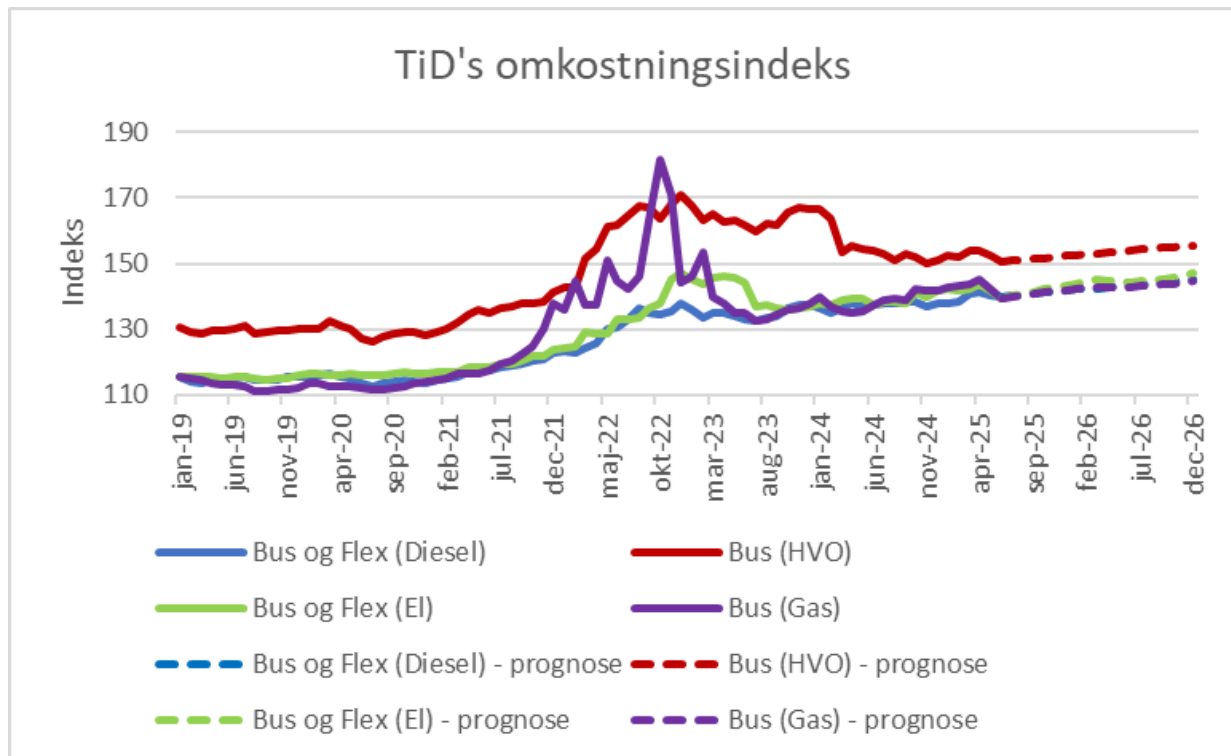


- HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) eller BtL (Biomass to Liquid)
- El
- Gas

Yderligere information om de fire omkostningsindeks findes på Trafikselskaberne i Danmarks hjemmeside (<https://trafikselskaberne.dk/>).

Kontraktreguleringen sker månedligt over for operatørerne. I nedenstående diagram vises den i budgetforslaget indarbejdede prognose for udviklingen i indeksene for diesel, HVO, el og gas i 2026. Prognosemodellen, der er udarbejdet af EY, tager udgangspunkt i TiD's offentliggjorte indeks i juni 2025. Med udgangspunkt i disse indeks henter EY's prognosemodel input og informationer fra en række officielle kilder, som danner grundlag for prognosen. Væsentlige kilder er bl.a. Økonomiministeriets Økonomisk Redegørelse fra maj 2025 og markedets spotpriser på el, gas og brent olie. Tidligere har prognosemodellen i høj grad baseret sig på publikationen Økonomisk Redegørelse, men for at få prognosemodellen til i højere grad at afspejle den reelle forventning, der er i markedet, på det tidspunkt prognosen udarbejdes, så er der blevet inkorporeret futures. Dermed vil prognosen forventeligt blive mere retvisende, men også mere volatil fremadrettet.

Som det fremgår af diagrammet nedenfor, forventes alle fire indeks at være stigende i 2026.



De månedlige værdier fra 2026-prognosen fra Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er anvendt til indekseringen af bustrafikkens operatørudgifter i Budgetforslag 2026.

Øvrige driftsudgifter

Nedlukningen af det nuværende rejsekortsystem (Rejsekort som kort) og overgangen til det nye rejsekortsystem (Rejsekort som app, Basiskort og den nyudviklede chaufførsalgsløsning) forventes gennemført medio 2026. Det



betyder, at NT i første halvdel af 2026 får udgifter til dobbeltdrift af det nuværende rejsekortsystem og det nye rejsekortsystem.

Der forventes fremtidige årlige besparelser (6,9 mio. kr.) i udgifter til drift og vedligeholdelse. Denne besparelse vil i årene 2026-2028 blive anvendt til at finansiere indkøb og udvikling af det nye rejsekortsystem, således ejerne ikke vil opleve en større udgiftsstigning, som følge af investeringen i det nye rejsekortsystem. Det vil sige, at udgiftsniveauet til rejsekortsystemet i 2026, 2027 og 2028 holdes konstant, hvorefter der fra 2029 vil være besparelser. Dette fremgår af budgetoverslagsårene 2027-2029 i afsnittet Engagementsoversigt inkl. budgetoverslagsår.

Udgifter til en samkørselsplatform er indarbejdet i budgetforslaget for 2026, jf. bestyrelsesbeslutning.

Budgetoverslagsår Bustrafik

Budgetoverslagsårene 2027-2029 er angivet i 2026-priser.

Effekterne af Fremtidens Kollektive Trafik (FKT) er ligeledes indregnet i budgetforslaget samt i overslagsåret 2027.

Besparelser i forbindelse med udfasningen af det nuværende rejsekortsystem og afslutningen af afdrag på rejsekortlånet hos KommuneKredit er indarbejdet i overslagsårene med effekt fra 2029.

Specifikke forudsætninger for Togtrafik

Passagerindtægter Togtrafik

Passagerindtægterne i budgetforslaget er baseret på følgende:

- Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2023, hvor togkørslen ikke var påvirket af sporspærringer.
- Det forudsættes, at passagertallet er tilbage på 2023-niveauet og er således ikke længere påvirket af efterslæbet fra den store sporspærring i 3. kvartal 2024.
- Passagerindtægterne påvirkes positivt af den udvidede kørsel til Hobro.
- Fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data, således sæsonudsving indfanges i fordelingsnøglerne.
- Passagerindtægterne forventes reduceret i en kortere periode pga. den planlagte sporspærring ved Kvissel Station fra den 17. juli 2026 til den 10. august 2026.
- Der forudsættes fuld køreplan.
- Der er ikke indarbejdet vækst i passagertallet/passagerindtægterne ud over takststigningsloftet.

Ovenstående forudsætningerne kan ændre sig afhængigt af den politiske beslutning hos Region Nordjylland vedr. endeligt serviceniveau for togtrafikken i 2026.

Operatørudgifter Togtrafik

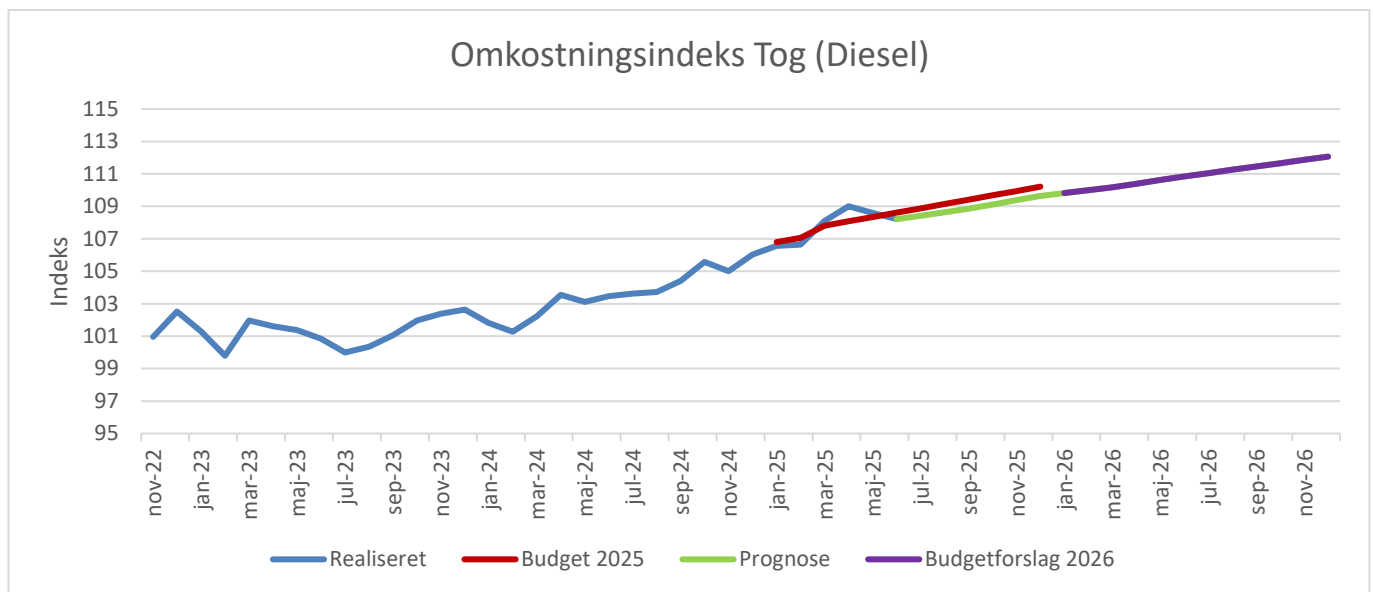
NT har i samarbejde med Nordjyske Jernbaner (NJ) udviklet et omkostningsindeks, der danner grundlag for kontraktreguleringen af NT's operatørkontrakt med NJ. Omkostningsindekset blev opdateret ifm. den nye kontrakt mellem NT og NJ fra 1. januar 2024, hvilket resulterede i, at delindekset vedr. rente er udtaget, og at



delindeksenes vægte er opdateret til NJ's omkostningsstruktur. Omkostningsindekset beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks:

- Lønindeks (vægt 45,33%)
- Forbrugerprisindekset i alt (vægt 21,25%)
- Prisindeks for vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler (vægt 22,62%)
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (vægt 10,80%)

Kontraktreguleringen sker månedligt over for NJ.



Omkostningsindekset fremskrives efter samme principper, som anvendes på Bustrafik. Prognosen for 2026 er illustreret i ovenstående diagram.

Operatørudgifterne budgetteres med udgangspunkt i den fulde drift inklusive udvidelsen til Skørping/Hobro, mens den politiske beslutning hos Region Nordjylland vedr. endeligt serviceniveau for togtrafikken i 2026 afventes.

Budgetoverslagsår Togtrafik

Budgetoverslagsårene 2027-2029 er angivet i 2026-priser.



Specifikke forudsætninger for Flextrafik

Flextrafikken omfatter otte forskellige kørselsordninger:

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Flexhandicap • Flexaktivitet • Flexlæge • Flexskole • Flexsygehus | } | Lukket kørsel lovbestemt, kræver visitering |
| <ul style="list-style-type: none"> • Flexlinje • Flextur • Plustur | } | Åben kørsel er ikke lovbestemt, kræver ikke visitering
(indgår i Bustrafik i budget- og regnskabsmæssig sammenhæng) |

Forretningsområdet Flextrafik består således af Flexhandicap og de lukkede lovbestemte kørselsordninger.

Passagerindtægter Flextrafik

Der er i Budgetforslag 2026 indregnet en takstmæssig effekt på 4,6 % for Flexhandicap, hvilket svarer til takststigningsloftet i 2025 og 2026.

NT har et generelt ønske om, at priserne følger den generelle udvikling i takststigningsloftet og dermed priserne i samfundet. Prisstrukturen i Flextrafikken gør, at takstændringer ofte medfører procentvis større stigninger sammenlignet med de generelle prisstigninger i samfundet/takststigningsloftet. Derfor undlod NT at hæve taksterne i Flextrafikken i 2025, således der kunne "spares op" til en ændring i 2026.

Den konkrete udmøntning af takstændringen vil blive besluttet senere på året.

Operatørudgifter Flextrafik

Flextrafikens operatørudgifter i Budgetforslag 2026 er baseret på følgende elementer:

- Realiserede kørselsdata fra 1. maj 2024 til og med april 2025.
- Forventede effekter af Flex25 udbuddet.
- Forventede effekter af de månedlige indeksreguleringer.
- Et estimeret aktivitetsniveau, der baseres på realiseret kørselsdata for 2024 og de første 4 måneder af 2025.
- Der er ikke indregnet effektiviseringseffekter vedr. NYFA (nyt planlægningssystem til fast kørsel). Det skyldes, at 2026 ses som et indfasningsår, hvor effektiviseringsgevinster beror på brugernes kendskab og anvendelse af systemet.

Udbud

Flex25 udbuddet, der har kørselsstart d. 1. juli 2025, omfatter alt variabel kørsel, den faste kørsel i Vesthimmerlands Kommune samt enkelte pakker (fast kørsel) i øvrige kommuner.

Udbudseffekterne er estimeret med udgangspunkt i de indkomne tilbud, hvor der er beregnet en gennemsnitlig timepris. Det skal nævnes, at estimerterne er behæftet med usikkerhed, da de baseres på tilbudsdata. Et mere præcist estimat kan gives, når NT har realiseret kørselsdata efter kørselsstart.



De overordnede estimater er:

- Variabel kørsel: -6 %
- Fast kørsel: +4 %

Den faste kørsel er estimeret på kommuneniveau og fremgår af den ejerspecifikke rapportering.

Resultatet af Flex25 udbuddet indikerer ligeledes en positiv effekt på priserne på NT's rådighedsvogne. Disse kan både anvendes til fast og variabel kørsel, hvorfor der ikke kan indregnes en specifik effekt i budgetforslaget.

Indeksering

Der blev gennem det 31. udbud implementeret månedlig indeksregulering af fast og variabel kørsel i Flextrafikken, hvor timepriserne i kontrakterne reguleres. Dette gøres med udgangspunkt i én af følgende to omkostningsindeks, som beregnes af Trafikselskaberne i Danmark.

- Omkostningsindeks – Bus og Flex (Diesel)
- Omkostningsindeks – Bus og Flex (El)

Yderligere information om de to omkostningsindeks findes på Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) hjemmeside (<https://trafikselskaberne.dk/>).

Den faste kørsel, som er blevet forlænget, vil fortsat indeksreguleres halvårligt fra og med 1. kontraktår. Denne regulering sker efter udvikling i et omkostningsindeks, som beregnes ud fra udviklingen i følgende delindeks fra Danmarks Statistik:

- Forbrugerprisindekset for brændstof (PRIS 111 – Diesel) (Vægt 10%)
- Lønindeks for virksomheder og organisationer (ILON 12) (Vægt 90%)

Den gennemsnitlige indekseringseffekt, som er indarbejdet i Budgetforslag 2026, udgør 3,7 %.

Forventet aktivitetsniveau

Aktivitetsniveauet (antal passagerer) i Budgetforslag 2026 tager udgangspunkt i realiserede data for 2024 samt de første fire måneder af 2025, hvor det gennemsnitlige aktivitetsniveau er anvendt til fremskrivning til 2026-niveau.

Der er korrigeret for kendte ændringer i aktivitetsniveauet på kørselsordnings- og ejerniveau.

Aktivitetsniveauet i Budgetforslag 2026 forudsætter uændret aktivitetsniveau. Der er ved kørselsstart af nyt udbud ekstra usikkerhed ift. dette. Hvis en ejer ønsker tilpasning af deres aktivitetsniveau, kan dette angives i høringsvaret. Der er ligeledes forudsat uændret aktivitetsniveau for kørselsordningen Flexsygehus. Her kan den nye kørsel til Hospitalsbyen have en effekt.

Kapacitets- og Øvrige driftsudgifter Flextrafik

Finansieringsmodellen for Flextrafikens Kapacitetsudgifter og Øvrige driftsudgifter, der blev implementeret fra 1. januar 2023, består af en fast og variabel del med hver sin fordelingsnøgle. Grundbidraget (20 % af Kapacitetsudgifter og Øvrige driftsudgifter) fordeles på baggrund af indbyggertal, som er en objektiv nøgle, mens den variable del (80 % af Kapacitetsudgifter og Øvrige driftsudgifter) fordeles gennem a conto



administrationsbidrag pr. passager. Administrationsbidragenes størrelse beregnes som en fast pris pr. tur/passager i forhold til de udgifter, der er forbundet med at løse opgaven.

Grundbidraget og administrationsbidragene påvirkes i Budgetforslag 2026 af to faktorer.

For det første øges Øvrige driftsudgifter i Flextrafikken med 3,5 mio. kr. som følge af forventede driftsomkostninger til NT's nye system til planlægning af fast kørsel, NYFA, der implementeres i løbet af 2026.

Derudover er der i NT's grundbidrag implementeret den bestyrelsesgodkendte årlige pulje til Flextrafik systemudvikling, der udgør 4,0 mio. kr. årligt. I 2026 dækker denne post implementering- og anskaffelsesomkostning til NYFA samt NT's forventede betaling til FlexDanmark's DART-program (anskaffelse af ny IT-plattform til understøttelse af Flextrafikken). Den konkrete fordeling af beløbet i 2026 er:

- NYFA: 3,1 mio. kr.
- FlexDanmark's DART-program: 0,9 mio. kr.

Nedenfor fremgår de nye administrationsbidrag, som er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Variabel kørsel:

Kørselstype/Administrationsform		Sats	
Ub	Visiteret kørsel, der bestilles af ejer	38,85	kr. pr. passager
Uu+	Visiteret kørsel, der bestilles af ejer - Udvidet drift	39,63	kr. pr. passager
Vb	Visiteret kørsel, der bestilles af NT	62,05	kr. pr. passager
Vu+	Visiteret kørsel, der bestilles af NT - Udvidet drift	62,82	kr. pr. passager
Vnt, VH	Åben kørsel, der bestilles af NT - Udvidet drift	64,42	kr. pr. passager
Wnt, WH	Ture bestilt via selvbetjening - Udvidet drift	47,60	kr. pr. passager
VH+	Åben kørsel, der bestilles af NT - Udvidet drift (Thisted, Flexhandicap)	67,46	kr. pr. passager
WH+	Ture bestilt via selvbetjening - Udvidet drift (Thisted, Flexhandicap)	50,64	kr. pr. passager

Fast kørsel:

Kørselstype/Administrationsform		Sats	
Fsu	Fast kørsel planlagt af ejer (VU, udbudt kørsel)	10,10	kr. pr. passager
Fsf	Fast kørsel planlagt af ejer (FA, fast aftale om kørsel i variabel vogn)	13,60	kr. pr. passager
Fsv	Fast kørsel planlagt af ejer (VA, fast kørsel i variabel vogn)	24,58	kr. pr. passager
Fr	Fast kørsel planlagt af NT (VU, udbudt kørsel)	15,11	kr. pr. passager
Frf	Fast kørsel planlagt af NT (FA, fast aftale om kørsel i variabel vogn)	19,52	kr. pr. passager
Frv	Fast kørsel planlagt af NT (VA, fast kørsel i variabel vogn)	29,59	kr. pr. passager
Fr+	Fast kørsel med flere ændringer end normalt (aflastningskørsel)	17,38	kr. pr. passager

Budgetoverslagsår Flextrafik

Budgetoverslagsårene 2027-2029 er angivet i 2026-priser.

Der er ikke budgetteret med realændringer i budgetoverslagsårene.



Budgetforslag

Hovedtal NT

(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BF 2026 vs. B 2025
Driftsindtægter	411.497	439.201	431.150	455.392	16.191
Passagerindtægter	411.497	442.531	432.510	456.742	14.211
Takstsamarbejde	0	-3.330	-1.360	-1.350	1.980
Tilskud	1.135.426	1.204.085	1.179.619	1.251.815	47.730
Tilskud a conto	700.353	734.901	734.901	776.868	41.967
Kørselsbidrag	403.385	434.529	411.052	433.065	-1.464
Administrationsbidrag	31.688	34.656	33.666	41.883	7.227
Øvrige tilskud	-949	0	0	-968	-968
COVID-19 Kompensation	0	0	0	0	0
Energiforsyningstilskud	-949	0	0	-968	-968
Indtægter i alt	1.545.974	1.643.286	1.610.770	1.706.239	62.953
Operatørudgifter	-1.382.413	-1.474.606	-1.445.542	-1.525.217	-50.611
Bustrafik	-760.489	-821.398	-815.228	-830.877	-9.479
Flextrafik	-409.613	-440.355	-417.044	-439.663	692
Togtrafik	-212.311	-212.853	-213.270	-254.677	-41.825
Øvrige driftsudgifter	-95.225	-104.771	-104.573	-115.426	-10.656
Terminaler	-8.851	-11.076	-11.076	-10.026	1.050
Call- og kundecenter	-23.832	-22.959	-22.844	-25.769	-2.810
Drift IT	-6.594	-8.168	-8.168	-10.336	-2.168
Billetteringsudstyr	-19.910	-20.964	-20.964	-21.533	-569
Lånefinansiering	-6.354	-6.354	-6.354	-6.353	0
Billetudgifter	-28.376	-33.666	-33.584	-39.757	-6.091
Stoppesteder og knudepunkter	-1.308	-1.584	-1.584	-1.651	-67
Kapacitetsudgifter	-60.243	-63.112	-63.386	-65.199	-2.087
Administration	-59.211	-62.340	-62.340	-64.117	-1.778
Samarbejdsaftaler	-1.033	-772	-1.047	-1.082	-310
Ekstraordinære poster	-474	-474	-474	-474	0
Udgifter i alt	-1.538.356	-1.642.962	-1.613.975	-1.706.316	-63.355
Driftsresultat før finansielle poster	7.619	325	-3.206	-77	-402
Finansielle poster	2.599	-325	542	77	402
Resultat før disponering	10.218	0	-2.664	0	0
Overførselsadgang	-3.000	0	0	0	0
Efterregulering	-7.218	0	2.664	0	0
Resultat	0	0	0	0	0
Tilskudsbehov	1.129.157	1.204.085	1.182.283	1.252.783	48.698



Bemærkninger til budgetforslaget

Driftsindtægter

NT's samlede driftsindtægter i Budgetforslag 2026 består af Passagerindtægter og Takstsamarbejde.

Driftsindtægter Bustrafik

Budgetforslaget for Bustrafik tager udgangspunkt i de realiserede driftsindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Driftsindtægterne er i budgetforslaget estimeret til 349,5 mio. kr. inkl. takststigning, hvilket er 3,7 mio. kr. højere end Budget 2025.

Se bilag B 1.0.

Driftsindtægter Togtrafik

Budgetforslaget for Togtrafik tager udgangspunkt i de realiserede driftsindtægter i 2024 og udviklingen i de første 4 måneder af 2025.

Driftsindtægterne er i budgetforslaget estimeret til 99,3 mio. kr. inkl. takststigning, hvilket er 11,8 mio. kr. højere end Budget 2025.

Se bilag T 1.0.

Driftsindtægter Flextrafik

Kørselsopgaverne udføres som indtægtsdækket virksomhed, hvor administrations- og grundbidrag skal finansiere Kapacitetsudgifter og Øvrige driftsudgifter, mens kørselsbidrag og indtægter fra egenbetaling skal finansiere operatørudgifterne.

Passagerindtægter i form af egenbetaling på Flexhandicap udgør 6,6 mio. kr. (5,8 mio. kr. i Budget 2025).

Se bilag F 1.1.

Tilskud

Området omfatter tilskud fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Tilskuddet sikrer, at der skabes balance mellem de samlede udgifter og de samlede indtægter.

NT's regnskabsmæssige mer- eller mindreforbrug (efterregulering) bliver som udgangspunkt senest afregnet i år to efter regnskabsåret, hvilket giver kommunerne og Region Nordjylland mulighed for at indarbejde efterreguleringen i den årlige budgetproces. Kommunerne og Region Nordjylland har altid mulighed for at foretage regnskabsmæssige efterreguleringer i slutningen af selve regnskabsåret eller efterfølgende regnskabsår, hvis denne mulighed er at foretrække for den enkelte ejer.

Tilskud Bustrafik

Området omfatter tilskud fra kommuner og Region Nordjylland. Tilskuddet sikrer, at der skabes balance mellem de samlede udgifter og indtægter på Bustrafik. Det samlede tilskud i Budgetforslag 2026 udgør 607,1 mio. kr. (596,9 mio. kr. i Budget 2025) ekskl. den positive efterregulering for ejerne vedr. Regnskab 2024 på 13,2 mio. kr.

Se Bilag B 2.0.

**Tilskud Togtrafik**

Området omfatter tilskud fra Region Nordjylland. Tilskuddet sikrer, at der skabes balance mellem de samlede udgifter og de samlede indtægter. Det samlede tilskud i Budgetforslag 2026 udgør 169,8 mio. kr. (138,0 mio. kr. i Budget 2025) ekskl. den negative efterregulering for Region Nordjylland vedr. Regnskab 2024 på 5,5 mio. kr.

Se Bilag T 2.0.

Tilskud Flextrafik

NT får tilskud fra kommuner og Region Nordjylland til at udføre Flextrafik i form af kørsels-, administrations- og grundbidrag.

Det samlede tilskud i Budgetforslag 2026 udgør 474,9 mio. kr. (469,2 mio. kr. i Budget 2025) ekskl. den negative efterregulering for ejerne vedr. Regnskab 2024 på 2,1 mio. kr.

Kørselsbidraget udgør i budgetforslaget 433,1 mio. kr., hvilket er 1,5 mio. kr. lavere end Budget 2025. I Flextrafikken dækker kørselsbidraget sammen med egenbetalingen operatørudgifterne. Der er derfor en direkte sammenhæng mellem kørselsbidrag og operatørudgifter. Afvigelsen på de enkelte kørselsordninger ift. Budget 2025 er følgende:

- Flexaktivitet: Stigende (2,3 mio. kr.)
- Flexhandicap: Faldende (-1,0 mio. kr.)
- Flexlæge: Faldende (-1,1 mio. kr.)
- Flexskole: Stigende (9,2 mio. kr.)
- Flexsygehus: Faldende (-10,8 mio. kr.)

Operatørudgifterne i Budgetforslag 2026 påvirkes af Flex25 udbuddet, der har kørselsstart d. 1. juli 2025.

Udbuddet omfatter alt variabel kørsel, den faste kørsel i Vesthimmerlands Kommune samt enkelte pakker (fast kørsel) i øvrige kommuner. De forventede udbudseffekter er estimeret med udgangspunkt i de indkomne tilbud, hvor der er beregnet en gennemsnitlig timepris. Det skal nævnes, at estimererne er behæftet med usikkerhed, da de baseres på tilbudsdata. Et mere præcist estimat kan gives, når NT har realiseret kørselsdata efter kørselsstart. De overordnede estimater er:

- Variabel kørsel: -6 %
- Fast kørsel: +4 %

Den faste kørsel er estimeret på kommuneniveau og fremgår af den ejerspecifikke rapportering. Resultatet af Flex25 udbuddet indikerer ligeledes en positiv effekt på priserne på NT's rådighedsvogne. Disse kan både anvendes til fast og variabel kørsel, hvorfor der ikke kan indregnes en specifik effekt i budgetforslaget.

Der blev gennem det 31. udbud implementeret månedlig indeksregulering af fast og variabel kørsel i Flextrafikken, hvor timepriserne i kontrakterne reguleres. Den udbudte kørsel er gennemsnitlig indeksreguleret med 3,7 % i Budgetforslag 2026.

Der er for kørselsordningen Flexsygehus indarbejdet uændret udgiftsniveau. Udgiftsniveauet for denne kørselsordning kan i høj grad påvirkes af en større omlægning af kørslen, hvor der i stedet skal køres til Hospitalsbyen. Der er på nuværende tidspunkt ikke tilgængelige data til at estimere effekterne.



Aktivitetsniveauet (antal passagerer) i Budgetforslag 2026 tager udgangspunkt i realiserede data for 2024 samt de første fire måneder af 2025, hvor det gennemsnitlige aktivitetsniveau er anvendt til fremskrivning til 2026-niveau. Dette er gjort på kommune- og kørselsordningsniveau. Aktivitetsniveauet i Budgetforslag 2026 forudsætter uændret aktivitetsniveau. Der er ved kørselsstart af nyt udbud ekstra usikkerhed ift. dette. Hvis en ejer ønsker tilpasning af deres aktivitetsniveau, kan dette angives i høringsvaret. Det overordnede aktivitetsniveau i Budgetforslag 2026 er 3 % lavere end Budget 2025. Der er for Flexsygehus indarbejdet uændret aktivitetsniveau. Igen kan kørslen til Hospitalsbyen have en effekt.

Aktivitetsniveau (antal passagerer)	B 2025	BF 2026	Afvigelse, %
Flexaktivitet	254.406	263.694	4%
Flexhandicap	84.800	90.474	7%
Flexlæge	142.477	143.324	1%
Flexskole	821.420	772.552	-6%
Flexsygehus	228.448	221.836	-3%
Total	1.531.551	1.491.880	-3%

Nedenfor er det estimeret, hvilket omfang en række af ovenstående faktorer har i Budgetforslag 2026:

- Udbudseffekt: 3,9 mio. kr.
- Indeksregulering af kontrakter: 14,7 mio. kr.
- Aktivitetsniveau (ift. Budget 2025): -11,6 mio. kr.

I Budgetforslag 2026 udgør administrations- og grundbidraget 41,9 mio. kr., hvilket er en stigning på 7,2 mio. kr. ift. Budget 2025. Denne stigning kan tilskrives to overordnede punkter.

For det første øges Øvrige driftsudgifter i Flextrafikken med 3,5 mio. kr. som følge af forventede driftsomkostninger til NT's nye system til planlægning af fast kørsel, NYFA, der implementeres i løbet af 2026.

Derudover er der i NT's grundbidrag implementeret en pulje til Systemudvikling, der forventes at udgøre 4 mio. kr. årligt. I 2026 dækker denne post implementering- og anskaffelsesomkostning til NYFA samt NT's forventede betaling til FlexDanmark's DART-program (anskaffelse af ny IT-plattform til understøttelse af Flextrafikken). Den konkrete fordeling af beløbet i 2026 er:

- NYFA: 3,1 mio. kr.
- FlexDanmark's DART-program: 0,9 mio. kr.

Øvrige tilskud

Øvrige tilskud Bustrafik

De øvrige tilskud i budgetforslaget består af kompensationer fra henholdsvis Læsø Kommune og Vesthimmerlands Kommune til Region Nordjylland, som følge af gratis buskørsel i de to kommuner.

Øvrige tilskud Togtrafik

Ingen øvrige tilskud er indarbejdet i budgetforslaget.



Øvrige tilskud Flextrafik

Ingen øvrige tilskud er indarbejdet i budgetforslaget.

Operatørudgifter

Operatørudgifter Bustrafik

Operatørudgifterne i Bustrafik omfatter udgifter vedr. kontrakter indgået med de operatører, der udfører kørslen for NT. Kontrakterne indgås normalt for perioder mellem 4-10 år (plus evt. optioner for forlængelse), og betalingen til operatørerne prisreguleres hver måned med omkostningsindeks fra Trafikselskaberne i Danmark.

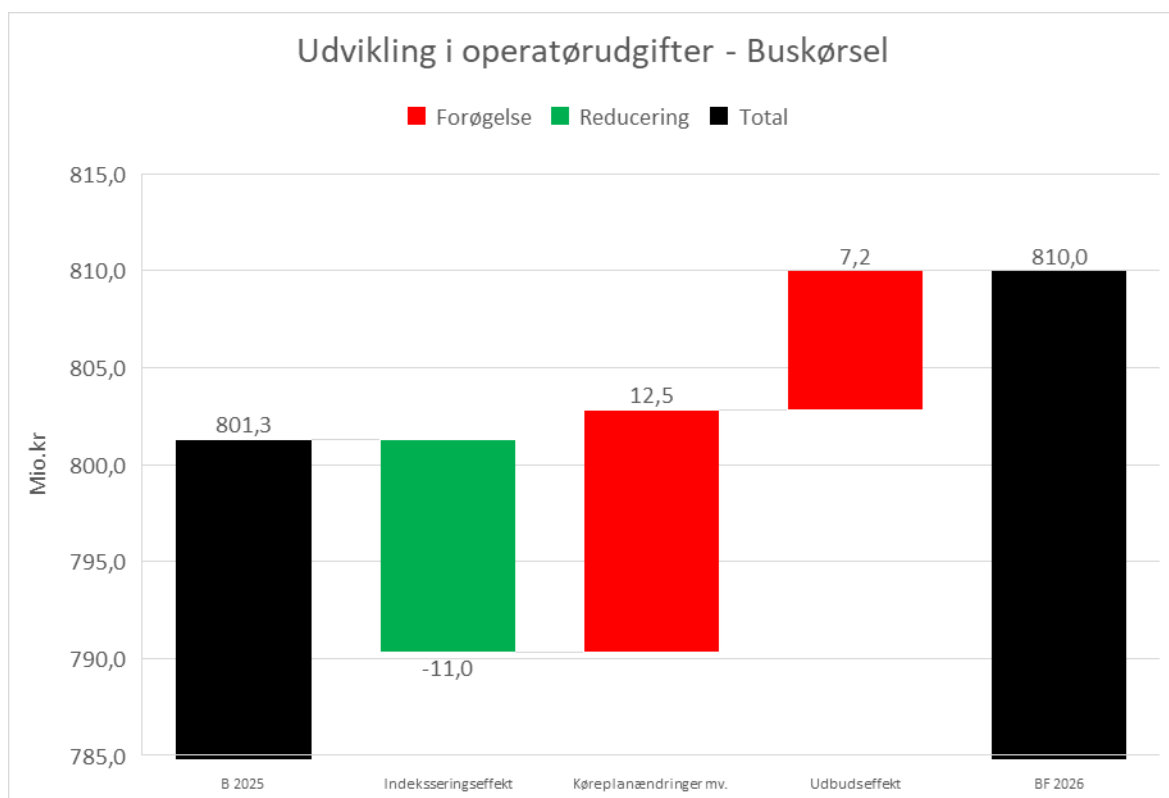
Flexlinje, Flextur og Plustur udføres i Flextrafikken, men overføres budget- og regnskabsmæssigt til Bustrafik.

Tilskuddet, der ydes til samkørsler, indgår i operatørudgifterne for bustrafikken.

Operatørudgifterne i Bustrafik udgør i alt 830,9 mio. kr. (821,4 mio. kr. i Budget 2025). Fordeling af operatørudgifter til de enkelte ejere fremgår af afsnittet Bustrafikkens fordelingsregnskab.

Buskørsel

Operatørudgifterne for Buskørsel er budgetteret til 810,0 mio. kr. (801,3 mio. kr. i Budget 2025). Der ses en besparende indekseringseffekt i forhold til Budget 2025, hvilket skyldes en overestimering i prognosemodellen i forbindelse med Budget 2025. Som initiativ til at imødekomme den udfordring er prognosemodellen modificeret til at inkorporere futures, som tidligere skrevet. Modsvarende er der en stigning, som er drevet af udbudseffekter fra Bus25, diverse køreplanændringer samt projektet Bus på bestilling. Dette er illustreret i nedenstående vandfaldsdiagram, som viser udviklingen i operatørudgifter fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.





Budgetforslag 2026 indeholder følgende kørselsomfang/ressourceforbrug:

Køreplantimer (Kpt.) – Buskørsel	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Kommuner	552.062	555.363	559.129
Region Nordjylland	288.086	288.323	292.932
Midttrafik	15.132	15.104	14.816
Total	855.280	858.790	866.877

Busser – Buskørsel (kontraktbusser)	B 2025	FC1 2025	BF 2026
I alt	424	425	426

I Budgetforslag 2026 indgår følgende ændringer i forhold til gældende køreplan (2025/2026):

Kommuner/Finansiering	Tidspunkt	Ændringer
Brønderslev	Medio 2025	Køreplanudvidelser (mindre)
Frederikshavn	Medio 2025	Køreplanudvidelser (mindre)
Hjørring	Medio 2025	Køreplanudvidelser (større)
Jammerbugt	Medio 2025	Køreplanudvidelser (mindre)
Læsø	Medio 2025	Køreplanreduktioner (mindre)
Mariagerfjord	Medio 2025	Køreplanreduktioner (større)
Morsø	Medio 2025	Køreplanreduktioner (mindre)
Rebild	Medio 2025	Køreplanudvidelser (mindre)
Thisted	Medio 2025	Køreplanudvidelser (større)
Vesthimmerland	Medio 2025	Køreplanreduktioner (mindre)
Aalborg Kommune	Medio 2025	Køreplanudvidelser (større)
Region Nordjylland	Medio 2025	Køreplanudvidelser (større)

Fleksible produkter

Operatørudgifterne til Flexlinje, Flextur, Plustur og Samkørsel er budgetteret til 20,9 mio. kr. (20,1 mio. kr. i Budget 2025).

Budgetforslag 2026 indeholder følgende kørselsomfang/ressourceforbrug:

Flexlinje (Teletaxi)	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Ture	2.870	4.152	4.499
I alt	2.870	4.152	4.499

Flextur og Plustur	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Passagerer	97.520	92.652	102.857
I alt	97.520	92.652	102.857



Samkørsel	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Samkørsler	0	0	72.652
I alt	0	0	72.652

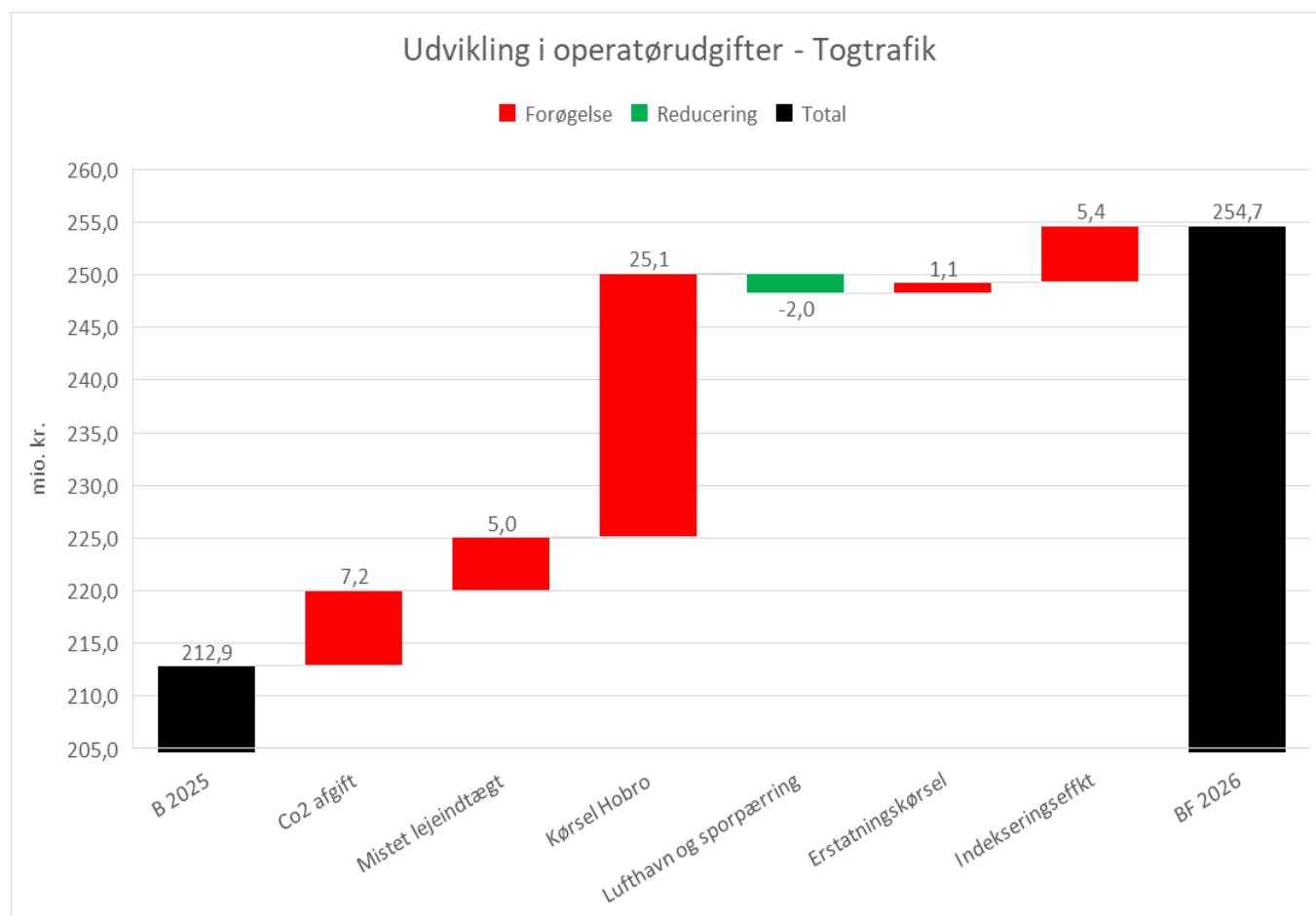
Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetforslaget samt budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne. Finansieringsandel er 42 % i 2026, mens den i 2027 og fremover er 50 %.

Operatørudgifter Togtrafik

Operatørudgifterne i Budgetforslag 2026 udgør 254,7 mio. kr. (212,9 mio. kr. i Budget 2025). Stigningen på 41,8 mio. kr. skyldes følgende væsentlige ændringer:

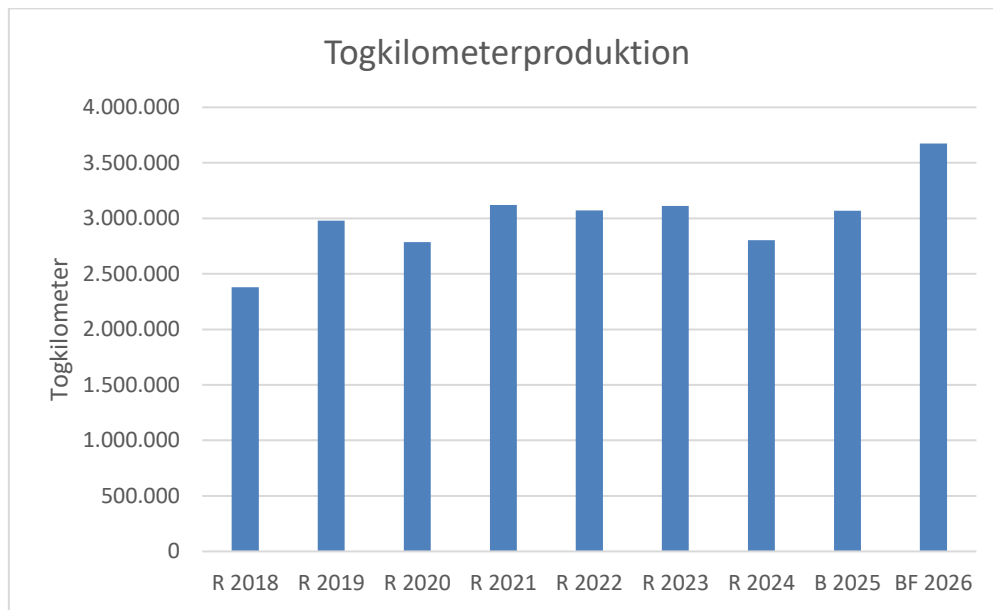
- CO2 afgiften øger operatørudgifterne med 7,2 mio. kr.
- Som konsekvens af udvidelsen til Hobro skal NJ hjemtage tre udlejede tog, hvormed en lejeindtægt på 5,0 mio. kr. bortfalder.
- Udvidelsen af kørslen til Hobro medfører en øget operatørudgift på 25,1 mio. kr.
- Udgåede KM i forbindelse med sporspærringen ved Kvissel st. samt den udgåede kørsel til lufthavnen medfører en besparelse på 2,0 mio. kr.
- Udgifter til togbusser i forbindelse sporspærringen ved Kvissel st. øger operatørudgifterne med 1,1 mio. kr.
- Indeksering i henhold til operatørkontrakten øger operatørudgifterne med 5,4 mio. kr.

Nedenstående diagram illustrerer udviklingen i Togtrafikkens operatørudgifter fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.

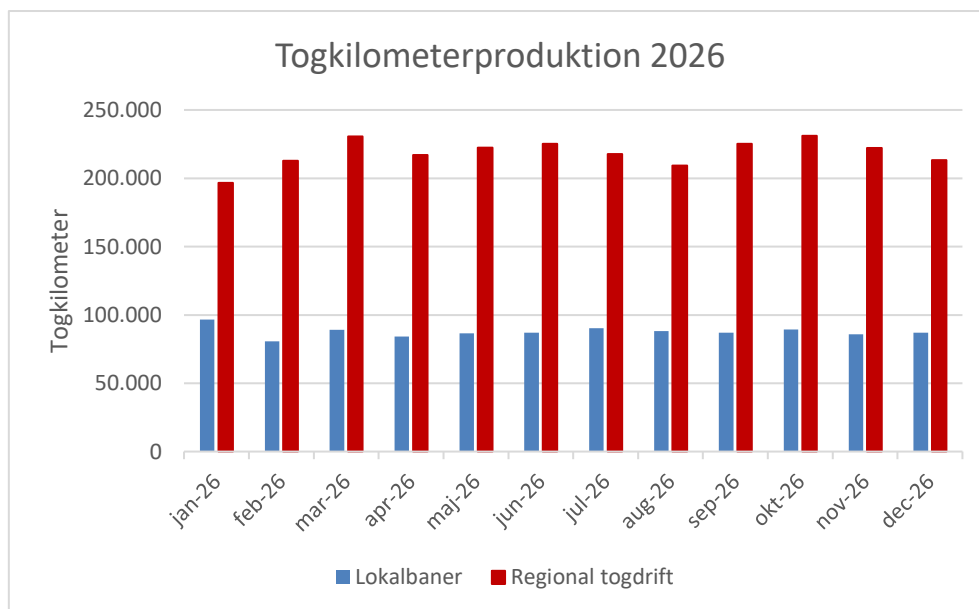


Udviklingen i NJ's samlede togkilometerproduktion siden 2018 fremgår af efterfølgende diagram.

Togkilometerproduktionen bliver øget markant i 2026, som følge af udvidelsen til Hobro, om end der udgår 40.774 km som konsekvens af lufthavnstilslutningen og 28.930 km som konsekvens af sporspærringen ved Kvissel st.



Operatørudgifterne er opdelt i Lokalbener og Regional togdrift, og udgiftsniveauet afspejler de indgåede kontrakter mellem NT og NJ. Operatørudgifterne fremgår af bilag T 3.1 og T 3.2. I diagrammet nedenfor fremgår togkilometerproduktionen for 2026 opdelt på hhv. Lokalbener og Regional togdrift, der er indarbejdet i budgetforslaget.



Lokalbener

Lokalbener omfatter dels udgifter til de aftaler, der er indgået mellem NT og NJ vedr. kørsel på strækningerne Frederikshavn – Skagen og Hjørring – Hirtshals, og dels tilskud til drift og vedligehold af infrastruktur på samme strækninger.



Se bilag T 3.1.

Regional togdrift

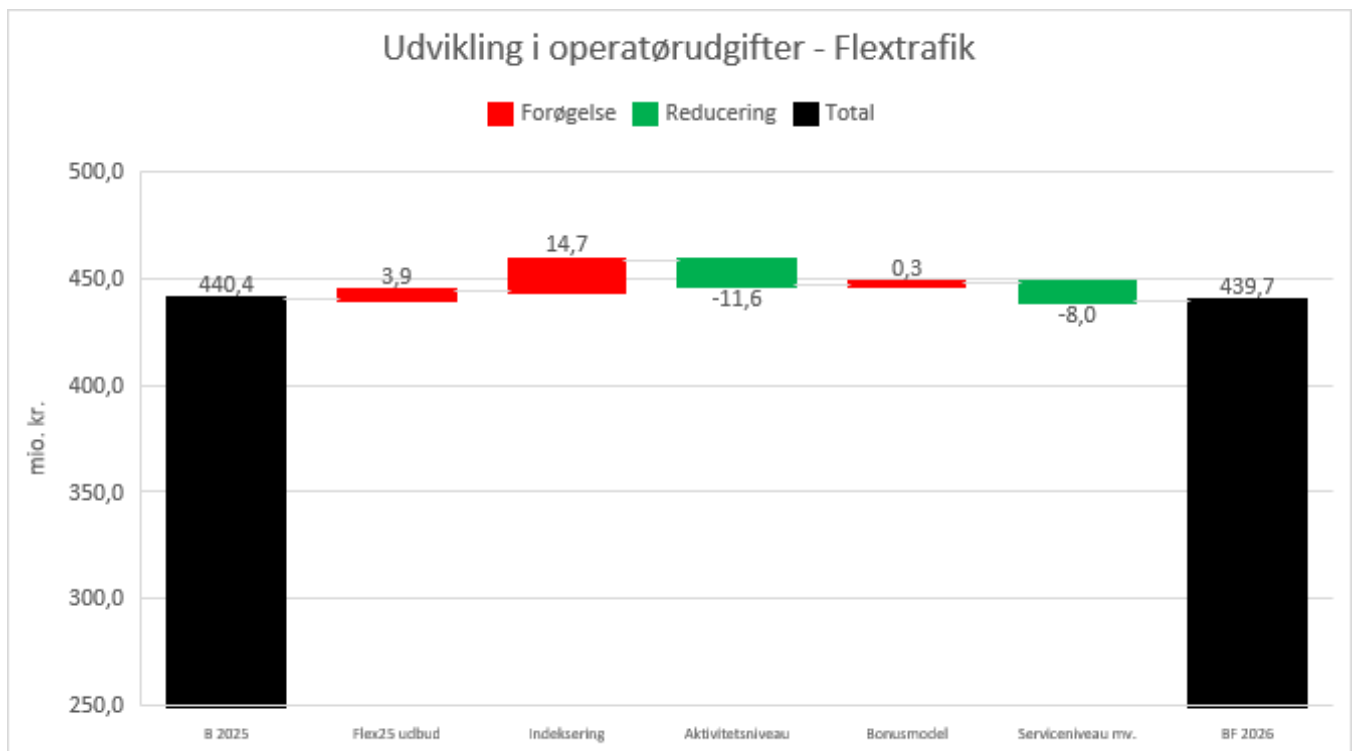
Regional togdrift omfatter udgifter til den operatøraftale, der er indgået mellem NT og NJ vedr. kørsel på strækningen Hobro – Frederikshavn, der driftes og vedligeholdes af Banedanmark. Kørslen til Aalborg Lufthavn udgår i 2026.

Se bilag T 3.2.

Operatørudgifter Flextrafik

Budgetforslag 2026 indeholder operatørudgifter på 439,7 mio. kr. (440,4 mio. kr. i Budget 2025), jf. bilag F 4.0.

Nedenstående diagram illustrerer udviklingen i Flextrafikens operatørudgifter fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026 (de enkelte faktorer er beskrevet i afsnittet Tilskud Flextrafik).



Øvrige driftsudgifter

Budgetforslag 2026 viser et udgiftsniveau på 115,4 mio. kr., som samlet set er 10,7 mio. kr. over det budgetterede niveau i 2024.

Årsagerne til stigningen i budgetforslaget er følgende væsentlige elementer:

- Budgetforslag 2026 for Terminaler reduceres med 1,0 mio. kr. grundet forventning om lavere udgifter til drift og vedligeholdelse af terminalerne.



- Budgetforslag 2026 for Call- og kundecenter er samlet set budgetteret til 25,8 mio. kr. og er således 2,8 mio. kr. højere end Budget 2025. Den primære årsag til stigningen skyldes, at trafikelskabet Movia træder ud af det fælles nationale call center drevet af NT, hvorfor øvrige selskabers andel stiger. Derudover er der hovedsageligt tale om almindelig prisfremskrivning af løn- og driftsudgifter.
- Drift IT stiger med 2,2 mio. kr. i forhold til Budget 2025. De væsentligste årsager er følgende:
 - SmartVMS stiger med 1,0 mio. kr. sammenlignet med Budget 2025, hvilket hovedsageligt kan tilskrives ny rammeaftale fra Rejsekort/Rejseplanen, hvori de faste udgifter bliver højere for NT.
 - Udvikling af Drift IT er opjusteret med 0,5 mio. kr. sammenlignet med Budget 2025.
 - Udgifter til realtidsskilte og inforskærme stiger 0,3 mio. kr. sammenlignet med Budget 2025.
 - Derudover er Drift IT omfattet af generelle prisstigninger og mindre justeringer.
- Billetteringsudstyr stiger med 0,6 mio. kr. i forhold til Budget 2025.
 - Drift og vedligeholdelsesudgifter af det eksisterende rejsekortsystem reduceres med 5,1 mio. kr. som følge af den planlagte nedlukning juni 2026.
 - Indkøb af udstyr og serviceaftale i relation til den nye ikke digitale løsning (Basiskort) og den nye chaufførsalgsløsning øger udgifterne med 4,7 mio. kr.
 - Øgede udgifter på 0,6 mio. kr. til kontrollørteamet, som følge af overenskomstbestemte lønstigninger og stigende behov for aften-, nat- og weekendvagter.
- Billetudgifter stiger med 6,1 mio. kr. i forhold til Budget 2025, hvor de primære årsager er:
 - Driftsudgifter til nyt fastkørselssystem (NYFA) i flextrafikken stiger med 3,5 mio. kr.
 - Driftsudgifter til Flextrafik systemudvikling øger udgifterne med 4,0 mio. kr. (3,1 mio. kr. til NYFA og 0,9 mio. kr. til DART), jf. bestyrelsesbeslutning
 - Den udskudte finansiering af NOP bliver afviklet med udgangen af 2025 og reducerer dermed budgetforslaget med 1,8 mio. kr.
 - Udgifter til drift og udvikling hos FlexDanmark stiger med 0,3 mio. kr., hvor halvdelen kan tilskrives prisfremskrivning.
 - Udgifter til en samkørselsplatform under Øvrige driftsudgifter reduceres med 0,9 mio. kr. i budgetforslaget
 - Abonnementsbetalingen til Rejsekort og Rejseplan A/S stiger med 1,6 mio. kr., hvilket skyldes øgede driftsudgifter til dobbelt systemdrift hos Rejsekort og Rejseplan A/S i forbindelse med overgangen fra det gamle rejsekortsystem og rejsekort app/basiskort/chaufførsalgsløsning
 - Udgifter til køb og salg af fysiske rejsekort reduceres med 0,3 mio. kr. i budgetforslaget som følge af udfasningen af Rejsekort som kort i 2026.
 - Kort og betalingsgebyrer reduceres med 0,3 mio. kr.
- Budgetforslag 2026 for Stoppesteder og Knudepunkter er estimeret til 1,7 mio. kr. Dette er en stigning på 0,1 mio. kr. i forhold Budget 2025, hvilket skyldes øgede udgifter til læskærme, infotavler, skraldespande etc. i forbindelse med udrulningen af Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

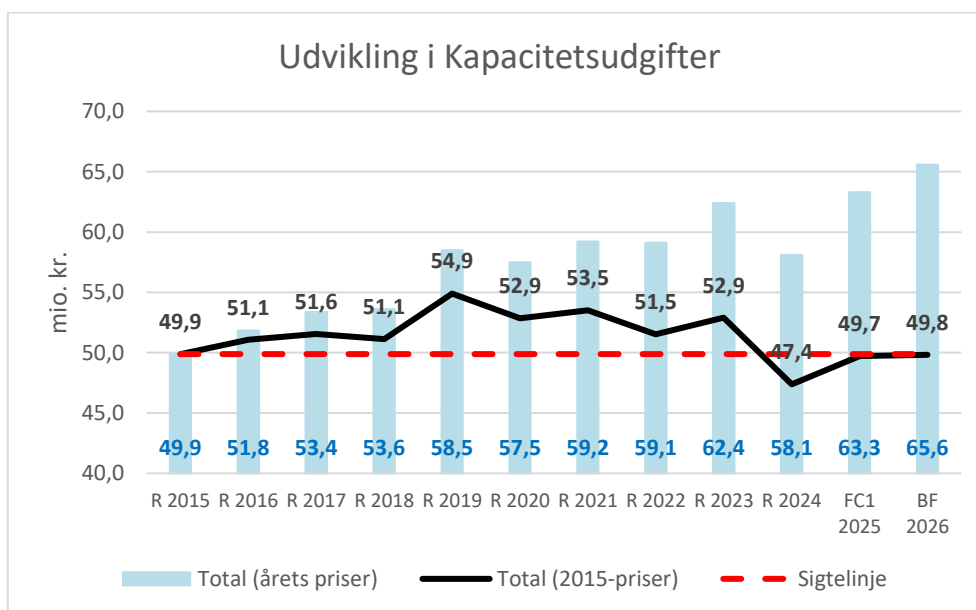
For yderligere detaljer omkring Øvrige driftsudgifter henvises til bilagshenvisningerne i efterfølgende hovedtalstabeller for Bus-, Flex- og Togtrafik.

Kapacitetsudgifter, Ekstraordinære poster og Finansielle poster

I budgetforslaget er de samlede udgifter til Kapacitetsudgifter, Ekstraordinære poster og Finansielle poster budgetteret til 65,6 mio. kr., hvilket er 1,7 mio. kr. højere end Budget 2025.



Det er som nævnt i budgetforudsætningerne bestyrelsens og administrationens mål at holde Kapacitetsudgifterne i faste priser på niveau med 2015-niveauet, hvilket er illustreret i nedenstående figur.



Kapacitetsudgifter

Udgifter i budgetforslaget til Administration (herunder udgifter til løn, lokaler, Intern IT og konsulenter) stiger 1,8 mio. kr. i forhold til Budget 2025. De væsentligste årsager er:

- Lokaleudgifter stiger med 0,5 mio. som følge af prisreguleringer i eksisterende lejekontrakt og en betydelig stigning i udgiften til rengøring efter udbud af rengøringsydelsen.
- Lønudgifterne stiger med 2,0 mio. kr., hvilket primært skyldes overenskomstbestemte lønstigninger til eksisterende medarbejderstab.
- Øvrige personaludgifter reduceres med 0,3 mio. kr.
- Budgettet til Intern IT reduceres med 0,3 mio. kr.
- Konsulentbudgettet stiger med 0,2 mio. kr.
- Budgettet til Markedsføring reduceres med 0,3 mio. kr.

For yderligere detaljer om Kapacitetsudgifterne se bilagshenvisningerne i hovedtalstabellerne for Bus-, Tog- og Flextrafik.

Ekstraordinære poster

NT indbetalte i maj 2021 den samlede feriepengeforpligtigelse til indefrysning jf. ændringen af ferieloven i 2020 ved éngangsbetaling på i alt 4,7 mio. kr. NT finansierer betalingen til feriefonden ved anvendelse af egne kreditfaciliteter, og ejerkredsen medvirker til betalingen heraf over 10 år fra 2021 (årligt tilskud fra ejerkredsen på 0,5 mio. kr. i perioden 2021-2030). Herved undgås en "rentebetaling" til feriefonden svarende til lønudviklingen, og der kan undgås en større administration af området.

Denne udgift er uændret i forhold til Budget 2025.



Finansielle poster

Finansielle poster er i budgetforslaget 0,4 mio. kr. lavere end Budget 2025, hvilket alene kan tilskrives en forventet højere rentetilskrivning på NT's bankindestående hos Danske Bank. Årsagen er, at Indskudsbevisrenten (NIB) hos Nationalbanken forventes at forblive positiv i hele 2026. NIB'en er styrende for renten på NT's bankindestående.



Hovedtal Bustrafik

Bilag	(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BF 2026 vs. B 2025
	Driftsindtægter	329.748	345.839	342.347	349.496	3.657
B 1.0	Passagerindtægter	329.748	349.169	343.707	350.846	1.677
B 1.1	Takstsamarbejde	0	-3.330	-1.360	-1.350	1.980
B 2.0	Tilskud	557.774	596.875	596.875	607.060	10.185
	Tilskud a conto	557.774	596.875	596.875	607.060	10.185
	Øvrige tilskud	-579	0	0	-968	-968
B 2.2	Øvrige tilskud	-579	0	0	-968	-968
	Indtægter i alt	886.944	942.714	939.223	955.588	12.874
	Operatørudgifter	-760.489	-821.398	-815.228	-830.877	-9.479
B 3.1	Buskørsel	-743.750	-801.325	-796.899	-810.017	-8.692
B 3.2	Flexlinje, Flextur og Plustur	-16.739	-20.073	-18.329	-20.860	-787
	Øvrige driftsudgifter	-65.549	-72.686	-72.676	-74.275	-1.589
B 4.1	Terminaler	-8.851	-11.076	-11.076	-10.026	1.050
B 4.2	Call- og kundecenter	-10.112	-10.173	-10.266	-10.898	-725
B 4.3	Drift IT	-6.405	-7.890	-7.892	-9.839	-1.949
B 4.4	Billetteringsudstyr	-17.604	-18.605	-18.483	-18.708	-103
B 4.5	Lånefinansiering	-5.628	-5.651	-5.603	-5.515	136
B 4.6	Billetudgifter	-15.640	-17.707	-17.772	-17.638	69
B 4.7	Stoppesteder og knudepunkter	-1.308	-1.584	-1.584	-1.651	-67
	Kapacitetsudgifter	-44.678	-47.880	-47.902	-50.019	-2.139
B 5.1	Administration	-40.123	-42.694	-42.693	-43.416	-722
B 5.2	Samarbejdsaftaler	-4.555	-5.186	-5.209	-6.603	-1.417
B 6.0	Ekstraordinære poster	-474	-474	-474	-474	0
	Udgifter i alt	-871.190	-942.438	-936.280	-955.645	-13.207
	Driftsresultat før finansielle poster	15.753	276	2.943	-57	-333
B 7.0	Finansielle poster	1.935	-276	404	57	333
	Resultat før disponering	17.689	0	3.347	0	0
B 8.0	Overførselsadgang	-2.769	0	0	0	0
	Efterregulering	-14.920	0	-3.347	0	0
	Resultat	0	0	0	0	0
	Tilskudsbehov	543.434	596.875	593.528	608.027	11.152



Bilag Bustrafik

Bilag B 1.0

Driftsindtægter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Kontant-/Enkeltbillet i alt	38.345	52.971	50.065	50.812
Rejsekort (Busser)	15.733	15.600	17.319	17.710
Rejsekort (RVM)	1.928	2.234	2.513	2.590
Rejsebillet	20.684	35.137	30.233	30.513
Mobil, app og webshop	10.077	100	0	0
Rejsekort	178.313	202.466	192.508	207.991
Rejsekort	136.162	104.326	88.711	41.790
Rejsekort app	7.453	54.499	67.500	131.377
Off-Peak kompensation	13.605	14.620	16.086	19.312
Rejsekort + off-peak, Regional togdrift	21.094	29.021	20.211	15.512
Periode-/månedskort	43.805	44.769	45.926	49.280
Rejsekort	39.539	28.206	34.376	11.260
Rejsebillet	4.267	16.563	11.549	38.020
3. parts kort	80.404	85.202	83.710	85.736
Ungdomskort (U)	47.628	50.305	49.621	50.913
Ungdomskort (V)	10.860	11.402	11.273	11.194
Ungdomskort (X)	6.037	6.223	6.948	6.991
Skolekort	13.772	15.014	13.322	14.224
Øvrige kort	2.107	2.258	2.546	2.414
NTbestilling	1.775	2.124	1.725	1.737
Flexlinje, Flextur og Plustur	5.614	5.798	5.782	6.501
Billetaftaler	14.577	14.886	15.245	15.989
Diverse indtægter	10.627	7.053	9.250	9.791
Kompensation (aldersgrænser)	22.042	21.336	22.307	22.307
Overflytning til Togtrafik	-75.832	-87.536	-82.810	-99.298
Passagerindtægter	329.748	349.169	343.707	350.846
Takstsamarbejde	0	-3.330	-1.360	-1.350
DSB	0	-2.700	-1.200	-1.200
Go Collective	0	-630	-160	-150
Driftsindtægter	329.748	345.839	342.347	349.496

Bilag B 1.1

Takstsamarbejde (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
DSB a conto	0	-2.700	-1.200	-1.200
Go Collective a conto	0	-630	-160	-150
Total	0	-3.330	-1.360	-1.350



Bilag B 2.0

Tilskud (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Tilskud a conto	557.774	596.875	596.875	607.060
Total	557.774	596.875	596.875	607.060

Bilag B 2.2

Øvrige tilskud (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Energiforsyningstilskud	-579	0	0	0
Kompensationer vedr. gratiskørsel	0	0	0	-968
Total	-579	0	0	-968

Bilag B 3.1

Operatørudgifter, Buskørsel (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Buskørsel, lokal	-495.660	-530.101	-536.028	-539.807
Buskørsel, regional	-248.091	-271.224	-260.871	-270.210
Total	-743.750	-801.325	-796.899	-810.017

Bilag B 3.2

Operatørudgifter, Fleksible produkter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	-10.495	-11.707	-10.603	-11.575
Plustur	-5.924	-7.882	-6.952	-7.950
Flexlinje	-320	-484	-774	-832
Samkørsel	0	0	0	-502
Total	-16.739	-20.073	-18.329	-20.860



Bilag B 4.1

Terminaler (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Brovst Busterminal	-252	-323	-320	-82
Blokhush Busterminal	-29	-92	-91	-198
Brønderslev Busterminal	-116	-155	-154	-182
Dronninglund Busterminal	-149	-174	-173	-229
Farsø Busterminal	-199	-252	-249	-144
Fjerritslev Busterminal	-340	-388	-384	-340
Frederikshavn Busterminal	-203	-256	-254	-217
Hadsund Busterminal	-295	-339	-336	-239
Hjallerup Busterminal	-202	-292	-289	-19
Hjørring Busterminal	-96	-130	-129	-150
Hobro Busterminal	-317	-362	-358	-391
Hurup Busterminal	-63	-98	-97	-86
Løgstør Busterminal	-268	-308	-305	-178
Mariager Busterminal	-72	-51	-87	-170
Nykøbing Mors Busterminal	-282	-336	-333	-358
Sæby Busterminal	-182	-218	-278	-249
Terndrup Busterminal	-2	-64	-63	-133
Thisted Trafikterminal	-76	-121	-120	-110
Aabybro Busterminal	-161	-215	-213	-177
Aalborg Busterminal	-3.121	-3.938	-3.903	-3.285
Aalborg Busterminal - Ventesa	-1.819	-2.299	-2.279	-2.644
Aalestrup Busterminal	-210	-229	-227	-230
Aars Busterminal	-400	-437	-433	-215
Total	-8.851	-11.076	-11.076	-10.026

Bilag B 4.2

Call- og kundecenter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Call- og kundecenter	-10.112	-10.173	-10.266	-10.898
Total	-10.112	-10.173	-10.266	-10.898

Bilag B 4.3

Drift IT (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Udfaktureret løn	-1.121	-1.162	-1.359	-1.190
Serviceaftaler, kommunikation mv.	-5.285	-6.728	-6.533	-8.649
Total	-6.405	-7.890	-7.892	-9.839



Bilag B 4.4

Billetteringsudstyr (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Drift/vedligehold, øvrigt udstyr	-516	-192	-191	-319
Udfaktureret løn	-8.606	-9.158	-9.098	-9.590
Webshop	-749	-347	-345	-370
Rejsekort Drift	-7.732	-8.908	-8.850	-8.429
Total	-17.604	-18.605	-18.483	-18.708

Bilag B 4.5

Lånefinansiering (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Afvikling af optaget lån	-5.628	-5.651	-5.603	-5.515
Total	-5.628	-5.651	-5.603	-5.515

Bilag B 4.6

Billetudgifter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Transaktionsudgifter, Rejsekort	-13.693	-14.058	-14.889	-15.168
Samkørselsplatform	0	-1.492	-1.359	-789
Indkøb af rejsehjemler	-1.095	-804	-701	-292
Provision	-43	-48	-38	-39
Gebyrindtægter, Rejsekort	719	477	456	197
Distributionshonorar og -afgifter, Rejsekort	51	0	-129	0
Kort og betalingsgebyrer	-1.578	-1.783	-1.112	-1.547
Total	-15.640	-17.707	-17.772	-17.638

Bilag B 4.7

Stoppesteder og knudepunkter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Standere, skilte, tavler o. lign.	-1.308	-1.584	-1.584	-1.651
Total	-1.308	-1.584	-1.584	-1.651



Bilag B 5.1

Administration (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Lokaler og kontorhold	-2.961	-3.080	-3.080	-3.428
Personale	-1.661	-2.061	-2.061	-1.819
Løn	-20.804	-21.760	-21.759	-22.846
Intern IT	-7.065	-7.342	-7.342	-7.062
Konsulenter	-2.395	-2.389	-2.389	-2.510
Salgsudgifter	-3.374	-3.730	-3.730	-3.438
Udviklingspulje	-1.862	-2.331	-2.331	-2.313
Total	-40.123	-42.694	-42.693	-43.416

Bilag B 5.2

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Trafikselskaberne i Danmark	-127	-132	-134	-136
Ankenævn for Bus, Tog og Metro	-98	-93	-92	-95
COWI, Indtægtsdeling vedr. ungdomskort	-47	-40	-40	-41
Rejsekort & Rejseplan A/S, Køb af data	-269	-266	-286	-298
Rejsekort & Rejseplan A/S, Takst Vest	-115	-120	-122	-123
Rejsekort & Rejseplan A/S, Indtægtsdeling DSB	-41	-49	-43	-50
TITSAM, Administrationsbidrag	-31	-20	-16	-17
Subtotal	-728	-720	-733	-760
Overførsel Flexlinje, Flextur og Plustur	-3.826	-4.466	-4.476	-5.843
Total	-4.555	-5.186	-5.209	-6.603

Bilag B 6.0

Ekstraordinære poster (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Indefrysning af feriepenge, jf. ny ferielovgivning	-474	-474	-474	-474
Total	-474	-474	-474	-474

Bilag B 7.0

Finansielle poster (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Finansielle udgifter	-275	-276	-116	-47
Finansielle indtægter	2.210	0	520	104
Total	1.935	-276	404	57



Hovedtal Togtrafik

Bilag	(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BF 2026 vs. B 2025
	Driftsindtægter	75.832	87.536	82.810	99.298	11.761
T 1.0	Passagerindtægter	75.832	87.536	82.810	99.298	11.761
T 2.0	Tilskud	142.578	138.026	138.026	169.808	31.782
	Tilskud a conto, Lokalbaser	75.849	75.183	75.183	73.742	-1.441
	Tilskud a conto, Regional togdrift	66.729	62.843	62.843	103.638	40.795
	Øvrige tilskud	-146	0	0	0	0
T 2.1	COVID-19 kompensation	0	0	0	0	0
T 2.2	Energiforsyningstilskud	-146	0	0	0	0
	Indtægter i alt	218.264	225.562	220.836	269.106	43.544
	Operatørudgifter	-212.311	-212.853	-213.270	-254.677	-41.825
T 3.1	Lokalbaner	-93.845	-92.794	-92.949	-91.514	1.280
T 3.2	Regional Togdrift	-118.466	-120.059	-120.320	-163.164	-43.105
	Øvrige driftsudgifter	-8.303	-9.548	-9.377	-10.861	-1.314
T 4.2	Call- og kundecenter	-2.049	-2.257	-2.164	-2.681	-424
T 4.3	Drift IT	-189	-278	-276	-497	-219
T 4.4	Billetteringsudstyr	-1.743	-1.766	-1.887	-2.118	-352
T 4.5	Lånefinansiering	-726	-702	-751	-838	-136
T 4.6	Billetudgifter	-3.597	-4.545	-4.299	-4.727	-182
	Kapacitetsudgifter	-3.045	-3.142	-3.143	-3.572	-430
T 5.1	Administration	-2.990	-3.090	-3.090	-3.510	-421
T 5.2	Samarbejdsaftaler	-54	-52	-53	-61	-9
	Udgifter i alt	-223.658	-225.542	-225.791	-269.110	-43.568
	Driftsresultat før finansielle poster	-5.395	20	-4.954	-5	-25
T 7.0	Finansielle poster	144	-20	29	5	25
	Resultat før disponering	-5.250	0	-4.925	0	0
T 8.0	Overførselsadgang	-231	0	0	0	0
	Efterregulering	5.481	0	4.925	0	0
	Resultat	0	0	0	0	0
	Tilskudsbehov	148.206	138.026	142.951	169.808	31.782



Bilag Togtrafik

Bilag T 1.0

Driftsindtægter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Lokalbaner	21.363	21.516	18.060	23.805
Regional togdrift	54.468	66.020	64.751	75.493
Driftsindtægter	75.832	87.536	82.810	99.298

Bilag T 2.0

Tilskud (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Tilskud a conto, Lokalbaner	75.849	75.183	75.183	71.806
Tilskud a conto, Regional togdrift	66.729	62.843	62.843	98.030
Total	142.578	138.026	138.026	169.836

Bilag T 2.2

Øvrige tilskud (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Energiforsyningstilskud	-146	0	0	0
Total	-146	0	0	0

Bilag T 3.1

Operatørudgifter Lokalbaner (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Operatørudgifter	-87.177	-86.433	-86.585	-90.680
Bonus	-1.268	-962	-964	-834
Vedligeholdelsestilskud	-5.400	-5.400	-5.400	0
Claw back	0	0	0	0
Total	-93.845	-92.794	-92.949	-91.514



Bilag T 3.2

Operatørudgifter Regional togdrift (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Operatørudgifter	-101.875	-118.164	-118.421	-160.024
Bonus	-2.239	-1.894	-1.899	-2.081
Erstatningskørsel	-14.352	0	0	-1.058
Total	-118.466	-120.059	-120.320	-163.164

Bilag T 4.2

Call- og kundecenter (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Call- og kundecenter	-2.049	-2.257	-2.164	-2.681
Total	-2.049	-2.257	-2.164	-2.681

Bilag T 4.3

Drift IT (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Løn	-33	-41	-48	-60
Serviceaftaler, kommunikation mv.	-156	-237	-229	-437
Total	-189	-278	-276	-497

Bilag T 4.4

Billetteringsudstyr (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Drift/vedligehold, øvrigt udstyr	-51	-18	-19	-36
Udfaktureret løn	-852	-869	-929	-1.086
Webshop	-74	-33	-35	-42
Rejsekort Drift	-766	-845	-904	-954
Total	-1.743	-1.766	-1.887	-2.118

Bilag T 4.5

Lånefinansiering (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Afvikling af optaget lån	-726	-702	-751	-838
Total	-726	-702	-751	-838



Bilag T 4.6

Billetudgifter (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Transaktionsudgifter, Rejsekort	-3.149	-3.608	-3.602	-4.065
Samkørselsplatform	0	-383	-329	-211
Indkøb af rejsehjemler	-252	-206	-170	-78
Provision	-10	-12	-9	-11
Gebyrindtægter, Rejsekort	165	123	110	53
Distributionshonorar og -afgifter, Rejsekort	12	0	-31	0
Kort og betalingsgebyrer, Nets & Teller	-363	-458	-269	-415
Total	-3.597	-4.545	-4.299	-4.727

Bilag T 5.1

Administration (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Lokale og kontorhold	-221	-223	-223	-277
Personale	-124	-149	-149	-147
Løn	-1.551	-1.575	-1.575	-1.847
Intern IT	-527	-531	-531	-571
Konsulent	-179	-173	-173	-203
Salgsudgifter	-251	-270	-270	-278
Udviklingspulje	-139	-169	-169	-187
Effektiviseringsspor	0	0	0	0
Total	-2.990	-3.090	-3.090	-3.510

Bilag T 5.2

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Trafiksekskaberne i Danmark	-9	-10	-10	-11
Ankenævn for Bus, Tog og Metro	-7	-7	-7	-8
COWI, Indtægtsdeling vedr. ungdomskort	-4	-3	-3	-3
Rejsekort & Rejseplan A/S, Køb af data	-20	-19	-21	-24
Rejsekort & Rejseplan A/S, Takst Vest	-9	-9	-9	-10
Rejsekort & Rejseplan A/S, Indtægtsdeling NT/DSB	-3	-4	-3	-4
TITSAM, Administrationsbidrag	-2	-1	-1	-1
Total	-54	-52	-53	-61



Bilag T 7.0

**Finansielle poster
(1.000 kr.)**

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Finansielle udgifter	-20	-20	-8	-4
Finansielle indtægter	165	0	38	8
Total	144	-20	29	5



Hovedtal Flextrafik

Bilag	(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BF 2026 vs. B 2025
	Driftsindtægter	5.917	5.826	5.992	6.598	772
	Passagerindtægter	5.917	5.826	5.992	6.598	772
F 1.1	Egenbetaling	5.917	5.826	5.992	6.598	772
	Tilskud	435.073	469.184	444.718	474.947	5.763
F 2.2	Kørselsbidrag	403.385	434.529	411.052	433.065	-1.464
F 2.3	Administrationsbidrag	24.244	26.837	25.848	32.389	5.552
F 2.4	Grundbidrag	7.444	7.818	7.818	9.494	1.676
	Øvrige tilskud	-224	0	0	0	0
F 3.1	Energiforsyningstilskud	-224	0	0	0	0
	Indtægter i alt	440.767	475.011	450.711	481.546	6.535
F 4.0	Operatørudgifter	-409.613	-440.355	-417.044	-439.663	692
	Flexaktivitet	-51.645	-54.297	-54.539	-56.596	-2.299
	Flexhandicap	-31.648	-34.328	-32.222	-34.057	271
	Flexlæge	-38.245	-40.862	-38.637	-39.782	1.080
	Flexskole	-180.474	-193.211	-186.386	-202.381	-9.170
	Flexskole - Bus	-17	0	0	0	0
	Flexsygehus	-107.584	-117.658	-105.260	-106.848	10.810
	Øvrige driftsudgifter	-21.373	-22.537	-22.520	-30.290	-7.753
F 5.2	Call- og kundecenter	-11.671	-10.529	-10.414	-12.190	-1.661
F 5.4	Billetteringsudstyr	-562	-593	-593	-708	-115
F 5.6	Billetudgifter	-9.139	-11.414	-11.512	-17.392	-5.978
	Kapacitetsudgifter	-12.521	-12.090	-12.341	-11.608	481
F 6.0	Administration	-16.098	-16.556	-16.556	-17.191	-635
F 6.1	Samarbejdsaftaler	3.576	4.466	4.215	5.583	1.116
	Udgifter i alt	-443.507	-474.982	-451.905	-481.561	-6.579
	Driftsresultat før finansielle poster	-2.740	29	-1.194	-15	-44
F 8.0	Finansielle poster	520	-29	108	15	44
	Resultat før disponering	-2.221	0	-1.086	0	0
	Efterregulering	2.221	0	1.086	0	0
	Resultat	0	0	0	0	0
	Tilskudsbehov	437.518	469.184	445.804	474.947	5.763



Bilag Flextrafik

Bilag F 1.1

Egenbetaling (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexhandicap	5.917	5.826	5.992	6.598
Total	5.917	5.826	5.992	6.598

Bilag F 2.2

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	51.610	54.297	54.539	56.596
Flexhandicap	25.682	28.501	26.230	27.458
Flexlæge	38.219	40.862	38.637	39.782
Flexskole	180.349	193.211	186.386	202.381
Flexskole - Bus	17	0	0	0
Flexsygehus	107.509	117.658	105.260	106.848
Total	403.385	434.529	411.052	433.065

Bilag F 2.3

Administrationsbidrag (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	1.932	2.152	2.156	3.202
Flexhandicap	4.239	4.589	4.729	5.642
Flexlæge	4.053	4.503	4.392	5.118
Flexskole	6.192	7.087	6.426	9.380
Flexskole - Bus	1	0	0	0
Flexsygehus	7.827	8.507	8.146	9.048
Total	24.244	26.837	25.848	32.389

Bilag F 2.4

Grundbidrag (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Grundbetaling	7.444	7.818	7.818	9.494
Total	7.444	7.818	7.818	9.494



Bilag F 3.1

Øvrige tilskud (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	-27	0	0	0
Flexhandicap	-20	0	0	0
Flexlæge	-23	0	0	0
Flexskole	-92	0	0	0
Flexskole - Bus	0	0	0	0
Flexsygehus	-63	0	0	0
Øvrige	0	0	0	0
Total	-224	0	0	0

Bilag F 4.0

Operatørudgifter, Flextrafik (1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	-51.645	-54.297	-54.539	-56.596
Flexhandicap	-31.648	-34.328	-32.222	-34.057
Flexlæge	-38.245	-40.862	-38.637	-39.782
Flexskole	-180.474	-193.211	-186.386	-202.381
Flexskole - Bus	-17	0	0	0
Flexsygehus	-107.584	-117.658	-105.260	-106.848
Total	-409.613	-440.355	-417.044	-439.663



Bilag F 5.2

Call- og kundecentre (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
FlexDanmark, Call center	-7.679	0	0	0
Udfaktureret løn, NT Kundecenter	-551	0	0	0
Udfaktureret løn, Trafikstyring	-706	0	0	0
Salgs- og Servicecenter (Booking)	-503	-2.046	-2.548	-2.984
Trafikstyring	-591	-4.713	-3.641	-3.778
Støttefunktioner	-522	-2.162	-2.617	-3.319
Øvrige udgifter	-1.119	-1.607	-1.607	-2.109
Total	-11.671	-10.529	-10.414	-12.190

Bilag F 5.4

Billetteringsudstyr (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Udfaktureret løn, Flextrafik kontrollører	-559	-587	-587	-701
Drift/vedligehold, øvrigt udstyr	-4	-7	-7	-7
Total	-562	-593	-593	-708

Bilag F 5.6

Billetudgifter (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
FlexDanmark, Drift	-7.197	-8.185	-8.229	-8.346
FlexDanmark, Udvikling	-1.307	-1.216	-1.216	-1.292
FlexDanmark, Ny systemunderstøttelse	-440	0	0	0
FlexDanmark, NOP	0	-1.764	-1.764	0
FlexDanmark, Aftalenumre	-8	-50	-50	-50
FlexDanmark, SMS advisering	-188	-200	-254	-254
Fleetsched, Abonnementsbetaling	0	0	0	-3.451
Flextrafik, Systemudvikling	0	0	0	-4.000
Total	-9.139	-11.414	-11.512	-17.392

Bilag F 6.0

Administration (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Lokale og kontorhold	-796	-826	-826	-926
Personale	-338	-553	-553	-512
Løn	-12.320	-12.697	-12.697	-13.301
Intern IT	-1.898	-1.968	-1.968	-1.908
Konsulenter	-648	-513	-513	-543
Salgsudgifter	-98	0	0	0
Total	-16.098	-16.556	-16.556	-17.191



Bilag F 6.1

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Overførsel Flexlinje, Flextur og Plustur	3.576	4.466	4.215	5.583
Total	3.576	4.466	4.215	5.583

Bilag F 8.0

Finansielle poster (1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Finansielle udgifter	-74	-29	-31	-13
Finansielle indtægter	594	0	139	28
Total	520	-29	108	15



Fordelingsregnskab

NT's finansieringsmodel tager udgangspunkt i de overordnede principper for fordeling af finansieringsansvaret, der er fastlagt i lov om trafiksselskaber, samt de tilkendegivelser og beslutninger, der fremkom ved stiftelsen af NT.

De overordnede principper i lovgivningen er følgende:

- Kommunerne finansierer Bustrafik i form af lokale busruter
- Region Nordjylland finansierer Bustrafik i form af regionale busruter
- Region Nordjylland finansierer Togtrafik i form af lokalbaner og regional togdrift
- Kommunerne finansierer handicapkørsel, som er en kørselsordning under Flextrafik
- Regionen og kommunerne finansierer de øvrige kørselsordninger under Flextrafik

De administrative udgifter fordeles forholdsmæssigt. Inden for disse overordnede rammer er det overladt til parterne i NT selv at aftale de mere præcise fordelingsprincipper.

NT er delvist finansieret af offentlige tilskud og delvist af brugerbetaling (dvs. billetindtægter).

Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab

Hovedpunkterne i NT's finansieringsmodel er følgende:

- Finansieringsansvaret for Bustrafik (herunder Flexlinje, Flextur og Plustur) fordeles således, at hver part har ansvaret for en konkret del af rutenettet. Dvs., at Region Nordjylland og kommunerne hver især finansierer nærmere angivne ruter eller dele af ruter.
- Lokalbanerne og regional togdrift finansieres af Region Nordjylland.
- Flextrafik finansieres af Region Nordjylland og kommunerne, hvor udgifter og indtægter fordeles efter bopælskommune eller bopælsregion.

Det er en grundlæggende forudsætning i finansieringsmodellen, at ansvaret for fastlæggelse af serviceniveauet og finansieringsansvaret følges ad. Det betyder mere konkret:

- Linjeføring, kørselsomfang, standsningsmønster m.v. for busruter.
- Kørselsomfang, standsningsmønster og infrastrukturinvesteringer for lokalbanerne og regional togdrift.
- Geografisk dækningsområde og betjeningsintervaller for Flexlinje, Flextur og Plustur.
- Fastlægges af den part, der har finansieringsansvaret.



Fordelingsregnskab NT

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager -indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-35.589	-2.839	-1.751	4.403	-35.775	35.775	0	0
Frederikshavn	-44.132	-3.866	-1.716	4.204	-45.510	45.510	0	0
Hjørring	-64.625	-4.801	-3.000	5.903	-66.524	66.524	0	0
Jammerbugt	-44.514	-3.074	-1.896	5.987	-43.498	43.498	0	0
Læsø	-3.951	-141	-155	168	-4.079	4.488	-408	0
Mariagerfjord	-52.449	-4.335	-2.525	7.759	-51.551	51.551	0	0
Morsø	-15.890	-928	-930	739	-17.008	17.008	0	0
Rebild	-45.973	-3.206	-1.597	7.369	-43.407	43.407	0	0
Region Nordjylland	-635.183	-43.175	-24.278	225.798	-476.838	476.838	0	0
Thisted	-37.224	-3.067	-2.220	6.618	-35.893	35.893	0	0
Vesthimmerland	-55.046	-3.110	-1.787	2.528	-57.414	57.974	-559	0
Aalborg	-477.339	-42.884	-23.742	183.917	-360.049	360.049	0	0
Ejere	-1.511.916	-115.426	-65.596	455.392	-1.237.547	1.238.514	-968	0
BAT	0	0	0	0	0	0	0	0
Midttrafik	-13.238	0	0	0	-13.238	13.238	0	0
Movia	-63	0	0	0	-63	63	0	0
Samarbejdspartnere	-13.301	0	0	0	-13.301	13.301	0	0
Total	-1.525.217	-115.426	-65.596	455.392	-1.250.848	1.251.815	-968	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	35.775	-795	34.980
Frederikshavn	45.510	1.371	46.881
Hjørring	66.524	-428	66.096
Jammerbugt	43.498	-970	42.528
Læsø	4.488	-300	4.188
Mariagerfjord	51.551	0	51.551
Morsø	17.008	22	17.030
Rebild	43.407	-673	42.734
Region Nordjylland	476.838	11.388	488.226
Thisted	35.893	-855	35.038
Vesthimmerland	57.974	-787	57.187
Aalborg	360.049	-13.591	346.458
Kommuner	1.238.514	-5.619	1.232.896
BAT	0	0	0
Midttrafik	13.238	0	13.238
Movia	63	0	63
Samarbejdspartnere	13.301	0	13.301
Total	1.251.815	-5.619	1.246.197



Fordelingsregnskab Bustrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-21.346	-1.514	-1.243	3.996	-20.107	20.107	0	0
Frederikshavn	-16.584	-1.719	-894	3.692	-15.506	15.506	0	0
Hjørring	-33.201	-2.012	-1.933	5.170	-31.976	31.976	0	0
Jammerbugt	-17.618	-1.625	-1.342	5.486	-15.099	15.099	0	0
Læsø	-3.234	-96	-138	155	-3.313	3.721	-408	0
Mariagerfjord	-29.204	-2.524	-1.832	7.390	-26.170	26.170	0	0
Morsø	-14.431	-503	-768	551	-15.150	15.150	0	0
Rebild	-18.098	-1.891	-1.094	7.080	-14.003	14.003	0	0
Thisted	-32.814	-1.978	-1.803	5.998	-30.597	30.597	0	0
Vesthimmerland	-19.141	-1.549	-1.189	2.169	-19.711	20.270	-559	0
Aalborg	-338.309	-34.115	-20.385	181.309	-211.499	211.499	0	0
Kommuner	-543.981	-49.526	-32.620	222.996	-403.131	404.099	-968	0
Region Nordjylland	-273.658	-24.749	-17.816	126.500	-189.722	189.722	0	0
Regioner	-273.658	-24.749	-17.816	126.500	-189.722	189.722	0	0
Subtotal	-817.639	-74.275	-50.436	349.496	-592.854	593.822	-968	0
Midttrafik	-13.238	0	0	0	-13.238	13.238	0	0
Total	-830.877	-74.275	-50.436	349.496	-606.092	607.060	-968	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	20.107	-891	19.216
Frederikshavn	15.506	1.226	16.732
Hjørring	31.976	-619	31.357
Jammerbugt	15.099	-1.074	14.025
Læsø	3.721	-303	3.418
Mariagerfjord	26.170	0	26.170
Morsø	15.150	0	15.150
Rebild	14.003	-762	13.241
Thisted	30.597	-909	29.689
Vesthimmerland	20.270	-882	19.388
Aalborg	211.499	-14.215	197.285
Kommuner	404.099	-18.428	385.671
Regionale busruter	189.722	5.224	194.947
Region Nordjylland	189.722	5.224	194.947
Subtotal	593.822	-13.204	580.618
Midttrafik	13.238	0	13.238
Total	607.060	-13.204	593.856



Fordelingsregnskab Bustrafik – Operatørudgifter

Operatørudgifter (1.000 kr.)	A-kontrakter	B/T- kontrakter	Flexlinje	Flextur	Plustur	Samkørsel	Total
Brønderslev	-9.718	-10.092	0	-865	-656	-16	-21.346
Frederikshavn	-9.299	-6.884	0	-390	0	-11	-16.584
Hjørring	-11.876	-19.158	0	-1.623	-509	-37	-33.201
Jammerbugt	-5.629	-10.039	0	-986	-903	-62	-17.618
Læsø		-2.617	0	-565	-48	-4	-3.234
Mariagerfjord	-12.005	-15.181	0	-1.570	-408	-39	-29.204
Morsø	-272	-13.014	0	-750	-388	-8	-14.431
Rebild	-7.151	-9.944	0	-682	-251	-70	-18.098
Thisted	-13.848	-17.130	0	-1.155	-662	-19	-32.814
Vesthimmerland	-6.132	-11.721	-23	-798	-397	-70	-19.141
Aalborg	-303.538	-31.323	-809	-2.191	-372	-76	-338.309
Kommuner	-379.467	-147.102	-832	-11.575	-4.593	-412	-543.981
Region Nordjylland	-245.117	-25.093	0	0	-3.357	-90	-273.658
Regioner	-245.117	-25.093	0	0	-3.357	-90	-273.658
Subtotal	-624.584	-172.195	-832	-11.575	-7.950	-502	-817.639
Midttrafik	-12.974	-264	0	0	0	0	-13.238
Total	-637.557	-172.460	-832	-11.575	-7.950	-502	-830.877

Operatørudgifter (Køreplantimer)	A- kontrakter	B/T- kontrakter	Total
Brønderslev	9.490	8.094	17.584
Frederikshavn	9.707	6.465	16.172
Hjørring	12.939	16.574	29.513
Jammerbugt	6.612	12.395	19.007
Læsø		2.021	2.021
Mariagerfjord	13.288	15.512	28.800
Morsø	306	12.441	12.747
Rebild	7.623	12.105	19.727
Thisted	14.047	13.291	27.338
Vesthimmerland	6.676	13.423	20.099
Aalborg	329.827	36.294	366.121
Kommuner	410.514	148.615	559.129
Region Nordjylland	267.510	25.422	292.932
Regioner	267.510	25.422	292.932
Subtotal	678.024	174.037	852.061
Midttrafik	14.457	359	14.816
Total	692.481	174.396	866.877



Operatørudgifter (Bidragsgivende passagerer)	Flexlinje	Flextur	Plustur	Samkørsel	Total
Brønderslev	0	4.232	6.466	3.147	13.845
Frederikshavn	0	1.763	0	1.074	2.837
Hjørring	0	8.273	5.542	3.695	17.510
Jammerbugt	0	5.313	9.001	6.214	20.528
Læsø	0	1.155	133	361	1.649
Mariagerfjord	0	7.952	3.466	3.899	15.317
Morsø	0	4.563	3.602	758	8.923
Rebild	0	3.357	2.813	7.011	13.181
Thisted	0	6.014	6.925	1.894	14.833
Vesthimmerland	59	4.566	3.815	7.038	15.478
Aalborg	4.440	9.721	4.185	15.279	33.625
Kommuner	4.499	56.909	45.948	50.369	157.725
Region Nordjylland	0	0	0	22.283	22.283
Regioner	0	0	0	22.283	22.283
Total	4.499	56.909	45.948	72.652	180.008

Fordelingsregnskab Bustrafik – Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter (1.000 kr.)	Bus- terminaler *	Call- og kunde- center **	Drift IT ***	Billetterings- udstyr ****	Låne- finansiering ****	Billet- udgifter *****	Stoppesteder og Knodepunkter *****	Total
Brønderslev	-138	-142	-333	-430	-170	-225	-75	-1.514
Frederikshavn	-117	-132	-476	-482	-191	-231	-90	-1.719
Hjørring	-97	-196	-366	-673	-267	-306	-105	-2.012
Jammerbugt	-158	-174	-338	-379	-150	-297	-129	-1.625
Læsø	0	-7	-76	0	0	-9	-4	-96
Mariagerfjord	-471	-248	-397	-602	-238	-391	-177	-2.524
Morsø	-202	-36	-153	-6	-2	-45	-60	-503
Rebild	-219	-214	-364	-458	-181	-366	-89	-1.891
Thisted	-131	-214	-267	-675	-267	-326	-98	-1.978
Vesthimmerland	-184	-98	-311	-472	-187	-137	-160	-1.549
Aalborg	-2.617	-5.480	-4.954	-10.109	-2.110	-8.845	0	-34.115
Kommuner	-4.334	-6.942	-8.034	-14.285	-3.764	-11.179	-987	-49.526
Region Nordjylland	-5.692	-3.956	-1.805	-4.422	-1.751	-6.458	-665	-24.749
Regioner	-5.692	-3.956	-1.805	-4.422	-1.751	-6.458	-665	-24.749
Total	-10.026	-10.898	-9.839	-18.708	-5.515	-17.638	-1.651	-74.275

* Fordeling: Udgifter pr. busterminal fordelt på ruter efter antal anløb

** Fordeling: Udgifter fordeles efter kundesamtaler vedr. køreplaner (nøgle: køreplantimer) og takster mv. (nøgle: driftsindtægter)

*** Fordeling: Udgifter fordelt på busser/tog med IT-udstyr samt stoppesteder og knudepunkter med realtid

**** Fordeling: Udgifter fordelt efter antal busser/tog, hvor B/T-kontraktbusser vægter 50 %, og Plusbus og tog vægter 200 %

***** Fordeling: Udgifter fordelt på baggrund af driftsindtægterne

***** Fordeling: Udgifter fordelt efter antal stoppesteder og knudepunkter i de enkelte ejere



Fordelingsregnskab Bustrafik – Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter * (1.000 kr.)	Kapacitetsudgifter (ekskl. Flexlinje, Flextur og Plustur) **	Fradrag Aalborg Kommune ***	Kapacitetsudgifter (vedr. Flexlinje, Flextur og Plustur) ****	Total
Brønderslev	-808	0	-425	-1.233
Frederikshavn	-772	0	-104	-876
Hjørring	-1.266	0	-643	-1.909
Jammerbugt	-764	0	-567	-1.332
Læsø	-60	0	-77	-137
Mariagerfjord	-1.256	0	-561	-1.817
Morsø	-389	0	-373	-762
Rebild	-816	0	-269	-1.085
Thisted	-1.235	0	-554	-1.788
Vesthimmerland	-799	0	-380	-1.178
Aalborg	-20.762	1.527	-968	-20.202
Kommuner	-28.927	1.527	-4.920	-32.319
Region Nordjylland	-16.719	0	-924	-17.643
Regioner	-16.719	0	-924	-17.643
Total	-45.646	1.527	-5.843	-49.962

* Fordeles efter antal køreplantimer, dog vægter B/T-køreplantimer kun med 50 %

** Kapacitetsudgifter inkluderer også Finansielle poster

*** Jf. protokollat nr. 2 til vedtægt for NT har Aalborg Kommune fradrag for udgifter til egen køreplanlægning

**** Fordeles efter antal bidragsgivende passagerer

Fordelingsregnskab Bustrafik – Ekstraordinære poster

Ekstraordinære poster (1.000 kr.)	Indefrysningssbeløb feriepenge
Brønderslev	-11
Frederikshavn	-18
Hjørring	-23
Jammerbugt	-10
Læsø	-1
Mariagerfjord	-15
Morsø	-6
Rebild	-9
Thisted	-15
Vesthimmerland	-11
Aalborg	-183
Kommuner	-301
Region Nordjylland	-173
Regioner	-173
Total	-474



Anvendte fordelingsprincipper – Bustrafik

Driftsindtægter

Alle NT's passagerindtægter fra den åbne kollektive trafik inklusive Togtrafik opsamles i Bustrafik.

Indtægtsfordelingsmodellen fordeler alle disse passagerindtægter ud på ruter (dvs. også togstrækninger), hvorfra passagerindtægterne fordeles til den enkelte rutes finansieringsenhed(er) – dvs. kommuner og regioner.

Operatørudgifter

Fordelingen af kontraktbetalingen til operatørerne på finansieringsenheder opgøres efter følgende principper:

- Regionalruter, som kører internt i Region Nordjylland: Finansieres af Region Nordjylland.
- Regionalruter, som krydser regionsgrænsen: Finansieringen fordeles mellem Region Nordjylland og Region Midtjylland i forhold til kørselsomfanget i de enkelte regioner.
- Lokalruter inden for én kommune: Finansieres af den kommune, ruten kører i.
- Fælleskommunale ruter: Finansieringen fordeles mellem de pågældende kommuner i forhold til kørselsomfanget i den enkelte kommune.

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter vedr. Bus- og Togtrafik er integreret og fordeles ud fra fordelingsnøglerne, som beskrives i nedenstående:

- **Busterminaler:** Udgifter pr. busterminal fordeles på ruter efter antal anløb, hvorefter udgifterne fordeles til ejerne ud fra ejernes finansierungsgrad på de pågældende ruter.
Udgifter til Busterminaler fordeles alene til Bustrafik.
- **Call- og kundecenter:** NT's kundecenter, som er placeret på Aalborg Busterminal, er udskilt som en særskilt udgiftspost som følge af NT's salgsstrategi, hvor NT's kundecenter er eneste sted i Nordjylland, hvor NT vil have personlig betjening. Udgifterne til kundecentret opdeles i to kategorier:
 - Kunde henvendelser vedr. køreplaner, afgangstider mv. Disse udgifter fordeles til ejerne med køreplantimer som fordelingsnøgle.
 - Kunde henvendelser vedr. takster, rejsehjemler mv. Disse udgifter fordeles til ejerne med driftsindtægter som fordelingsnøgle.Udgifter til Kundecenter fordeles til Bus- og Togtrafik.
- **Drift IT:** Udgiften vedrører indkøb og drift af IT-udstyr i busserne og tog (infoskærme, bus-PC mv.) og drift af realtidsskilte, infoskærme mv. på stoppesteder, knudepunkter og terminaler. Udgifterne fordeles til ejerne med hhv. køreplantimer og antal realtidsskilte efter lokalitet som fordelingsnøgle.
Udgifter til Drift IT fordeles til Bus- og Togtrafik.
- **Billetteringsudstyr og Lånefinansiering:** Udgiften vedrører indkøb, herunder afdrag på lån, drift, vedligeholdelse og udvikling af billetteringsudstyr. Udgifterne fordeles efter antal busser og tog, hvor A-kontraktbusser vægter 100 %, B/T-kontraktbusser vægter 50 % og plusbus og tog vægter 200 %.
Udgifter til Billetteringsudstyr og Lånefinansiering fordeles til Bus- og Togtrafik.
- **Billetudgifter:** Udgiften vedrører hovedsageligt transaktionsbaserede udgifter ved salg af billetter (f.eks. abonnementsafgift til Rejsekort A/S, salgsgebyrer til Nets, provision etc.). Biletudgifter fordeles til ejerne ud fra en fordelingsnøgle genereret på baggrund af driftsindtægterne, da udgifterne er afledt af salget.
Biletudgifter fordeles til Bus- og Togtrafik.



- **Stoppesteder og Knudepunkter:** Udgiften vedrører indkøb af udstyr til stoppesteder og knudepunkter. Udgifter til stoppesteder fordeles på kommunerne (vejmyndighed) efter antal aktive stoppesteder i de enkelte kommuner. Da Aalborg Kommune selv afholder udgifterne til stoppesteder, indgår stoppesteder i Aalborg Kommune ikke i fordelingen. Indkøb af øvrigt udstyr (læskærme mv.) til knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet (uden for Aalborg og Læsø Kommuner) fordeles med 50 % til kommunerne og 50 % til Region Nordjylland. Udgifter til Stoppestedsudstyr og knudepunkter fordeles alene til Bustrafik.

Kapacitetsudgifter inkl. Finansielle poster

Kapacitetsudgifter vedrører følgende udgifter:

- Administration
 - Lokale og kontorhold (fx husleje, inventar, rengøring, forsikring, kontorartikler og forsendelse)
 - Personale (fx rejser, hotel, kursus, konferencer, personaleforsikringer og kontingenter)
 - Løn (lønudgifter til NT's administrative personale)
 - Intern IT (fx hardware, software licenser og udvikling, serviceaftaler, IT-konsulenter og telefoni)
 - Konsulenter (fx juridisk bistand, revision, DPO og kundeundersøgelser)
- Salgsudgifter (marketing, branding, kundeinvolvering etc.)
- Samarbejdsaftaler (fx medlemsbidrag til Trafikselskaberne i Danmark og Ankenævn for Bus, Tog og Metro)
- Udviklingspulje
- Finansielle poster (fx renteindtægter, renteudgifter og bankgebyrer)

Kapacitetsudgifter inklusiv Finansielle poster fordeles til ejerne med køreplantimer som fordelingsnøgle, hvor A-kontraktbusser og tog vægter 100 %, og B/T-kontraktbusser vægter 50 %.

Ekstraordinære poster

Vedrører ejerkredsens betaling til den samlede feriepengeforpligtigelse til indefrysning jf. ændringen af ferieloven i 2020. Ekstraordinære poster fordeles til ejerkredsen på baggrund af fordelingsnøglen fra regnskab 2019 vedr. Kapacitetsudgifter.



Fordelingsregnskab Togtrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Lokalbaner	-91.514	-2.822	-1.268	23.805	-71.799	71.799	0	0
Regional Togdrift	-163.164	-8.040	-2.299	75.493	-98.009	98.009	0	0
Total	-254.677	-10.861	-3.567	99.298	-169.808	169.808	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Lokalbaner	71.799	435	72.234
Regional Togdrift	98.009	5.046	103.055
Total	169.808	5.481	175.289

Fordelingsregnskab Togtrafik – Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter (1.000 kr.)	Call- og kunde-center **	Drift IT ***	Billetterings- udstyr ****	Låne-finansiering ****	Billet-udgifter *****	Total
Lokalbaner	-684	-177	-593	-235	-1.133	-2.822
Regional Togdrift	-1.997	-321	-1.525	-604	-3.594	-8.040
Total	-2.681	-497	-2.118	-838	-4.727	-10.861

** Fordeling: Udgifter fordeles efter kunde-henvendelser vedr. køreplaner (nøgle: køreplantimer) og takster mv. (nøgle: driftsindtægter)

*** Fordeling: Udgifter fordelt på busser/tog med IT-udstyr samt stoppesteder og knudepunkter med realtid

**** Fordeling: Udgifter fordelt efter antal busser/tog, hvor B/T-kontraktbusser vægter 50 %, og tog vægter 200 %

***** Fordeling: Udgifter fordelt på baggrund af driftsindtægterne

Fordelingsregnskab Togtrafik – Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter * (1.000 kr.)	Kapacitetsudgifter (ekskl. Flexlinje, Flextur og Plustur) **	Togplanlægger ***	Total
Lokalbaner	-1.067	-201	-1.268
Regional Togdrift	-1.935	-364	-2.299
Total	-3.002	-565	-3.567

* Fordeles efter antal køreplantimer, hvor B/T-køreplantimer vægter med 50 %

** Kapacitetsudgifter inkluderer også Finansielle poster

*** Aftale med Region Nordjylland



Anvendte fordelingsprincipper – Togtrafik

Region Nordjylland bærer alene finansieringsbyrden for Togtrafik.

Driftsindtægter

Passagerindtægterne på Lokalbaner og Regional togdrift beregnes i NT's indtægtsfordelingsmodel og afregnes til Region Nordjylland.

Operatørudgifter

Betalingen til operatøren afregnes og bogføres særskilt til Togtrafik.

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter vedr. Togtrafik er integreret med Øvrige driftsudgifter vedr. Bustrafik, og udgifter fordeles mellem Bus- og Togtrafik i henhold til de beskrevne fordelingsnøgler under afsnittet Øvrige driftsudgifter under Bustrafik. Dog fordeles udgifter til Terminaler, Stoppesteder og knudepunkter ikke til Togtrafik.

Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter vedr. Lokalbaner og Regional togdrift er integreret med kapacitetsudgifterne vedr. Bustrafik. Kapacitetsudgifterne fordeles forholdsmæssigt med køreplantimer som fordelingsnøgle.



Fordelingsregnskab Flextrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-14.242	-1325	-507	407	-15.668	15.668	0	0
Frederikshavn	-27.549	-2.147	-822	513	-30.005	30.005	0	0
Hjørring	-31.424	-2.790	-1.068	733	-34.549	34.549	0	0
Jammerbugt	-26.896	-1.449	-555	501	-28.399	28.399	0	0
Læsø	-717	-45	-17	12	-766	766	0	0
Mariagerfjord	-23.245	-1.811	-693	369	-25.381	25.381	0	0
Morsø	-1.459	-424	-162	188	-1.858	1.858	0	0
Rebild	-27.875	-1.315	-503	289	-29.404	29.404	0	0
Region Nordjylland	-106.848	-7.564	-2.895	0	-117.307	117.307	0	0
Thisted	-4.411	-1.089	-417	621	-5.296	5.296	0	0
Vesthimmerland	-35.904	-1.561	-597	359	-37.704	37.704	0	0
Aalborg	-139.030	-8.770	-3.357	2.607	-148.549	148.549	0	0
Ejere	-439.600	-30.290	-11.593	6.598	-474.885	474.885	0	0
BAT	0	0	0	0	0	0	0	0
FlexDanmark	0	0	0	0	0	0	0	0
Movia	-63	0	0	0	-63	63	0	0
Samarbejdspartnere	-63	0	0	0	-63	63	0	0
Total	-439.663	-30.290	-11.593	6.598	-474.947	474.947	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	15.668	95	15.764
Frederikshavn	30.005	144	30.149
Hjørring	34.549	191	34.739
Jammerbugt	28.399	104	28.503
Læsø	766	3	770
Mariagerfjord	25.381	0	25.381
Morsø	1.858	22	1.880
Rebild	29.404	90	29.493
Region Nordjylland	117.307	682	117.990
Thisted	5.296	54	5.349
Vesthimmerland	37.704	96	37.799
Aalborg	148.549	623	149.173
Ejere	474.885	2.104	476.989
BAT	0	0	0
FlexDanmark	0	0	0
Movia	63	0	63
Samarbejdspartnere	63	0	63
Total	474.947	2.104	477.052



Fordelingsregnskab Flexaktivitet

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-1.350	-59	-22	0	-1.430	1.430	0	0
Frederikshavn	-5.004	-240	-92	0	-5.336	5.336	0	0
Hjørring	-8.839	-552	-211	0	-9.602	9.602	0	0
Jammerbugt	-1.701	-62	-24	0	-1.787	1.787	0	0
Mariagerfjord	-2.370	-154	-59	0	-2.583	2.583	0	0
Rebild	-1.316	-51	-19	0	-1.386	1.386	0	0
Thisted	-155	-21	-8	0	-185	185	0	0
Aalborg	-35.861	-1.177	-450	0	-37.488	37.488	0	0
Total	-56.596	-2.316	-886	0	-59.797	59.797	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	1.430	5	1.435
Frederikshavn	5.336	18	5.355
Hjørring	9.602	43	9.645
Jammerbugt	1.787	6	1.793
Mariagerfjord	2.583	0	2.583
Rebild	1.386	4	1.390
Thisted	185	2	187
Aalborg	37.488	105	37.593
Total	59.797	183	59.981



Fordelingsregnskab Flexhandicap

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-2.061	-253	-97	407	-2.004	2.004	0	0
Frederikshavn	-2.463	-320	-122	513	-2.392	2.392	0	0
Hjørring	-3.485	-431	-165	733	-3.349	3.349	0	0
Jammerbugt	-2.315	-241	-92	501	-2.147	2.147	0	0
Læsø	-303	-11	-4	12	-305	305	0	0
Mariagerfjord	-1.802	-173	-66	369	-1.672	1.672	0	0
Morsø	-757	-107	-41	188	-718	718	0	0
Rebild	-1.500	-152	-58	289	-1.421	1.421	0	0
Thisted	-2.656	-397	-152	621	-2.584	2.584	0	0
Vesthimmerland	-1.574	-159	-61	359	-1.435	1.435	0	0
Aalborg	-15.078	-1.836	-703	2.607	-15.009	15.009	0	0
Ejere	-33.994	-4.080	-1.562	6.598	-33.037	33.037	0	0
Movia	-63	0	0	0	-63	63	0	0
Samarbejdspartnere	-63	0	0	0	-63	63	0	0
Total	-34.057	-4.080	-1.562	6.598	-33.100	33.100	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	2.004	26	2.030
Frederikshavn	2.392	28	2.420
Hjørring	3.349	38	3.387
Jammerbugt	2.147	19	2.166
Læsø	305	1	307
Mariagerfjord	1.672	0	1.672
Morsø	718	10	727
Rebild	1.421	10	1.431
Thisted	2.584	31	2.615
Vesthimmerland	1.435	15	1.450
Aalborg	15.009	168	15.176
Ejere	33.037	346	33.383
Movia	63	0	63
Samarbejdspartnere	63	0	63
Total	33.100	346	33.446



Fordelingsregnskab Flexlæge

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-1.580	-165	-63	0	-1.808	1.808	0	0
Frederikshavn	-4.054	-482	-185	0	-4.721	4.721	0	0
Hjørring	-5.218	-553	-212	0	-5.983	5.983	0	0
Jammerbugt	-6.974	-338	-129	0	-7.441	7.441	0	0
Læsø	-414	-17	-7	0	-438	438	0	0
Mariagerfjord	-728	-71	-27	0	-827	827	0	0
Morsø	-702	-125	-48	0	-875	875	0	0
Rebild	-1.117	-111	-42	0	-1.270	1.270	0	0
Thisted	-1.599	-249	-95	0	-1.944	1.944	0	0
Vesthimmerland	-1.868	-210	-80	0	-2.159	2.159	0	0
Aalborg	-15.527	-1.381	-528	0	-17.436	17.436	0	0
Total	-39.782	-3.701	-1.417	0	-44.900	44.900	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	1.808	16	1.824
Frederikshavn	4.721	46	4.767
Hjørring	5.983	44	6.027
Jammerbugt	7.441	33	7.474
Læsø	438	2	440
Mariagerfjord	827	0	827
Morsø	875	12	887
Rebild	1.270	10	1.279
Thisted	1.944	21	1.965
Vesthimmerland	2.159	16	2.175
Aalborg	17.436	127	17.563
Total	44.900	326	45.226



Fordelingsregnskab Flexskole

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-9.252	-488	-187	0	-9.927	9.927	0	0
Frederikshavn	-16.028	-535	-205	0	-16.767	16.767	0	0
Hjørring	-13.882	-629	-241	0	-14.751	14.751	0	0
Jammerbugt	-15.906	-434	-166	0	-16.506	16.506	0	0
Mariagerfjord	-18.345	-1.001	-383	0	-19.730	19.730	0	0
Rebild	-23.942	-695	-266	0	-24.903	24.903	0	0
Vesthimmerland	-32.461	-839	-321	0	-33.622	33.622	0	0
Aalborg	-72.565	-2.163	-828	0	-75.556	75.556	0	0
Total	-202.381	-6.783	-2.596	0	-211.761	211.761	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	9.927	49	9.976
Frederikshavn	16.767	52	16.819
Hjørring	14.751	65	14.816
Jammerbugt	16.506	46	16.551
Mariagerfjord	19.730	0	19.730
Rebild	24.903	66	24.969
Vesthimmerland	33.622	65	33.686
Aalborg	75.556	223	75.779
Total	211.761	566	212.327

Fordelingsregnskab Flexskole - Bus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Jammerbugt	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Jammerbugt	0	0	0
Total	0	0	0



Fordelingsregnskab Flexsygehus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Region Nordjylland	-106.848	-6.543	-2.504	0	-115.896	115.896	0	0
Total	-106.848	-6.543	-2.504	0	-115.896	115.896	0	0

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

** Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2026	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Region Nordjylland	115.896	682	116.578
Total	115.896	682	116.578

Anvendte fordelingsprincipper – Flextrafik

Driftsindtægter

Indtægter fra egenbetaling pålignes den finansieringsenhed (ejer), som visiterer borgeren til den pågældende kørselsordning.

Operatørudgifter

Operatørudgifter pålignes den finansieringsenhed (ejer), som visiterer borgeren til den pågældende kørselsordning.

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter til Flextrafik er regnskabsmæssigt adskilt fra Øvrige driftsudgifter til Bus- og Togtrafik.

Øvrige driftsudgifter består af en grundbetaling og et variabelt turafhængigt bidrag, der fordeles på alle kørselsordninger, der indgår i Flextrafik, idet hver ordning kun pålignes udgifter for de funktioner, de trækker på. Grundbetalingen er på 20 % af Øvrige driftsudgifter og fordeles forholdsmæssigt efter indbyggertallet. De nærmere fordelingsprincipper fastlægges af NT's bestyrelse.

Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifterne til Flextrafik er regnskabsmæssigt adskilt fra Kapacitetsudgifterne til Bus- og Togtrafik.

Kapacitetsudgifterne består af en grundbetaling og et variabelt turafhængigt bidrag, der fordeles på alle kørselsordninger, der indgår i Flextrafik, idet hver ordning kun pålignes udgifter for de funktioner, de trækker på. Grundbetalingen er på 20 % af kapacitetsudgifterne og fordeles forholdsmæssigt efter indbyggertallet. De nærmere fordelingsprincipper fastlægges af NT's bestyrelse.



Engagementsoversigt inkl. budgetoverslagsår

NT

(1.000 kr.)

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Udgifter i alt	-869.255	-942.714	-935.876	-955.588	-957.729	-946.193
	Passagerindtægter i alt	329.748	345.839	342.347	349.496	354.198	354.198
	Resultat før tilskud fra ejere	-539.507	-596.875	-593.528	-606.092	-603.531	-591.995
	Tilskud fra ejere	557.774	596.875	596.875	607.060	604.499	592.963
	Øvrige tilskud	-579	0	0	-968	-968	-968
	Resultat før disponering	17.689	0	3.347	0	0	0
	Overførselsadgang	-2.769	0	0	0	0	0
	Resultat *	14.920	0	3.347	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	55.957	512	687	-13.204	-3.347	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	613.732	597.387	597.562	593.856	601.152	592.963
Togtrafik	Udgifter i alt	-223.514	-225.562	-225.761	-269.106	-269.106	-267.352
	Passagerindtægter i alt	75.832	87.536	82.810	99.298	99.298	99.298
	Resultat før tilskud fra ejere	-147.682	-138.026	-142.951	-169.808	-169.808	-168.055
	Tilskud fra ejere	142.578	138.026	138.026	169.808	169.808	168.055
	Øvrige tilskud	-146	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-5.250	0	-4.925	0	0	0
	Overførselsadgang	-231	0	0	0	0	0
	Resultat *	-5.481	0	-4.925	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.718	-3.360	-3.360	5.481	4.925	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	144.296	134.666	134.666	175.289	174.733	168.055
Flextrafik	Udgifter i alt	-442.987	-475.011	-451.797	-481.546	-481.546	-481.546
	Passagerindtægter	5.917	5.826	5.992	6.598	6.598	6.598
	Resultat før tilskud fra ejere	-437.070	-469.184	-445.804	-474.947	-474.947	-474.947
	Tilskud fra ejere	435.073	469.184	444.718	474.947	474.947	474.947
	Øvrige tilskud	-224	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-2.221	0	-1.086	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-2.221	0	-1.086	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-4.026	-2.892	-2.284	2.104	1.086	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	431.047	466.292	442.435	477.052	476.033	474.947
Total	Tilskud fra ejere	1.135.426	1.204.085	1.179.619	1.251.815	1.249.255	1.235.965
	Resultat før disponering	10.218	0	-2.664	0	0	0
	Resultat *	7.218	0	-2.664	0	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	1.189.075	1.198.346	1.174.663	1.246.197	1.251.919	1.235.965

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Brønderslev Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-19.562	-20.619	-21.015	-21.346	-21.242	-21.242	-21.242
	Øvrige driftsudgifter	-1.261	-1.515	-1.447	-1.514	-1.548	-1.548	-1.192
	Kapacitetsudgifter	-1.038	-1.162	-1.241	-1.233	-1.209	-1.209	-1.209
	Ekstraordinære poster	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11
	Udgifter i alt	-21.871	-23.307	-23.713	-24.104	-24.010	-24.010	-23.653
	Passagerindtægter i alt	3.787	4.035	3.922	3.996	3.992	3.992	3.992
	Resultat før tilskud fra ejere	-18.084	-19.272	-19.791	-20.107	-20.017	-20.017	-19.661
	Tilskud fra ejere	19.048	19.272	19.272	20.107	20.017	20.017	19.661
	Øvrige tilskud	-16	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	948	0	-519	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	891	0	-519	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.619	-894	-894	-891	519	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	21.667	18.378	18.378	19.216	20.536	20.017	19.661
Flextrafik	Operatørudgifter	-15.593	-17.979	-13.612	-14.242	-14.242	-14.242	-14.242
	Øvrige driftsudgifter	-1.043	-1.189	-956	-1.325	-1.325	-1.325	-1.325
	Kapacitetsudgifter	-586	-639	-519	-507	-507	-507	-507
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-17.221	-19.807	-15.088	-16.075	-16.075	-16.075	-16.075
	Passagerindtægter	406	419	348	407	407	407	407
	Resultat før tilskud fra ejere	-16.815	-19.388	-14.740	-15.668	-15.668	-15.668	-15.668
	Tilskud kørselsbidrag	15.173	17.560	13.265	13.836	13.836	13.836	13.836
	Tilskud administrationsbidrag	1.157	1.413	1.017	1.334	1.334	1.334	1.334
	Grundbidrag	391	415	415	499	499	499	499
	Tilskud fra ejere	16.722	19.388	14.697	15.668	15.668	15.668	15.668
	Øvrige tilskud	-2	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-95	0	-43	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-95	0	-43	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	20	31	31	95	43	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	16.742	19.419	14.728	15.764	15.711	15.668	15.668
Total	Tilskud fra ejere	35.769	38.660	33.969	35.775	35.686	35.686	35.329
	Øvrige tilskud	-18	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	853	0	-562	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	795	0	-562	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.639	-863	-863	-795	562	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		38.408	37.797	33.106	34.980	36.247	35.686	35.329

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

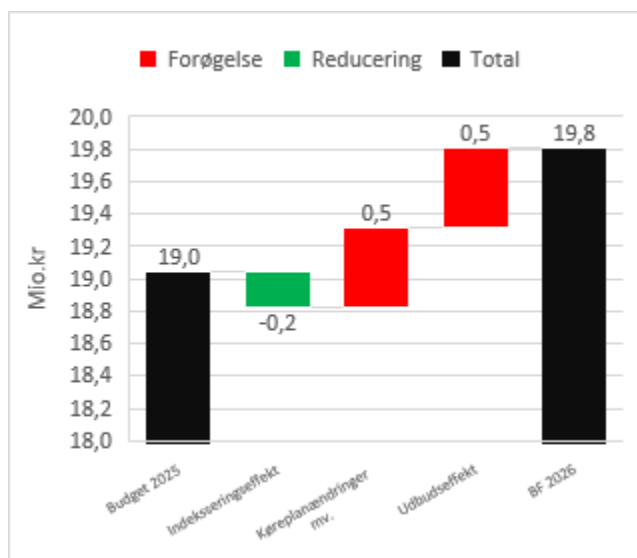
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

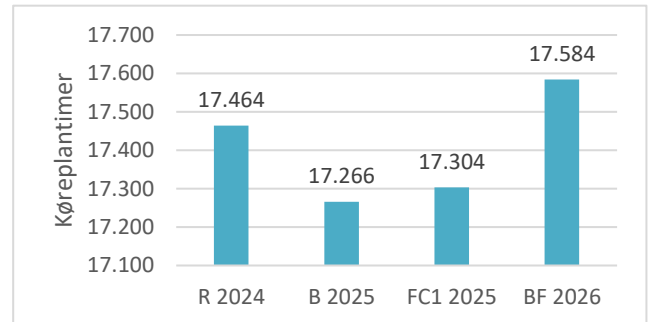
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-9.630	-10.006	-9.779	-9.718
B/T-kontrakt kørsel	-8.538	-9.037	-9.334	-10.092
Flextur	-764	-850	-807	-865
Plustur	-629	-725	-1.094	-656
Samkørsel	0	0	0	-16
Total	-19.562	-20.619	-21.015	-21.346

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	3.786	4.074	4.038	4.232
Plustur	3.799	4.296	7.101	6.466
Samkørsel	0	0	0	3.147
Total	7.585	8.370	11.139	13.845

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	5.066	5.921	4.611	5.124
Flexhandicap	5.867	6.140	5.113	5.617
Flexlæge	6.236	6.748	5.845	5.867
Flexskole	53.805	64.151	42.866	43.469
Total	70.974	82.960	58.435	60.077

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	419	407	-12

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	1.414	1.350	-64
Flexhandicap	1.990	1.654	-335
Flexlæge	1.741	1.580	-161
Flexskole	12.416	9.252	-3.164
Total	17.560	13.836	-3.725

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	69	81	12
Flexhandicap	332	350	18
Flexlæge	233	228	-5
Flexskole	779	675	-104
Grundbidrag	415	499	84
Total	1.828	1.833	5

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 119 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.414	-1.350	64
Flexhandicap	-2.409	-2.061	348
Flexlæge	-1.741	-1.580	161
Flexskole	-12.416	-9.252	3.164
Total	-17.979	-14.242	3.737

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: -1,0 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,6 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-69	-81	-12
Flexhandicap	-332	-350	-18
Flexlæge	-233	-228	5
Flexskole	-779	-675	104
Grundbidrag	-415	-499	-84
Total	-1.828	-1.833	-5

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-1.430	1.430	0
Flexhandicap	-2.004	2.004	0
Flexlæge	-1.808	1.808	0
Flexskole	-9.927	9.927	0
Grundbidrag	-499	499	0
Total	-15.668	15.668	0



Frederikshavn Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-15.131	-16.568	-16.765	-16.584	-16.573	-16.573	-16.573
	Øvrige driftsudgifter	-1.322	-1.610	-1.611	-1.719	-1.758	-1.758	-1.359
	Kapacitetsudgifter	-794	-855	-858	-876	-876	-876	-876
	Ekstraordinære poster	-18	-18	-18	-18	-18	-18	-18
	Udgifter i alt	-17.265	-19.051	-19.252	-19.197	-19.225	-19.225	-18.826
	Passagerindtægter i alt	3.497	3.732	3.638	3.692	3.692	3.692	3.692
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.769	-15.319	-15.614	-15.506	-15.534	-15.534	-15.135
	Tilskud fra ejere	12.617	15.319	15.319	15.506	15.534	15.534	15.135
	Øvrige tilskud	-17	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-1.168	0	-295	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-1.226	0	-295	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.653	-1.191	-1.191	1.226	295	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	15.270	14.128	14.128	16.732	15.829	15.534	15.135
Flextrafik	Operatørudgifter	-25.648	-26.717	-27.729	-27.549	-27.549	-27.549	-27.549
	Øvrige driftsudgifter	-1.474	-1.524	-1.589	-2.147	-2.147	-2.147	-2.147
	Kapacitetsudgifter	-828	-820	-863	-822	-822	-822	-822
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-27.949	-29.061	-30.181	-30.517	-30.517	-30.517	-30.517
	Passagerindtægter	462	403	479	513	513	513	513
	Resultat før tilskud fra ejere	-27.488	-28.658	-29.702	-30.005	-30.005	-30.005	-30.005
	Tilskud kørselsbidrag	25.166	26.314	27.250	27.036	27.036	27.036	27.036
	Tilskud administrationsbidrag	1.564	1.682	1.719	2.180	2.180	2.180	2.180
	Grundbidrag	629	662	662	788	788	788	788
	Tilskud fra ejere	27.359	28.658	29.630	30.005	30.005	30.005	30.005
	Øvrige tilskud	-16	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-144	0	-72	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-144	0	-72	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	19	-600	-600	144	72	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	27.379	28.058	29.030	30.149	30.077	30.005	30.005
Total	Tilskud fra ejere	39.977	43.977	44.949	45.510	45.538	45.538	45.139
	Øvrige tilskud	-33	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-1.312	0	-368	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-1.371	0	-368	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.672	-1.791	-1.791	1.371	368	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		42.649	42.186	43.158	46.881	45.906	45.538	45.139

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

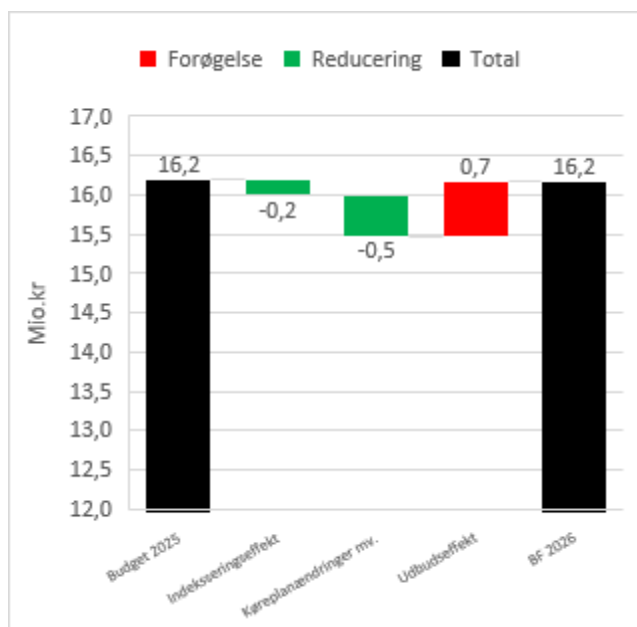
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

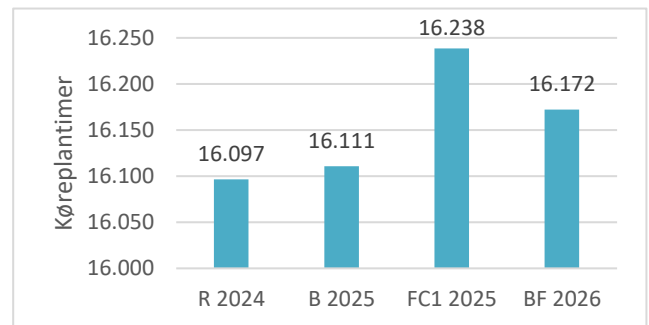
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-9.979	-10.018	-9.230	-9.299
B/T-kontrakt kørsel	-4.795	-6.172	-7.137	-6.884
Flextur	-356	-378	-398	-390
Plustur	-1	0	0	0
Samkørsel	0	0	0	-11
Total	-15.131	-16.568	-16.765	-16.584

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	1.698	1.704	1.838	1.763
Plustur	2	0	0	0
Samkørsel	0	0	0	1.074
Total	1.700	1.704	1.838	2.837

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	30.341	29.392	33.666	32.860
Flexhandicap	6.856	6.222	7.188	7.221
Flexlæge	18.114	17.747	17.852	17.168
Flexskole	73.377	77.016	71.757	69.227
Total	128.688	130.377	130.463	126.476

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	403	513	109

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	4.080	5.004	924
Flexhandicap	1.869	1.950	82
Flexlæge	4.277	4.054	-224
Flexskole	16.088	16.028	-60
Total	26.314	27.036	722

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	4.080	5.004	924
Flexhandicap	1.869	1.950	82
Flexlæge	4.277	4.054	-224
Flexskole	16.088	16.028	-60
Total	26.314	27.036	722

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 226 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-4.080	-5.004	-924
Flexhandicap	-2.272	-2.463	-191
Flexlæge	-4.277	-4.054	224
Flexskole	-16.088	-16.028	60
Total	-26.717	-27.549	-832

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: 4,5 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,7 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles
forholdsmæssigt med det opkrævede
administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-189	-332	-143
Flexhandicap	-331	-442	-110
Flexlæge	-612	-667	-55
Flexskole	-550	-739	-189
Grundbidrag	-662	-788	-126
Total	-2.344	-2.968	-624

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-5.336	5.336	0
Flexhandicap	-2.392	2.392	0
Flexlæge	-4.721	4.721	0
Flexskole	-16.767	16.767	0
Grundbidrag	-788	788	0
Total	-30.005	30.005	0



Hjørring Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-27.361	-28.352	-32.795	-33.201	-33.096	-33.096	-33.096
	Øvrige driftsudgifter	-1.743	-1.778	-1.833	-2.012	-2.050	-2.050	-1.493
	Kapacitetsudgifter	-1.696	-1.871	-1.780	-1.909	-1.889	-1.889	-1.889
	Ekstraordinære poster	-23	-23	-23	-23	-23	-23	-23
	Udgifter i alt	-30.823	-32.024	-36.430	-37.146	-37.059	-37.059	-36.501
	Passagerindtægter i alt	5.149	5.236	5.073	5.170	5.167	5.167	5.167
	Resultat før tilskud fra ejere	-25.674	-26.789	-31.358	-31.976	-31.892	-31.892	-31.334
	Tilskud fra ejere	26.399	26.789	26.789	31.976	31.892	31.892	31.334
	Øvrige tilskud	-19	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	706	0	-4.569	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-87	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	619	0	-4.569	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.138	-237	-237	-619	4.569	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	28.537	26.552	26.552	31.357	36.461	31.892	31.334
Flextrafik	Operatørudgifter	-28.956	-30.686	-30.253	-31.424	-31.424	-31.424	-31.424
	Øvrige driftsudgifter	-1.908	-2.009	-2.045	-2.790	-2.790	-2.790	-2.790
	Kapacitetsudgifter	-1.071	-1.080	-1.111	-1.068	-1.068	-1.068	-1.068
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-31.935	-33.775	-33.409	-35.281	-35.281	-35.281	-35.281
	Passagerindtægter	650	647	713	733	733	733	733
	Resultat før tilskud fra ejere	-31.285	-33.129	-32.696	-34.549	-34.549	-34.549	-34.549
	Tilskud kørselsbidrag	28.283	30.039	29.540	30.691	30.691	30.691	30.691
	Tilskud administrationsbidrag	2.145	2.368	2.336	2.993	2.993	2.993	2.993
	Grundbidrag	684	721	721	864	864	864	864
	Tilskud fra ejere	31.113	33.129	32.598	34.549	34.549	34.549	34.549
	Øvrige tilskud	-18	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-191	0	-98	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-191	0	-98	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	0	-206	-206	191	98	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	31.113	32.923	32.392	34.739	34.647	34.549	34.549
Total	Tilskud fra ejere	57.512	59.917	59.386	66.524	66.440	66.440	65.883
	Øvrige tilskud	-38	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	515	0	-4.667	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-87	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	428	0	-4.667	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.138	-442	-442	-428	4.667	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		59.650	59.475	58.944	66.096	71.108	66.440	65.883

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

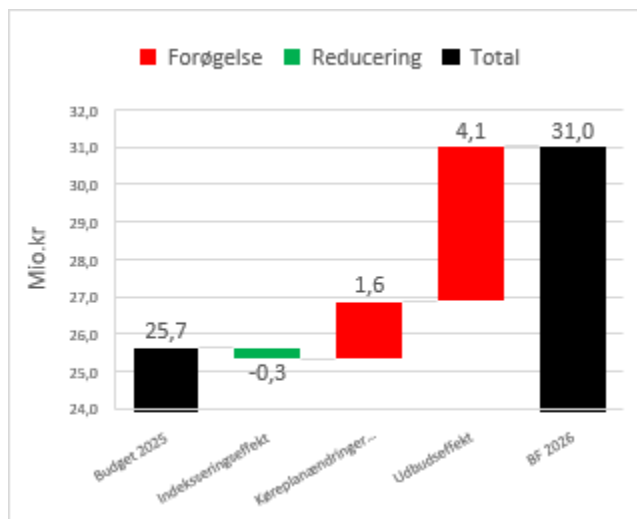
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

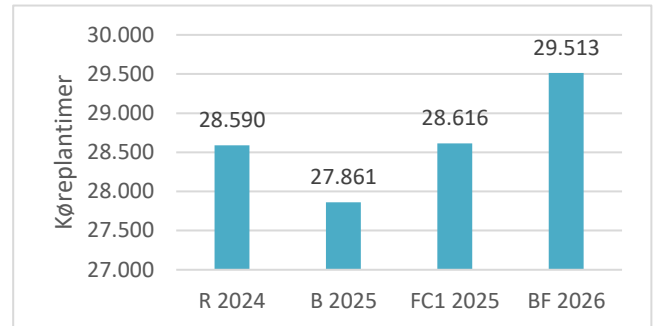
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-12.120	-12.425	-11.771	-11.876
B/T-kontrakt kørsel	-12.902	-13.243	-18.853	-19.158
Flextur	-1.515	-1.731	-1.436	-1.623
Plustur	-825	-952	-734	-509
Samkørsel	0	0	0	-37
Total	-27.361	-28.352	-32.795	-33.201

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	7.906	8.381	7.429	8.273
Plustur	5.565	6.120	5.168	5.542
Samkørsel	0	0	0	3.695
Total	13.471	14.501	12.597	17.510

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	45.007	47.057	47.257	49.633
Flexhandicap	8.968	8.919	9.878	9.640
Flexlæge	17.625	18.304	18.026	20.023
Flexskole	54.890	56.243	50.734	50.847
Total	126.490	130.523	125.895	130.143

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	647	733	86

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	8.556	8.839	283
Flexhandicap	2.813	2.752	-61
Flexlæge	4.989	5.218	230
Flexskole	13.681	13.882	201
Total	30.039	30.691	652

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	534	763	229
Flexhandicap	480	596	116
Flexlæge	618	765	146
Flexskole	736	869	133
Grundbidrag	721	864	143
Total	3.089	3.857	768

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 249 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-8.556	-8.839	-283
Flexhandicap	-3.460	-3.485	-25
Flexlæge	-4.989	-5.218	-230
Flexskole	-13.681	-13.882	-201
Total	-30.686	-31.424	-738

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,5 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles
forholdsmæssigt med det opkrævede
administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-534	-763	-229
Flexhandicap	-480	-596	-116
Flexlæge	-618	-765	-146
Flexskole	-736	-869	-133
Grundbidrag	-721	-864	-143
Total	-3.089	-3.857	-768

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-9.602	9.602	0
Flexhandicap	-3.349	3.349	0
Flexlæge	-5.983	5.983	0
Flexskole	-14.751	14.751	0
Grundbidrag	-864	864	0
Total	-34.549	34.549	0



Jammerbugt Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-16.713	-17.989	-17.279	-17.618	-17.435	-17.435	-17.435
	Øvrige driftsudgifter	-1.333	-1.581	-1.643	-1.625	-1.703	-1.703	-1.389
	Kapacitetsudgifter	-1.124	-1.275	-1.190	-1.332	-1.298	-1.298	-1.298
	Ekstraordinære poster	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
	Udgifter i alt	-19.180	-20.855	-20.122	-20.585	-20.446	-20.446	-20.132
	Passagerindtægter i alt	5.313	5.230	5.308	5.486	5.480	5.480	5.480
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.867	-15.625	-14.814	-15.099	-14.966	-14.966	-14.652
	Tilskud fra ejere	15.005	15.625	15.625	15.099	14.966	14.966	14.652
	Øvrige tilskud	-12	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	1.126	0	811	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-52	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	1.074	0	811	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-207	-479	-479	-1.074	-811	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	14.798	15.146	15.146	14.025	14.155	14.966	14.652
Flextrafik	Operatørudgifter	-25.127	-25.682	-25.923	-26.896	-26.896	-26.896	-26.896
	Øvrige driftsudgifter	-936	-975	-1.018	-1.449	-1.449	-1.449	-1.449
	Kapacitetsudgifter	-526	-524	-553	-555	-555	-555	-555
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-26.588	-27.181	-27.493	-28.900	-28.900	-28.900	-28.900
	Passagerindtægter	388	375	440	501	501	501	501
	Resultat før tilskud fra ejere	-26.201	-26.806	-27.053	-28.399	-28.399	-28.399	-28.399
	Tilskud kørselsbidrag	24.721	25.307	25.483	26.395	26.395	26.395	26.395
	Tilskud administrationsbidrag	983	1.067	1.092	1.486	1.486	1.486	1.486
	Grundbidrag	410	433	433	518	518	518	518
	Tilskud fra ejere	26.114	26.806	27.007	28.399	28.399	28.399	28.399
	Øvrige tilskud	-17	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-104	0	-46	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-104	0	-46	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-1.143	-243	-243	104	46	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	24.971	26.564	26.764	28.503	28.445	28.399	28.399
Total	Tilskud fra ejere	41.119	42.431	42.632	43.498	43.365	43.365	43.051
	Øvrige tilskud	-29	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	1.022	0	766	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-52	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	970	0	766	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-1.350	-721	-721	-970	-766	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	39.769	41.710	41.911	42.528	42.599	43.365	43.051

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

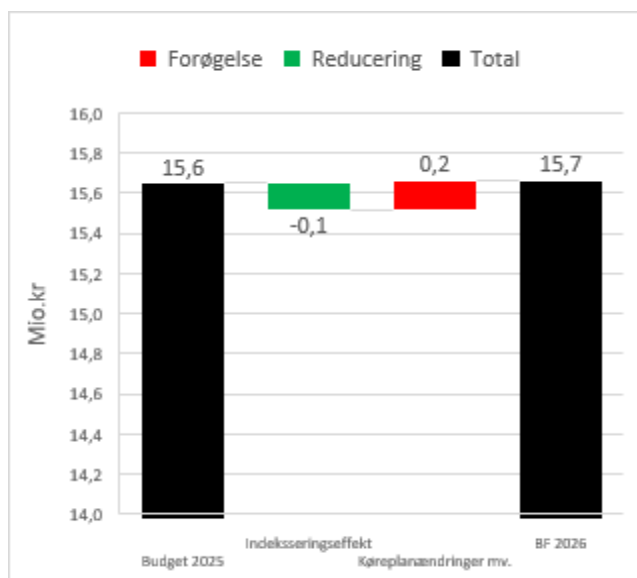
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

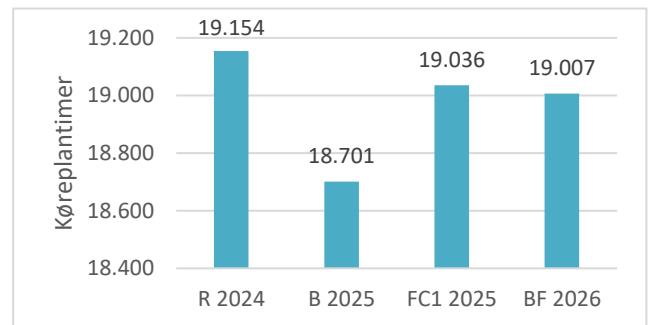
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-4.977	-5.422	-5.662	-5.629
B/T-kontrakt kørsel	-9.800	-10.227	-9.773	-10.039
Flextur	-915	-1.144	-694	-986
Plustur	-1.021	-1.196	-1.150	-903
	0	0	0	-62
Total	-16.713	-17.989	-17.279	-17.618

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	4.966	5.621	3.665	5.313
Plustur	5.748	6.696	7.204	9.001
Samkørsel	0	0	0	6.214
Total	10.714	12.317	10.869	20.528

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	8.799	8.502	8.041	8.518
Flexhandicap	4.356	4.384	5.034	5.376
Flexlæge	20.443	20.242	20.127	20.773
Flexskole	57.834	55.755	57.524	58.330
Total	91.465	88.883	90.726	92.997

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	479	501	22

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	1.530	1.701	171
Flexhandicap	1.627	1.814	187
Flexlæge	6.959	6.974	14
Flexskole	15.190	15.906	716
Total	25.307	26.395	1.088

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	55	86	31
Flexhandicap	236	333	97
Flexlæge	404	467	63
Flexskole	372	600	228
Grundbidrag	433	518	85
Total	1.499	2.004	504

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 70 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.530	-1.701	-171
Flexhandicap	-2.002	-2.315	-314
Flexlæge	-6.959	-6.974	-14
Flexskole	-15.190	-15.906	-716
Total	-25.682	-26.896	-1.214

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,5 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-55	-86	-31
Flexhandicap	-236	-333	-97
Flexlæge	-404	-467	-63
Flexskole	-372	-600	-228
Grundbidrag	-433	-518	-85
Total	-1.499	-2.004	-504

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-1.787	1.787	0
Flexhandicap	-2.147	2.147	0
Flexlæge	-7.441	7.441	0
Flexskole	-16.506	16.506	0
Grundbidrag	-518	518	0
Total	-28.399	28.399	0



Læsø Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-3.494	-3.792	-3.511	-3.234	-3.224	-3.224	-3.224
	Øvrige driftsudgifter	-39	-61	-58	-96	-96	-96	-96
	Kapacitetsudgifter	-119	-155	-114	-137	-137	-137	-137
	Ekstraordinære poster	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	Udgifter i alt	-3.653	-4.009	-3.684	-3.468	-3.457	-3.457	-3.457
	Passagerindtægter i alt	94	119	87	155	155	155	155
	Resultat før tilskud fra ejere	-3.559	-3.890	-3.597	-3.313	-3.302	-3.302	-3.302
	Tilskud fra ejere	4.156	3.890	3.890	3.721	3.711	3.711	3.711
	Øvrige tilskud	-2	0	0	-408	-408	-408	-408
	Resultat før disponering	595	0	293	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-2	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	592	0	293	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-41	289	289	-303	-293	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	4.114	4.179	4.179	3.418	3.418	3.711	3.711
Flextrafik	Operatørudgifter	-727	-1.068	-834	-717	-717	-717	-717
	Øvrige driftsudgifter	-34	-47	-39	-45	-45	-45	-45
	Kapacitetsudgifter	-19	-25	-21	-17	-17	-17	-17
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-781	-1.140	-894	-779	-779	-779	-779
	Passagerindtægter	13	23	10	12	12	12	12
	Resultat før tilskud fra ejere	-768	-1.117	-884	-766	-766	-766	-766
	Tilskud kørselsbidrag	714	1.045	824	704	704	704	704
	Tilskud administrationsbidrag	32	52	38	39	39	39	39
	Grundbidrag	19	20	20	23	23	23	23
	Tilskud fra ejere	766	1.117	882	766	766	766	766
	Øvrige tilskud	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-3	0	-2	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-3	0	-2	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-34	-5	-5	3	2	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	732	1.112	878	770	768	766	766
Total	Tilskud fra ejere	4.921	5.007	4.772	4.488	4.477	4.477	4.477
	Øvrige tilskud	-3	0	0	-408	-408	-408	-408
	Resultat før disponering	591	0	291	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-2	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	589	0	291	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-75	284	284	-300	-291	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	4.846	5.291	5.057	4.188	4.186	4.477	4.477

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

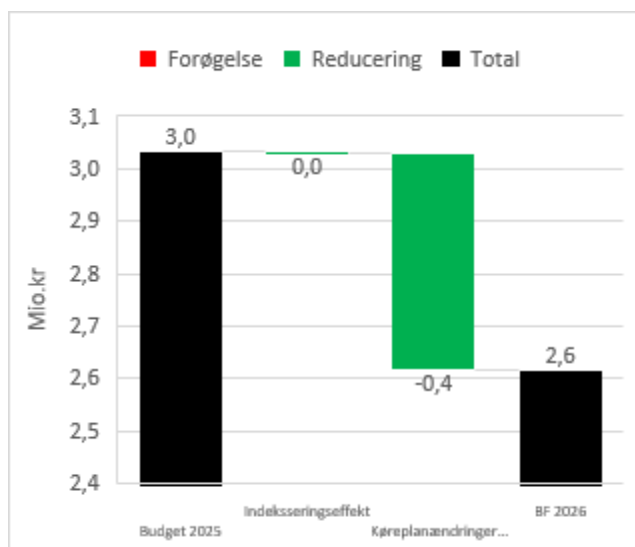
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	0	0	0	0
B/T-kontrakt kørsel	-2.955	-3.032	-2.965	-2.617
Flextur	-461	-669	-462	-565
Plustur	-77	-90	-84	-48
Samkørsel	0	0	0	-4
Total	-3.494	-3.792	-3.511	-3.234

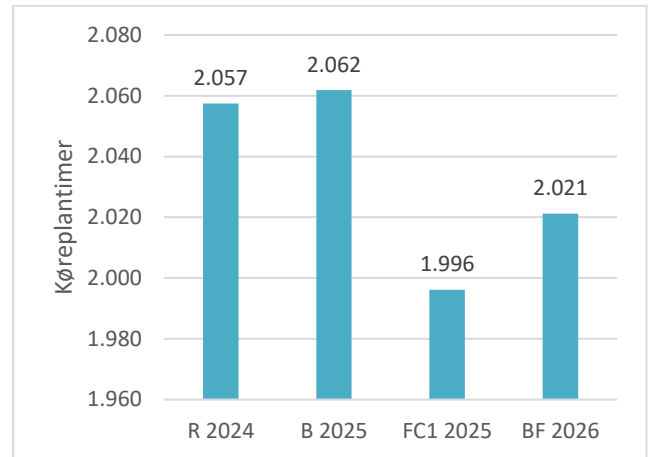
Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



Kompensationen til Region Nordjylland er fjernet fra operatørudgifterne

I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	1.156	1.604	917	1.155
Plustur	135	144	151	133
Samkørsel	0	0	0	361
Total	1.291	1.748	1.068	1.649

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Øvrige tilskud

Der er indarbejdet et øvrigt tilskud på 408 t.kr., som udgøres af den aftalte kompensation, der ydes til Region Nordjylland, som følge af gratis buskørsel.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.



Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexhandicap	283	530	226	267
Flexlæge	412	466	533	384
Total	695	996	759	651

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	23	12	-11

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	479	290	-188
Flexlæge	566	414	-152
Total	1.045	704	-340

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	28	15	-13
Flexlæge	24	24	-0
Grundbidrag	20	23	3
Total	72	62	-10

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-502	-303	199
Flexlæge	-566	-414	152
Total	-1.068	-717	351

Udbud og indeksering

Der er indregnet følgende indekseringer i budgetforslaget:

- 3,2 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-28	-15	13
Flexlæge	-24	-24	0
Grundbidrag	-20	-23	-3
Total	-72	-62	10

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexhandicap	-305	305	0
Flexlæge	-438	438	0
Grundbidrag	-23	23	0
Total	-766	766	0



Mariagerfjord Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-29.131	-29.853	-28.741	-29.204	-29.110	-29.110	-29.110
	Øvrige driftsudgifter	-2.080	-2.130	-2.230	-2.524	-2.626	-2.626	-2.128
	Kapacitetsudgifter	-1.672	-1.847	-1.730	-1.817	-1.804	-1.804	-1.804
	Ekstraordinære poster	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
	Udgifter i alt	-32.897	-33.845	-32.715	-33.560	-33.555	-33.555	-33.057
	Passagerindtægter i alt	7.006	7.082	7.277	7.390	7.387	7.387	7.387
	Resultat før tilskud fra ejere	-25.891	-26.763	-25.438	-26.170	-26.168	-26.168	-25.670
	Tilskud fra ejere	26.624	26.763	26.763	26.170	26.168	26.168	25.670
	Øvrige tilskud	-20	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	713	0	1.326	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-87	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	626	0	1.326	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.837	1.237	1.237	0	-1.326	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	29.461	28.001	28.001	26.170	24.842	26.168	25.670
Flextrafik	Operatørudgifter	-19.531	-21.634	-22.133	-23.245	-23.245	-23.245	-23.245
	Øvrige driftsudgifter	-1.188	-1.258	-1.335	-1.811	-1.811	-1.811	-1.811
	Kapacitetsudgifter	-667	-677	-725	-693	-693	-693	-693
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-21.386	-23.569	-24.193	-25.750	-25.750	-25.750	-25.750
	Passagerindtægter	347	377	310	369	369	369	369
	Resultat før tilskud fra ejere	-21.039	-23.193	-23.883	-25.381	-25.381	-25.381	-25.381
	Tilskud kørselsbidrag	19.169	21.258	21.823	22.876	22.876	22.876	22.876
	Tilskud administrationsbidrag	1.315	1.462	1.522	1.935	1.935	1.935	1.935
	Grundbidrag	448	474	474	569	569	569	569
	Tilskud fra ejere	20.933	23.193	23.819	25.381	25.381	25.381	25.381
	Øvrige tilskud	-10	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-116	0	-64	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-116	0	-64	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-57	-97	-97	0	64	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	20.876	23.096	23.722	25.381	25.445	25.381	25.381
Total	Tilskud fra ejere	47.556	49.956	50.583	51.551	51.549	51.549	51.050
	Øvrige tilskud	-30	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	597	0	1.262	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-87	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	509	0	1.262	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.781	1.140	1.140	0	-1.262	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	50.337	51.096	51.723	51.551	50.287	51.549	51.050

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

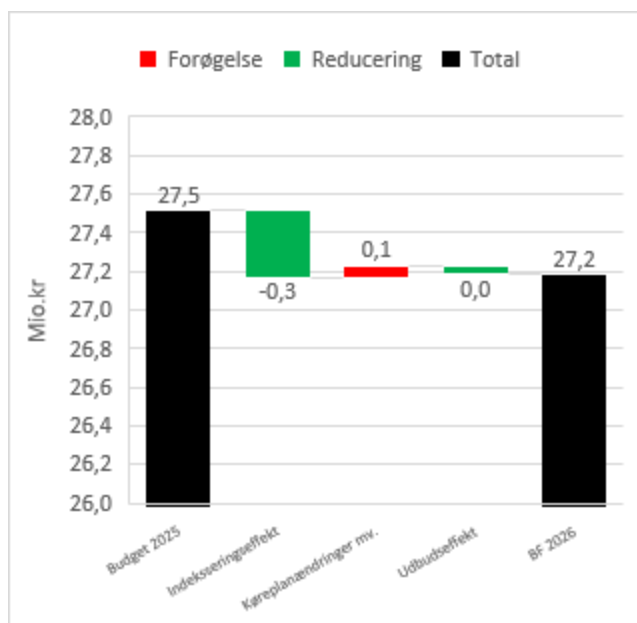
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

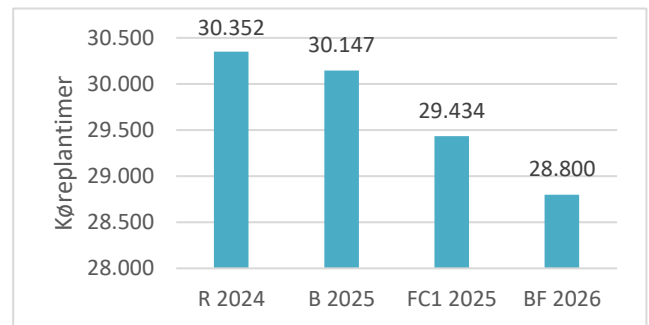
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-12.713	-12.527	-12.318	-12.005
B/T-kontrakt kørsel	-14.327	-14.991	-14.516	-15.181
Flextur	-1.599	-1.786	-1.451	-1.570
Plustur	-492	-549	-456	-408
Samkørsel	0	0	0	-39
Total	-29.131	-29.853	-28.741	-29.204

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	8.353	8.703	7.458	7.952
Plustur	2.463	2.544	2.517	3.466
Samkørsel	0	0	0	3.899
Total	10.816	11.247	9.975	15.317

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	14.788	16.161	13.428	13.987
Flexhandicap	3.684	4.114	3.435	3.797
Flexlæge	1.885	2.145	3.397	2.534
Flexskole	79.295	79.270	85.862	86.308
Total	99.652	101.690	106.122	106.626

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	377	369	-8

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	2.599	2.370	-229
Flexhandicap	1.737	1.433	-304
Flexlæge	589	728	139
Flexskole	16.333	18.345	2.012
Total	21.258	22.876	1.619

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	183	213	30
Flexhandicap	226	240	14
Flexlæge	74	98	25
Flexskole	979	1.385	406
Grundbidrag	474	569	95
Total	1.935	2.504	569

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 213 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-2.599	-2.370	229
Flexhandicap	-2.113	-1.802	311
Flexlæge	-589	-728	-139
Flexskole	-16.333	-18.345	-2.012
Total	-21.634	-23.245	-1.611

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: 3,2 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,7 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles
forholdsmæssigt med det opkrævede
administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-183	-213	-30
Flexhandicap	-226	-240	-14
Flexlæge	-74	-98	-25
Flexskole	-979	-1.385	-406
Grundbidrag	-474	-569	-95
Total	-1.935	-2.504	-569

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-2.583	2.583	0
Flexhandicap	-1.672	1.672	0
Flexlæge	-827	827	0
Flexskole	-19.730	19.730	0
Grundbidrag	-569	569	0
Total	-25.381	25.381	0



Morsø Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-12.125	-13.261	-14.630	-14.431	-13.583	-13.583	-13.583
	Øvrige driftsudgifter	-346	-409	-424	-503	-532	-532	-527
	Kapacitetsudgifter	-613	-711	-686	-762	-749	-749	-749
	Ekstraordinære poster	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6
	Udgifter i alt	-13.090	-14.386	-15.746	-15.701	-14.869	-14.869	-14.865
	Passagerindtægter i alt	353	377	361	551	549	549	549
	Resultat før tilskud fra ejere	-12.737	-14.010	-15.385	-15.150	-14.320	-14.320	-14.315
	Tilskud fra ejere	12.005	14.010	14.010	15.150	14.320	14.320	14.315
	Øvrige tilskud	-11	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-743	0	-1.376	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-16	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-759	0	-1.376	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.421	-1.351	-1.351	0	1.376	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	13.426	12.659	12.659	15.150	15.696	14.320	14.315
Flextrafik	Operatørudgifter	-1.499	-1.562	-1.463	-1.459	-1.459	-1.459	-1.459
	Øvrige driftsudgifter	-321	-336	-335	-424	-424	-424	-424
	Kapacitetsudgifter	-180	-181	-182	-162	-162	-162	-162
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-1.999	-2.078	-1.981	-2.046	-2.046	-2.046	-2.046
	Passagerindtægter	172	187	183	188	188	188	188
	Resultat før tilskud fra ejere	-1.827	-1.892	-1.798	-1.858	-1.858	-1.858	-1.858
	Tilskud kørselsbidrag	1.325	1.375	1.280	1.271	1.271	1.271	1.271
	Tilskud administrationsbidrag	269	293	283	321	321	321	321
	Grundbidrag	213	223	223	266	266	266	266
	Tilskud fra ejere	1.807	1.892	1.786	1.858	1.858	1.858	1.858
	Øvrige tilskud	-1	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-22	0	-12	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-22	0	-12	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	30	-4	-4	22	12	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	1.837	1.888	1.782	1.880	1.870	1.858	1.858
Total	Tilskud fra ejere	13.812	15.901	15.795	17.008	16.178	16.178	16.173
	Øvrige tilskud	-12	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-764	0	-1.388	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-16	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-780	0	-1.388	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.452	-1.354	-1.354	22	1.388	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		15.263	14.547	14.441	17.030	17.566	16.178	16.173

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

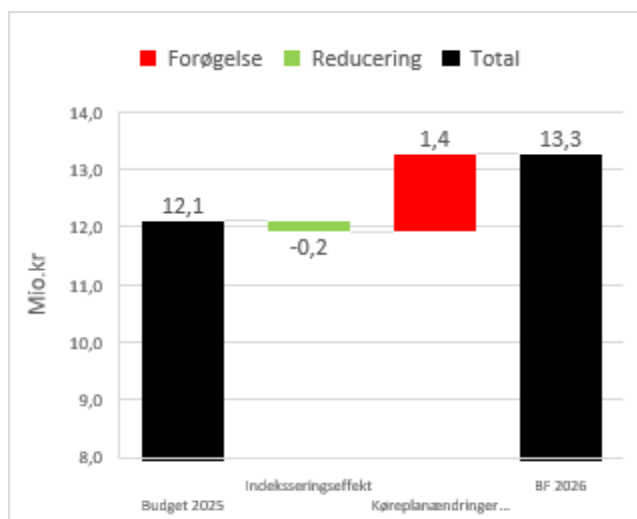
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

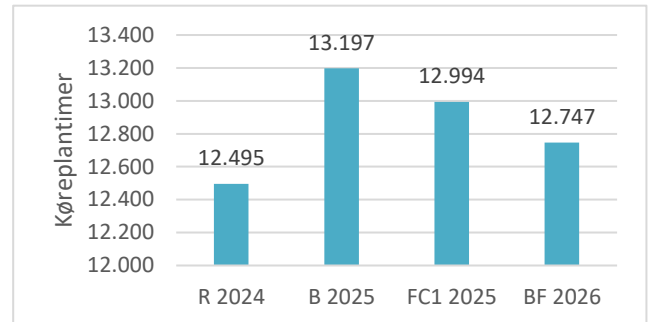
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-668	-281	-271	-272
B/T-kontrakt kørsel	-10.411	-11.839	-13.268	-13.014
Flextur	-587	-705	-637	-750
Plustur	-459	-436	-454	-388
Samkørsel	0	0	0	-8
Total	-12.125	-13.261	-14.630	-14.431

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	3.786	4.324	3.907	4.563
Plustur	2.536	2.388	2.767	3.602
Samkørsel	0	0	0	758
Total	6.322	6.712	6.674	8.923

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexhandicap	2.227	2.278	2.427	2.368
Flexlæge	4.191	4.085	3.779	3.774
Total	6.418	6.363	6.206	6.142

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	187	188	1

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	589	569	-20
Flexlæge	787	702	-85
Total	1.375	1.271	-104

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	125	149	24
Flexlæge	169	173	4
Grundbidrag	223	266	43
Total	516	587	71

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 2 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-776	-757	19
Flexlæge	-787	-702	85
Total	-1.562	-1.459	103

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- -5,7 %

Der er indregnet følgende indekseringer:

- 3,5 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.



Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-125	-149	-24
Flexlæge	-169	-173	-4
Grundbidrag	-223	-266	-43
Total	-516	-587	-71

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexhandicap	-718	718	0
Flexlæge	-875	875	0
Grundbidrag	-266	266	0
Total	-1.858	1.858	0



Rebild Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-17.502	-18.481	-17.590	-18.098	-17.994	-17.994	-17.994
	Øvrige driftsudgifter	-1.503	-1.661	-1.741	-1.891	-1.935	-1.935	-1.556
	Kapacitetsudgifter	-981	-1.076	-1.036	-1.085	-1.074	-1.074	-1.074
	Ekstraordinære poster	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9
	Udgifter i alt	-19.995	-21.227	-20.376	-21.084	-21.013	-21.013	-20.634
	Passagerindtægter i alt	6.650	6.061	6.969	7.080	7.078	7.078	7.078
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.345	-15.166	-13.407	-14.003	-13.935	-13.935	-13.556
	Tilskud fra ejere	14.179	15.166	15.166	14.003	13.935	13.935	13.556
	Øvrige tilskud	-12	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	821	0	1.758	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	762	0	1.758	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.506	626	626	-762	-1.758	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	15.685	15.791	15.791	13.241	12.177	13.935	13.556
Flextrafik	Operatørudgifter	-25.678	-27.625	-26.595	-27.875	-27.875	-27.875	-27.875
	Øvrige driftsudgifter	-801	-883	-857	-1.315	-1.315	-1.315	-1.315
	Kapacitetsudgifter	-450	-475	-466	-503	-503	-503	-503
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-26.928	-28.983	-27.918	-29.692	-29.692	-29.692	-29.692
	Passagerindtægter	191	198	202	289	289	289	289
	Resultat før tilskud fra ejere	-26.738	-28.786	-27.716	-29.404	-29.404	-29.404	-29.404
	Tilskud kørselsbidrag	25.468	27.428	26.393	27.586	27.586	27.586	27.586
	Tilskud administrationsbidrag	860	1.007	933	1.394	1.394	1.394	1.394
	Grundbidrag	330	351	351	423	423	423	423
	Tilskud fra ejere	26.659	28.786	27.677	29.404	29.404	29.404	29.404
	Øvrige tilskud	-11	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-90	0	-39	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-90	0	-39	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-334	-136	-136	90	39	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	26.324	28.650	27.541	29.493	29.443	29.404	29.404
Total	Tilskud fra ejere	40.837	43.951	42.843	43.407	43.338	43.338	42.959
	Øvrige tilskud	-23	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	731	0	1.719	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	673	0	1.719	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.172	490	490	-673	-1.719	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		42.009	44.441	43.333	42.734	41.619	43.338	42.959

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

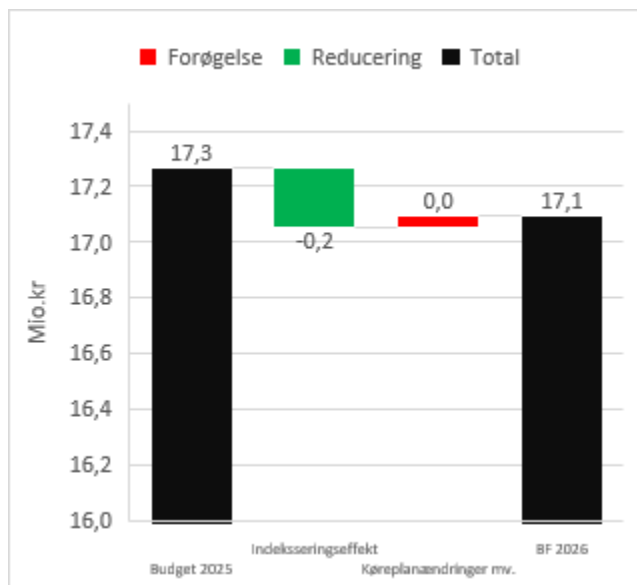
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

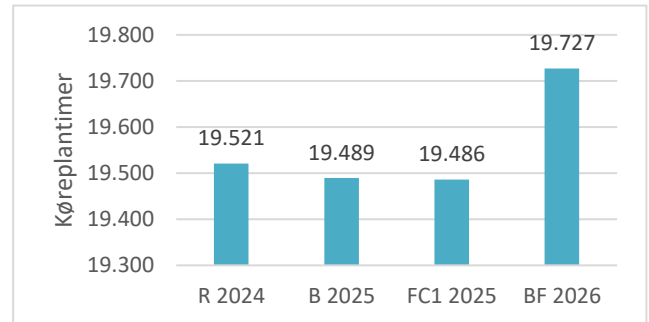
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-6.934	-7.005	-7.045	-7.151
B/T-kontrakt kørsel	-9.437	-10.262	-9.566	-9.944
Flextur	-653	-555	-632	-682
Plustur	-478	-659	-347	-251
Samkørsel	0	0	0	-70
Total	-17.502	-18.481	-17.590	-18.098

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	3.298	2.764	3.159	3.357
Plustur	3.163	4.104	2.510	2.813
Samkørsel	0	0	0	7.011
Total	6.461	6.868	5.669	13.181

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	5.540	5.869	6.220	6.950
Flexhandicap	2.350	2.575	2.547	3.381
Flexlæge	3.627	3.798	3.492	3.935
Flexskole	90.661	96.171	87.097	88.371
Total	102.178	108.413	99.356	102.637

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	198	289	91

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	1.212	1.316	104
Flexhandicap	965	1.211	246
Flexlæge	1.101	1.117	16
Flexskole	24.151	23.942	-208
Total	27.428	27.586	158

Administrationsbidraget dækker øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	38	70	32
Flexhandicap	137	210	73
Flexlæge	131	153	22
Flexskole	701	961	260
Grundbidrag	351	423	73
Total	1.358	1.818	460

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 257 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.212	-1.316	-104
Flexhandicap	-1.162	-1.500	-338
Flexlæge	-1.101	-1.117	-16
Flexskole	-24.151	-23.942	208
Total	-27.625	-27.875	-249

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: -0,1 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,6 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles
forholdsmæssigt med det opkrævede
administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-38	-70	-32
Flexhandicap	-137	-210	-73
Flexlæge	-131	-153	-22
Flexskole	-701	-961	-260
Grundbidrag	-351	-423	-73
Total	-1.358	-1.818	-460

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-1.386	1.386	0
Flexhandicap	-1.421	1.421	0
Flexlæge	-1.270	1.270	0
Flexskole	-24.903	24.903	0
Grundbidrag	-423	423	0
Total	-29.404	29.404	0



Region Nordjylland

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Udgifter i alt	-287.312	-313.938	-304.923	-316.222	-320.435	-320.435	-316.773
	Passagerindtægter i alt	119.315	126.475	123.576	126.500	131.422	131.422	131.422
	Resultat før tilskud fra ejere	-167.996	-187.463	-181.346	-189.722	-189.013	-189.013	-185.351
	Tilskud fra ejere	163.868	187.463	187.463	189.722	189.013	189.013	185.351
	Øvrige tilskud	-189	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-4.317	0	6.117	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-907	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-5.224	0	6.117	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	7.649	-1.691	-1.691	5.224	-6.117	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	171.517	185.772	185.772	194.947	182.896	189.013	185.351
Togtrafik	Udgifter i alt	-223.514	-225.562	-225.761	-269.106	-269.106	-269.106	-267.352
	Passagerindtægter i alt	75.832	87.536	82.810	99.298	99.298	99.298	99.298
	Resultat før tilskud fra ejere	-147.682	-138.026	-142.951	-169.808	-169.808	-169.808	-168.055
	Tilskud fra ejere	142.578	138.026	138.026	169.808	169.808	169.808	168.055
	Øvrige tilskud	-146	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-5.250	0	-4.925	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-231	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-5.481	0	-4.925	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.718	-3.360	-3.360	5.481	4.925	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	144.296	134.666	134.666	175.289	174.733	169.808	168.055
Flextrafik	Udgifter i alt	-117.040	-127.259	-114.842	-117.307	-117.307	-117.307	-117.307
	Passagerindtægter	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat før tilskud fra ejere	-117.040	-127.259	-114.842	-117.307	-117.307	-117.307	-117.307
	Tilskud fra ejere	116.421	127.259	114.500	117.307	117.307	117.307	117.307
	Øvrige tilskud	-63	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-682	0	-342	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-682	0	-342	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-1.596	-608	0	682	342	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	114.825	126.651	114.500	117.990	117.650	117.307	117.307
Total	Tilskud fra ejere	422.867	452.748	439.989	476.838	476.129	476.129	470.713
	Resultat før disponering	-10.250	0	849	0	0	0	0
	Resultat *	-11.388	0	849	0	0	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	430.638	447.089	434.938	488.226	475.279	476.129	470.713

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

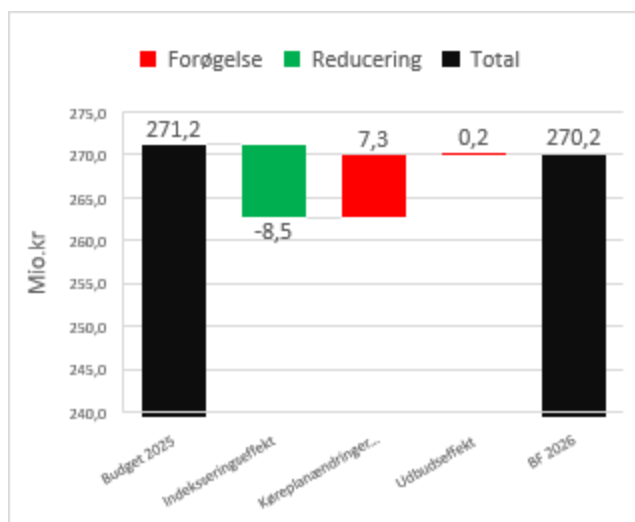
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

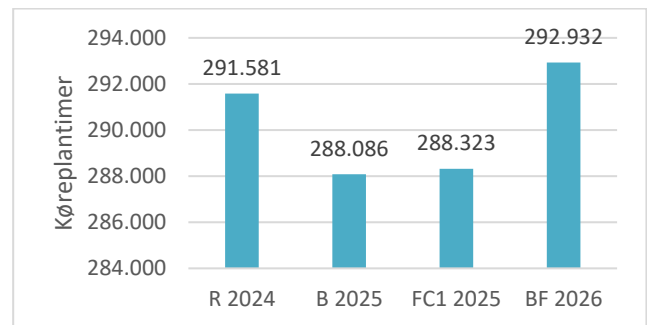
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-224.122	-246.026	-236.612	-245.117
B/T-kontrakt kørsel	-23.968	-25.199	-24.260	-25.093
Plustur	-209	-944	-832	-3.357
Samkørsel	0	0	0	-90
Total	-248.299	-272.168	-261.704	-273.658

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Aktivitetsniveau				
Samkørsel	0	0	0	22.283
Total	0	0	0	22.283

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget. Der er indarbejdet uændret aktivitetsniveau, hvorfor potentielle effekter vedr. Hospitalsbyen ikke er indarbejdet.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexsygehus	223.891	228.448	218.436	221.836
Total	223.891	228.448	218.436	221.836

Driftsindtægter

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexsygehus	117.658	106.848	-10.810
Total	117.658	106.848	-10.810

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexsygehus	8.507	9.048	541
Grundbidrag	1.094	1.412	318
Total	9.601	10.460	858

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 227 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering. Der er forudsat uændret udgiftsniveau i de gennemsnitlige kørselsudgifter, hvilket betyder, at der ikke er indregnet potentielle effekter vedr. kørsel til Hospitalsbyen.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexsygehus	-117.658	-106.848	10.810
Total	-117.658	-106.848	10.810

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i Budgetforslag:

- -5,7 %

Der er indregnet følgende indekseringer i budgetforslaget:

- 3,5 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexsygehus	-8.507	-9.048	-541
Grundbidrag	-1.094	-1.412	-318
Total	-9.601	-10.460	-858

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexsygehus	-115.896	115.896	0
Grundbidrag	-1.412	1.412	0
Total	-117.307	117.307	0



Thisted Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-31.193	-30.720	-32.784	-32.814	-32.706	-32.706	-32.706
	Øvrige driftsudgifter	-1.866	-2.104	-1.938	-1.978	-2.017	-2.017	-1.458
	Kapacitetsudgifter	-1.648	-1.652	-1.625	-1.788	-1.763	-1.763	-1.763
	Ekstraordinære poster	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
	Udgifter i alt	-34.722	-34.491	-36.362	-36.595	-36.500	-36.500	-35.941
	Passagerindtægter i alt	5.891	6.564	5.940	5.998	5.993	5.993	5.993
	Resultat før tilskud fra ejere	-28.831	-27.926	-30.422	-30.597	-30.507	-30.507	-29.948
	Tilskud fra ejere	29.862	27.926	27.926	30.597	30.507	30.507	29.948
	Øvrige tilskud	-25	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	1.006	0	-2.496	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-97	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	909	0	-2.496	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.522	-51	-51	-909	2.496	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	32.384	27.875	27.875	29.689	33.003	30.507	29.948
Flextrafik	Operatørudgifter	-3.864	-3.879	-4.459	-4.411	-4.411	-4.411	-4.411
	Øvrige driftsudgifter	-755	-763	-876	-1.089	-1.089	-1.089	-1.089
	Kapacitetsudgifter	-424	-410	-476	-417	-417	-417	-417
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-5.043	-5.052	-5.811	-5.916	-5.916	-5.916	-5.916
	Passagerindtægter	491	483	627	621	621	621	621
	Resultat før tilskud fra ejere	-4.551	-4.569	-5.184	-5.296	-5.296	-5.296	-5.296
	Tilskud kørselsbidrag	3.367	3.396	3.832	3.790	3.790	3.790	3.790
	Tilskud administrationsbidrag	669	687	830	923	923	923	923
	Grundbidrag	464	487	487	582	582	582	582
	Tilskud fra ejere	4.500	4.569	5.149	5.296	5.296	5.296	5.296
	Øvrige tilskud	-3	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-54	0	-35	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-54	0	-35	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	59	-5	-5	54	35	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	4.559	4.565	5.145	5.349	5.330	5.296	5.296
Total	Tilskud fra ejere	34.362	32.496	33.076	35.893	35.803	35.803	35.244
	Øvrige tilskud	-27	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	952	0	-2.531	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-97	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	855	0	-2.531	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	2.581	-56	-56	-855	2.531	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		36.943	32.440	33.020	35.038	38.334	35.803	35.244

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

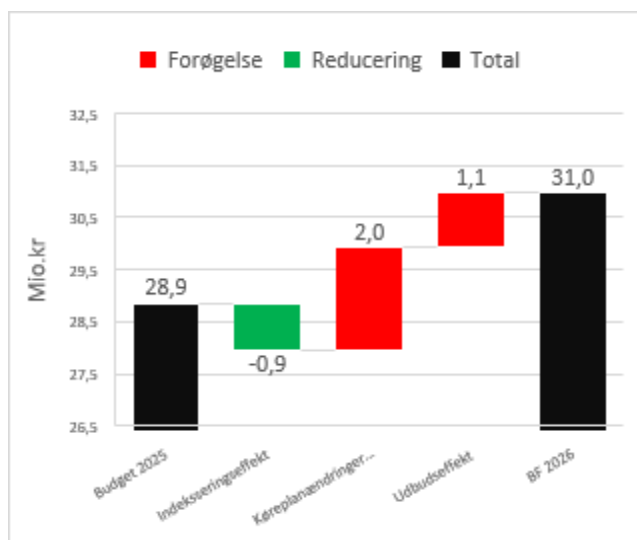
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

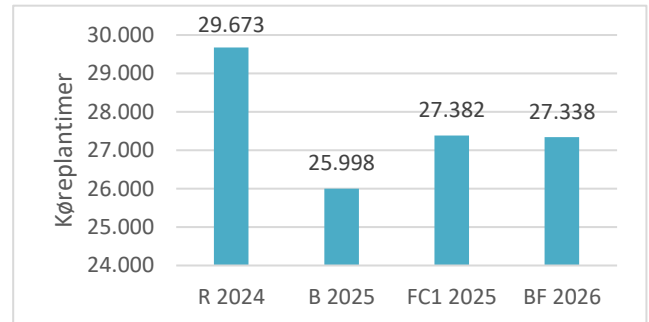
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-15.702	-15.081	-14.046	-13.848
B/T-kontrakt kørsel	-13.830	-13.776	-17.179	-17.130
Flextur	-922	-988	-825	-1.155
Plustur	-739	-876	-734	-662
Samkørsel	0	0	0	-19
Total	-31.193	-30.720	-32.784	-32.814

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flextur	5.112	5.536	4.410	6.014
Plustur	4.901	5.856	5.006	6.925
Samkørsel	0	0	0	1.894
Total	10.013	11.392	9.416	14.833

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	783	691	786	764
Flexhandicap	6.983	6.457	8.702	8.358
Flexlæge	8.483	8.463	8.826	8.861
Total	16.249	15.611	18.314	17.983

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	483	621	138

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	127	155	28
Flexhandicap	1.672	2.035	364
Flexlæge	1.597	1.599	2
Total	3.396	3.790	394

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	24	30	6
Flexhandicap	371	549	178
Flexlæge	292	344	53
Grundbidrag	487	582	95
Total	1.174	1.506	332

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 8 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-127	-155	-28
Flexhandicap	-2.155	-2.656	-501
Flexlæge	-1.597	-1.599	-2
Total	-3.879	-4.411	-532

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- -5,7 %

Der er indregnet følgende indekseringer:

- 3,5 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.



Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-24	-30	-6
Flexhandicap	-371	-549	-178
Flexlæge	-292	-344	-53
Grundbidrag	-487	-582	-95
Total	-1.174	-1.506	-332

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-185	185	0
Flexhandicap	-2.584	2.584	0
Flexlæge	-1.944	1.944	0
Grundbidrag	-582	582	0
Total	-5.296	5.296	0



Vesthimmerlands Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-18.428	-19.873	-19.142	-19.141	-18.434	-18.434	-18.434
	Øvrige driftsudgifter	-1.401	-1.587	-1.616	-1.549	-1.646	-1.646	-1.255
	Kapacitetsudgifter	-996	-1.133	-1.174	-1.178	-1.164	-1.164	-1.164
	Ekstraordinære poster	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11
	Udgifter i alt	-20.835	-22.604	-21.942	-21.880	-21.255	-21.255	-20.864
	Passagerindtægter i alt	2.519	2.237	2.192	2.169	1.977	1.977	1.977
	Resultat før tilskud fra ejere	-18.317	-20.367	-19.750	-19.711	-19.278	-19.278	-18.887
	Tilskud fra ejere	19.271	20.367	20.367	20.270	19.837	19.837	19.446
	Øvrige tilskud	-14	0	0	-559	-559	-559	-559
	Resultat før disponering	940	0	617	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	882	0	617	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.307	-646	-646	-882	-617	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	20.578	19.721	19.721	19.388	19.220	19.837	19.446
Flextrafik	Operatørudgifter	-18.896	-19.785	-25.585	-35.904	-35.904	-35.904	-35.904
	Øvrige driftsudgifter	-936	-990	-1.063	-1.561	-1.561	-1.561	-1.561
	Kapacitetsudgifter	-526	-532	-578	-597	-597	-597	-597
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-20.358	-21.308	-27.225	-38.063	-38.063	-38.063	-38.063
	Passagerindtægter	313	315	328	359	359	359	359
	Resultat før tilskud fra ejere	-20.045	-20.993	-26.897	-37.704	-37.704	-37.704	-37.704
	Tilskud kørselsbidrag	18.567	19.471	25.257	35.545	35.545	35.545	35.545
	Tilskud administrationsbidrag	1.003	1.115	1.183	1.670	1.670	1.670	1.670
	Grundbidrag	389	408	408	488	488	488	488
	Tilskud fra ejere	19.960	20.993	26.848	37.704	37.704	37.704	37.704
	Øvrige tilskud	-10	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-96	0	-50	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-96	0	-50	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-57	-126	-126	96	50	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	19.903	20.867	26.722	37.799	37.753	37.704	37.704
Total	Tilskud fra ejere	39.231	41.360	47.215	57.974	57.540	57.540	57.150
	Øvrige tilskud	-25	0	0	-559	-559	-559	-559
	Resultat før disponering	845	0	568	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-58	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	787	0	568	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	1.251	-772	-772	-787	-568	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	40.481	40.588	46.442	57.187	56.973	57.540	57.150

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

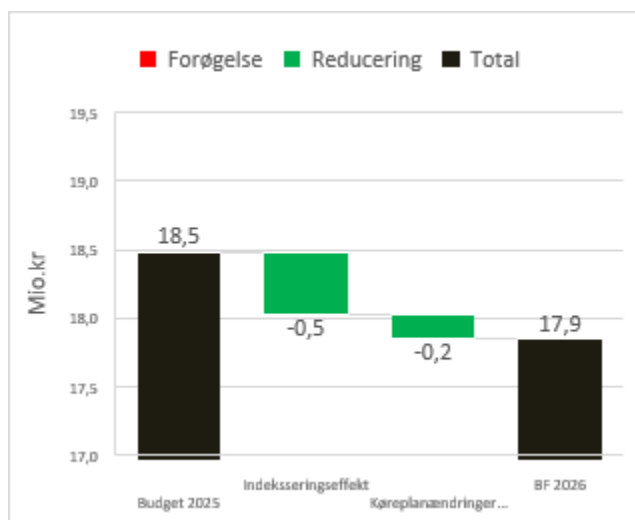
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

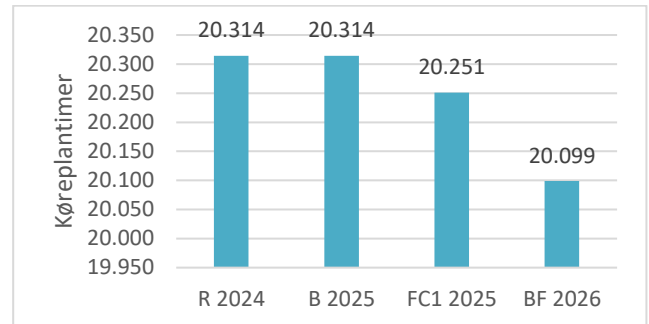
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-5.958	-6.432	-6.084	-6.132
B/T-kontrakt kørsel	-11.324	-12.053	-11.656	-11.721
Flexlinje	-9	0	-32	-23
Flextur	-678	-757	-860	-798
Plustur	-458	-631	-510	-397
Samkørsel	0	0	0	-70
Total	-18.428	-19.873	-19.142	-19.141

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2024 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexlinje	26	0	80	59
Flextur	3.936	4.043	5.123	4.566
Plustur	2.497	3.288	3.271	3.815
Samkørsel	0	0	0	7.038
Total	6.459	7.331	8.474	15.478

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Øvrige tilskud

Der er indarbejdet et øvrigt tilskud på 559 t.kr., som udgøres af den aftalte kompensation, der ydes til Region Nordjylland, som følge af gratis buskørsel.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.



Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexhandicap	3.106	3.075	3.408	3.499
Flexlæge	6.307	6.255	6.942	7.473
Flexskole	82.231	84.629	85.215	98.033
Total	91.644	93.959	95.565	109.005

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	315	359	45

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	1.179	1.215	37
Flexlæge	1.606	1.868	263
Flexskole	16.686	32.461	15.775
Total	19.471	35.545	16.074

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	166	220	53
Flexlæge	216	290	75
Flexskole	733	1.160	427
Grundbidrag	408	488	80
Total	1.522	2.158	636

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 329 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-1.493	-1.574	-81
Flexlæge	-1.606	-1.868	-263
Flexskole	-16.686	-32.461	-15.775
Total	-19.785	-35.904	-16.119

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: 71,6 %

Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 4,7 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.



Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	-166	-220	-53
Flexlæge	-216	-290	-75
Flexskole	-733	-1.160	-427
Grundbidrag	-408	-488	-80
Total	-1.522	-2.158	-636

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexhandicap	-1.435	1.435	0
Flexlæge	-2.159	2.159	0
Flexskole	-33.622	33.622	0
Grundbidrag	-488	488	0
Total	-37.704	37.704	0



Aalborg Kommune

(1.000 kr.)		R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026	BO 2027	BO 2028	BO 2029
Bustrafik	Operatørudgifter	-308.969	-335.657	-335.896	-338.309	-338.183	-338.183	-338.183
	Øvrige driftsudgifter	-28.723	-33.256	-31.477	-34.115	-34.115	-34.115	-29.700
	Kapacitetsudgifter	-17.156	-19.816	-19.678	-20.202	-20.187	-20.187	-20.187
	Ekstraordinære poster	-183	-183	-183	-183	-183	-183	-183
	Udgifter i alt	-355.030	-388.911	-387.234	-392.809	-392.667	-392.667	-388.252
	Passagerindtægter i alt	170.175	178.690	178.005	181.309	181.306	181.306	181.306
	Resultat før tilskud fra ejere	-184.854	-210.221	-209.228	-211.499	-211.361	-211.361	-206.946
	Tilskud fra ejere	200.589	210.221	210.221	211.499	211.361	211.361	206.946
	Øvrige tilskud	-232	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	15.502	0	993	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-1.288	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	14.215	0	993	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	31.553	5.073	5.073	-14.215	-993	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	232.142	215.294	215.294	197.285	210.368	211.361	206.946
Flextrafik	Operatørudgifter	-136.325	-145.954	-133.116	-139.030	-139.030	-139.030	-139.030
	Øvrige driftsudgifter	-5.922	-6.319	-6.197	-8.770	-8.770	-8.770	-8.770
	Kapacitetsudgifter	-3.325	-3.398	-3.366	-3.357	-3.357	-3.357	-3.357
	Ekstraordinære poster	0	0	0	0	0	0	0
	Udgifter i alt	-145.572	-155.670	-142.679	-151.157	-151.157	-151.157	-151.157
	Passagerindtægter	2.421	2.401	2.353	2.607	2.607	2.607	2.607
	Resultat før tilskud fra ejere	-143.151	-153.269	-140.326	-148.549	-148.549	-148.549	-148.549
	Tilskud kørselsbidrag	133.799	143.553	130.763	136.423	136.423	136.423	136.423
	Tilskud administrationsbidrag	6.419	7.185	6.749	9.065	9.065	9.065	9.065
	Grundbidrag	2.381	2.531	2.531	3.061	3.061	3.061	3.061
	Tilskud fra ejere	142.599	153.269	140.043	148.549	148.549	148.549	148.549
	Øvrige tilskud	-72	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	-623	0	-283	0	0	0	0
	Overførselsadgang	0	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	-623	0	-283	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	-935	-894	-894	623	283	0	0
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	141.664	152.375	139.149	149.173	148.833	148.549	148.549
Total	Tilskud fra ejere	343.189	363.490	350.264	360.049	359.910	359.910	355.496
	Øvrige tilskud	-304	0	0	0	0	0	0
	Resultat før disponering	14.879	0	709	0	0	0	0
	Overførselsadgang	-1.288	0	0	0	0	0	0
	Resultat *	13.591	0	709	0	0	0	0
	Regulering vedr. tidligere år **	30.618	4.179	4.179	-13.591	-709	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering		373.807	367.669	354.443	346.458	359.201	359.910	355.496

* Positiv = tilbagebetaling fra NT, Negativ = tilbagebetaling til NT. ** Positiv = tilbagebetaling til NT, Negativ = tilbagebetaling af NT



Bemærkninger

Bustrafik

Driftsindtægter

Budgetforslaget tager udgangspunkt i de realiserede passagerindtægter i 2024 og de første 4 måneder af 2025. Indtægtsfordelingsmodellens fordelingsnøgler er baseret på de seneste 12 måneders realiserede data.

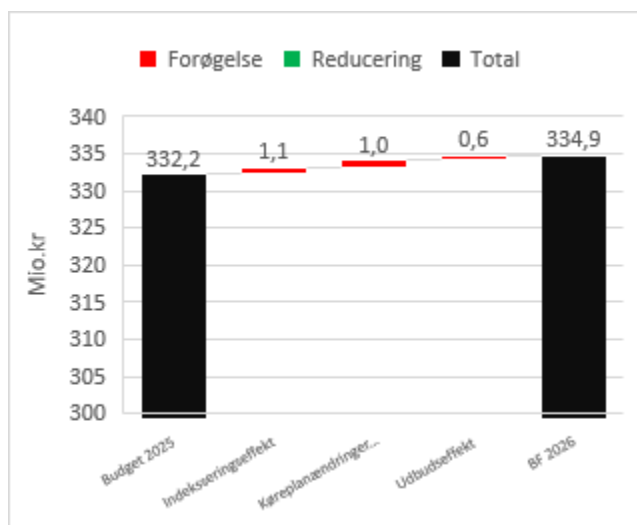
Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne for Bustrafik.

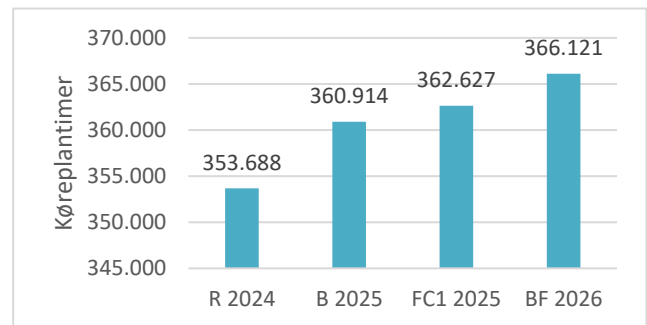
(1.000 kr.)	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
A-kontrakt kørsel	-277.386	-301.858	-298.873	-303.538
B/T-kontrakt kørsel	-28.690	-30.346	-33.324	-31.323
Flexlinje	-311	-484	-742	-809
Flextur	-2.044	-2.143	-2.399	-2.191
Plustur	-537	-826	-558	-372
Samkørsel	0	0	0	-76
Total	-308.969	-335.657	-335.896	-338.309

Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifterne for Buskørsel fra Budget 2025 til Budgetforslag 2026.



I nedenstående diagram ses udviklingen i køreplantimerne fra Regnskab 2023 til Budgetforslag 2026.



Fleksible produkter

I nedenstående tabel ses antallet af passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Aktivitetsniveau	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexlinje	1.686	2.870	4.072	4.440
Flextur	9.256	9.702	10.868	9.721
Plustur	3.702	5.628	4.145	4.185
Samkørsel	0	0	0	15.279
Total	14.644	18.200	19.085	33.625

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetoverslagsår

Det indgår i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' (FKT), at Plustur på sigt skal finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne, når projektet forventeligt er fuldt indfaset i august 2026. Den gradvise implementering af den nye finansieringsmodel er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor den påvirker operatør- og kapacitetsudgifterne.

Udgifter til etablering af læskærme, infotavler, skraldespande etc. på Knudepunkter i forbindelse med FKT er indarbejdet i budgetoverslagsårene, hvor udgifterne er fuldt indfaset i 2026.



Flextrafik

Forventet aktivitetsniveau

Nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer) er indarbejdet i budgetforslaget.

Passagerer	R 2024	B 2025	FC1 2025	BF 2026
Flexaktivitet	141.148	140.813	146.398	145.858
Flexhandicap	39.482	39.826	39.291	40.808
Flexlæge	52.605	54.224	50.640	52.532
Flexskole	294.682	308.185	270.104	277.967
Total	527.917	543.048	506.433	517.165

Driftsindtægter

Passagerindtægter

Nedenstående passagerindtægter er indarbejdet i Budgetforslag 2026.

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexhandicap	2.401	2.607	206

Tilskud

Det samlede tilskud udgøres af kørsels- og administrationsbidraget. Operatørudgifterne i Flextrafik dækkes af kørselsbidrag og egenbetaling.

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	34.779	35.861	1.082
Flexhandicap	13.458	12.470	-987
Flexlæge	16.650	15.527	-1.124
Flexskole	78.666	72.565	-6.101
Total	143.553	136.423	-7.130

Administrationsbidraget dækker Øvrige driftsudgifter, kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	1.060	1.627	567
Flexhandicap	2.156	2.538	382
Flexlæge	1.731	1.909	178
Flexskole	2.237	2.991	754
Grundbidrag	2.531	3.061	530
Total	9.716	12.126	2.410

Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Nedenstående beløb er indregnet i Budgetforslag 2026:

- 1.213 t.kr.

Operatørudgifter

Operatørudgifterne i budgetforslaget er baseret på realiserede kørselsdata, hvorefter der er indarbejdet forventede effekter af udbud og indeksering.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-34.779	-35.861	-1.082
Flexhandicap	-15.859	-15.078	781
Flexlæge	-16.650	-15.527	1.124
Flexskole	-78.666	-72.565	6.101
Total	-145.954	-139.030	6.924

Udbud og indeksering

Nedenstående udbudseffekter er indarbejdet i budgetforslaget:

- Variabel kørsel: -5,7 %
- Fast kørsel: 0,4 %



Der er indregnet følgende indekseringer:

- Variabel kørsel: 3,5 %
- Fast kørsel: 3,6 %

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2025	BF 2026	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.060	-1.627	-567
Flexhandicap	-2.156	-2.538	-382
Flexlæge	-1.731	-1.909	-178
Flexskole	-2.237	-2.991	-754
Grundbidrag	-2.531	-3.061	-530
Total	-9.716	-12.126	-2.410

Resultat

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-37.488	37.488	0
Flexhandicap	-15.009	15.009	0
Flexlæge	-17.436	17.436	0
Flexskole	-75.556	75.556	0
Grundbidrag	-3.061	3.061	0
Total	-148.549	148.549	0



24. oktober 2025

2. Godkendelse af Mobilitetsplan 2025-2028

Hermed forelægges Mobilitetsplan 2025-2028 til godkendelse.

Hvert fjerde år skal vi, jf. Lov om Trafikskaber, udarbejde en plan for udviklingen af den kollektive trafik, herunder fastlægge et strategisk hovednet i Nordjylland. NT's mobilitetsplan 2025-2028 er en af flere handlingsplaner, som understøtter realiseringen af vores strategi. Mobilitetsplanen fastlægger retningen for, hvordan vi vil udvikle den kollektive mobilitet i Nordjylland i samspil med trafikplanen for den statslige jernbane, i sammenhæng med kommunale og regionale mobilitetsplaner samt anbefalinger fra Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.

Høringssvar

Rammerne for et høringsoplæg af mobilitetsplanen blev godkendt af NT's bestyrelse den 23. maj 2025, og herefter blev planen sendt i høring i perioden den 25. juni til den 3. oktober 2025. I høringsperioden har administrationen deltaget i politiske temamøder med kommunerne og Regionen, hvor mobilitetsplanen er blevet præsenteret og debatteret. NT har modtaget 16 høringssvar i forbindelse med mobilitetsplanen, og en samlet oversigt med de afholdte møder samt høringssvarene fremgår af vedlagte bilag.

Overordnet kan vi med stor tilfredshed konstatere, at der generelt er bred og fuld opbakning til retningen for udviklingen af kollektiv mobilitet i Nordjylland med fokus på de tre temaer (Knodepunkter, Hovednettet og Behovsstyret mobilitet), som understøtter ambitionen om skabe mest mulig mobilitet for pengene.

I forlængelse af høringen er den vedlagte, endelige udgave af mobilitetsplanen blevet udarbejdet.

Mobilitetsplanens indhold

Vi vil skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen. Ambitionen er, at nordjyderne - uanset hvor de bor, eller hvor de er i livet - ser kollektiv mobilitet som et attraktivt tilvalg, og målet er at skabe den bedst mulige mobilitet for flest for pengene. Det vil vi gøre ved at investere i vores hovednet, opgradere vores knodepunkter og optimere den behovsstyret mobilitet i samarbejde med særligt vores ejere og forskellige aktører, der kan påvirke mobiliteten og serviceniveauet for den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Og vi er allerede i gang. Mobilitetsplanen indeholder en lang række initiativer, aktiviteter og projekter, som bringer os tættere på målet om mere mobilitet for pengene, herunder projekter som allerede er i gang som fx projektet "Fremtidens Kollektive Trafik", der opgraderer expresbusnettet med flere afgang og bedre knodepunkter.

På mødet gøres status for igangværende og kommende aktiviteter og projekter i forlængelse af mobilitetsplanen.

Stærkt samarbejde om fremtidens mobilitet

Hvis vi vil indfri alle vores ambitioner om at gøre det let og enkelt at rejse i Nordjylland, skal vi i endnu højere grad søge dialogen og det tætte samarbejde med kommuner, regionen, virksomheder og uddannelsessteder. Mobilitetsplanen er et vigtigt aktiv i dialogen, og den vil være tilgængelig på en række platforme og i forskellig udformning:

- Underside på NTrejse.dk med, hvor alt materiale vedr. mobilitetsplanen vil være tilgængeligt.
- Mobilitetsplanen udgives i hele sin udstrækning og i en pixiudgave (i papir og på web).
- Kortfilm, der forklarer temaer i planen, som bruges på fx web, LinkedIn og i nyhedsmail.
- Nyhedsmail "Fem minutter i mobilitet", med mobilitetsplanen som tema.
- Branding og PR på sociale medier (primært LinkedIn).
- Pressemeddelelse.

På mødet redegøres for kommunikation vedrørende planen.

Det indstilles,

- at de indkomne høringssvar tages til efterretning, og
- at NT's Mobilitetsplan 2025-2028 godkendes.

Bilag

Bilag 2A, Hvidbog – Mobilitetsplan 2025-2028

Bilag 2B, Mobilitetsplan 2025 - 2028, Mest mobilitet for pengene i Nordjylland

Mobilitetsplan 2025-2028 | hvidbog





Indhold

Side 3: Høringsproces

Side 4: Høringsbrev og høringsmøder

Side 5: Opsamling på høring

Side 7: Høringssvar



Høringsproces

Rammerne for NT's Mobilitetsplan 2025-2028 blev godkendt af NT's bestyrelse d. 23. maj 2025, og høringsudgaven af mobilitetsplanen blev efterfølgende udsendt i høring i perioden 25. juni til 3. oktober 2025.

I dette notat gennemgås resultatet af høringen, indkomne høringssvar og næste skridt i arbejdet med implementeringen.

Høringen er gennemført hos følgende parter:

Region Nordjylland	Thisted Kommune
Aalborg Kommune	Vesthimmerland Kommune
Brønderslev Kommune	Uddannelsesinstitutioner i Nordjylland
Frederikshavn Kommune	Trafikstyrelsen
Hjørring Kommune	Trafikselskaberne i Danmark
Jammerbugt Kommune	Sydtrafik
Læsø Kommune	Movia
Mariagerfjord Kommune	BAT
Morsø Kommune	Fynbus
Rebild Kommune	Midttrafik

Flexdanmark

Nordjyske Jernbaner

DSB

Go Collective

Thinggaard

Flixbus

Kombardo

Rejsekort/Rejseplan A/S

NT's mobilitetsudvalg

NT's entreprenørudvalg (bus- og flextrafik)

NT's driftsgruppe (flextrafik)

NT's chaufførkontaktudvalg

AMU Nordjylland

KL

KKR Nordjylland

Business Region Nordjylland

Erhverv Norddanmark

Danske Regioner

DI Transport

Dansk Person Transport

Aalborg Lufthavn

Destinationsselskaber i Nordjylland

I høringsperioden har NT's administration præsenteret indholdet i Mobilitetsplan 2025-2028 på politiske dialogmøder hos 10 ud af de 11 nordjyske kommuner samt Region Nordjylland. Det er aftalt med Hjørring Kommune, at der afholdes politisk dialogmøde i 2026.

Oversigt over afholdte møder og høringsbrevet er vist på de følgende sider.

Høringsbrev og høringsmøder

Fra: info@ntmail.dk <info@ntmail.dk>
Sendt: 25. juni 2025 10:08
Emne: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028

NT's Mobilitetsplan 2025-28 i høring

Hermed sendes Mobilitetsplan 2025-28 i høring hos NT's ejere og samarbejdspartnere. Rammerne for mobilitetsplanen blev godkendt i NT's bestyrelse den 23. maj 2025, og høringsudgaven af mobilitetsplanen findes her: [Mobilitetsplan 2025-28 - Bedre muligheder for at rejse sammen](#)

Hvert fjerde år skal vi, jf. Lov om Trafikselskaber, udarbejde en plan for udviklingen af den kollektive trafik, herunder fastlægge et strategisk hovednet i Nordjylland. NT's mobilitetsplan 2025-28 er en af flere handlingsplaner, som understøtter realiseringen af vores strategi. Mobilitetsplanen fastlægger retningen for, hvordan vi vil udvikle den kollektive mobilitet i Nordjylland i samspil med trafikplanen for den statslige jernbane og i sammenhæng med kommunale og regionale mobilitetsplaner samt anbefalinger fra Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.

Høringsudgaven af mobilitetsplanen fremsendes hermed i høring med **frist for tilbagemeldinger den 3. oktober 2025**, hvorefter den endelige mobilitetsplan forelægges NT's bestyrelse til godkendelse den 31. oktober 2025.

Vejen til fremtidens kollektive mobilitet

Vi vil skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen. Ambitionen er, at nordjyderne - uanset hvor de bor, eller hvor de er i livet - ser kollektiv mobilitet som et attraktivt tilvalg, og målet er at skabe den bedst mulige mobilitet for flest for pengene. Det vil vi gøre ved at investere i vores hovednet, opgradere vores knudepunkter og optimere den behovsstyrede mobilitet i samarbejde med særligt vores ejere og forskellige aktører, der kan påvirke mobiliteten og serviceniveauet for den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Spørgsmål rettes til

Christopher Holland, Projektleder, cho@ntmail.dk eller Ole Schleemann, Direktør Kunder & Drift

Høringssvaret sendes til

Christopher Holland, Projektleder, cho@ntmail.dk.

Vi glæder os til at fortsætte dialogen og samarbejde om fremtidens kollektive mobilitet i Nordjylland.

Thomas Eybye Øster

Adm. direktør

to@NTmail.dk

Tel. + 45 9811 1111

Mob. +45 2219 5073

Høringsmøder med kommuner og region		
Region Nordjylland	Udvalg for Regional Udvikling og Innovation	08-09-2025
Aalborg Kommune	Udvalg for Klima og Miljø	24-06-2025
Brønderslev Kommune	Byråd	03-09-2025
Frederikshavn Kommune	Kultur- og Fritidsudvalg + Byråd	21-08-2025
Jammerbugt Kommune	Kommunalbestyrelse	28-08-2025
Hjørring Kommune	TBA	I 2026
Læsø Kommune	Teknik- og Havneudvalg	23-09-2025
Mariagerfjord Kommune	Teknik- og Miljøudvalg	12-08-2025
Morsø Kommune	Teknik- og Miljøudvalg	13-08-2025
Rebild Kommune	Byråd	18-09-2025
Thisted Kommune	Erhverv-, Klima-, Miljø- og Teknikudvalg	01-09-2025
Vesthimmerlands Kommune	Teknik- og Miljøudvalg	01-09-2025



Opsamling på høring

Vi har med glæde konstateret, at vi har modtaget høringssvar fra alle nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Det er desuden glædeligt, at vi har modtaget høringssvar fra Nordjyske Jernbaner, DSB, Dansk Person Transport og Aalborg Handelsskole.

Overordnet kan vi med stor tilfredshed konstatere, at der generelt er bred og fuld opbakning til retningen for udviklingen af kollektiv mobilitet i Nordjylland. Der kvitteres desuden for vores helhedsorienterede tilgang i Mobilitetsplan 2025-28 med fokus på tre temaer, som understøtter ambitionen om skabe mest mulig mobilitet for pengene.

Udover ovenstående kan de indkomne høringssvar sammenfattes som følgende:

Knudepunkter

Thisted Kommune ser positivt på tankerne om at skabe trygge, tilgængelige og funktionelle omstigningssteder også i mindre byer, mens Frederikshavn Kommune ser positivt på ambitionen om at integrere mobilitet med by- og erhvervsudvikling samt muligheden for borgerdrevne løsninger. Disse elementer vil vi arbejde med i den handlingsplan for knudepunkter i Nordjylland, som vi allerede har taget hul på at udarbejde.

Rebild Kommune tilkendegiver, at de ikke støtter vores ambitioner i forhold til vedligehold af knudepunkter. En forventningsafstemning om ambitionerne med Rebild Kommune såvel som vores øvrige ejere vil være en del af processen for udarbejdelsen af handlingsplanen.

Rebild og Thisted Kommune ser positivt på ambitionen om i højere grad at understøtte kombinationen mellem kollektiv trafik og mikromobilitet. Vi vil sammen med vores ejere undersøge, hvordan denne ambition kan realiseres. Læsø og Vesthimmerlands Kommune gør sig konkrete tanker om behovet for nye eller opgradering af knudepunkter, hvilket vi vil følge op på i vores dialog og samarbejde om knudepunkter med disse kommuner.

Hovednettet

Dansk Person Transport fremhæver expresbusser som et attraktivt mobilitetstilbud og opfordrer til at investere yderligere i hovednettet, men samtidig holde øje med omkostningerne til togdriften og opgraderingen af infrastruktur. Yderligere investeringer i hovednettet er noget, vi vil arbejde målrettet med i forlængelse af implementeringen af Fremtidens Kollektive Trafik.

I forhold til en eventuel udbygning af hovednettet ønsker Frederikshavn Kommune, at strækningerne Hjørring-Sæby og Brønderslev-Frederikshavn kommer i betragtning til expresbusbetjening. Det vil vi kigge nærmere på - og gå i dialog med Frederikshavn Kommune og Region Nordjylland om - som en del af arbejdet med at udpege strækninger med potentiale for expresafgange.

Læsø Kommune udtrykker ønske om en bedre kobling mellem expresbussens og Læsøfærgens ankomst- og afgangstider i Frederikshavn. Vi følger op på ønsket i vores årshjul for køreplanlægning.



Behovsstyret mobilitet

Flere af de nordjyske kommuner peger på, at mobilitet i landdistrikter har stor betydning, og at behovsstyrede mobilitetsløsninger her får en større og vigtigere rolle i fremtiden. Dansk Person Transport ser ligeledes særligt positivt på udviklingen af løsninger, der er tilpasset de lokale mobilitetsbehov.

Samtidig adresserer bl.a. Aalborg, Jammerbugt og Morsø Kommune behovet for på den ene side at udbrede kendskabet yderligere til behovsstyrede mobilitetsløsninger i landdistrikterne og på den anden side at reducere barriererne og gøre det lettere og mere enkelt for kunderne at bruge disse løsninger. Førstnævnte vil vi fortsat arbejde med i vores kommunikationsindsatser. Hertil kan vores ejere såvel som kunder bidrage positivt som ambassadører for kollektiv mobilitet i landdistrikter i deres lokalområde. Sidstnævnte er noget vi vil arbejde med i et projekt, som forventes igangsat i 2026.

Dansk Person Transport understreger, at de ser samkørsel som et supplement til - og ikke noget der bør erstatte - kollektiv trafik. Erfaringerne fra vores pilotprojekt viser, at samkørsel i høj grad kombineres med kollektiv trafik og har et stort økonomisk potentiale i områder uden faste busruter. Vi vil fortsætte med at blive klogere på, hvordan vi med samkørsel skaber mest mulig mobilitet for pengene.

Aalborg Handelsskole udtrykker ønske om forbedring af busforbindelserne til og fra skolen som følge af et øget behov for at rejse med kollektiv transport. Vi følger op på ønsket sammen med Aalborg Kommune og Region Nordjylland i vores årshjul for køreplanlægning.

Samtænkning af visiteret kørsel og behovsstyret mobilitet

Frederikshavn Kommune, Læsø Kommune og Rebild Kommune fremhæver potentialet i at samtænke visiteret kørsel og behovsstyret mobilitet. Vi ønsker at kigge ind i dette potentiale sammen med vores ejere i forbindelse med de kommende udbud af bus- og flextrafik.

Samarbejde om fremtidens mobilitet

Flere af vores ejere - herunder Rebild og Thisted Kommune - ser positivt på ambitionerne i forhold til at styrke samarbejdet med virksomheder og uddannelser om udvikling af fremtidens kollektive mobilitet og bæredygtige mobilitetsvaner. Disse samarbejder er noget, vi forventer kommer til at fylde mere på sigt i vores mobilitetsrådgivning, og her er vi nysgerrige på også at blive klogere på, hvordan vi vores ejere kan spille hinanden gode.

Vesthimmerlands Kommune tilkendegiver, at de med afsæt i mobilitetsplanen bl.a. vil undersøge muligheden for at inddrage mobilitet i kommune- og lokalplanlægning samt afdække potentialet for pilotprojekter og fælles indsatser med NT. Det glæder os at se, at mobilitetsplanen inspirerer til handling, og vi vil meget gerne hjælpe og samarbejde om f.eks. afdækning af potentialet for bus på bestilling, som Vesthimmerlands Kommune også nævner.

Næste skridt

Den endelige udgave af Mobilitetsplan 2025-2028 er blevet tilrettet med input og kommentarer modtaget i høringsperioden. Planen bliver udgivet elektronisk i sin helhed såvel som i en pixiudgave, og begge versioner vil være tilgængelige på www.ntrejse.dk/om-nt/mobilitetsplan.



Høringssvar

Der er modtaget høringssvar fra følgende høringsparter:

- Region Nordjylland
- Aalborg Kommune
- Brønderslev Kommune
- Frederikshavn Kommune
- Hjørring Kommune
- Jammerbugt Kommune
- Læsø Kommune
- Mariagerfjord Kommune
- Morsø Kommune
- Rebild Kommune
- Thisted Kommune
- Vesthimmerlands Kommune
- Nordjyske Jernbaner
- DSB
- Dansk Persontransport
- Aalborg Handelsskole

Alle indkomne høringssvar er vedlagt.



Regionsrådet
Udvalg for Regional Udvikling og
Innovation

Regionsrådsmedlem
Peder Key Kristiansen
Mobil 30608123
peder.kristiansen@rn.dk

24. juli 2025

Høringssvar – Region Nordjylland

Region Nordjylland har modtaget høringsudgaven af NT's Mobilitetsplan 2025-2028. NT har præsenteret mobilitetsplanen for Udvalget for Regional Udvikling og Innovation og den er efterfølgende behandlet i Forretningsudvalget og Regionsrådet.

Mobilitetsplanen passer godt med Region Nordjyllands plan/ambition for udviklingen af den kollektive mobilitet i Nordjylland. Region Nordjylland har specielt fokus på landdistrikterne, og at det skal være muligt at benytte den kollektive mobilitet over alt i regionen.

Yderligere bemærker Region Nordjylland også, at der skal være et stærkt fokus på de uddannelsessøgende og deres mulighed for at komme frem til ungdomsuddannelserne.



Fra: Vibeke Hjort Knudsen <vibeke.knudsen@aalborg.dk> På vegne af Carsten Abildgaard

Sendt: 18. september 2025 13:45

Til: Thomas Eybye Øster <to@NTmail.dk>

Cc: Jan Øhlenschläger <jan.oehlenschlaeger@aalborg.dk>; Trine Juul Søndergaard Pedersen <trine.pedersen@aalborg.dk>

Emne: Høringssvar NT mobilitetsplan

Til direktør Thomas Øster

Kollektiv Trafik

- Aalborg Kommunes Høringssvar til NT's mobilitetsplan 2025-2028

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar til Nordjyllands Trafikselskabs mobilitetsplan 2025–2028 - "Bedre muligheder for at rejse sammen". Mobilitetsplanen er behandlet i Klima og Miljøudvalget 9/9-2025 og By- og Landskabsudvalget 11/9-2025.

Aalborg Kommune har bidraget til udarbejdelsen af planen og anerkender det grundige og brede samarbejde, der har præget processen. Vi har derfor kun få bemærkninger til planen.

Overordnet set ønsker vi at udtrykke vores fulde opbakning til dens retning og ambitioner, der stemmer overens med arbejdet på mobilitetsområdet i Aalborg Kommune.

Mobilitetsplanen præsenterer en helhedsorienteret tilgang til kollektiv mobilitet i Nordjylland. Den bygger på tre centrale temaer:

1. **Knudepunkter** – med fokus på at skabe trygge, tilgængelige og attraktive overgange mellem forskellige transportformer, herunder mikromobilitet.
2. **Hovednettet** – som rygraden i den kollektive trafik, hvor tog, ekspresbusser og Aalborgs bybusnet sikrer høj frekvens og pålidelighed.
3. **Behovsstyret mobilitet** – med fleksible løsninger, der tilpasses lokale behov og supplerer hovednettet, særligt i landdistrikterne.

Planen lægger desuden vægt på bæredygtighed, samkørsel, samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner samt en styrket integration mellem mobilitet og byudvikling. Det er en balanceret plan, der både understøtter grøn omstilling og social sammenhængskraft.

Planen er desuden helt i overensstemmelse med Aalborg Kommunes Kollektiv Trafikpolitik, som – med andre ord – lægger vægt på de samme ting, som NT's mobilitetsplan. Hos Aalborg Kommune har vi i Trafikpolitikken fire pejlemærker:

- Kollektiv trafik for alle,
- Sammenhængende mobilitet,
- Hurtigt fra A til B
- Grønt og bæredygtigt
-

Disse pejlemærker er helt i tråd med NT's mobilitetsplan, som blandt andet har disse overskrifter:

- Kollektiv mobilitet for alle
- Mere fleksibel mobilitet i landdistrikter
- Vi understøtter bæredygtig mobilitet

Om hvor fokuset på ekspresbusnettet jo er lig med "Hurtigt fra A til B".

Dette er ikke tilfældigt. NT var aktiv deltager i udarbejdelsen af Aalborg Kommunes kollektiv trafikpolitik samt Mobilitet 2040, ligesom Aalborg Kommune har været aktiv i udarbejdelsen af NT's mobilitetsplan.

I den politiske behandling af mobilitetsplanen anbefaler Aalborg Kommune et styrket fokus på trafikssikkerhed, samt at behovet for at sikre fokus på at øge kendskabsgraden til de aktuelle ordninger i den kollektive trafik i landdistrikterne fremhæves.

Ligesom kommunen ser sig som en vigtig samarbejdspartner ift. denne mobilitetsplan, er NT en vigtig sparringspartner i kommunens arbejde på mobilitetsområdet. Aalborg Kommune ser derfor frem til det fortsatte samarbejde om implementeringen af planen og til at bidrage til udviklingen af et mere sammenhængende og grønnere Nordjylland.

Med venlig hilsen

På vegne af
Klima og Miljø
Aalborg Kommune

Venlig hilsen

Carsten Abildgaard
Administrationschef
Tlf. 9931 9460 / 2519 9460

KM Økonomi og Personale
Klima og Miljø
Stigsborg Brygge 105
9000 Aalborg



SV: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028



Martin Dam <JEDA@99454545.dk>

Til Christopher Holland

Du svarede på denne meddelelse den 30-09-2025 08:01.

Hej Christopher

Der kommer ikke et høringssvar fra Brønderslev Kommune. Du kan se Byrådets beslutning her:

<https://dagsordener.bronderslev.dk/vis?id=9067cf5c-fef8-4076-96aa-b673279fe2fb&punktid=439990fd-2beb-4318-ab4d-ffa05636a226>

Med venlig hilsen

Martin Dam
Sagsbehandler – Trafik og veje
Plan og Byg

BRØNDERSLEV KOMMUNE

E-mail: JEDA@99454545.dk
Telefon: +4599454654
Web: www.bronderslev.dk
Post adresse: Ny Rådhusplads 1, 9700 Brønderslev
Besøgsadresse: Rådhusgade 5, 9330 Dronninglund

*Hvis du giver personoplysninger i en sag ved kommunen, bliver de registreret.
På [kommunens hjemmeside](#) kan du læse om dine rettigheder som registreret, og hvordan kommunen behandler personoplysninger.*



Nordjyllands Trafikselskab
Att.: Christopher Holland, cho@ntmail.dk

Frederikshavn Kommune
Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Tlf. +45 98 45 50 00
post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk
CVR-nr. 29189498

1. september 2025

Høringssvar vedrørende NT's Mobilitetsplan 2025 - 2028

Frederikshavn Kommune har modtaget NT's mobilitetsplan 2025-2028 med titlen "Bedre muligheder for at rejse sammen". NT har også præsenteret deres strategiske ambitioner på et temamøde for byrådet den 21. august.

Kommunen har med interesse gennemgået høringsudgaven og tager planen til efterretning idet vi anerkender den grundige og ambitiøse tilgang til udviklingen af den kollektive mobilitet i Nordjylland, herunder de tre centrale temaer: knudepunkter, hovednettet og behovsstyret mobilitet. Særligt bemærkes:

- **Fokus på mobilitet i landdistrikter** er af stor betydning for kommunen, og fleksible løsninger som Flextur, samkørsel og bus på bestilling kan forhåbentlig bidrage til bedre tilgængelighed og sammenhæng. Kommunen ser frem til samarbejdet om projekter i oplandet, som kan vise, om der er basis for at indtænke flere alternative mobilitetsløsninger på sigt.
- **Samarbejdet om knudepunkter**, hvor kommunen ser positivt på ambitionen om at integrere mobilitet med by- og erhvervsudvikling, samt muligheden for borgerdrevne initiativer.
- **Styrkelsen af hovednettet**, herunder ekspresbusser og togforbindelser, som er afgørende for pendling, uddannelse og erhvervsliv. I den forbindelse vil det være interessant for Frederikshavn Kommune, at strækningen Hjørring/Sæby og Brønderslev/ Frederikshavn kommer i betragtning med den målsætning, at forkorte transporttiden med en ekspresbus i de to korridorer. Derudover bør der rettes særlig opmærksomhed mod strækningen Lindholm-Frederikshavn-Skagen, hvor udrulning af lade-infrastruktur til batteritog bør prioriteres.
- **Samtænkning af visiteret og behovsstyret kørsel**: Kommunen ser et væsentligt potentiale i en tættere integration mellem de forskellige kørselsformer i NT som kan bidrage til en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne.

Kommunen ser frem til et fortsat konstruktivt samarbejde med NT, hvor vi i fællesskab sikrer, at de økonomiske midler udnyttes bedst muligt til gavn for borgerne. Vi støtter op om en helhedsorienteret tilgang til mobilitet, og ser frem til at bidrage aktivt til den videre udvikling af mobilitetsløsninger, der understøtter både grøn omstilling og social sammenhængskraft.



Side 2/2

På baggrund af drøftelse af NT's mobilitetsplan i Frederikshavn Kommunes Kultur- og Fritidsudvalg, ønsker kommunen endvidere at gøre NT opmærksomme på at det fortsat er et ønske, at der arbejdes for etablering af et trinbræt ved Apholmen på Skagensbanen.

Med venlig hilsen

Sofie Synnørdt Olsen (SOOL)
Afdelingsleder

Sagsnummer: EMN-2025-02278
Dokumentnummer: 8541490

Sagsbehandler:
Sofie Synnørdt Olsen
Direkte telefon:
+45 9845 5041



Hjørring Kommune



29-09-2025

Sag nr. 13.05.16-K04-2-25

Høringssvar – NT budget 2026 & NT Mobilitetsplan 2025-2029

Hjørring Kommune har modtaget NT Budget 2026 og NT Mobilitetsplan 2025-2028 til høring.

Hjørring Kommune har behandlet begge dele i Teknik- og Miljøudvalget, og har desuden behandlet budgetforslaget på Økonomiudvalgsmøde.

Der er følgende kommentarer til det:

NT Mobilitetsplan 2025-2028

Hjørring kommune tilslutter sig planen, som er i tråd med de tiltag kommunen selv ønsker at iværksætte.



Teknik- og Miljøudvalget
Teknik og forsyning
Tollevvej 43, 9440 Aabybro
Tlf.: 7257 7777
raadhus@jammerbugt.dk
www.jammerbugt.dk
Tom Müller Hansen
Direkte 7257 7858
thm@jammerbugt.dk
22-09-2025
Sagenr.: 13.05.18-P17-1-25

Til

Nordjyllands Trafikselskab
J. F. Kennedys Plads 1T, 3. sal
9000 Aalborg

Jammerbugt Kommunes høringssvar vedr. NT's forslag til Mobilitetsplan 2025-2028

Nordjyllands Trafikselskab har den 25. juni 2025 sendt forslag til Mobilitetsplan 2025-2028 i høring.

Teknik- og Miljøudvalget har behandlet forslaget på sit møde den 22. september 2025.

Udvalget finder, at forslaget til Mobilitetsplan indeholder planer og tiltag, der vil styrke den kollektive trafik i Nordjylland, herunder også i Jammerbugt Kommune. Planen beskriver på den ene side initiativer til at sikre og forbedre hovednettet til gavn for de mange rejsende på de store rejsestrømme, og på den anden side tiltag, der tilbyder lokale transportbehov i tyndtbefolkede områder i form af lokalbusser, flextrafik og mobilitet på bestilling. Med implementering af planen tilbydes alle borgere transportmulighed.

Teknik- og Miljøudvalget er enig med NT i, at den behovsstyrede kollektive trafik vil og skal få en større betydning for en øget mobilitet i fremtiden. Udvalget finder derfor, at det er nødvendigt, at NT arbejder endnu mere intenst på at udbrede kendskabet til tilbuddene i den kollektive trafik generelt, men i særdeleshed for den ikke-rutebundne trafik, idet de fleksible, behovsstyrede mobilitets tilbud er ekstra vigtige for transportmulighederne i landdistrikterne. I den forbindelse er det nødvendigt at gøre bestillingen af mobilitet mere overskuelig, enkel og effektiv, og således, at det er nemmere at finde og bestille "den samlede rejse" fra A til B.

Adresse ved personlig henvendelse: Lundbakvej 5, 9400 Pandrup



Teknik- og Miljøudvalget afgiver hermed høringssvar om,

- at Jammerbugt Kommune kan godkende NTs forslag til Mobilitetsplan 2025-2028,
- at Jammerbugt Kommune opfordrer NT til at arbejde for at gøre bestillingen af mobilitet mere overskuelig, enkel og effektiv, og
- at Jammerbugt Kommune opfordrer NT til at arbejde endnu mere for at udbrede kendskabet til tilbuddene i den kollektive trafik generelt, men i særdeleshed for den ikke-rutebundne trafik.

Venlig hilsen


Christian Hem
udvalgsformand

/ 
Lisbet Emmery
næstformand

Adresse ved personlig henvendelse: Lundbakvej 5, 9400 Pandrup



Høringssvar fra Læsø Kommune til NT's Mobilitetsplan 2025–2028

Læsø Kommune takker for muligheden for at afgive høringssvar til NT's Mobilitetsplan 2025–2028.

Samarbejde og fælles ambitioner

I mobilitetsplanen fremgår det, at NT ønsker at fastholde og styrke det gode samarbejde med sine ejere. Læsø Kommune vil gerne anerkende, at vi allerede i dag oplever et meget velfungerende og konstruktivt samarbejde med NT. NT opfattes som en lydhør og omstillingsparat organisation, hvilket vi sætter stor pris på.

Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet i de kommende år og bidrage aktivt til udviklingen og væksten i brugen af den kollektive trafik. Samtidig ønsker vi at indgå i arbejdet med fremtidige bæredygtige løsninger, hvilket harmonerer godt med Læsø Kommunes Klimahandleplan og vores ambitioner om en grønnere færgedrift.

Behovsstyret mobilitet

Læsø Kommune hilser det brede udvalg af løsninger inden for behovsstyret mobilitet velkommen. Samtidig kan vi dog konstatere, at det store antal muligheder kan gøre det vanskeligt for den enkelte borger at få et overblik over tilbuddene.

Som en tyndt befolklet kommune med en høj andel ældre borgere forventer vi, at efterspørgslen efter behovsstyret mobilitet vil stige i fremtiden. Vi finder det derfor meget positivt, at NT arbejder for mere gennemsigtige og brugervenlige løsninger. Særligt initiativet om at samtænke visiteret kørsel med bestillingsbaserede mobilitets tilbud finder vi interessant og relevant i en Læsø-kontekst.

Hovednettet og sammenhæng med færgedriften

Læsø Kommunes borgere er i høj grad afhængige af Læsøfærgen, og rejser til fastlandet – fx i forbindelse med besøg hos familie, læge- og sygehusbesøg m.m. – er altid betinget af færgens sejlplan.

Det vil derfor være en betydelig forbedring og et vigtigt incitament til øget brug af kollektiv trafik, hvis køreplanen for bus 973X kan tilpasses Læsøfærgens ankomst- og afgangstider. I den ordinære sejlplan for 2025 er der to afgange til og fra Aalborg, hvor der kun er 4-6 minutters interval mellem bussens og færgens ankomst/afgang. Det gælder eksempelvis afgangene kl. 07.36 og 16.36 samt ankomsterne kl. 07.46 og 16.46. Selv for gangbesværede borgere er denne tidsmargen meget snæver og kan skabe usikkerhed ved skift mellem transportformer. En bedre koordinering vil derfor have stor betydning for tilgængeligheden.

Knudepunkter og ventefaciliteter

I mobilitetsplanen fremhæves det, at knudepunkterne skal fremstå indbydende, så den kollektive trafik opleves tryk og behagelig. For Læsø-borgerne fungerer Læsøfærgen som det primære knudepunkt, hvor der ofte opstår ventetid i forbindelse med skift mellem færge, bus, flextrafik eller visiteret kørsel.

Det er derfor vigtigt for Læsø Kommune, at ventetiden foregår under gode og komfortable forhold. Et af vores politiske udvalgsmedlemmer har været i dialog med **Hotel Jutlandia** om muligheden for, at rejsende kan benytte hotellets faciliteter som ventested. Hotellet ligger i umiddelbar nærhed af færgelejet og tilbyder gode rammer, der kan forbedre rejseoplevelsen betydeligt.

Læsø Kommune vil derfor gerne foreslå, at NT i det videre arbejde med udviklingen og opgraderingen af knudepunkter inddrager denne mulighed.

Afslutning

Læsø Kommune ser frem til det fortsatte samarbejde med NT om at skabe gode, fleksible og bæredygtige mobilitetsløsninger til gavn for vores borgere og besøgende.



SV: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028



Anders Lyng Haagensen <anhaa@mariagerfjord.dk>

Til ● Christopher Holland

Du svarede på denne meddelelse den 30-09-2025 08:01.

Hej Christopher

Jeg skal hermed meddele, at Byrådet i Mariagerfjord kommune har godkendt den fremsendte Mobilitetsplan 2025-28 uden bemærkninger. Der fremsendes derfor ikke yderligere høringssvar.

Venlig hilsen

Anders Lyng Haagensen
Koordinator



Trafik og Anlæg
Østergade 22
9510 Ården
Telefon: +45 97113000
Telefon direkte: +45 97113648
anhaa@mariagerfjord.dk
www.mariagerfjord.dk

Som myndighed må vi ikke sende fortrolige eller følsomme personoplysninger via mail. Vi bruger derfor digital post. Du kan skrive og sende dokumenter sikkert til kommunen fra din digitale postkasse. Log på borger.dk eller eboks.dk. Som virksomhed kan du bruge postkassen på virk.dk. Borgerservice kan hjælpe dig, hvis du har spørgsmål til brug af din digitale postkasse.

Myndigheder og samarbejdspartnere som anvender sikker mail kan skrive til sikkerpost@mariagerfjord.dk. (kræver en certifikatløsning)

Læs mere om kommunens behandling af personoplysninger på vores hjemmeside <https://www.mariagerfjord.dk/Kommunen/Databeskyttelse>



Dato 01-09-2025
Sagsnr: S2025-4497

MORSØ KOMMUNE
Teknik og Miljø

Chris Christoffersen
9970 7063
cc@morsoe.dk

Jernbanevej 7
7900 Nykøbing Mors
Telefon 9970 7000
kommunen@morsoe.dk
mors.dk

Høringssvar - Nordjyllands Trafikselskabs Mobilitetsplan 2025-2028

Morsø Kommune afgiver hermed følgende høringssvar til Nordjyllands trafikelskabs Mobilitetsplan 2025-2028.

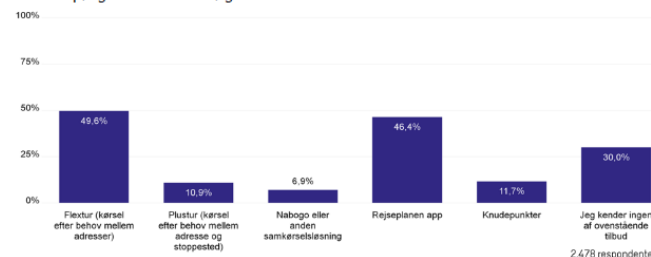
Morsø Kommune ser generelt positivt på visionerne og intentionerne i NT's nye mobilitetsplan – særligt i forhold til det økonomiske behov for at tænke kollektive trafik mere behovsstyret, så befordringsmulighederne tilpasses til det faktiske behov.

Morsø Kommune oplever dog en række barrierer, som vi vurderer, at der ikke bliver taget tilstrækkelig hånd om. Det er vores opfattelse, at den manglende håndtering af disse barrierer faktisk underminerer NT's strategi om at få flere til at bruge den kollektive trafik.

Som eksempler kan nævnes:

1. Alle passagerer skal betale det fulde beløb ved brug af flextur, hvilket underminerer incitamentet til samkørsel.
2. Flextur kan ikke bestilles via Rejseplanen. Der bør være ét sted, Rejseplanen, hvor man kan bestille sin transport. Samkørselstjenester bør derfor også, på sigt, kunne fremsøges og bestilles på rejseplanen. Det samme gør sig gældende for landsbybussen, delebilen, delecyklen, bus på bestilling, mv.
3. For at kunne fremsøge en flextur skal man søge fra adresse til adresse i Rejseplanen. Søger man fra adresse til stoppested får man ingen flextur tilbudt. Hvorfor denne begrænsning? Hvorfor fremkommer alle muligheder ikke uanset hvordan der søges?

4. Det er vores oplevelse, at det til tider er lidt tilfældigt, om der kan fremsøges en flextur eller plustur. Idet formiddags-, eftermiddags- og aftenafgangene er afskaffet i Morsø Kommune, er det især afgørende, at de fleksible produkter er så tilgængelige for brugerne, som overhovedet muligt.
5. Regionsgrænsen er en administrativ grænse, der gør det sværere at anvende flextur.
 - a. Prisen bliver automatisk sat til høj takst (14 kr. pr. km), når regionsgrænsen krydses.
 - b. Tidsbestillingen er forskellig mellem NT og Midttrafik, hvor det hos NT er senest 2 timer før og hos Midttrafik senest 1 time før.
 - c. Det bør undersøges, hvad konsekvenserne vil være, hvis fristen for bestilling af flextur sænkes fra 2 timer til 1 time, da det vil give en væsentligt bedre service for borgerne.
 - d. Det bør generelt undersøges, om regler og takster kan ensrettes så det bliver mere gennemskueligt og gnidningsfrit for brugerne at krydse regionsgrænserne.
6. Der arbejdes med at optimere og forbedre hovednettet mod Aalborg. For Morsø Kommune er tilknytningen til Skive og Region Midtjylland også vigtig. Hvordan arbejder NT med denne snitflade ift. at sikre transport til og fra Skive, Glyngøre, Roslev, m.fl.? Er der et formaliseret samarbejde, som Morsø Kommune kan indgå i?
7. Morsø Kommune har i foråret 2025 gennemført en spørgeskemaundersøgelse hos alle borgere over 16 år, hvilket har resulteret i over 2500 besvarelser. Helt overordnet viser undersøgelsen, at borgerne mangler viden om de transportmuligheder, der er i den kollektive trafik. Spørgeskemaundersøgelsen viste at:



Graf fra spørgeskemaundersøgelse om kendskab til transporttilbud

Derfor bør NT og de nordjyske kommuner udarbejde en fælles kommunikations- og informationsplan, der er målrettet mod de målgrupper, hvor potentialet er størst og kendskabet er mindst.

Det er Morsø Kommunes vurdering, at NT og kommunerne, foruden udviklingen af nye tiltag og produkter, målrettet bør prioritere og samarbejde om at nedbryde både informations-, brugs- og systembarriererne.

Venlig hilsen

Morsø Kommune



Center Arbejdsmarked og Borgerservice

Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads
9000 Aalborg

Hobrovej 110 | 9530 Støvring
Telefon 99 88 99 88
raadhus@rebild.dk | www.rebild.dk

Journalnr: 13.05.00-G01-1-25
Ref.: Lene Nørgaard
Telefon: 99888779
E-mail: leno@rebild.dk

Dato: 06-08-2025

Høringssvar vedr. Mobilitetsplan 2025-2028

Mobilitetsplanen har været i høring i Rebild Kommunes Byråd.

Byrådet ønsker at NT har entydig fokus på at flest mulige penge bruges på at skabe mobilitet, og finder det afgørende, at dette sker i tæt samarbejde med lokalområderne, hvor løsningerne tilpasses lokale forhold og behov.

I den forbindelse støtter Rebild Kommune ikke NT's ønske om ambitiøs plan for vedligehold af knudepunkter, da serviceniveauet er for højt og udgiftstungt. Der er behov for at formkrav kan tilpasses lokale behov og økonomi

Ud over dette har Rebild Kommune flg. bemærkninger:

- Understøtter ambitionen om at skabe den bedst mulige mobilitet for pengene, hvor NT tager aktivt ejerskab og inddrager lokalområderne i borgernære løsninger med afsæt i lokale behov
- Anerkendelse for at understøtte kombinationen af kollektiv trafik og mikromobilitet, hvis det kan drives kommercielt og uden kommunale udgifter
- Støtter initiativer til samordning af kollektiv transport og visiteret kørsel
- Støtter overvejelserne om styrket samarbejde med virksomheder om bæredygtig mobilitet i form af samkørsel, medfinansiering af busruter mv.
- Støtter forslaget om undervisning i bæredygtig mobilitet i folkeskoleregion

Venlig hilsen
Rebild Kommune



Nordjyllands Trafikselskab
Att.: Christopher Holland, Projektleder
cho@ntmail.dk

John F. Kennedys Plads 1T, 3. Sal
9000 Aalborg



THISTED KOMMUNE

Anlæg og Infrastruktur

20. august 2025

SagsID.: 13.05.00 P17-1-25
Medarbejder: vivkna

Vi ser frem til at bidrage til den videre udvikling og implementering af mobilitetsplanen og deltager gerne i dialog om konkrete tiltag og pilotprojekter i Thisted Kommune.

Med venlig hilsen

Vivian Knappen
Administrativ medarbejder / Anlæg og Infrastruktur

Thisted Kommune – Høringssvar Nordjyllands Trafikselskab, Mobilitetsplan 2025–2028

Thisted Kommune har modtaget Nordjyllands Trafikselskabs Mobilitetsplan 2025–2028 i høring og vil gerne kvittere for et grundigt og visionært oplæg, der sætter en tydelig retning for den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Vi anerkender planens brede tilgang til mobilitet, hvor både hovednet, knudepunkter og behovsstyrede løsninger indgår som centrale elementer. Det er positivt, at NT fortsat har fokus på at skabe mobilitet for alle – uanset geografi, livssituation og transportbehov.

Thisted Kommune har en bred geografi med spredt bosætning, og vi ser derfor særligt positivt på:

- **Udviklingen af behovsstyret mobilitet**, herunder fleksible løsninger som Flextur, samkørsel og bus på bestilling, som kan understøtte transport til undervisning, kulturtilbud og fritidsaktiviteter.
- **Styrket mobilitet i uddannelsesmiljøer**
Thisted Kommune ser positivt på NT's ambition om at samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner for at fremme brugen af kollektiv trafik blandt børn og unge. Vi anerkender vigtigheden af at introducere mobilitetsvaner tidligt i livet og ser et stort potentiale i at gøre det nemt og trygt for elever at benytte bus og tog til og fra undervisning og fritidsaktiviteter.
- **Styrkelsen af knudepunkter**, hvor vi ser potentiale i at integrere mikromobilitet og skabe trygge, tilgængelige og funktionelle omstigningssteder – også i mindre byer.
- **Samarbejdet med lokale virksomheder og turismeaktører**, hvor vi ser muligheder for at udvikle mobilitetstilbud, der understøtter både erhvervsliv og besøgende.

Thisted Kommune, Kirkevej 9, 7760 Hurup Thy
+4599171717 - thistedkommune@thisted.dk - www.thisted.dk - CVR 2918 9560

Thisted Kommune, Kirkevej 9, 7760 Hurup Thy
+4599171717 - thistedkommune@thisted.dk - www.thisted.dk - CVR 2918 9560

2



NT's Mobilitetsplan 2025-2028 i høring



Per Larsen <pel@vesthimmerland.dk>

Til ● Christopher Holland

Cc ○ Kent Kås Vestergård; ○ Thomas Olesen

Hej Christopher

Efter behandling i bl.a. Byrådets udvalg for teknik og miljø, kan jeg på Vesthimmerlands kommunes vegne meddele, at Vesthimmerlands Kommune anbefaler NT's Mobilitetsplan 2025 - 2028 godkendt.

Til orientering giver NT's Mobilitetsplan hos Vesthimmerlands Kommune anledning til bl.a. følgende handlinger:

1. Identifikation og prioritering af knudepunkter, der bør opgraderes.
2. Undersøgelse af potentialet for bus på bestilling i kommunens landdistrikter.
3. Kortlægning af lokale muligheder for samkørsel, herunder virksomhedssamarbejder.
4. Inddragelse af mobilitet i kommune- og lokalplanlægning.
5. Afvejning af potentialet for pilotprojekter og fælles indsatser i samarbejde med NT.

Med venlig hilsen

Per Larsen

Økonomikonsulent

Telefon: 9966 7353

pel@vesthimmerland.dk

Vesthimmerlands Kommune

Sekretariat Teknik | Teknik- og Økonomiforvaltning

Frederik IX's Plads 1

9640 Farsø



SV: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028



Martin Sort Mikkelsen <msm@nj.dk>
Til Christopher Holland

Du svarede på denne meddelelse den 26-09-2025 08:00.

Nordjyske Jernbaner har ingen bemærkninger til NT Mobilitetsplan.

Med venlig hilsen | Best regards

Martin Sort Mikkelsen

Adm. Direktør | CEO

msm@nj.dk

Tlf. +45 5434 7354



Nordjyske Jernbaner A/S

Skydebanevej 1B | DK-9800 Hjørring

www.nj.dk



SV: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028



Rasmus Holscher Baggesen <RHB@DSB.DK>

Til  Christopher Holland

Cc  DSBPOST

 Du svarede på denne meddelelse den 10-09-2025 12:53.

Kære NT

DSB har ingen bemærkninger til mobilitetsplanen.

Med venlig hilsen

Rasmus Holscher Baggesen
Executive Consultant

Økonomi, Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53
Mobil 24 68 30 87, E-mail rhb@dsb.dk



DSB Rejs med



Dansk PersonTransport

Nordjyllands Trafikskelskab
John F. Kennedys Plads 1T, 3. Sal
9000 Aalborg

Sendt pr. mail til cho@ntmail.dk



Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K
+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

København, 3. oktober 2025

Høringssvar vedrørende Nordjyllands Trafikskelskabs Mobilitetsplan 2025-2028

Dansk PersonTransport (DPT) vil indledningsvis gerne takke Nordjyllands Trafikskelskab (NT) for det fremsendte udkast til mobilitetsplan.

Vi ser overordnet positivt på, at mobilitetsplanen rummer flere af de tiltag, som vi gennem længere tid har fremhævet som afgørende for at styrke den kollektiv transport i Danmark. Planen er både ambitiøs og velunderbygget, og vi ser mange af de foreslåede initiativer som vigtige skridt i retning af et mere fleksibelt og attraktivt mobilitetstilbud.

Vi er særligt positive over NT's fokus på udviklingen af trafikformer, der kan tilpasses lokale behov. Tiltag som *bus på bestilling* og *Plustur* viser en forståelse for, at kollektiv transport ikke kan designes ens i hele regionen, men skal afspejle både de tætbefolkede byområder og de mere tyndt befolkede landområder. Løsningen med en intelligent kombination af flextrafik og faste ruter fremstår som en stærk og pragmatisk tilgang, der kan sikre både effektivitet og tilgængelighed.

DPT vil også gerne fremhæve NT's brug af ekspresbusser som et godt initiativ. Det er en god måde at tilbyde hurtig og bekvem busdrift som et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. At kundetilfredsheden især er høj blandt brugere af ekspresbusserne, understøtter dette synspunkt. Vi ser et stort potentiale i at styrke dette tilbud yderligere, og vi vil opfordre til, at ekspresbusserne prioriteres i implementeringen af mobilitetsplanen.

Det sagt har vi stor forståelse for ønsket om at skabe mest mulig mobilitet for pengene, men det bør ikke hindre NT's planer, at f.eks. udviklingen af hovednettet ikke må koste mere for ejerne. I en overgangsperiode kan det være nødvendigt at investere i at styrke kvaliteten af trafikudbuddet, hvorefter passagervæksten – og dermed passagerindtægterne – vil følge, efterhånden som borgerne tager de nye muligheder i brug. Samtidig bør NT holde fokus på

Dansk PersonTransport

omkostningsniveauet og -udviklingen for togdriften og tage højde for, at de høje omkostninger ved togdrift samt behovet for fornyelse, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen ikke udhuler forudsætningerne for at tilbyde nordjyderne det bedst mulige mobilitetstilbud for pengene.

Hertil har DPT en betænkelighed ved planens fokus på samkørsel. Vi anerkender, at samkørsel kan spille en rolle som supplement, men samkørsel kan ikke erstatte den kollektive transport. Vores bekymring er, at en for stærk prioritering af samkørsel kan risikere at legitimere færre afgange eller besparelser på den etablerede kollektive trafik. Vi mener, at samkørsel skal være et redskab i værktøjsskassen – ikke en erstatning for fundamentet. Den kollektive trafik udgør ryggraden i den kollektive mobilitet, og uden investeringer i flere afgange og højere kvalitet svækkes både mobiliteten og sammenhængskraften i samfundet.

Samkørsel kan dermed, når det bruges rigtigt, være et godt supplement. Men det er afgørende, at det ikke udvikler sig til en ureguleret parallelsektor, der underminerer flextrafik, taxikørsel eller andre dele af den professionelle kollektive transport.

DPT står naturligvis til rådighed, hvis der skulle være behov for en dialog om ovenstående.

Med venlig hilsen

Alexander Höilund

Erhvervspolitisk konsulent
Dansk PersonTransport

Mob: +45 6013 0015



VS: Høring | NT's Mobilitetsplan 2025-2028

RC Rikke Christoffersen (RIC - AH) <ric@ah.dk>
Til Christopher Holland
Cc Lene Østerbæk (LOE - AH)

Du svarede på denne meddelelse den 26-08-2025 12:30.

Kære Christopher

Hermed fremsendes høringsvar fra Aalborg Handelsskole, Tursgade-afdelingen.

Først og fremmest vil vi gerne takke for muligheden for at bidrage med vores input. Det er afgørende for os, at eleverne har gode og pålidelige muligheder for at benytte offentlig transport til og fra skolen i Tursgade. Vi har dog nogle forhold, som vi ønsker at drøfte, da de kan være vanskelige at beskrive fyldstgørende i den standardiserede høringsformular.

Baggrund

Dagligt har ca. 1.100 elever deres gang på vores afdeling i Tursgade. Eleverne kommer fra et stort opland både nord og syd for fjorden, og mange af dem har lange transporttider, da de bor i områder med begrænsede offentlige transportmuligheder.

Fra den 1. april 2025 vil der blive indført betalingsparkering i området omkring skolen. Vi kan se, at det betyder, at flere elever vælger kollektiv transport fremfor samkørsel, som tidligere blev brugt mere (f.eks. via NaboGo).

Vi oplever, at især bus nr. 12, der stopper i Langelandsgade ved Handelsgymnasiet og afgår fra Kennedy Arkaden omkring kl. 08.00, er meget fyldt. Dette er en problematik, vi som altid meddeler NT. Derudover bruger nogle elever, især dem der bor længst væk, meget tid på den daglige transport. Det er vores opfattelse, at flere andre gymnasier har direkte busforbindelser fra udvalgte oplandsbyer både morgen og eftermiddag, hvilket kunne være en løsning, der også kunne komme vores elever til gode.

Forslag til videre undersøgelse og ønsker

Vi ønsker at sikre de bedst mulige transportforhold for elever fra oplandsbyer, så de kan komme til og fra Tursgade på en hensigtsmæssig måde.

Her er nogle konkrete eksempler på elevernes transporttid til skolestart kl. 08.15 i Tursgade:

- **Elev fra Mou (postnummer Storvorde)**
Bus nr. 56 fra Mou kl. 06.30 -> Skift til bus nr. 12 ved AAU busterminal -> Ankomst Tursgade kl. 07.40 (meget tidligt set fra elevernes perspektiv).
- **Elev fra Gudum**
Afgang med bus nr. 36 kl. 07.20. Ved fri kl. 15.10 i Tursgade er eleven først hjemme kl. 17.45, da busserne ikke passer godt sammen tidsmæssigt.
- **Elev fra Kongerslev**
Bus nr. 55 afgår kl. 06.50.

Generelle kommentarer

- Bus nr. 55 og 56 opleves som meget fyldte i myldretiden og kører tidsmæssigt lige efter hinanden i stedet for at være forskudt.
- Bus nr. 55 og 56 passer dårligt til skolens mødetider (mødetid kl. 08.15, fri kl. 13.50 eller 15.10).
- Bus nr. 12, der skal være ved Tursgade kl. 08.11, er ofte forsinket og overfyldt, hvilket kan skabe udfordringer for elevernes fremmøde.

Forslag til direkte ruter

For at lette transporten kunne en mulig løsning være at etablere en direkte gymnasiebusrute til Handelsgymnasiet i Tursgade, med ankomst inden skolestart kl. 08.15 og afgang efter skoledagens afslutning kl. 13.50 og 15.10.

En sådan rute kunne eksempelvis dække følgende områder:

- Egense, Mou, Storvorde, Klarup, Tursgade.
- Kongerslev, Fjellerød, Vårst, Gudum, Gudumlund, Lillevorde, Nøvling, Gistrup.

En løsning som denne vil i høj grad forbedre transportmulighederne for de unge mennesker, der i dag bruger uforholdsmæssigt meget tid og energi på transport.

Vi håber, at ovenstående betragtninger og forslag kan indgå i de videre overvejelser, og vi står naturligvis til rådighed for uddybende dialog, hvis der er behov for det. En mulighed kunne være at vi mødes herom en gang i september?

På forhånd tak for jeres tid og opmærksomhed.

Venlig hilsen

Rikke Christoffersen

Direktør



Aalborg Handelsskole

Aalborg Handelsskole
Strandvejen 25
9000 Aalborg
www.ah.dk

Telefon
Direkte 91333370
Mobil 91333370
E-mail ric@ah.dk

Samarbejde Handiekraft Ansvarlighed Respekt Engagement





Mobilitetsplan 2025-2028

Mest mobilitet for pengene i Nordjylland





Se digital udgave på
NTRejse.dk/mobilitetsplan



1. udgave

Udgivet af:

Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads 1T, 3. sal
9000 Aalborg
info@ntmail.dk

+45 98 11 11 11



Klimakompenseret tryk

Indhold

Et sammenhængende og grønnere Nordjylland	5
Vejen til fremtidens kollektive mobilitet.....	6
Tre overordnede temaer	10
Tema 1 Knudepunkter	13
Tema 2 Hovednettet	21
Tema 3 Behovsstyret mobilitet	27
Stærkt samarbejde om fremtidens mobilitet.....	37
Samarbejde med ejere	38
Fokus på skoler og uddannelsesinstitutioner	39
Kommercielle partnerskaber	40
Budget for det strategiske net	43



Hvad er en mobilitetsplan?

Hvert fjerde år skal vi, jf. Lov om Trafikkselskaber, udarbejde en plan for udviklingen af den kollektive trafik, herunder fastlægge et strategisk hovednet.

Mobilitetsplanen fastlægger retningen for, hvordan vi vil udvikle den kollektive mobilitet i Nordjylland i samspil med trafikplanen for den statslige jernbane og i sammenhæng med kommunale og regionale mobilitetsplaner samt anbefalinger fra Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.

Mobilitetsplanen er en af flere handlingsplaner, som understøtter realiseringen af vores strategi. Den fokuserer på, hvordan mobilitetsløsninger i form af knudepunkter, hovednettet og behovsstyret mobilitet kan løse de forskellige mobilitetsbehov i Nordjylland. Mobilitetsplanen er primært blevet til i samarbejde med vores ejere - de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Hvad er ikke med i mobilitetsplanen?

Fokus i mobilitetsplanen er de åbne mobilitetsløsninger, som alle kan anvende. De lukkede mobilitetsløsninger (den visiterede kørsel) er dog indirekte omfattet, da vi ønsker at arbejde mere med at samordne den visiterede og behovsstyrede kørsel.

Mobilitetsplanen omfatter heller ikke billetløsninger samt information og markedsføring til kunderne, udbudsstrategi samt den teknologiske omstilling af tog-, bus- og flextrafikken til bæredygtige drivmidler. Disse temaer behandles i særskilte handlingsplaner.

Et sammenhængende og grønnere Nordjylland

Vi vil skabe den bedst mulige mobilitet for nordjyderne indenfor de økonomiske rammer, som vi har til rådighed. Det skal være nemt at komme til og fra arbejde, uddannelse, fritidsaktiviteter og sociale arrangementer, og vores services og tilbud skal være nemme at benytte og tilgængelige for alle.

Det betyder bl.a., at vi tager hensyn til folks forskellige behov på tværs af geografier og livsfaser, og at vi sætter os i kunders sted. Ved at tilbyde relevante mobilitetsløsninger vil vi få nordjyderne - uanset hvor de er bosat, eller hvor de er i livet – til at se kollektiv mobilitet som et attraktivt tilvalg.

Vejen til fremtidens kollektive mobilitet

Fællesskab. Bæredygtighed. Kunder. Nytænkning. Det er overskriften for de fire fokusområder, som er defineret i vores overordnede strategi. I denne mobilitetsplan omsætter vi strategi til handling gennem tre temaer, som alle understøtter vores ambition om at skabe den bedst mulige mobilitet for pengene. Temaerne er knudepunkter, hovednettet og behovsstyret mobilitet. Mobilitetsplanen sætter også retningen for, hvordan vi vil arbejde med og samarbejde om fremtidens kollektiv mobilitet i Nordjylland.



FÆLLESSKAB



BÆREDYGTIGHED



KUNDER



NYTÆNKNING



Kollektiv mobilitet for alle

Nordjylland er en region med geografisk og demografisk mangfoldighed, der gør, at der ikke findes én mobilitetsløsning, der passer til alle. Det er derfor afgørende, at vi tilbyder forskellige løsninger til forskellige målgrupper og forskellige behov, så alle har et attraktivt og bæredygtigt mobilitetstilbud.

Flere flytter fra landet til byerne, hvilket øger mobilitetsbehovet i og imellem de større byer. Her er et attraktivt udbud af forskellige kollektive mobilitetsformer med hovednettets busser og tog som rygrad afgørende i vores bestræbelser på at få flere til at rejse sammen.

For at sikre kollektiv mobilitet til alle har vi også brug for løsninger, som opfylder de lokale mobilitetsbehov og giver nordjyderne mulighed for at rejse mere lokalt sammen i busser, større og mindre vogne eller privatbiler i kombination med bæredygtige mobilitetsformer som cykel og gang.

I foråret 2023 blev vi enige med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland om at forstærke hovednettet ved at implementere projekt Fremtidens Kollektive Trafik. Med Fremtidens Kollektive Trafik sætter vi vores fleksible mobilitetsløsninger mere i spil, forbedrer en række knudepunkter og indsætter flere expresbusser. Projektet kan ses som en forløber for denne plan.



Mere fleksibel mobilitet i landdistrikter

Nordjylland er den region i Danmark med den største andel af landkommuner. Hele 29 % af nordjyderne er i dag bosat i mindre byer og landdistrikter, hvor befolkningstætheden er lav og mobilitetsmulighederne er begrænsede.

Den geografiske spredning af befolkningen fordelt mellem land og by stiller store krav til vores mobilitetsløsninger. Der skal være gode muligheder for at komme fra A til B, uanset om man bor det ene eller andet sted. I landområderne er grundlaget for at fastholde de traditionelle faste busruter dog udfordret, og de seneste års udvikling med nedgang i befolkningstallet på landet har øget behovet for at tænke på andre og nye mobilitetsløsninger.

Vi ser derfor ind i en fremtid, hvor fleksible løsninger i landdistrikterne bliver mere udbredte, da de kan tilpasse sig kundernes behov og levere mere mobilitet for færre penge end en fast busrute ville koste.

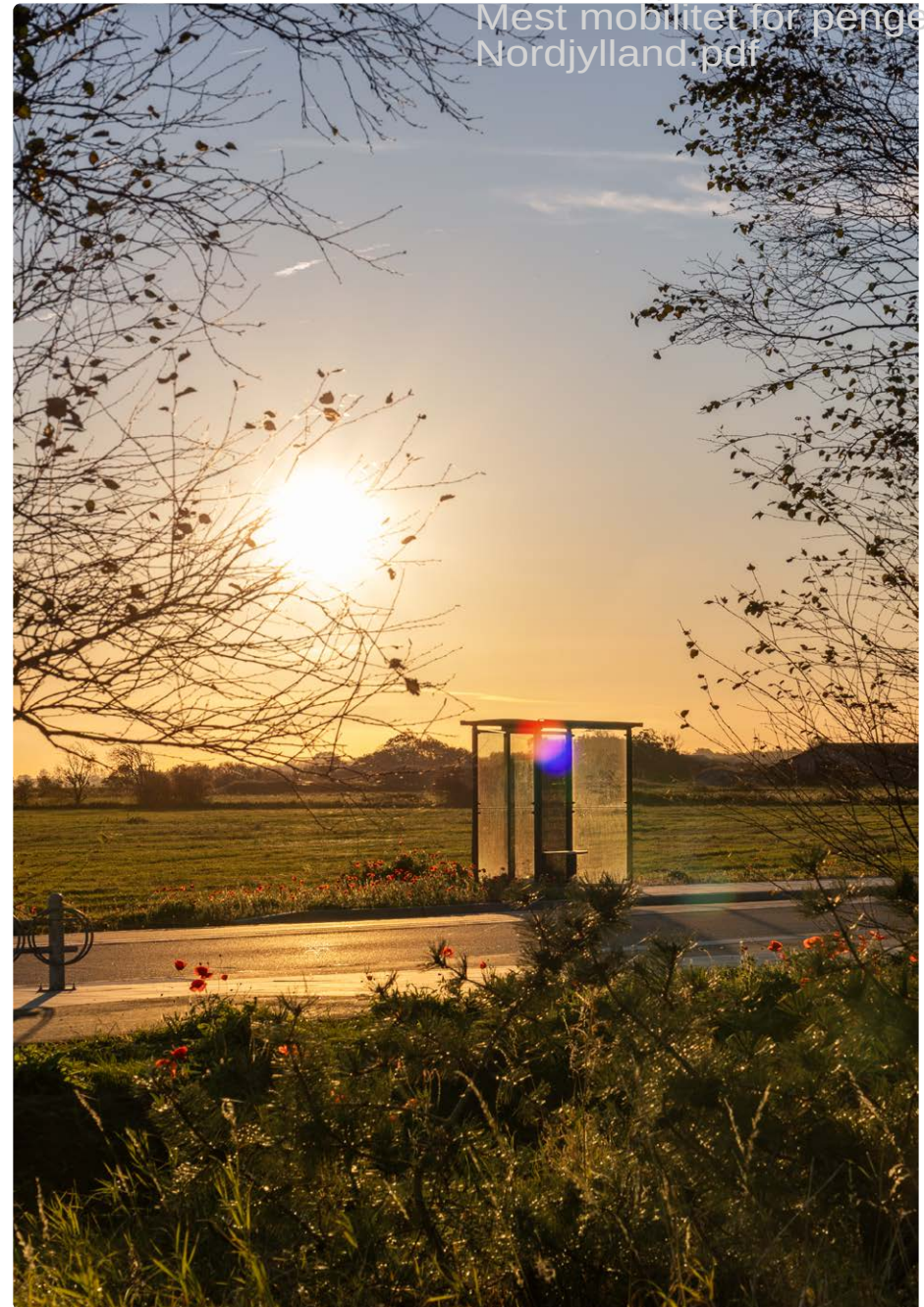
Vi ønsker, at flere rejser sammen – også når de tager bilen. Bilejerskabet i Region Nordjylland har været stigende over en årrække, og i landdistrikterne vil bilen fortsat være en vigtig og nødvendig mobilitetsform. Privatbilen har samtidig et stort mobilitetspotentiale, som vi ønsker at integrere i vores palette af kollektive mobilitetsformer i Nordjylland.

Vi understøtter bæredygtig mobilitet

Ved at have et attraktivt kerneprodukt og en bred vifte af mobilitetsløsninger, som binder Nordjylland sammen, kan vi få flere nordjyder til at træffe grønnere og mere bæredygtige transportvalg og samtidig bidrage til vækst og trivsel i Nordjylland.

Når flere rejser sammen fremfor at køre i hver sin bil, bliver der udledt mindre CO₂ og færre partikler, samtidig med at trængslen på veje og parkeringspladser mindskes. Vi understøtter dermed grøn og bæredygtig mobilitet på flere fronter og kan hjælpe både virksomheder og vores ejere med at reducere transportens CO₂ aftryk. Det bidrager positivt både i virksomhedernes ESG-rapportering og i forhold til at nå mål om grøn omstilling og reduktion af klimaaftryk.

Vi ser et bredt samarbejde med vores ejere og de nordjyske virksomheder som nøglen til at få indtænkt kollektiv mobilitet i udviklingen af byer og landdistrikter. Vi er nemlig overbevist om, at vi står stærkest ift. at udvikle og fremme brugen af kollektiv mobilitet, når vi samarbejder. Endelig vil vi fortsætte og styrke vores tætte samarbejde med uddannelsesinstitutioner og skoler, så vi i fællesskab styrker uddannelsesområdet og understøtter børn og unges bæredygtige transportvaner.

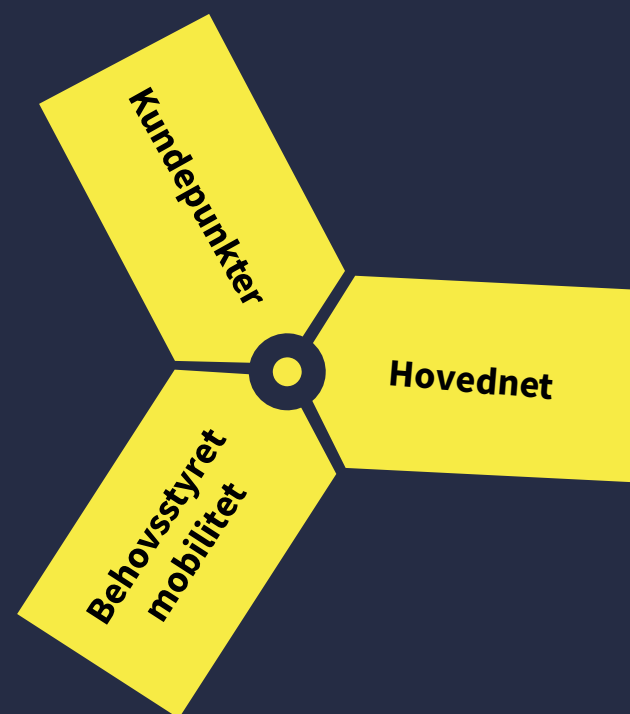


Tre overordnede temaer

Vores ambition er at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen, og målet er at skabe den bedst mulige mobilitet for flest for pengene. Det vil vi gøre ved at investere i vores hovednet, opgradere vores knudepunkter og optimere den behovsstyrede mobilitet.

Et godt og velfungerende hovednet gør mange uafhængige af privatbilen. Ved at reducere behovet for bilkørsel bidrager hovednettet til at mindske både trængsel og CO2-udledning, hvilket er med til at skabe et grønnere Nordjylland. Investeringerne i hovednettet finansieres ved at optimere den behovsstyrede mobilitet og ved at få flere passagerindtægter fra hovednettet.

Vi fortsætter også arbejdet med at opgradere vores knudepunkter, så vi får bundet hovednettets busser og tog endnu bedre sammen med vores behovsstyrede løsninger.





Tema 1

Knudepunkter

Det første, kunderne møder på deres rejse, er som oftest vores knudepunkter. Det er afgørende, at knudepunkterne fremstår indbydende, rene og med et ensartet serviceniveau, så rejsen med kollektiv trafik er tryk, behagelig og forudsigelig. Det er også knudepunkterne, der binder den behovsstyrede trafik sammen med hovednettet.



Tema 2

Hovednettet

Vi vil forbedre vores hovednet, så endnu flere benytter det i fremtiden, uden at det kommer til at koste flere penge for vores ejere. Hovednettet er rygraden i den sammenhængende kollektive mobilitet i Nordjylland. Det er i hovednettet, vi leverer hyppig og pålidelig transport, der forbinder Nordjyllands større byer, uddannelsesinstitutioner, større virksomheder og turistattraktioner.



Tema 3

Behovsstyret mobilitet

Vi vil skabe mest mulig mobilitet for flest muligt for pengene ved at optimere den behovsstyrede mobilitet. Vi vil udnytte de muligheder, der ligger i at optimere sammenspillet mellem den behovsstyrede mobilitet og et veludbygget hovednet. Vi skal samtidig sikre, at vi har en bred vifte af rutebundne og fleksible mobilitetsløsninger, så alle nordjyder har mulighed for at komme fra A til B.

Kundepunkter

Hovednet

**Behovsstyret
mobilitet**

HIMMERLANDSSTIEN

Støvring-Rebild Taxi
Tlf.: +45 9837 4499
Dag
Nat
CVR 36648457

AUTOMATISK SKYDEDR

Tema 1

Knudepunkter

Vi bruger knudepunkter som en fælles betegnelse for stoppesteder, samkørselspladser, busterminaler og stationer.

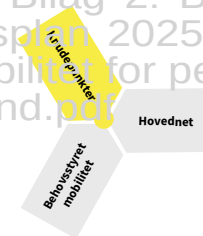
Da alle vores kunder på den ene eller anden måde benytter knudepunkterne, er det vigtigt for os, at de fremstår rene og indbydende med et ensartet service-niveau, og at de giver tryghed og sikrer et højt informationsniveau. Det er med til at sikre en god kundetilfredshed og fungerer samtidig som en reklamesøjle for den kollektive trafik.

Den traditionelle kollektive trafik bliver oftere og oftere kombineret med mikromobilitet som gang, delecycler og dele-el-løbehjul. Løsninger indenfor mikromobilitet hænger derfor naturligt sammen med vores knudepunkter, hvor der er mulighed for at skifte til både hovednettet og den behovsstyrede mobilitet.

Kommunerne har det formelle ansvar for knudepunkterne. Vores ambitioner for de nordjyske knudepunkter skal derfor indfries i samarbejde med kommunerne.

For at realisere ambitionen om attraktive knudepunkter vil vi gennemføre følgende:

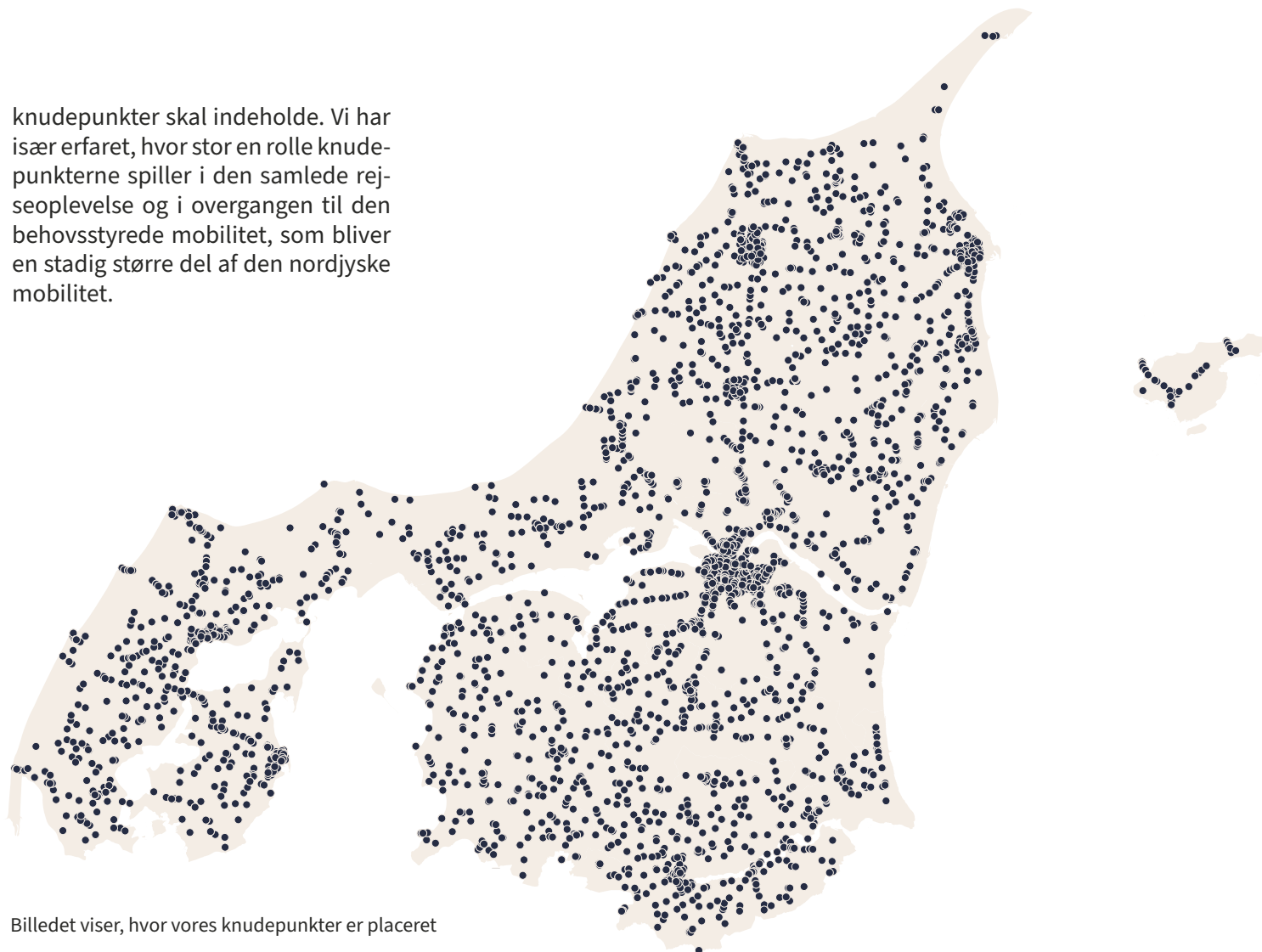
- Sammen med kommunerne, Vejdirektoratet og Region Nordjylland vil vi udarbejde en handlingsplan for etablering af nye knudepunkter, afvikling af uaktuelle knudepunkter, opgradering af eksisterende knudepunkter samt en plan for effektiv drift og vedligeholdelse af knudepunkterne.
- Vi vil søge puljemidler og øvrig ekstern finansiering til etablering og opgradering af knudepunkter.
- Vi vil undersøge, hvordan mikromobilitet kan indtænkes i udbud af bus- eller flextrafik, så der f.eks. kan stilles el-løbehjul og delecycler til rådighed ved flere knudepunkter.
- Vi vil tage initiativ til dialog med kommunerne om, hvordan knudepunkter kan integreres i by- og erhvervsudvikling.
- Sammen med kommunerne vil vi medvirke til at fremme borgerdrevne udvikling, drift og vedligeholdelse af knudepunkter.



Vi er allerede godt i gang med at udvikle, forbedre og ensarte de nordjyske knudepunkter i samarbejde med de nordjyske kommuner, Vejdirektoratet og Region Nordjylland.

Sammen er vi lykkedes med at hente betydelige økonomiske puljemidler til Nordjylland, som har gjort det muligt at etablere nye og opgradere en lang række knudepunkter. Vi har i dag en mere sammenhængende og brugervenlig infrastruktur end tidligere, og har samtidig høstet en del erfaringer, som vi kan tage med, når vi skal definere, hvad fremtidens

knudepunkter skal indeholde. Vi har især erfaret, hvor stor en rolle knudepunkterne spiller i den samlede rejseoplevelse og i overgangen til den behovsstyrede mobilitet, som bliver en stadig større del af den nordjyske mobilitet.



Billedet viser, hvor vores knudepunkter er placeret

Handlingsplan for fremtidens knudepunkter

Nøglen til et godt skifte mellem mobilitetsformerne er vores knudepunkter. Men der er stor variation, ift. hvilke mobilitetsformer man kan benytte ved de forskellige knudepunkter, og hvilke faciliteter og services de indeholder.

Sammen med vores samarbejdspartnere i kommunerne, Vejdirektoratet og Regionen vil vi udarbejde en handlingsplan for knudepunkter, som kan sikre en større ensartethed. Den skal bl.a. indeholde:

- En plan og et årshjul for etablering af nye og afvikling af uaktuelle knudepunkter.
- En investeringsplan for opgradering af eksisterende knudepunkter
- En plan for effektiv drift og vedligeholdelse af knudepunkterne.

Handlingsplanen skal være et effektivt værktøj til brug i samarbejdet mellem os og de nordjyske kommuner og Vejdirektoratet. Den skal sikre, at vi sammen kan få skabt de bedst mulige knudepunkter, uanset hvor i Nordjylland de er placeret, og uanset om der er tale om stationer, terminaler eller stoppesteder.

Drift og vedligeholdelse af knudepunkterne står helt centralt. De skal bl.a. holdes fri for is og sne om vinteren og ukrudt om sommeren. Desuden skal belægning, læskærme mv. vedligeholdes løbende, så knudepunkterne altid fremstår pæne, rene og funktionelle.

Det kræver en fælles indsats og en forpligtende og ambitiøs aftale mellem vejmyndighederne og NT om drift og vedligeholdelse. En aftale der omfatter ansvar, rollefordeling og økonomi, så vi sikrer vores kunder de bedste venteforhold året rundt.



Idé: Trafikcenter Sæby Syd

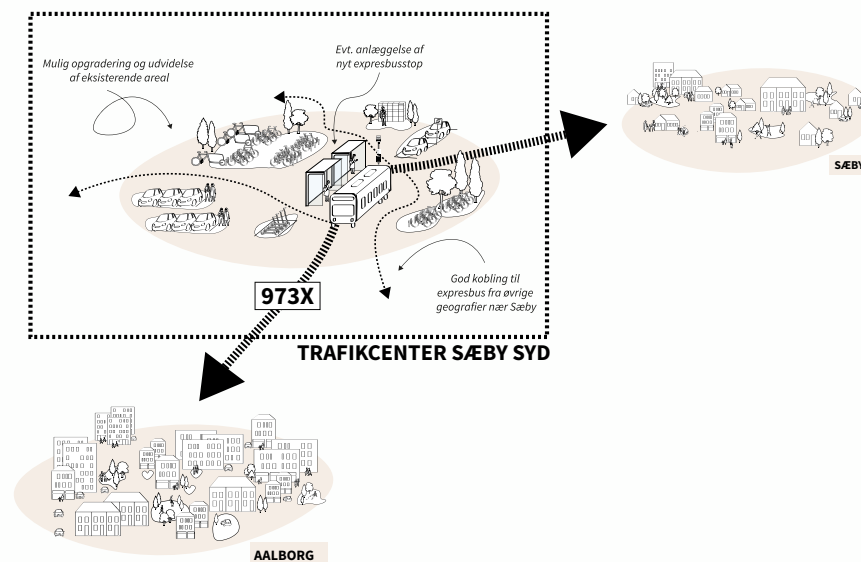
Fra pendlerplads til knudepunkt

Trafikcenter Sæby Syd ligger ved Sæby Syd afkørslen på E45, og er i dag en pendlerplads med mulighed for optankning af bl.a. brændstof og kaffe.

Med inspiration fra knudepunktet Aalborg Øst kunne Sæby Syd omdannes til et nyt knudepunkt, hvor ekspresbussen på rute 973X kunne stoppe.

Det vil forbinde landområderne syd for Sæby med hovednettet og skabe en hurtig forbindelse til Frederikshavn eller Aalborg med ekspresbussen.

Stedet vil blive ved med at fungere som pendlerplads, så vi udover at tilbyde adgang til ekspresbussen, fortsat er med til at fremme samkørsel og skabe aktivitet i området.





Gang, cykling og mikromobilitet

Gang, cykling og andre former for mikromobilitet er vigtige elementer i den interne mobilitet i byerne. Disse mobilitetsformer understøtter ”first og last mile” transport til og fra knudepunkter og kan dermed styrke adgangen til både hovednettet og den behovsstyrede mobilitet. Derfor er det vigtigt, at der er gode stiforbindelser til og fra knudepunkterne, og at der er gode muligheder for at parkere sin cykel.

Mikromobilitet inkluderer løsninger som delecycler og el-løbehjul. Der har tidligere været kommercielt drevne delecycler og el-løbehjul flere steder i Nordjylland, men i dag er der kun kommercielt drevne el-løbehjul i Aalborg og ingen delecycler.

Fremtidens knudepunkter kan gøres mere attraktive med mikromobilitet. Sammen med kommunerne vil vi undersøge, hvordan vi gennem aftaler med mobilitetsleverandører kan sikre, at der stilles el-løbehjul og delecycler til rådighed ved flere knudepunkter til en overkommelig pris.



Idé: Sødisebakke i Mariagerfjord Kommune

På cykel eller løbehjul til Sødisebakke

En ny busrute er ikke altid den rette løsning på en lokal mobilitetsudfordring. Med over 600 medarbejdere er bostedet Sødisebakke den næststørste arbejdsplads i Mariagerfjord Kommune. Men placeringen ca. 1,5 km fra Mariager by og busterminalen begrænser mulighederne for at benytte kollektive mobilitetsformer til og fra arbejde.

Ved at give medarbejderne nem adgang til fx. delecycler eller el-løbehjul, kan vi skabe god sammenhæng mellem expresbussen på Mariager Busterminal og bostedet. Adgangen til mikromobilitet kan fx etableres ved, at vi lader mikromobilitet indgå i et samlet udbud af kørsel.





Samtænkning af knudepunkter og by- og erhvervsudvikling

Samtænkning af knudepunkter og by- og erhvervsudvikling er afgørende for at skabe en sammenhængende og effektiv infrastruktur i kommunerne. Ved at integrere udviklingen af knudepunkter med konkrete udviklingsplaner kan vi sikre, at knudepunkterne ikke kun opfylder nutidens behov men også er forbedret til fremtiden.

Når knudepunkter udvikles i takt med udvikling af byen og erhvervslivet, kan de placeres strategisk for at maksimere tilgængeligheden og bekvemmeligheden for kunderne. Når de også forbinder forskellige mobilitetsformer, er det nemt for kunderne at skifte imellem dem.

Vi vil gå i dialog med kommunerne om, hvordan knudepunkter kan integreres i by- og erhvervsudviklingen, så vi sikrer, at knudepunkterne får den rette placering og bliver en integreret del af byens infrastruktur og udvikling. Det kan omfatte alt fra at skabe grønne og rekreative områder ved knudepunkterne til at implementere moderne teknologier og services, der forbedrer brugeroplevelsen. På den måde kan knudepunkterne blive levende og dynamiske steder, der understøtter både mobilitet og byliv.



Mobilitet og byudvikling

Vejdirektoratet har udgivet pjecen "Samtænkning af kollektiv transport og byudvikling - 10 principper til mere og bedre dialog". Den beskriver relevante principper, som kan være med til styrke dialogen om samtænkningen af kollektiv mobilitet og byudvikling i forskellige planstadier og mellem forskellige parter.

Flere af principperne er relevante i forhold til at sikre en kontinuerlig dialog mellem os og de nordjyske kommuner med fokus på sammenhæng mellem byudvikling, placering af knudepunkter og prioritering af kollektiv mobilitet, når kommunerne udarbejder planstrategi, kommuneplan og lokalplan.



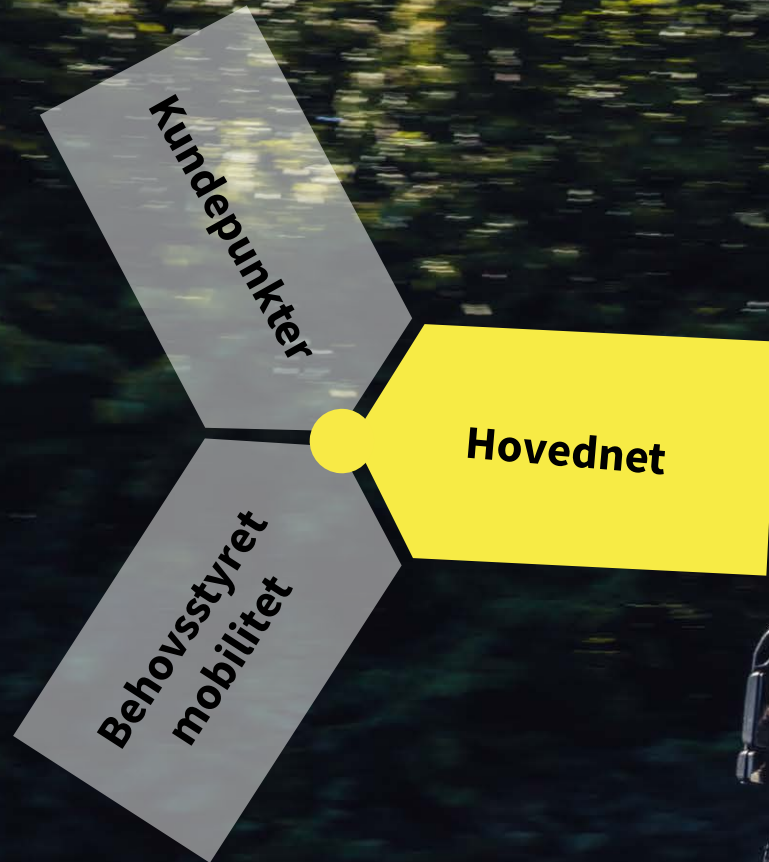
Case: Byens stoppested

Det borgerdrevne knudepunkt

I den lille landsby Vittrup i Hjørring Kommune har beboerne i byen skabt et knudepunkt ved byens stoppested, hvor der er masser af liv, legefaciliteter, grønne områder og ikke mindst lokalt ejerskab. Knudepunktet emmer af lokal historie og engagement.

En sådan form for borgerdrevet udvikling af knudepunkter er et godt eksempel på, hvordan fremtidens knudepunkter kan spille en vigtig rolle i lokalsamfundet, og hvordan lokale ildsjæle, kommunerne og vi i fællesskab kan give kollektiv mobilitet en fremtrædende plads i lokalsamfundet.





Tema 2

Hovednettet

Hovednettet, der består af tog, expresbusser og Aalborg bybusser, er rygraden i den kollektive trafik i Nordjylland. Hovednettet leverer hyppig og pålidelig transport, der forbinder regionens større byer, uddannelsesinstitutioner, større virksomheder og turistattraktioner.

I 2024 blev der foretaget 16,3 mio. rejser i vores hovednet, hvilket svarer til 71 % af alle rejser med os. Det understreger hovednettets centrale rolle.

Togene på hovednettet forbinder regionens byer med hinanden og har forbindelse til tog til resten af landet. Expressbusserne supplerer togtrafikken med hurtige og direkte forbindelser mellem de større byer og regionale centre på strækninger uden togbetjening. Tog og expresbusser sikrer hurtig og komfortabel transport over længere afstande, og de betjener centrale knudepunkter, hvor det er nemt at skifte til andre transportformer. Ambitionen er, at tog og expresbusser kører minimum én afgang i timen fra morgen til aften alle ugens dage, og de udgør en stabil og tilgængelig løsning, som giver borgerne tryghed og forudsigelighed i hverdagen.

Aalborg er regionens centrale knudepunkt, hvor det nordjyske hovednet samles og forgrener sig. Derfor er bybusnettet i Aalborg en naturlig del af hovednettet. Bybusnettet sikrer tilgængelighed til byens mange arbejdspladser, uddannelsessteder og universitetshospitalet. Med høj frekvens og pålidelighed understøtter bybusserne den samlede mobilitet og sammenhængskraft i Nordjylland.

Vi skal investere i vores hovednet, så endnu flere benytter det i fremtiden, uden at det kommer til at koste flere penge for vores ejere. Samtidig skal vi

skabe sammenhæng mellem forskellige mobilitetsformer, så borgerne nemt kan kombinere deres rejser med tog, busser og andre mobilitetsløsninger. Det vil gøre flere uafhængige af privatbilen, hvilket vil reducere biltrafikken og dermed mindske både trængsel og CO₂-udledning.

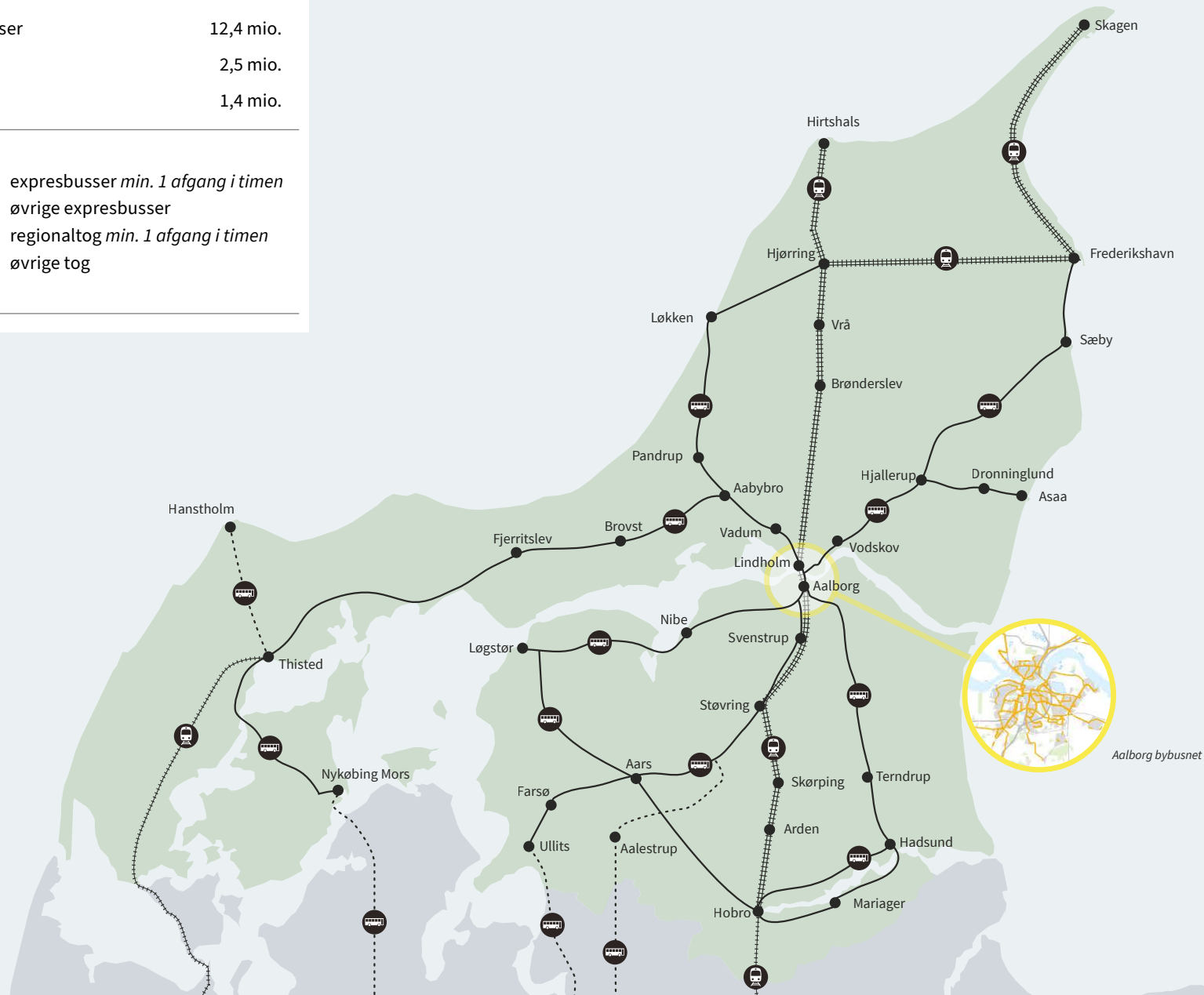
For at realisere ambitionen om at styrke hovednettet vil vi gennemføre følgende:

- Vi vil styrke og fremtidssikre togdriften ved at udvide den regionale togbetjening til Hobro. Vi har også et stort ønske om at elektrificere dele af banenettet for at bidrage til højere regularitet, kortere rejsetid og større driftseffektivitet.
- Vi vil styrke expresbusbetjeningen ved at implementere fase 2 og 3 af projekt Fremtidens Kollektive Trafik. Vi vil desuden identificere strækninger, hvor der kan være potentiale for expresafgange.
- Vi vil øge fremkommeligheden for expresbusserne på hovednettet i tæt samarbejde med de nordjyske kommuner, Region Nordjylland og Vejdirektoratet. Vi vil arbejde med en bred vifte af fremkommelighedstiltag, herunder at rette ruter ud, så busserne kører mere direkte mellem vores større knudepunkter.
- Vi vil øge kendskabet til hovednettet og motivere flere til at vælge den kollektive mobilitet og dermed øge passagerantallet gennem målrettet markedsføring.

Hovednettet i 2024**Antal rejser**

Aalborg bybusser	12,4 mio.
regionaltog	2,5 mio.
ekspresbusser	1,4 mio.

- ekspresbusser *min. 1 afgang i timen*
- - - - - øvrige ekspresbusser
- ||||| regionaltog *min. 1 afgang i timen*
- ||||| øvrige tog



Styrkelse af hovednettet

Vi har som mål at udbygge det eksisterende hovednet for at sikre endnu bedre og mere pålidelig mobilitet. Allerede nu arbejder vi målrettet på at udvide, optimere og forstærke hovednettet. Arbejdet er bl.a. forankret i en fælles strategisk ramme med projekt Fremtidens Kollektive Trafik. Strategien er udviklet i tæt samarbejde med Region Nordjylland og de nordjyske kommuner og udgør et fælles grundlag for, hvordan vi styrker og udvikler hovednettet til gavn for hele regionen.

Den planlagte udvidelse af togbetjeningen til Hobro er også en styrkelse af hovednettet. Udvidelsen bygger på de senere års forbedringer af togdriften, hvor vi har øget antallet af afgang markant.

Udvidelsen til Hobro vil ikke blot forbedre den geografiske dækning af den regionale togdrift. Den vil også styrke frekvensen og effektiviteten af den samlede togbetjening i Nordjylland. Samtidig ser vi ind i elektrificering af tognettet, hvilket vil reducere klimaaftrykket og styrke regulariteten. Begge dele er i tråd med de nationale prioriteringer i Statens Trafikplan, som fastlægger rammerne for kollektiv mobilitet i Danmark, herunder jernbanetrafik og servicemålsætninger for offentlig transport.



Mobilitet i Aalborg

Bybusserne i Aalborg er blevet styrket med et revideret bybusnet, som blev implementeret i 2023-2024. Det nye net tilbyder bedre forbindelser på tværs af byen og skaber samtidig en mere gnidningsfri overgang til expresbusser og regional togtrafik.

Særligt etableringen af Plusbus - en højklasset BRT-løsning med egen busbane, signalprioritering og optimerede stoppesteder - sikrer hurtigere og mere pålidelig kørsel mellem Vestbyen, centrum og Hospitalsbyen. Plusbus har været en central brik i at etablere en mere effektiv og attraktiv kollektiv mobilitet i Aalborg. Plusbussens høje standard har ikke blot givet et kvalitetsløft til bybusnettet, men også styrket Aalborg som regionalt knudepunkt.

Hvis Aalborg Kommune genoptager planlægningen af endnu en højklasset busløsning i byen ses dette potentielt at kunne styrke Aalborgs rolle som kollektivt knudepunkt yderligere, da erfaringerne viser, at løsningen kan bidrage til at forbedre både den interne mobilitet i Aalborg og styrke forbindelserne mellem byen og resten af regionen.

Fremtidens Kollektive Trafik

Fremtidens Kollektive Trafik er en fælles nordjysk strategi for udbygning af expresbus-betjeningen på hovednettet. Strategien bygger på en fælles vision om at skabe mere sammenhængende, effektiv og attraktiv kollektiv mobilitet i Nordjylland uden at udvide den økonomiske ramme. I kombination med knudepunkter og fleksible mobilitetsløsninger vil strategien resultere i et fintmasket mobilitetstilbud med hurtige og direkte forbindelser, som tilsammen dækker hele Nordjylland.

Fremtidens Kollektive Trafik implementeres i tre faser:

Fase 1

(august 2024)

Expresbus 974X blev udvidet med flere afgang, og den parallelle rute 74 blev nedlagt.

Expresbus 950X blev udvidet med flere afgang, mens afgangene blev reduceret på de parallelle ruter 50 og 100.

Siden fase 1 blev gennemført i august 2024, er antallet af påstignere på de to expresbusruter 950X og 974X steget med ca. 98.000 eller 71%. Samlet set er antallet af påstignere i de to korridorer steget med 30.000 eller 4%, når der tages højde for, at de parallelle regionalruter enten er nedlagt eller reduceret i omfang.

Fase 2

(august 2025/ januar 2026)

Expresbus 954X udvides med flere afgang og føres nord om Mariager Fjord som rute 958X med afgang hver anden time. Løsningen resulterer i timedrift med expresbus alle dage mellem Hadsund og Hobro. I samme ombæring reduceres de parallelle lokalruter 58 og 234.

Expresbus 970X udvides med flere afgang og føres via Birkelse, Ryå og Aabybro. Den parallelle rute 70 afkortes.

Expresbus 971X forlænges til Hjørring og udvides med flere afgang. Den parallelle rute 71 nedlægges.

Expresbus 973X udvides med flere afgang.

Rute 90 Hanstholm-Nykøbing afkortes, og betjeningen udvides med expresafgang.

Fase 3

(august 2026)

Expresbus 951X udvides med flere afgang, og den parallelle rute 52 tilpasses.

Expresbus 957X udvides med flere afgang, og den parallelle rute 57 tilpasses.

Punkt 2, Bilag 2: Bilag 2B
Mobilitetsplan 2025 - 2028
Mest mobilitet for pengene
Nordjylland.p...

Hovednet

Knudepunkter
Bedre og hurtigere
mobilitet



Trafikplan for den statslige jernbane

Trafikstyrelsen skal udarbejde en trafikplan for statens trafik på jernbanenettet hvert fjerde år. Statens trafikplan udgør en del af grundlaget for denne mobilitetsplan. Det skal sikre, at de regionale initiativer stemmer overens med de overordnede nationale mål og investeringer. I Nordjylland er hovednettet bl.a. tilrettelagt, så der er den bedst mulige sammenhæng med fjerntog, og vi laver løbende tilpasninger af bus- og togkøreplaner til fjerntogene, der sikrer de mest optimale korrespondancer for kunderne.

Regionaltog og fjerntog supplerer hinanden

- Siden august 2017 har Region Nordjylland overtaget ansvaret for regionaltog på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn. Betjeningen er integreret med trafikken på Nordjyske Jernbaners egen infrastruktur til hhv. Hirtshals og Skagen. Aftalen løber foreløbigt frem til 2030. Der er indgået en tillægsaftale om, at Region Nordjylland frem til 2025 supplerer DSB's drift mellem Aalborg og Aalborg Lufthavn.
- Fjerntog fra København fortsætter fra Aarhus til Aalborg og videre til Aalborg Lufthavn. Nordjyske Jernbaner kører fra Skørping til Hirtshals og til Frederikshavn og Skagen.
- Fra januar 2026 forlænges regionaltogene i Nordjylland til Hobro samtidig med, at fjerntogene kun standser i Skørping. Fjerntog vil ikke længere standse i Arden, Støvring, Svenstrup og Skalborg.

Elektrificering

- Strækningen fra Fredericia til Aalborg Lufthavn elektrificeres frem mod udgangen af 2026.
- De resterende statslige baner, herunder Lindholm-Frederikshavn elektrificeres gennem batteritogsdrift, og det undersøges hvordan ladeinfrastrukturen skal udrulles.

Hastighedsopgradering og signalprogram

- Det nye signalsystem blev taget i brug i Vendsyssel i 2018.
- Strækningen Aarhus-Aalborg er opgraderet til op til 200 km/t i 2024.
- Det nye signalsystem blev taget i brug på strækningen Aarhus-Aalborg i 2024.

Kapacitetsudvidelser

- Der er anlagt et nyt dobbeltspor ved Lindholm Station i 2024.
- Der er anlagt 700 m dobbeltspor syd for Hjørring Station i 2024.



Kundepunkter

Hovednet

**Behovsstyret
mobilitet**



Tema 3

Behovsstyret mobilitet

Behovsstyret mobilitet består af forskellige løsninger, der styres af lokale transportbehov. Løsningerne er rutebundne såvel som fleksible, og mens nogle tager afsæt i en fast køreplan, skal andre bestilles forud for rejsen. Kunderne rejser med busser, i mindre vogne eller privatbiler. De hentes enten på en adresse eller ved et knudepunkt og bliver kørt til deres destination enten direkte eller ved at skifte til en expresbus eller et tog undervejs.

Fælles for de behovsstyrede løsninger er, at de skaber mobilitet i områder, hvor hovednettet ikke dækker. Vi vurderer løbende, hvilke mobilitetsløsninger, der er de rigtige at sætte i spil, så de matcher de lokale mobilitetsbehov. Ved at koble hovednettet og den behovsstyrede mobilitet sammen, bliver vores samlede mobilitetstilbud mere sammenhængende og tilgængeligt for alle.

Vi vil skabe mest mulig mobilitet til flest muligt for pengene ved at optimere den behovsstyrede mobilitet og samtidig udnytte de muligheder, der ligger i at optimere samspillet mellem den behovsstyrede mobilitet og et veludbygget hovednet. Vi skal samtidig sikre, at vi har en portefølje af behovsstyrede mobilitetstilbud, så alle nordjyder har mulighed for at rejse kollektivt, og at det samtidig er let og enkelt for vores kunder at navigere i de forskellige muligheder.

Vi vil også arbejde for, at vi i højere grad samtænker den behovsstyrede mobilitet med den visiterede kørsel, da der ligger et stort økonomisk potentiale heri.

For at realisere ambitionerne for udviklingen af den behovsstyrede mobilitet i Nordjylland vil vi gennemføre følgende tiltag:

- Vi vil opgradere busruter med stort kundedgrundlag eller kundepotentiale med expresafgange, som integreres i hovednettet. Det kan f.eks. være på strækninger som Hjørring-Sæby og Thisted-Hanstholm, hvor der er et potentiale for mange direkte rejser fra A til B.
- Når kundedgrundlaget ikke er tilstrækkeligt til fast rutebunden kørsel, vil vi supplere eller erstatte busruter med mobilitetsløsninger, der skal bestilles forud for kørslen.
- Vi vil integrere samkørsel som en del af den kollektive mobilitet i Nordjylland.
- Vi vil udvikle og forenkle porteføljen af mobilitetsløsninger på bestilling. Vi vil også øge kendskabet til dem.
- Vi vil samtænke visiteret kørsel og behovsstyret mobilitet, og bl.a. undersøge og teste, hvordan kombinationsudbud med åben og visiteret kørsel kan øge mobilitetsmulighederne og kørselseffektiviteten.

Vores behovsstyrede løsninger



Mobilitet uden bestilling

Regionalbus

Regionalbus er en mobilitetsløsning med en busrute, som betjener stoppesteder efter en fast køreplan og indenfor en fastlagt tidsperiode. Regionalbusser krydser kommunegrænserne og er særligt vigtige for unge under uddannelse, men de spiller også en rolle for arbejdspendling og fritidsrejser. Der blev i 2024 foretaget ca. 3,0 mio. rejser med regionalbusser i Region Nordjylland.



Mobilitet uden bestilling

Lokalbus

Lokalbus er en mobilitetsløsning med en busrute, som betjener stoppesteder efter en fast køreplan og indenfor en fastlagt tidsperiode. Mange lokalbusser er tilrettelagt ift. kørselsberettigede skoleelever, da mange børn har ret til transport til og fra de kommunale skoler. Nogle lokalbusser forbinder landdistrikterne med hovedbyerne og er typisk tilrettelagt, så de matcher de uddannelsessøgendes behov. Enkelte steder fungerer de som små bybussystemer, som sikrer den interne mobilitet i en hovedby. Der blev i 2024 foretaget ca. 1,5 mio. rejser med lokalbusser i Region Nordjylland.



Mobilitet på bestilling

Telebus, teletaxa og Flexbus

Telebus, teletaxa og Flexbus er alle fleksible mobilitetsløsninger, der skal bestilles. Løsningerne løser lokale mobilitetsbehov i mindre eller varierende grad og kører kun, når der er et behov. Fælles for løsningerne er, at kunden kan rejse med en mindre bus eller en bil mellem en række stoppesteder i en udvalgt geografi og efter en fastlagt køreplan. Der blev i 2024 foretaget ca. 0,3 mio. rejser med telebus og teletaxa i Region Nordjylland. Vi forventer at gennemføre et pilotprojekt med Flexbus i et udvalgt område i Frederikshavn Kommune med opstart i starten af 2026.



Mobilitet på bestilling

Plustur

Plustur er en fleksibel mobilitetsløsning, der skal bestilles. Plustur kan anvendes i kombination med bus eller tog i hele Nordjylland med undtagelse af Frederikshavn Kommune. Med Plustur bliver kunden kørt i bil mellem en adresse og et knudepunkt, hvor der er mulighed for at stige om til bus eller tog. Plustur kan benyttes hele døgnet alle ugens dage. Der blev i 2024 foretaget ca. 35.000 rejser med Plustur i Region Nordjylland.



Mobilitet på bestilling

Flextur

Flextur er en fleksibel mobilitetsløsning, der skal bestilles. Flextur kan anvendes i hele Nordjylland og på hele rejsen fra A til B. Med Flextur bliver kunden hentet i bil på en adresse og kørt til en anden adresse i Nordjylland efter eget valg. Der køres muligvis en omvej for at hente eller aflevere andre kunder. Flextur kan benyttes hele døgnet alle ugens dage. Der blev i 2024 foretaget ca. 53.000 rejser med Flextur i Region Nordjylland.



Mobilitet på bestilling

Samkørsel

Samkørsel er en fleksibel mobilitetsløsning, der skal bestilles. Samkørsel kan anvendes på hele rejsen fra A til B eller på en del af rejsen til eller fra et knudepunkt, hvor kunden kan stige om til bus eller tog. Med samkørsel rejser kunden med andre i en privatbil. Samkørsel er tilgængelig i hele Nordjylland gennem nabogo's app, hvor private kan tilbyde eller reservere samkørsel. I 2024 blev der foretaget over 60.000 rejser med samkørsel i Region Nordjylland.



Mobilitet på bestilling

Frivilligbus

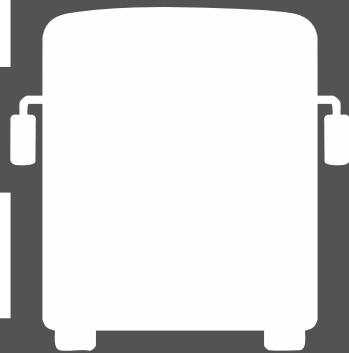
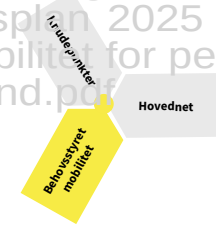
Frivilligbus er en fleksibel mobilitetsløsning, der skal bestilles. Frivilligbusserne køres af frivillige ildsjæle i et lokalområde. I Nordjylland kører der i øjeblikket tre frivilligbusser. To af busserne har plads til 9 personer og kører i Havbakkedistriktet i Mariagerfjord Kommune og drives af Havbakkedistriktets Mobilitetsforening. Den tredje bus er en 8 personers minibus, som kører på Gjør i Jammerbugt Kommune og drives af Gjør Borger- og Erhvervsforening. Frivilligbusserne betjener lokalområdet, når den traditionelle kollektive mobilitet ikke er tilstrækkelig.



Mobilitet på bestilling

Bus på bestilling

Bus på bestilling er en fleksibel mobilitetsløsning, der skal bestilles. Med bus på bestilling kan kunden rejse med bus eller minibus mellem en række stoppesteder i et udvalgt område og et fast tidsrum, men uden en fast køreplan. Bestilling af bussen sker i et brugervenligt system. Movia har afprøvet konceptet på Sjælland. I Nordjylland kommer vi til at gennemføre et pilotprojekt i Nibe-området og Løkken-Vrå området fra august 2025.



Mobilitet uden bestilling

Regional- og lokalbusser er eksempler på mobilitet, der kører efter en fast køreplan, og som ikke skal bestilles forud for rejsen. De faste busruter understøtter vores kunders faste behov for transport til og fra skole, uddannelse og arbejde på specifikke tidspunkter.

I tyndtbefolkede områder, hvor det ikke giver økonomisk mening at indsætte faste busruter med faste køreplaner, skal mobilitetsløsninger på bestilling opfylde de lokale transportbehov og sikre, at alle nordjyder har adgang til kollektiv mobilitet.

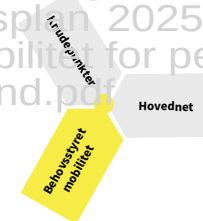
Regional- og lokalbusser

I fremtiden vil der fortsat være behov for regionalbusser, der kører på tværs af kommunegrænserne. Vi ser dog et potentiale i at samtænke faste busafgange med mobilitetsløsninger på bestilling som f.eks. samkørsel eller anden fleksibel mobilitet, som tilsammen kan optimere og forbedre mobiliteten for vores kunder.

På nogle strækninger kan mobilitet på bestilling erstatte faste busafgange med få kunder, og tilsvarende kan der på andre strækninger også være et potentiale i at opgradere en busrute med stort kundegrundlag eller kundepotentiale til expresbusafgange, der indgår i hovednettet.

Lokalbusser kører kun i begrænset omfang og primært på skoledage, og i de senere år er der blevet færre og færre afgange på de lokale ruter. De afgange, der er tilbage, er ofte skræddersyet efter skolernes ringetider, og derfor er de ikke specielt attraktive for andre end eleverne. Det er derfor interessant at se på de lokale mobilitetsbehov i et bredere perspektiv, hvor vi bl.a. vurderer, om vores tilbud om mobilitet på bestilling kan løse folks behov i de områder, hvor kundegrundlaget ikke er tilstrækkeligt til en fast busrute.





Mobilitet på bestilling

Der findes mange forskellige typer af mobilitet på bestilling, som giver nordjyder i de tyndt befolkede områder mulighed for at benytte kollektiv mobilitet, når de skal fra A til B.

Det sikrer en god mobilitet for alle i Nordjylland. Også for dem, der bor i områder, hvor det ikke er muligt at benytte mobilitet uden bestilling.

I 2025 og 2026 tager vi hul på flere pilotprojekter med nye mobilitetsløsninger på bestilling, hvilket vil give en del tilføjelser til listen. For at alle kan navigere i løsningerne ift. takster til bestilling, billettering, kommunikation og driftsunderstøttelse, har vi en ambition om at forenkle porteføljen på sigt.

Samkørsel og nye mobilitetsløsninger

Indtil videre har vores arbejde med samkørsel kun kørt som pilotprojekt. Det ændrer sig dog, da vi fra 2026 integrerer samkørsel i budgettet for kollektiv mobilitet i Nordjylland. Samkørsel er med til at udvide det samlede mobilitetsudbud - både som et supplement til en busrute og i sin egen ret i områder uden faste busforbindelser. Samkørsel løser mange af de samme mobilitetsbehov som Plustur og Flextur, men er en langt billigere løsning for både kunderne og vores ejere. Derfor ser vi et særligt økonomisk potentiale i samkørsel ift. at skabe mest mulig mobilitet for pengene.

Vi vil afprøve nye mobilitetsløsninger på bestilling og blive klogere på, hvad vores portefølje bør indeholde for at styrke mobilitetsoplevelsen i landdistrikterne. Vi har flere konkrete planer om pilotprojekter, der får opstart i 2025 og 2026.

Vi vil i det hele taget fortsætte med at gen- og nytænke vores mobilitetsløsninger, så vi sikrer, at det er let og enkelt at komme rundt i Nordjylland. Vi har samtidig en ambition om at forenkle vores portefølje af mobilitetsløsninger på bestilling, så det er let og enkelt som kunde at navigere mellem de forskellige muligheder.



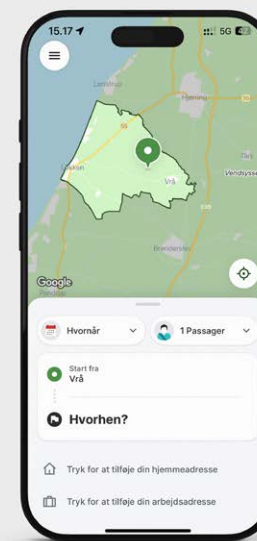
Case: Bus på bestilling

Bus på bestilling

Bus på bestilling er en mobilitetsløsning, hvor en busrejse kan bestilles mellem en række stoppesteder i en udvalgt geografi.

Movia har afprøvet konceptet med succes, og vi følger trop og afprøver bus på bestilling med et pilotprojekt i Nibe- og Løkken/Vrå-området fra august 2025.

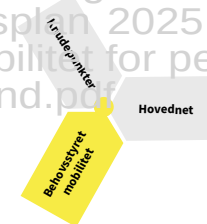
Projektet skal gøre os klogere på, hvordan denne form for rejse på bestilling kan forbedre mobiliteten i et område, hvor der kun er meget lidt busbetjening i dag. Det skal også danne grobund for, hvordan mobilitetsløsninger på bestilling skal se ud i Nordjylland i fremtiden, og forbedre mobiliteten i de nordjyske landdistrikter.



I Løkken/Vrå-området erstattes de nuværende lokalbusruter med bus på bestilling fra august 2025.

Bestil bus





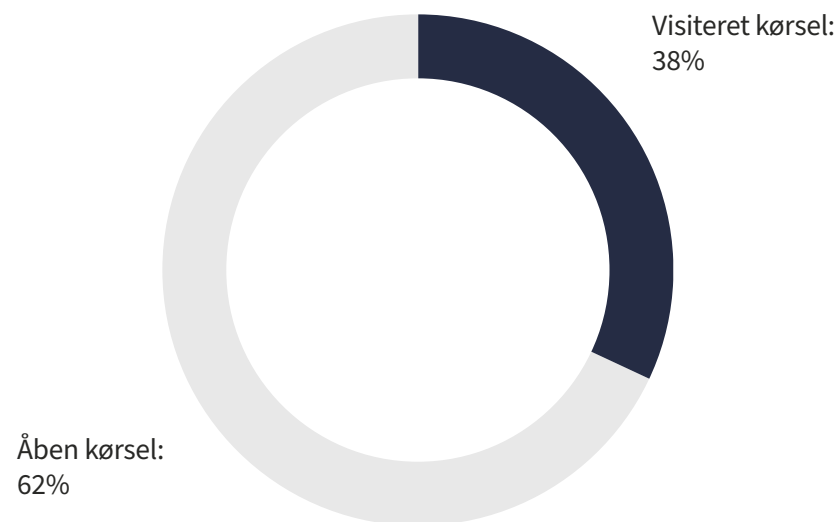
Visiteret kørsel og behovsstyret mobilitet

Udgifterne til visiteret kørsel fylder knap 40% af de samlede driftsudgifter til kollektiv trafik i Nordjylland.

Dele af den visiterede kørsel - særligt kørsel til læge og aktivitetscentre - er mulige at samtænke med mobilitetsløsninger på bestilling. Dels fordi behovet for kørsel særligt ligger udenfor myldretiden, og dels fordi det er de færreste af kunderne, der har særlige behov, som stiller krav til bilernes indretning eller solokørsel uden andre kunder.

At samtænke visiteret kørsel med den behovsstyrede mobilitet har et stort økonomisk potentiale, fordi kørslen vil blive mere effektiv at udføre og mere attraktiv at udbyde. Vi vil derfor undersøge, hvordan vi kan samtænke og indkøbe visiteret og åben kørsel.

Diagrammet viser fordelingen af driftstilskuddet til åben og visiteret kørsel i Region Nordjylland.









Stærkt samarbejde om fremtidens mobilitet

Hvis vi vil indfri alle vores ambitioner om at gøre det let og enkelt at rejse i Nordjylland, skal vi i endnu højere grad søge dialogen og det tætte samarbejde med vores ejere og forskellige aktører, der kan påvirke mobiliteten og serviceniveauet for den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Vi vil fastholde og styrke det gode samarbejde med vores ejere, og vi vil arbejde endnu tættere sammen med virksomheder, kommercielle aktører og andre udbydere og leverandører af mobilitet. Vi er nemlig overbevist om, at vi i fællesskab kan udvikle og fremme brugen af den kollektive mobilitet.

Endelig vil vi fastholde og styrke vores tætte samarbejde med uddannelsesinstitutioner og skoler, så vi i fællesskab styrker uddannelsesområdet og udvikler børn og unges bæredygtige mobilitetsvaner.

Samarbejde med ejere

Vi vil fortsætte og styrke det gode samarbejde med vores ejere i forhold til fastlæggelse og udmøntning af serviceniveauet for kollektiv mobilitet. At tilbyde attraktive mobilitetsløsninger med det nordjyske hovednet som rygrad kræver en langsigtet økonomisk prioritering. Vi har derfor en vigtig opgave i at sikre og fastholde de nødvendige økonomiske prioriteringer i samarbejdet om udviklingen af den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Det er centralt, at det samlede mobilitetstilbud i kommunerne understøtter de aktuelle behov, så vi i fællesskab håndterer udfordringer og arbejder med potentialer i både byer og landdistrikter. Det kan vi bl.a. sikre ved at udarbejde kommunale mobilitetsplaner med en helhedsorienteret tilgang til den kollektive mobilitet og lignende mobilitetsformer og ved at inddrage relevante aktører.



Vi vil styrke vores samarbejde med ejerne gennem følgende tiltag:

- For at være på forkant med udviklingen vil vi i samarbejde med vores ejere gennemføre årlige servicetjek af knudepunkter, hovednettet og den behovsstyrede mobilitet.
- Vi vil i dialog med kommunerne om, hvordan vi i fællesskab kan fremme udarbejdelsen af kommunale mobilitetsplaner.
- Vi vil invitere til en mere proaktiv dialog på tværs af forvaltninger og enheder, så vi løbende udvikler og tilpasser mobilitetsløsninger i samarbejde med andre og flere end dem, vi plejer. Et bredere samarbejde med vores ejere kan være nøglen til at indtænke kollektiv mobilitet i udviklingen af vores byer og landdistrikter, turisme og ift. de mange kommunale og regionale arbejdspladser og tilbud.
- Vi ønsker at understøtte en bredere forankring af kollektiv mobilitet. Det kunne fx. være gennem en årlig mobilitetskonference eller masterclass med fokus på samtænkning af kollektiv mobilitet og byudvikling eller mobilitet i landdistrikter.
- Vi vil udbygge vores samarbejde med vejmyndighederne i de nordjyske kommuner i forhold til drift, vedligeholdelse og udvikling af knudepunkter.

Fokus på skoler og uddannelsesinstitutioner

Vi vil fortsætte og styrke det gode samarbejde med vores ejere i forhold til fastlæggelse og udmøntning af serviceniveauet for kollektiv mobilitet. At tilbyde attraktive mobilitetsløsninger med det nordjyske hovednet som rygrad kræver en langsigtet økonomisk prioritering. Vi har derfor en vigtig opgave i at sikre og fastholde de nødvendige økonomiske prioriteringer i samarbejdet om udviklingen af den kollektive mobilitet i Nordjylland.

Det er centralt, at det samlede mobilitetstilbud i kommunerne understøtter de aktuelle behov, så vi i fællesskab håndterer udfordringer og arbejder med potentialer i både byer og landdistrikter. Det kan vi bl.a. sikre ved at udarbejde kommunale mobilitetsplaner med en helhedsorienteret tilgang til den kollektive mobilitet og ved at inddrage relevante aktører.



Vi vil styrke samarbejdet med skoler og uddannelsesinstitutioner gennem følgende tiltag:

- Vi vil fortsætte vores tætte dialog og samarbejde med uddannelsesinstitutionerne vedr. drift og køreplanlægning. Der ligger fx store muligheder i at samtænke traditionelle busruter med mobilitetsløsninger på bestilling.
- Vi vil fortsat involvere og samarbejde med uddannelsesinstitutioner i projekter, som vi bl.a. har gjort i tidligere pilotprojekter om samkørsel og flere kunder i udvalgte busruter.
- Vi ser et potentiale i at lave en målrettet indsats i folkeskolerne i samarbejde med kommunerne, hvor vi kan påvirke børn og forældre i en positiv retning. Det vil vi bl.a. gøre gennem deltagelse i Danmarks største EU-støttede klimahandlingsprojekt LIFE ACT, hvor NT vil gennemføre et flerårigt undervisningsforløb om bæredygtig mobilitet på udvalgte nordjyske skoler.

Kommercielle partnerskaber

Vi lægger op til at indgå flere samarbejder med virksomheder, kommercielle aktører og andre udbydere og leverandører af mobilitet.

Virksomhederne har en stigende interesse i, at deres kunder og medarbejdere rejser mere bæredygtigt. Ved at gøre grønne transportvalg så tilgængelige og brugervenlige som muligt kan vi sammen gøre en positiv forskel for vores klima og nærmiljø.



Sammen med kommunerne vil vi styrke samarbejdet med virksomheder gennem følgende tiltag:

- Vi vil samarbejde med virksomheder og kommuner om bedre kollektiv mobilitet til og fra virksomheder, som kan bidrage positivt i virksomhedernes ESG-rapportering og hjælpe dem til at nå deres mål om grøn omstilling og reduktion af klimaaftryk.
- Vi vil gå i dialog med virksomheder om at skabe mere og bedre mobilitet gennem virksomhedsfinansierede løsninger, uanset om løsningen er at finansiere en ny busrute, et nyt knudepunkt eller f.eks. en delemobilitetsløsning.
- Vi vil opsøge virksomheder med tilbud om kommercielle B2B-samarbejder ved at tilbyde let og enkel adgang til billetter til kollektiv mobilitet i situationer, hvor kunder normalt ville benytte individuel transport. På den måde kan et samarbejde bidrage til, at kunder og gæster rejser mere bæredygtigt til gavn for både klimaet og trængslen på veje og parkeringspladser.
- Vi vil opsøge udbydere og leverandører af mobilitet, som kan supplere eller understøtte vores kerneforretning og binde Nordjylland sammen. Det kan være i form af bycykler og el-løbehjul, der kan bidrage til at reducere den oplevede afstand mellem knudepunkt og rejsens start- og slutdestination, men også nye løsninger og services, som vi ikke har opdaget endnu.

Stærkt samarbejde om fremtidens mobilitet



Fremtidigt samarbejde med virksomheder

Lov om Trafikskelskaber giver virksomheder mulighed for at medfinansiere busdrift enten med nye ruter eller ekstra afgangse på eksisterende ruter, hvis man ønsker at gøre sin virksomhed mere attraktiv og tilgængelig.

I 2024 gennemførte vi et forsøg med en virksomhedsfinansieret busrute mellem Aalborg og Fårup Sommerland, hvor køreplanen understøttede både medarbejdernes og kundernes behov. Kigger vi udenfor Nordjylland, har f.eks. Bavarian Nordic i Helsingør finansieret en ny buslinje til og fra Humlebæk St. for at tiltrække medarbejdere fra København. Tilsvarende kunne en virksomhedsfinansieret busrute gennem f.eks. Juelstrupsparken i Støvring give medarbejderne hos virksomhederne i erhvervsområdet et reelt alternativ til bilen, når de skal til og fra arbejde.

Vi har tidligere samarbejdet med slagteriet Danpo i Aars og Vesthimmerlands Kommune om etablering af et nyt knudepunkt, som har gjort det mere attraktivt for Danpos medarbejdere at rejse med bus til og fra arbejde.

Virksomheder kan også give et tilskud til samkørsel for deres medarbejdere. Det gør bl.a. Novo Nordisk i Hjørring. Det øger incitamentet til at rejse sammen med andre til og fra arbejde på en bæredygtig måde og reducerer samtidig trængslen på vejnettet og på arbejdspladsens parkeringsplads.



Case: Billetsamarbejde med Aalborg Kongres- og Kulturcenter

Billetsamarbejde med Aalborg Kongres- og Kulturcenter

Aalborg Kongres- og Kulturcenter (AKKC) arbejder målrettet på at skabe mere bæredygtige løsninger og reducere deres CO2-aftryk. Transport spiller en stor rolle i deres klimaregnskab, og AKKC er bevidste om, at den største CO2-belastning ligger i indirekte emissioner. Her er gæsternes transport en stor faktor, og derfor er det naturligt for AKKC at rette fokus mod kollektiv mobilitet.

AKKC har indgået et samarbejde med os om gratis kollektiv transport til og fra kulturarrangementer, som finansieres ved et transportgebyr på alle billetter til AKKC's arrangementer. Derudover omfatter aftalen, at erhvervsgæster kan rejse gratis med bus og tog til udvalgte messer og konferencer



Budget for det strategiske net

Til venstre fremgår et flerårigt budget for det nordjyske hovednet bestående af tog, ekspresbusser og Aalborg bybusser baseret på budget 2025 og budgetoverslag for 2026, 2027 og 2028.

2025

	Køreplantimer	Operatørudgifter (1.000 kr.)	Passagerindtægter (1.000 kr.)	Tilskudsbehov (1.000 kr.)
Bus	669.719	627.082	295.115	331.967
Tog	43.951	212.853	87.236	125.317
I alt	713.670	839.935	382.351	457.284

2026

	Køreplantimer	Operatørudgifter (1.000 kr.)	Passagerindtægter (1.000 kr.)	Tilskudsbehov (1.000 kr.)
Bus	672.441	629.071	304.239	324.832
Tog	43.440	210.378	87.236	123.142
I alt	715.881	839.449	391.475	447.974

2027

	Køreplantimer	Operatørudgifter (1.000 kr.)	Passagerindtægter (1.000 kr.)	Tilskudsbehov (1.000 kr.)
Bus	674.507	631.229	308.735	322.494
Tog	43.440	210.378	87.236	123.142
I alt	717.947	841.607	395.971	445.363

2028

	Køreplantimer	Operatørudgifter (1.000 kr.)	Passagerindtægter (1.000 kr.)	Tilskudsbehov (1.000 kr.)
Bus	674.507	631.229	308.735	322.494
Tog	43.440	210.378	87.236	123.142
I alt	717.947	841.607	395.971	445.363



vi rejser sammen



3. Fremtidens togdrift

I efteråret 2022 besluttede Kontaktudvalget, at der skulle igangsættes analyser med henblik på at skabe et fundament for fremtidigt arbejde – blandt andet i relation til elektrificeringen af jernbanen med køreledninger. Der blev nedsat en styregruppe og en arbejdsgruppe, som udarbejdede et kommissorium og efterfølgende har arbejdet med fire analyseområder. Kontaktudvalget er løbende blevet orienteret, og i august 2025 fremlagdes en samlet analyse med henblik på efterfølgende politisk beslutning i Region Nordjylland og de nordjyske kommuner.

Med udgangspunkt i et kommissorium har en styre- og arbejdsgruppe efterfølgende arbejdet med fire analyseområder. Via KKR har grupperne haft repræsentanter fra kommunerne foruden Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner og Region Nordjylland. Kontaktudvalget har på møde den 15. august 2025 behandlet vision og forslag til initiativer, som et resultat af analysearbejdet. De har efterfølgende valgt at sende dette til behandling i kommuner og Region mhp. at opnå en beslutning om en fælles vision for fremtidens togdrift.

De konkrete initiativer er opdelt på følgende temaer:

- De nordjyske tog skal være elektriske.
- Hurtige tog og flere passagerer.
- Sikring af kritisk infrastruktur.
- Nordjylland som port til Europa for banegods.
- Fremtidssikret struktur for stationer.

På mødet vil Udviklingsdirektør Martin Rune Hoxer fra Region Nordjylland præsentere analysearbejdet og status for den igangværende høringsproces ved de nordjyske kommuner og Region Nordjylland.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 3: Fremtidens togdrift i Nordjylland – Analyserapport

Fremtidens togdrift i Nordjylland

Analyserapport

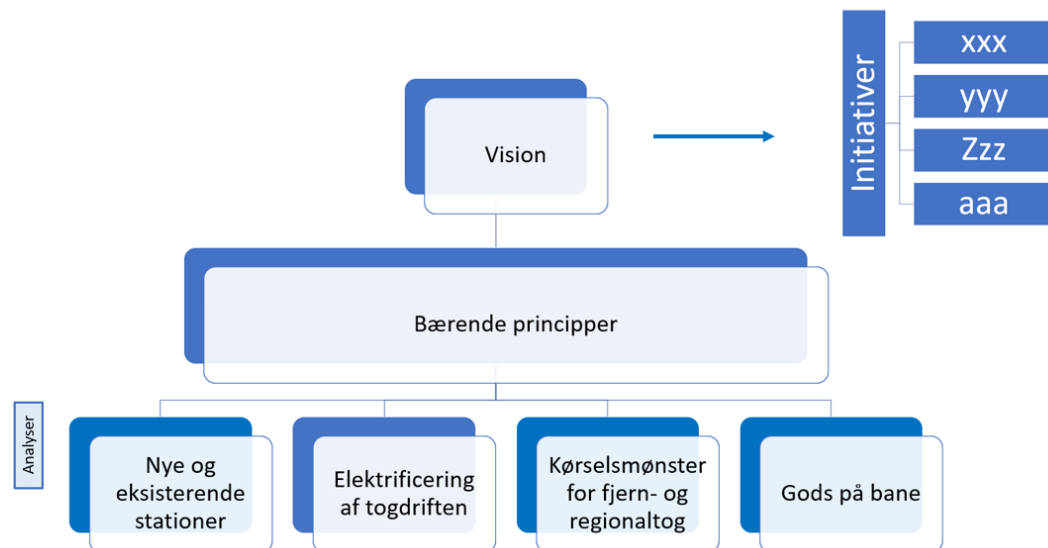


Introduktion

I 2010 blev den fælles vision *Fremtiden kører på skinner* vedtaget. Den havde fokus på sammenhængende kollektiv trafik med et særligt fokus på togdriften i Nordjylland.

Visionen omfattede dels en sammentænkning af togdriften med flere afgang til pendlere, en overtagelse af regional togdrift fra staten, en letbane, elektrificering af banenettet og et startskud til en undersøgelse af nye stationer. Store dele af visionen er gennemført, andre dele gennemføres i en ny form. Visionen var dog med til at hæve barren for togdrift i Nordjylland og dannede kimen til den succes vi ser i dag.

Kontaktudvalget havde på møde d. 11/11 2022 handlingsplan for bæredygtig mobilitet på dagsordenen. I den forbindelse blev den fremtidige togdrift i Nordjylland også drøftet. Herunder de nuværende og kommende flaskehalse på banenettet, elektrificering og grøn omstilling, gods på bane m.m. Det blev besluttet at få skabt et bedre grundlag for drøftelserne ved at undersøge forskellige muligheder, fordele og ulemper ved forskellige tiltag samt overslag over de økonomiske konsekvenser. På det faktuelle grundlag ville der kunne tages stilling til en fælles vision.



Denne analyserapport har fokus på de fire delanalyser, som er vist nederst i diagrammet. Der er med udgangspunkt i eksisterende stationsanalyser samlet op på mulighederne for at optimere driften ved at se på stationerne fra nye vinkler. De to analyser omkring elektrificering af togdriften og kørselsmønstre hænger tæt sammen og der har været indkøbt ekstern ekspertise til at sætte spot på mulighederne og få et objektivi blik på pris og effekt. Slutteligt har projektet Grønn Jyllandskorridor bidraget til nye perspektiver og vurderinger af potentialer for mere gods på bane.

Organisering

Bestilling af analyse: Kontaktudvalget i Nordjylland

Styregruppe:

- ❖ Udviklingsdirektør Henning Steffen Christensen, Region Nordjylland (- marts 2024)
- ❖ Udviklingsdirektør Martin Rune Hoxer, Region Nordjylland (april 2024-)
- ❖ Teknisk direktør Torben Ladefoged, Mariagerfjord Kommune
- ❖ Direktør Martin Sort Mikkelsen, Nordjyske Jernbaner
- ❖ Direktør Thomas Øster, Nordjyllands Trafikselskab
- ❖ Mobilitetskonsulent Malene Kofod Nielsen, Region Nordjylland

Projektgruppe:

- ❖ Projektleder Kristoffer Martens, NT
- ❖ Driftschef Stinne Hjorth Dalsø, Nordjyske Jernbaner (-marts 2025)
- ❖ Teknisk chef Morten Muff, Nordjyske Jernbaner
- ❖ Civilingeniør Morten Jensen, Aalborg Kommune
- ❖ Mobilitetskonsulent Mads Mailund Heuer, Hjørring Kommune
- ❖ Mobilitetskonsulent Malene Kofod Nielsen, Region Nordjylland

Konsulent: Rambøll



Indhold

1	Forudsætninger og tendenser	6
1.1.	Baggrund	7
1.2.	Eksisterende krav	8
	Ten-T	8
	Politiske forpligtelser og aftaler	9
1.3.	Politiske planer	10
1.4.	Trends og udvikling	12
	Megatendenser	12
	Stigende CO ₂ aftryk og klimaforandringer	13
	Urbanisering og globalisering	14
	Større demografiske ændringer	14
	Stigende sundhedsudfordringer	15
	Øget digitalisering og hastig teknologisk udvikling	15
	Andre tendenser	16
2	Nye og eksisterende stationer	18
2.1	Opsummering	19
2.2	Baggrund	20
2.3	Vigtigste konklusioner fra stationsanalyser	20
	Eksisterende stationer	20
	Nye stationer	22
	Drift og ansvar for stationer	23
2.4	Fysisk tilgængelighed på stationer	25
2.5	Forslag til initiativer, der skal belyses nærmere	26
3	Elektrificering	27
3.1	Opsummering	28
3.2	Baggrund	29
3.3	Grøn omstilling – muligheder og konsekvenser	30
	Et sammenhængende toget og region	30
	Behovet for grøn omstilling af jernbanegods	32
3.4	Grøn omstilling på kort og mellemlangt sigt	33
3.5	Batteritog som løsning på længere sigt	34
	Ladeinfrastruktur til batteritog	34
	Togmateriel	36
3.6	Elektrisk drift i Vendsyssel	36
	Den fysiske infrastruktur	37
	Udgifter til tog og drift	37
	Konsekvenser af drift med køreledninger for gennemgående tog	38
3.7	Økonomi	41
3.8	Konklusion	42
3.9	Forslag til initiativer	43
4	Kørselsmønster og regularitet	44
4.1	Opsummering	45

4.2	Baggrund	46
	Statslige planer	46
4.3	Rejsestrømme og fremtidige potentialer	47
	Faktorer med indvirkning på transportmiddelvalg	48
	Passagertal	49
	Økonomi i relation til passagertal	53
4.4	Fremtidigt serviceniveau	54
4.5	Tekniske krav og behov til fremtidig togkørsel nord for Aalborg	55
	Hastighedsopgradering	56
	Hurtigere tog	57
	Valg af køreplan	57
	Etablering af dobbeltspor	59
	Anlægsudgifter	59
	Etapeopdeling	60
	Rejsetidsgevinster	60
	Passagerkonsekvenser	61
4.6	Øvrige vurderinger	64
	Limfjordsbroen og overkørsel ved Thistedvej	64
	Mulighed for ny station mellem Brønderslev og Lindholm	65
4.7	Regional togdrift til Hobro	65
4.8	Thybanen – udfordringer og muligheder	67
4.9	Forlængelse af lufthavnsbanen	68
4.10	Lokalbanerne	70
	Nedlæggelse af stationer	71
	Eksprestog på lokalbanerne	72
	Lokale konsekvenser	73
4.11	Klimasikring	73
4.12	Konklusion	73
4.13	Forslag til initiativer	75
5	Gods på bane	76
5.1	Opsummering	77
5.2	Baggrund	77
5.3	Godsstrømme og potentialer for jernbanegods	79
	Godstransport – omfang og udvikling	80
	Godstransport fordelt på ruter	83
5.4	Krav og behov	86
	Rammebetingelser og organisatoriske barrierer	90
5.5	Konklusion	91
6	Vision og bærende principper	92
6.1	Vision	93
6.2	Bærende principper	94
7	Initiativer	95
7.1	Nye og eksisterende stationer	96
7.2	Elektrificering af togdrift	96
7.3	Kørselsmønster for fjern- og regionaltog	96
7.4	Gods på bane	97

1 Forudsætninger og tendenser

1.1. Baggrund

Nordjylland er med sin demografi og geografiske placering yderst i kongeriget dybt afhængig af god mobilitet. Det gælder både i forhold til persontransport til uddannelse og arbejde, men i høj grad også i fritiden, hvor kulturtilbud og shopping trækker folk særligt til Aalborg og hvor naturen, kysten og de mange hyggelige byer trækker folk fra nær og fjern i det meste af regionen.

Erhvervstransport er også en meget vigtig prioritet både internt i regionen, men også i en korridor gennem regionen fra Sverige og Norge til kontinentet. Jernbanen vil fremover spille en endnu større rolle for både persontransport og erhvervstransport.

Allerede i dag danner jernbanen grundstammen i den kollektive trafik op gennem Himmerland til Aalborg og videre til Vendsyssel. Nordjyderne er nogle af dem, der pendler over den største distancer og mange benytter toget for at komme hurtigt frem og samtidig kunne arbejde eller slappe af. De seks kommuner, som jernbanen kører igennem har ca. 450.000 indbyggere svarende til næsten 80% af indbyggerne i Nordjylland. 32.000 pendler til og fra stationsbyer internt i Nordjylland, mens 4.500 pendler til en destination udenfor Region Nordjylland, heraf ca. 500 fra en station i Vendsyssel, 2.400 fra Aalborg og 1.600 fra Himmerland, hvor særligt Hobro, der ligger sydligst i regionen har mange der pendler til Randers og Aarhus.

For persontransporten betjener jernbanen fjerntrafik i form af IC og ICLyn, som indtil videre har endestation i Aalborg Lufthavn, den regionale togtrafik fra Skørping til Frederikshavn og lokalbanerne nord for Hjørring og Frederikshavn. Hertil kommer Thybanen, som drives af Arriva og er væsentlig for pendlere og uddannelsessøgende til og fra Thy.

Siden Region Nordjylland overtog forpligtelsen for den regionale togdrift, har de nordjyske parter haft succes med at opnå de opsatte mål. Initiativer omkring at få markant flere adgange, bedre togmateriel, et sammenhængende regionalt net med et minimum af togskifte for passagerne, kortere rejsetider og ikke mindst bedre regularitet og sammenhæng til den øvrige kollektive trafik har betydet en stor stigning i antallet af passagerer og en kundetilfredshed i top.

I 2022 var der ca. 1,9 mio. rejsende i regionaltogene, 920.000 rejsende på de to lokalbaner i Vendsyssel, mens DSB havde ca. 1,4 mio. rejsende mellem Hobro og Aalborg. Det svarer til at ca. 37.000 benytter regionaltoget hver uge og 27.000 benyttede DSB mellem Hobro og Aalborg. Passagertallet i de nordjyske tog er med udgangen af august på indeks 106 ift. 2019 og kunderne er dermed tilbage efter corona.

Aalborg Havn har i dag fem afgang om ugen med jernbanegods og i Hirtshals står en kombi-terminal klar til at håndtere jernbanegods, der kommer med færgen fra Kristiansand. Særligt Norge efterspørger mulighed for at transportere gods via Jylland på jernbane.

I maj 2024 vil der blive afviklet et enkelt godstog fra Hirtshals mod Tyskland i samarbejde mellem DB Cargo og Nordjyske Jernbaner. Ved denne kørsel vil det blive klart hvilke eventuelle tekniske vanskeligheder, der er ved en fast godstransport fra Hirtshals.

1.2. Eksisterende krav

Ten-T

Banestrækningerne fra Fredericia til Hirtshals og Frederikshavn er en del af det europæiske TEN-T hovednet og bliver i løbet af kort tid og en del af hovednetkorridoren ”Skandinavien-Middelhavet” (ScanMed).

De grundlæggende krav gælder for alle strækninger i det samlede [TEN-T jernbanenet](#) og derudover gælder yderligere en række krav for de strækninger som er TEN-T hovednet, som Padborg-Frederikshavn og Hjørring-Hirtshals. Kravene til en TEN-T strækning fremgår af [TEN-T forordning fra 2013: EU 1315/2013](#) og skal opfyldes senest i 2030:

1. Fuldstændig elektrificering af jernbanespor og, så vidt muligt for drift af elektriske tog, sidespor
2. Hovednettets godstogsstrækninger:
 - a. mindst 22,5 t akseltryk,
 - b. 100 km/t strækningshastighed
 - c. muligheden for at anvende tog med en længde på 740 m
3. Fuld udbygning af signalsystemet ERTMS
4. Nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm undtagen i de tilfælde, hvor den nye strækning er en udvidelse på et net, hvor sporvidden er forskellig og adskilt fra de vigtigste jernbanestrækninger i Unionen.

For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur kan Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde indrømme fritagelser med hensyn til toglængde, ERTMS, akseltryk, elektrificering og strækningshastighed, jf. dog direktiv 2008/57/EF.

Nedenfor ses en oversigt over status for opfyldelse af kravene i Ten-T:

Infrastrukturkrav til hovednet- tet (artikel 39 pkt. 2)		Status i Nordjylland	Mangler:
i)	Fuldstændig elektrificering af jernbane- spor og, så vidt muligt for drift af elektri- ske tog, sidespor	Aarhus-Aalborg Lufthavn elektrificeres i 2026. Lindholm-Frederikshavn vil ifølge infra- strukturplan 2021 ikke blive elektrifice- ret. Ingen planer for Hjørring-Hirtshals.	Elektrificering Lindholm-Frederikshavn og Hjørring-Hirtshals.
ii)	Hovednettets godstogsstrækninger som angivet i bilag I: a) mindst 22,5 t akseltryk b) 100 km/t strækningshastighed c) muligheden for at anvende tog med en længde på 740 m	a) Aarhus H-Aalborg og Aalborg-Frede- rikshavn 22,5 t. Hjørring-Hirtshals 22,5 t (dog 16 t ved jernbanebro over Jyllandsgade) ¹ b) Aarhus-Hobro: 160 km/t Hobro-Aalborg: 120 km/t Aalborg-Frederikshavn: 120 km/t Hjørring - (Tornby): 100 km/t Tornby-Hirtshals: 80 km/t ² c) Der er ikke mulighed for tog længere end 600 m nord for Aarhus pga. banegår- den i Aarhus ³	a) Jernbanebroen over Jyllandsgade b) Tornby-Hirtshals c) Der er ikke mulighed for godstog over 600 m nord for Aarhus.
iii)	Fuld udbygning af signalsystemet ERTMS	Frederikshavn- Lindholm er fuldført i 2018. Aarhus-Aalborg Lufthavn gennemføres 2. halvår 2024. Der pågår et undersøgende analysear- bejde omkring signalsystem på lokalba- naner. Men for nærværende ingen planer for Hjørring-Hirtshals	Pt. ingen ERTMS-planer for Hjørring- Hirtshals
iv)	Nominel sporvidde for nye jernbanes- trækninger: 1 435 mm undtagen i de til- fælde, hvor den nye strækning er en ud- videlse på et net, hvor sporvidden er for- skellig og adskilt fra de vigtigste jernba- nestrækninger i Unionen.	Ifølge TSI-analysen 2010 er kravet op- fyldt i Danmark.	Ingen

Tabel 1 Status på krav til Ten-T på jernbanen

Politiske forpligtelser og aftaler

Lokalbaner

Region Nordjylland overtog ved amternes nedlæggelse forpligtelsen til at drive togdrift på de to lokalbaner i Vendsyssel til hhv. Hirtshals og Skagen. Regionen modtager i den forbindelse dels støtte til infrastruktur via et direkte beløb fra Trafikstyrelsen og til driften via

¹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/-/media/TBST-DA/Jernbanesikkerhed/Publikationer/TSI-analyse.pdf> 2010

² TSI-analyse 2010

³ Kilde: Rasmus Kolind, Aalborg Havn, foråret 2021.

bloktilskuddet baseret på km lokalbanespor. Skulle Regionen ønske at stoppe driften af lokalbanerne, vil der blive modregnet herfor i hhv. støtte til drift og infrastruktur.

I forbindelse med arbejdet i regeringens ekspertudvalg ses der muligheder og konsekvenser ved en ændring i modellen for bloktilskud til kollektiv trafik i regionerne. Målet skulle være at der lokalt blev en større fleksibilitet lokalt. Hermed skulle det være muligt at vælge at erstatte lokalbaner med anden form for kollektiv trafik, hvis det vurderes at være den bedste løsning, herunder at udnytte de offentlige midler til kollektiv trafik bedst muligt. Om og i givet fald hvornår modellen ændres er uvis.

Driften på lokalbanerne forestås af Nordjyske Jernbaner og blev ved overtagelse af regionaltogstriften mellem Skørping og Frederikshavn tænkt sammen hermed. Togkørslen i Nordjylland opleves således som en samlet enhed og der er mulighed for at køre direkte uden skift mellem Aalborg og hhv. Skagen og Hirtshals.

Regionaltog (Hobro) Skørping-Frederikshavn

Region Nordjylland og Transportministeriet indgik i 2021 en aftale om at fortsætte med at køre regionaltog mellem Skørping og Frederikshavn. Aftalen blev indgået i kølvandet på en forsøgsperiode, hvor Region Nordjylland overtog forpligtelsen med at sikre regionaltog på strækningen i stedet for DSB. Forsøget opfyldte både Transportministeriets ønsker til kørslen og de visioner for fremtidig togdrift, der var enighed om i Nordjylland.

Aftalen blev udformet således, at også fjerntog nord for Lindholm blev inkluderet i regionaltogstriften. Hermed ville passagerne undgå de mange skift, der ville være nødvendige ift. overgange til hhv. nyt signalsystem og nye eltog. Aftalen blev indgået med et udløb i 2030 med henblik på til den tid at vurdere, om der lokalt var et ønske om at fortsætte ordningen, hvor fjerntog ikke fortsætter til Frederikshavn eller om man ønskede fjerntogene tilbage. Ultimo 2024 er det besluttet i Regionsrådet at udvide den regionale togkørsel til Hobro og der indgås en aftale med Transportministeriet herom. Aftalen følger tidsperspektivet og vilkårene i hovedaftalen.

Kørsel til Aalborg Lufthavn

Frem til at det nye signalsystem er helt udrullet, har DSB ikke mulighed for at køre til Aalborg Lufthavn med to tog i timen. Det er derfor aftalt at Region Nordjylland i årene 2022-2024 har mulighed for og kompenseres for én afgang pr. time i hverdagene og lørdag. Ultimo 2023 er det aftalt at forlænge aftalen med et ekstra år mhp. at imødekomme et ønske fra DSB om at vente et år. Aftalen udløber således med udgangen af 2025.

1.3. Politiske planer

Fremtiden kører på skinner

I 2010 blev de 11 nordjyske kommuner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab enige om en vision for en sammenhængende kollektiv trafik *Fremtiden kører på skinner*. De vigtigste emner visionen omfatter er:

Fremtiden kører på skinner

- Markant flere adgange
- Bedre togmateriel
- Sammenhængende regionalt net med et minimum af togskifte for passagerne
- Fast struktur med faste minuttal
- Bedre regularitet
- Udbygget og optimeret net af stationer
- Bedre sammenhæng med den øvrige kollektive trafik
- Kortere rejsetider
- Udbygget infrastruktur

1. Sammentænkning af togtrafik internt i regionen
2. Nye stationer i nærheden af de større byer
3. Letbane i Aalborg
4. Elektrificering af banenettet.

Målet var en bæredygtig kollektiv trafik, der er effektiv, hurtig og som kan konkurrere med privatbilen.

Status for visionen er:

1. Sammentænkningen er gennemført med succes – se boks
2. Der er gennemført stationsanalyser af behovet og mulighederne. På den baggrund etableret en ny station i Hjørring Øst
3. Letbanen er blevet erstattet af den højklasede plusbus (BRT), der blev indviet 23/9-2023
4. Elektrificering af banenettet i Nordjylland sker i de kommende år til og med Aalborg Lufthavn, mens Vendsyssel stadig ikke er planlagt eller gennemført.

Masterplan for bæredygtig mobilitet og Regional Udviklingsstrategi 2024-2027

Masterplan for bæredygtig mobilitet blev vedtaget i april 2020 efter en længere proces med tæt samarbejde mellem region og kommunerne samt en høj grad af involvering af øvrige interessenter.

[Masterplan for bæredygtig mobilitet i Nordjylland \(rn.dk\)](#)

Målene i planen er at forbedre fremkommeligheden og styrke opkoblingen til resten af Danmark og Europa. Men også at styrke mobiliteten lokalt og mellem land og by samt at forbedre trafiksikkerhed, sundhed og mindske belastningen af miljø og klima.

I den tilhørende handlingsplan er der peget på forskellige punkter, som relaterer sig til jernbanen.

- Højeste status på Ten-T for vej og bane
- Arbejde for at veje og jernbaner til havnene har højeste status i EU's TEN-T transportnet og at TEN-T krav om elektrificering og signalsystem mv implementeres
- Igangsætte analyse af potentialer for gods på jernbane ved elektrificering og/eller dobbeltspor eller krydsningsspor nord for Limfjorden.
- Fastholde det nordjyske ønske om elektrificering af jernbanen i overensstemmelse med krav for TEN-T strækninger
- Effektive og hurtige landsdelstog
- Forlænge den regionale togdrift til Hobro
- Analyse af passagertrafik ved elektrificering og/eller dobbeltspor jf. godsdel
- Regional togdrift med høj frekvens

- To fjern tog i timen til Aalborg Lufthavn
- Thybanens kobling til resten af landet
- Grøn omstilling af togdrift

Masterplanen bygger ovenpå Regionale udviklingsstrategi, som dækker årene 2024-2027. Den har fokus på en sammenhængende region med bedre trafikale forbindelser, så familie-, fritids- og arbejdsliv kan hænge sammen, uanset hvor man bor i regionen. Som centrale effektmål indgår, at der skal komme flere passagerer i busser og tog på det nordjyske hovednet samt at der træffes beslutning om elektrificering af jernbanen nord for Aalborg.

Trafikplan for den statslige jernbane

Staten udsendte i marts 2023 en høringsudgave af Trafikplan for den statslige jernbane 2023 med høringsfrist i maj 2023. Den omfatter de projekter, som staten allerede har besluttet og skal erstatte planen fra 2017.

De 11 nordjyske kommuner, Regionen, Nordjyske Jernbaner og Nordjyllands Trafikselskab afgav et fælles høringssvar til planen, som primært omfatter det der rækker videre end det allerede planlagte fx omkring elektrificering helt til Frederikshavn samt at gøre opmærksom på, at jernbanen i Vendsyssel også er en del af hovednettet for jernbane.

Staten har valgt at lade høringsudgaven overgå til at være den endelige plan uden hensyntagen til de mange høringssvar, idet de anser planen for at være en status for området med allerede vedtagne initiativer frem for at være en plan for fremtidige investeringer.

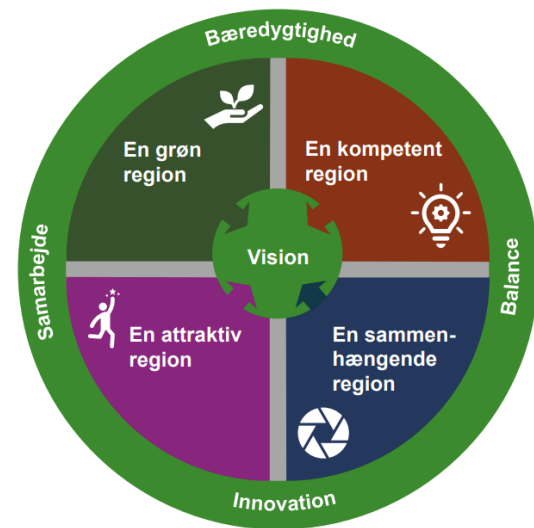
[Trafikplan for den statslige jernbane \(trafikstyrelsen.dk\)](https://trafikstyrelsen.dk)

NT's mobilitetsplan

NT's seneste mobilitetsplan dækker perioden 2021-2024. Ambitionen i planen er at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen. Målbillederne er at have et attraktivt kerneprodukt, at kunderne er der hele livet, at det er nemt at vælge NT samt NT fællesskabet.

Et bærende princip er at skabe mest mulig mobilitet for pengene og her udgør togdriften en vigtig del af det nordjyske hovednet.

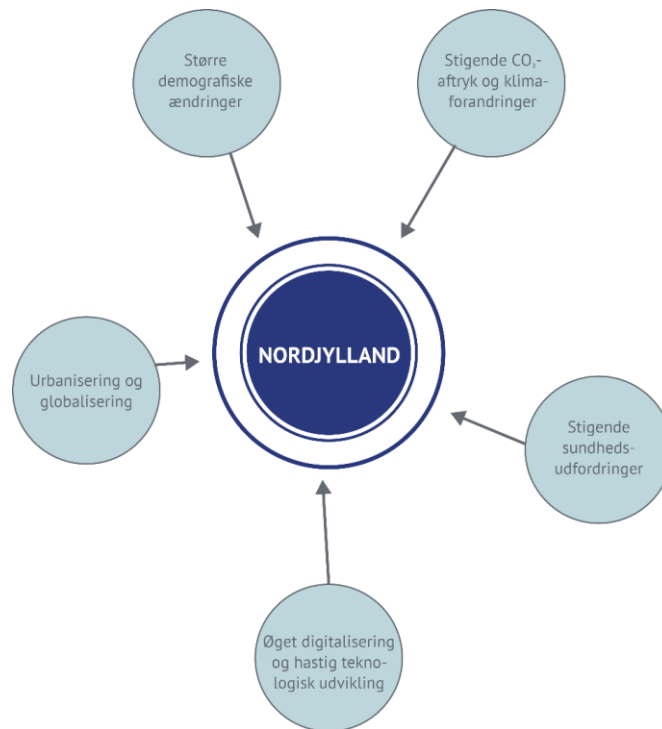
[Mobilitetsplan 2021-2024 | Med dialog skaber vi fremtidens NT—Side 1 \(ipapercms.dk\)](https://ipapercms.dk)



1.4. Trends og udvikling

Megatendenser

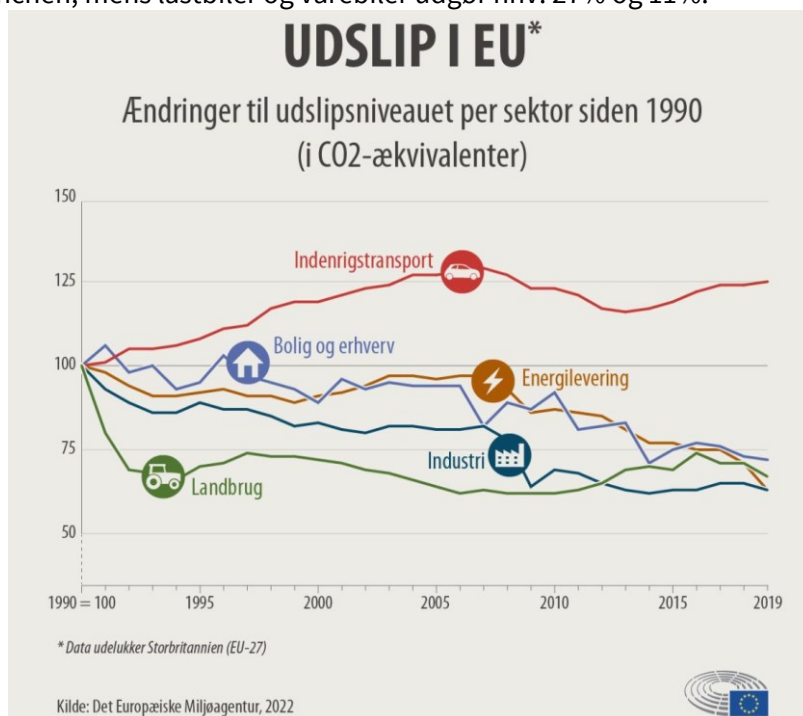
I masterplan for bæredygtig mobilitet blev nedenstående megatendenser identificeret.



Megatendenserne giver en række udfordringerne nu og i fremtiden, som er beskrevet i det følgende.

Stigende CO₂ aftryk og klimaforandringer

I EU er transportbranchen den eneste branche, der ikke har leveret en nedgang i CO₂-udslip i perioden 1990-2019. Samtidig udgør personbilerne ca. 60% af det samlede udslip fra transportbranchen, mens lastbiler og varebiler udgør hhv. 27% og 11%.



Transportsektoren i Danmark står for ca. 1/3 CO₂ udledningen i Danmark og har ikke formået at skabe sammen reduktioner som fx energisektoren. En del af forklaringen er en fortsat stigende bilbestand. Dog er benzin- og dieslbiler let faldende, mens elbil og pluginhybrid er stigende. [Bestanden af transportmidler - Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#)

Energistyrelsen udgav i 2023 en rapport over Danmarks globale påvirkning. Her slår de fast, at person- og flytrafik er stigende, hvis man ser bort fra covid-19-nedlukningens effekter i årene 2020-2021. *”Det årlige antal personkilometer i fly pr. indbygger er steget med ca. 3.500 fra 2004-2019. Stigningen er drevet af udenrigsluftfarten alene, da personkilometer indenrigsflyvning er faldet med 30 pct. siden 1990. Der var en relativ beskeden stigning i antal køretøjskm pr. indbygger i årene 2000-2009, men fra 2010 til 2019 steg tallet betragteligt, hvor tallet i 2019 var ca. 1100 km højere end i 2010. Der har ligeledes været en generel stigning i nyregistrerede personbiler frem til 2019. Der er siden 2019 sket en væsentlig stigning i antallet af nyregistrerede plugin-hybridbiler og elbiler, mens der er sket et fald i benzin- og dieslbiler, om end der fortsat sælges langt flere benzin- og dieslbiler. Der er sket et samlet fald i nyregistrerede biler i årene 2020-2022. Antallet af personkilometer i tog har gennemgået en lille stigning siden 1990 og er faldet jævnt fra 2013-2019. Fra 2019 er antal personkilometer i tog faldet væsentligt.”* [Hovedrapport - Danmarks globale klimapåvirkning - Global afrapportering 2023 \(ens.dk\)](#)

Det må forventes, at der sættes yderligere pres på at opnå målsætningen. Her kan en veldrevet togdrift være en del af løsningen på transportsektorens udfordring. Toget kan samtidig opleves som et attraktivt alternativ i forhold til både tid og komfort.

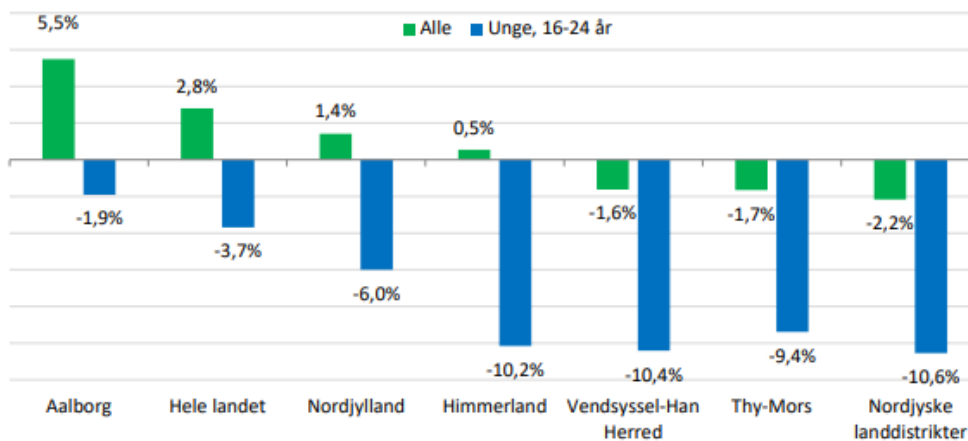
Urbanisering og globalisering

Urbaniseringstendensen, hvor flere bosætter sig i de større byer og færre bor i landdistrikterne – forventes at fortsætte. Det forventes at betyde mere trængsel omkring de større byer, hvor der allerede er trængsel. Det vil også betyde, at det kan blive svært at sikre god mobilitet i hele regionen indenfor den nuværende ramme til kollektiv trafik. Det kan også betyde, at de mindre stationer på lokalbanerne, hvor der allerede i dag er få passagerer, bliver endnu mere udfordret.

Tendensen kan også betyde, at efterspørgslen efter at komme hurtigt og nemt mellem de større byer indenfor og udenfor regionen øges, herunder god adgang til lufthavnen.

Større demografiske ændringer

Det er en generel tendens i hele landet, at der bliver flere ældre og færre unge. Tendensen er mere markant i Nordjylland end i resten af landet og er mere markant i landområderne end i byen. I 2000 var ca. hver sjette nordjyde over 65 år, mens det i dag er ca. hver fjerde. Befolkningssantallet i Nordjylland har dog været let stigende. Det er dog en stigning, der alene er drevet af indvandring fra udlandet og også denne gruppe stiger mindre end tidligere.



Note: Fremskrivningen skal tolkes forsigtigt. Definition af områderne fremgår af Figur 1.1 og Figur 1.3.

Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/FRKM122

Figur 1 Fremskrevet befolkningsudvikling i Nordjylland 2022-2030

Holdes demografien op mod dem der typisk benytter den kollektive trafik i Nordjylland, vil der frem mod 2029 blive dårligere vilkår for at drive kollektiv trafik. Det gælder bl.a. Frederikshavn og Hjørring Kommuner, hvor lokalbanerne vil kunne komme til at mærke en vigende efterspørgsel, men også den sydlige del af togkorridoren i Mariagerfjord Kommune. Generelt må de største byer være der hvor der er bedst mulighed for at drive kollektiv trafik, herunder mellem de store byer, som særligt regionaltog og fjerntog betjener.

Stigende sundhedsudfordringer

Sundhedstilstanden bliver dårligere år for år. Det gælder både den fysiske og mentale sundhed. Her kan aktive mobilitetsformer være med til at standse udviklingen, ligesom et godt tilbud af mobilitet er med til at give fx de unge muligheder for at deltage i sociale aktiviteter.

Et stigende antal personer benytter den internationalt anerkendte solsikkesnor, der skal give personer med usynlige handicaps mere tryghed og lige tilgængelighed til bl.a. den kollektive trafik. Her er der i togene generelt bedre plads og generelt gode adgangsforhold og/eller assistance til at stige ombord i toget.

Øget digitalisering og hastig teknologisk udvikling

Der ses en øget digitalisering i samfundet, ligesom der er en teknologisk udvikling på en række områder. I Regionens masterplan for bæredygtig mobilitet fra 2019 er der peget på flere områder, hvor der kunne ses nogle potentialer. Udviklingen af grønne drivmidler er et af de områder, hvor der har været fart på de seneste år. Udvikling af batterier har kickstartet en grøn omstilling af fx busflåden, som vi ikke havde forestillet os. De første eldrevne regionalbusser bliver sat i drift i 2024, idet rækkevidden på batterier betyder at de lange regionale ruter kan betjenes med elbusser.

Teknologisk og økonomisk er elbiler på et stade, hvor væksten for alvor er kommet i gang ift. både køb af bil og etablering af ladestandere. Bestanden af elbiler var jf. Danmarks Statistik i januar 2024 på 205.500 mod 69.000 i 2022.

På togområdet har batteriteknologien også udviklet sig, så nye batteritog kan køre længere end man bare nogle få år siden troede var inden for rækkevidde. Til gengæld er holdbarheden og afskrivningstiden af tog noget længere og dermed er der en vis træghed i omstillingen.

Årene med COVID-19 har betydet, at flere arbejder hjemme og dermed har et mindre transportbehov. Det ses imidlertid ikke for alvor på trafiktallene, da der køres mere i fritiden, ligesom flere unge har fået adgang til familiens bil bl.a. til at køre til ungdomsuddannelse.

Andre teknologiske vindinger på transportområdet har stået lidt mere stille. Det gælder fx førerløse biler, Mobility as a Service (MaaS), droneteknologi m.m. Teknologien er muligvis til stede, men fx juridiske forhold betyder, at det ikke er teknologier, der er taget i brug i det danske transportsystem.

Mikromobilitet og samkørsel, som bl.a. kan ses som en del af en togrejse, er områder, der arbejdes med mange steder, men både modstand ift. de juridiske og økonomiske aspekter, men også i forhold til vaneændringer betyder at det fortsat udgør en meget lille del af transporten.

Et nordjysk firma har gennem en årrække arbejdet på en løsning for nem udveksling af godscontainere mellem tog og lastbil. I maj 2023 blev en færdig løsning præsenteret på Aalborg Havn. På 2 minutter kan lastbilchaufføren uden at forlade sin plads flytte containeren til en jernbanevogn. Det betyder, at én af de barrierer, der er for godstransport på skinner, har i udsigt at blive mindre. Firmaet ser desuden i det lange perspektiv løsningen som en del af at system, hvor godstransport og persontransport med tog kunne ses sammen ifm. at udveksling af containere kan ske mens der udveksles passagerer på stationerne.



Figur 2 Safe Green Logistics løsning på at udveksle containere mellem lastbil og tog

Andre tendenser

I tilknytning til den demografiske udvikling ses der i Nordjylland en tendens til chaufførmangel. Det er først set i flextrafikken og hos taxavognmænd. Det betyder bl.a. at der stort ikke er taxakørsel udenfor de største byer i Nordjylland, ligesom der til tider har været nødvendigt at prioritere hårdt i adgangen til flextrafik mhp at sikre muligheden for de svageste kan komme til sygehusaftaler.

Der er imidlertid også set mangel på kvalificerede chauffører til busdriften og i vognmandsbranchen, ligesom Nordjyske Jernbaner hele tiden har fokus på at uddanne nye lokoførere for at kunne opretholde driften.

For godstransporten kan manglen på chauffører trække i retning af mere gods på bane, da de unge chauffører prioriterer at kunne komme hjem til familien efter endt arbejdsdag fremfor at køre lange ture ned gennem Europa. Det kunne kalde på, at mere gods blev transporteret med godstog, hvor der er plads til store volumener.

2 Nye og eksisterende stationer

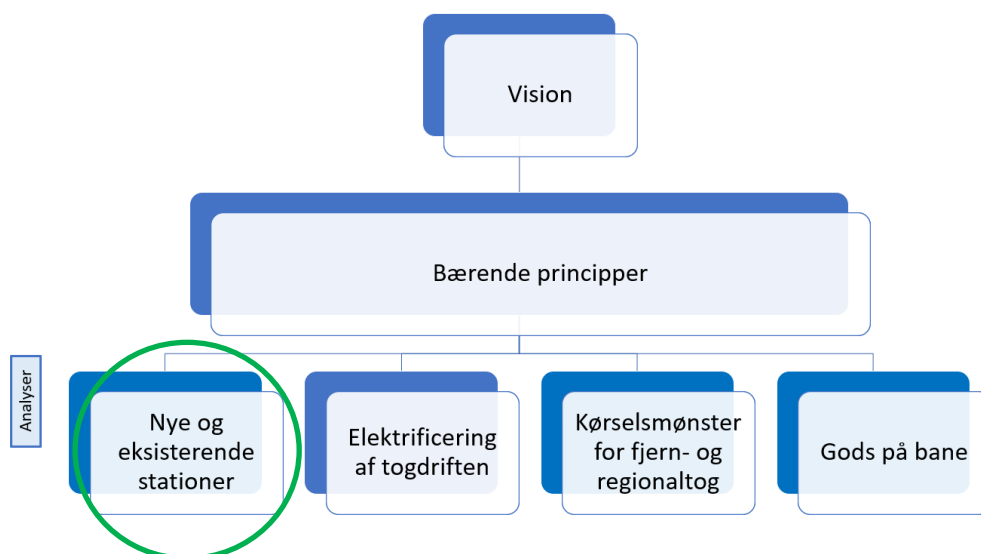
2.1 Opsummering

Stationerne på de to lokalbaner ligger tæt og analyser fra 2022 viser, at flere af stationerne har meget lave passagertal. Sammenholdt med, at udgiften til togdrift på lokalbanen er væsentlig højere pr. passager end i den regionale togdrift anbefales det, at iværksættes mere tilbunds- gående undersøgelser af muligheder og konsekvenser ved at nedlægge op til tre stationer på hver af de to lokalbaner. Analysen hænger nøje sammen med vurderinger i arbejdsnotatet vedr. kørselsmønster.

Hastighedsopgradering på strækningen mellem Aalborg og Hjørring kan jf. arbejdsnotat vedr. kørselsmønster give kortere rejsetid. Det gør det teknisk muligt med en ekstra station, men rejsetidsgevinsten for eksisterende passagerer er ud fra en samlet betragtning bedre givet ud end potentialet for nye passagerer.

En analyse af drift af stationer har ført til et samarbejde mellem NT, Nordjyske Jernbaner, DSB og Banedanmark omkring sammenhængen mellem stationerne og de omgivende arealer herunder koblingen til bustrafikken.

Det anbefales, at der iværksættes en tilgængelighedsgennemgang på stationer sammen med handicaporganisationer med henblik på at få udpeget eventuelle udfordringer på stationerne. På baggrund heraf kan forslag til tiltag videreformidles til hhv. Banedanmark og Nordjyske Jernbaner.



2.2 Baggrund

I henholdsvis 2019 og 2023 er der udarbejdet stationsanalyser for de nordjyske stationer. Analyserne omfattede dels en screening af de eksisterende stationer ift. nuværende og fremtidige passagerpotentialer, standsningsmønstre m.m.

Dels en analyse af potentiale samt tekniske og økonomiske konsekvenser og muligheder ved at etablere en flere nye stationer. I analysen fra 2019 omfattede analysen 10 potentielt nye stationer på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn. I 2022 var der alene tale om en opdatering af analysen for hhv. tre stationer nord for Aalborg samt en station ved Frederikshavn.

I 2023 blev der set på en undersøgelse af mulighederne for at en regional overtagelse af driftsansvaret på en række af de nordjyske stationer. Arbejdet var et samarbejde med NT og Nordjyske Jernbaner lokalt, DSB og Banedanmark med det nuværende ansvar samt med Transportministeriet som projektleder. De vigtigste konklusioner herfra er samlet i et afsnit nedenfor.

2.3 Vigtigste konklusioner fra stationsanalyser

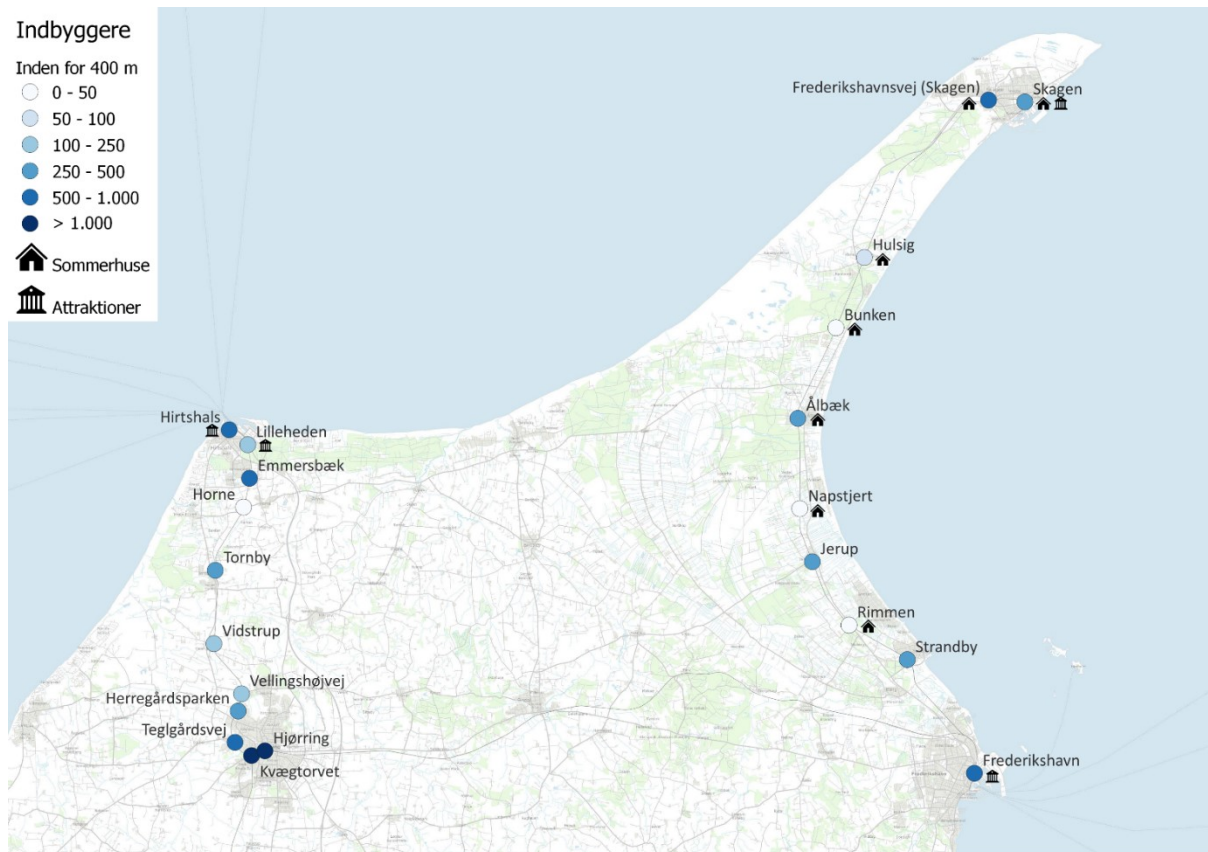
Eksisterende stationer

Togtrafikken i Nordjylland omfatter dels kørsel på lokalbaner, hvor Nordjyske Jernbaner har ansvaret for infrastruktur og anlæg samt kørsel på regionale strækninger, hvor Banedanmark og DSB har ansvaret for infrastrukturen. Gennemsnitsafstanden mellem stationer er meget kort på de to lokalbanestrækninger med standsninger i byer ned til under 100 indbyggere.

På de regionale togstrækninger standser togene alene ved de større byer og har dermed længere afstand, selv når de tætliggende stationer omkring Aalborg medregnes.

Strækning	Antal stationer	Afstand (gns.)
Skagen-Frederikshavn	10	4,3 km
Hirtshals-Hjørring	12	1,6 km
Frederikshavn-Hjørring	5	8,6 km
Hjørring-Skørping	10	7,9 km

Områderne med lavt befolkningsantal er primært områder med mange sommerhuse. Særligt Skagen, men også Hirtshals tiltrækker herudover turister til attraktionerne i disse områder.



Figur 3 Stationerne på lokalbanerne med angivelse af bosiddende indenfor 400 m

Den forventede befolkningsudvikling langs de to lokalbaner er meget begrænset. Kun i enkelte områder omkring Hjørring og Frederikshavn er der forventning om positiv vækst, mens der for dele af strækningen derimod er forventning om negativ vækst.

På Skagensbanen er der 10 stationer, heraf er det kun fire stationer, hvor der er flere end 200 daglige passagerer og tre af stationerne har 20 passagerer eller færre. De tre stationer (Rimmen, Bunken og Napstjert) er alle stationer i områder primært bestående af sommerhuse.

Hirtshalsbanen har 11 stationer, heraf har fire mere end 200 daglige passagerer, mens de tre mindst benyttede stationer (Vellingshøjvej og Teglgårdsvej i Hjørring og Vidstrup) har hhv. 50 daglige passagerer for stationerne i Hjørring og 30 for Vidstrup. Tre stationer har mellem 50 og 100 daglige passagerer. I 2019 blev Sønderby station på denne strækning lukket. Den var på det tidspunkt den mindst benyttede station på Hirtshalsbanen med 30 daglige passagerer. Da der samtidig var en anden station i samme by indenfor kort afstand og der kunne skabes bedre regularitet, blev beslutningen truffet efter dialog med borgere i området.

Baseret på afstand mellem stationer, passagertal samt forventet udvikling kan det overvejes om de mindst benyttede stationer bør lukkes. Det bør således undersøges, hvilken konsekvens det vil have hvis hhv. de tre stationer på Skagensbanen og de to stationer i Hjørring på Hirtshalsbanen. Eftersom Vidstrup indgik i vurderingerne omkring lukning af stationen i Sønderby, herunder behovet for transport af skolebørn, foreslås det, at den ikke medtages om end antallet af passagerer er lavt.

Undersøgelsen skal både se hvilken effekt det vil have for togdriften (regularitet, rejsetid, økonomi) samt konsekvenser for de pågældende områder, herunder behovet for anden kollektiv trafik. Med i overvejelserne skal der ses på hvorvidt det må forventes, at nogle af passagerne ud af Hjørring kan forventes at benytte en af de øvrige stationer med tanke på kort afstand mellem stationerne.

Det er væsentligt at et eventuelt næste skridt omkring en realisering af stationslukning skal ske i tæt dialog med lokalpolitikere og borgere i områderne.

Nye stationer

Stationsanalysen i 2019 omfattede en analyse af potentiale og økonomi for 10 stationer på strækningen mellem Frederikshavn og Skørping. Analysen omfattede et groft anlægsoverslag ved at etablere eventuelle nye station. Her gælder det, at stationer på en strækning med to spor er væsentligt dyrere end en enkeltsporet strækning. En ekstra standsning vil herudover dels have en effekt på driftsøkonomien med den ekstra tid, der skal medregnes i vagtplaner m.m. men også en tidsmæssig ulempe for de nuværende passagerer svarende til 2-3 minutter pr. stop.

En ny station vil som udgangspunkt betyde, at det pågældende bysamfund vil få en bedre kollektiv trafik. Afhængig af byens størrelse, arbejdspladser, uddannelsessteder samt den forventede udvikling vil potentialet på en eventuelt ny station være forskelligt.

Med alle fordele og ulemper lagt sammen viste analysen, at en station i Hjørring Øst var den med størst potentiale og færrest ulemper. Det hang bl.a. sammen med et passagerpotentiale på 300-400 passagerer pr. dag grundet nærhed til et område med ungdomsuddannelser. Den samlede tidseffekt for nye og nuværende passagerer ville være neutral ved en station ved Hjørring Øst, mens alle øvrige stationer vurderedes at have en negativ tidseffekt. Hjørring Øst-station er siden blevet etableret med god succes.

Af de øvrige stationer var en station i det sydlige Svenstrup samt en i Vestbjerg dem, der havde størst potentiale om end en samlet negativ effekt som følge af den forøgede rejsetid for eksisterende passagerer. For begge placeringer gælder, at områderne er i vækst samt at stationen ville kunne understøtte parkér og rejs-anlæg og dermed være et alternativ til trængslen gennem Aalborg fra hhv. syd og nord. Siden stationsanalyserne blev gennemført, er der påbegyndt analyser for en ny plusbus-strækning i en nord-sydgående korridor. Her ville en station i Svenstrup Syd ydermere kunne understøtte et skifte mellem plusbus og regionaltog.

I januar 2024 blev en flytning af Skalborg Station bragt i spil i medierne i forbindelse med en eventuel mulig flytning af Aalborg Stadion. Projektet er meget usikkert, men skulle der i forbindelse med et sådant projekt blive afsat midler til at flytte den nuværende station ville der samtidig kunne være en positiv effekt i forhold til at benytte toget til City Syd. Der vil fra en ny station være 500m til de nærmeste butikker og 1 km til indgangen til storcenteret. I analysen fra 2019 vurderes potentialet for passagerer fra City Syd dog at være begrænset. Det skyldes dels, at denne type indkøbsområder i forvejen primært tiltrækker bilister og at toget er i konkurrence med bybusdriften, hvor der desuden arbejdes for en plusbusforbindelse i nord-sydgående retning.

I 2022 blev der foretaget en revision af dele af stationsanalysen fra 2019. Den omfattede Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup nord for Aalborg. Foruden en opdatering med nyeste data for befolkningsudvikling m.m. blev de tekniske muligheder og begrænsninger også undersøgt. De undersøgte stationer har fortsat ikke en positiv effekt, når potentialer og ulemper sammenholdes. Det er stadig Vestbjerg, der har flest fordele.

Den tekniske analyse viste, at *et ekstra togstop på den enkeltsporede banestrækning vil betyde, at det ikke vil være muligt at opretholde eksisterende effektive køreplanssystem med optimal udnyttelse af de indsatte ressourcer*. Det betyder konkret, at det ikke vil være muligt at opretholde en fast frekvens med halvtimesdrift, ligesom der må påregnes mere ventetid og/eller omstigninger på andre dele af regionaltoogsstrækningen. En eventuel ny station nord for Aalborg er som udgangspunkt ikke i spil længere. I arbejdsnotat vedrørende kørselsmønster er der peget på hastighedsopgraderinger både mellem Frederikshavn og Hjørring samt mellem Hjørring og Aalborg. Ved at gennemføre de fysiske ændringer på sporet opnås en kortere rejsetid, ligesom et dobbeltspor syd ud af Brønderslev gør krydsningen her mindre sårbar. Ramboøll, der har foretaget analyserne ifm. mulige forbedringer peger på, at det vil være muligt med en ekstra station, men at de vil fraråde det, eftersom gevinsten for de mange, der benytter toget i dag, er væsentligt større end passagerpotentialer for en ny station.

Ved Frederikshavn er der undersøgt to potentielle placeringer af en ny station hhv. nord for og vest for Frederikshavn. I analysen fra 2019 var det to andre placeringer, der blev undersøgt, mens de nye placeringer menes at være mere attraktive i relation til passagerpotentialer og/eller anlægsudgifter.

Ingen af de to placeringer af en eventuel ny station, der er undersøgt i 2022, har en samlet positiv tidseffekt.

- For den nordlige station er det teknisk set muligt ift. regularitet og køretid. Med de meget tætliggende stationer mellem Frederikshavn og Skagen vurderes det dog, at en eventuel ny station bør erstatte en eksisterende station med lavt passagertal og dermed fastholde samme rejsetid og driftsøkonomi som i dag.
- Aftener og weekender er der timesdrift mellem Hjørring og Frederikshavn. For den vestlige placering af en station vil det være en teknisk udfordring at passere hinanden hensigtsmæssigt i de to retninger, når der samtidig skal allokeres tid til en ekstra standsning.

Det er op til Frederikshavn Kommune om der skal foretages yderligere omkring en eventuel ny station, idet udgifter hertil vil være et kommunalt anliggende. En eventuel ny station vil for at opretholde status quo i driftsomkostninger kræve at en anden station lukkes.

Drift og ansvar for stationer

I forbindelse med den seneste kontraktforhandling om regional togdrift mellem Skørping og Frederikshavn blev der i kontrakten indføjet, at der skulle gennemføres en analyse af muligheder og konsekvenser af en overdragelse af driftsansvaret på de nordjyske stationer. I 2023 blev der således set på en undersøgelse af mulighederne for at en regional overtagelse af driftsansvaret på en række af de nordjyske stationer. Arbejdet var et samarbejde med NT og

Nordjyske Jernbaner lokalt, DSB og Banedanmark med det nuværende ansvar samt med Transportministeriet som projektleder.

Analysen, som er gennemført på et relativt overordnet niveau, viste hurtigt, at både de nordjyske parter og DSB foretrak en model med øget samarbejde uden formel ansvars- eller ejendomsovertagelse. Nedenfor er samlet nogle af de vigtigste indsigter fra analysen.

DSB betjener i dag ikke stationerne nord for Lindholm og vil fremadrettet heller ikke betjene flere af stationerne syd for Aalborg. Samtidig har NT sammen med de nordjyske kommuner og Regionen nogle ønsker for en bedre sammenhæng mellem stationen og det omkringliggende område, herunder ved brug af andre transportmidler som bus, plustur, cykel m.m. Tanken var derfor, at der muligvis var nogle uudnyttede udviklingsmuligheder ved at samle drift af togstationer hos Nordjyske Jernbaner via en regional aftale.

I 2017 fik Transportministeriet udarbejdet en analyse af organisering af drift og vedligehold af stationer. De vigtigste konklusioner var:

- DSB fortsætter udviklingsarbejdet omkring tryghed på stationer, cykel- og bilparkering samt trafikinformation.
- Stationsbygninger vurderes ikke at være vigtige for de fremtidige togdrift. DSB bør forsøge at aktivere bygningerne gerne sammen med kommunerne. Kan det ikke lade sig gøre bør de sælges eller nedrives.
- Ansvar for drift og vedligehold af stationer, hvor DSB ikke har den primære togdrift bør lægges i et selvstændigt statsligt selskab
- Det anbefales, at DSB og Banedanmarks drift inklusive snerydning og pleje af grønne arealer, samles hos DSB for at undgå udfordringer med snitfladen mellem de to organisationer.

På baggrund af analysen er der oprettet en enhed "Stationsservice" til at varetage rengøring og renhold af Banedanmarks kundevedtatte arealer på stationerne, herunder perroner, adgangsveje, trapper, elevatorer m.v. Den praktiske udførelse er udliciteret og har lokal forankring bl.a. i Frederikshavn.

DSB angiver i deres servicekvalitetsrapport fra 2022, at ud fra de kvalitetsmålinger, de får udført af eksterne kvalitetskonsulenter, tyder alt på, at den samlede stationskvalitet er blevet bedre efter ændringen. DSB's generelle kundetilfredshed ligger på 7,8 ud af 10.

DSB har også ansvaret for handicapservice på stationerne. Her har handicappede passagerer mulighed for 12 timer før rejsen at anmode om assistance til at komme ind/ud af toget. I 2022 udførte DSB assistance til ca. 19.000 passagerer fordelt på alle togrejser, herunder også rejser med Nordjyske Jernbaner.

Det blev på det afsluttende styregruppemøde d. 27. november 2023 aftalt, at analysearbejdet indstilles, og at de nordjyske parter og DSB arbejder videre i et forum for at forbedre samarbejdet om projekter på stationerne. Der er således oprettet en arbejdsgruppe med deltagelse af DSB, NT og Nordjyske Jernbaner, der ser på eventuelle muligheder for et udvidet samarbejde omkring stationer.

2.4 Fysisk tilgængelighed på stationer

Passagerpulsen har i oktober 2023 udarbejdet en analyse af den fysiske tilgængelighed til stationerne. Hver femte af de adspurgte angiver, at de oplever et stort besvær med hele eller dele af rejsen. Det drejer sig både om personer med en varig funktionsnedsættelse, men det kan også være en person med megen bagage, barnevogn o.l.

Besværet kan både bestå i adgangsforholdene til stationen eller at stige på eller af toget. De vigtigste årsager består i glat føre og mangel på niveaufri adgang fx mangel på elevator. Sammenhæng mellem bus og tog angives også af nogle, ligesom perronskift udfordrer tilgængeligheden. Passagerpulsen anbefaler bl.a. at se på skift mellem statslige baner og lokalbaner, ligesom det anbefales at inddrage tilgængelighedsråd o.l. og at tage lavthængende frugter i brug. Det være sig at sikre at allerede implementerede løsninger stadig virker fx elevator, men også at etablere en håndliste, hvis ikke trapper kan undgås eller reparere dårlige belægninger.

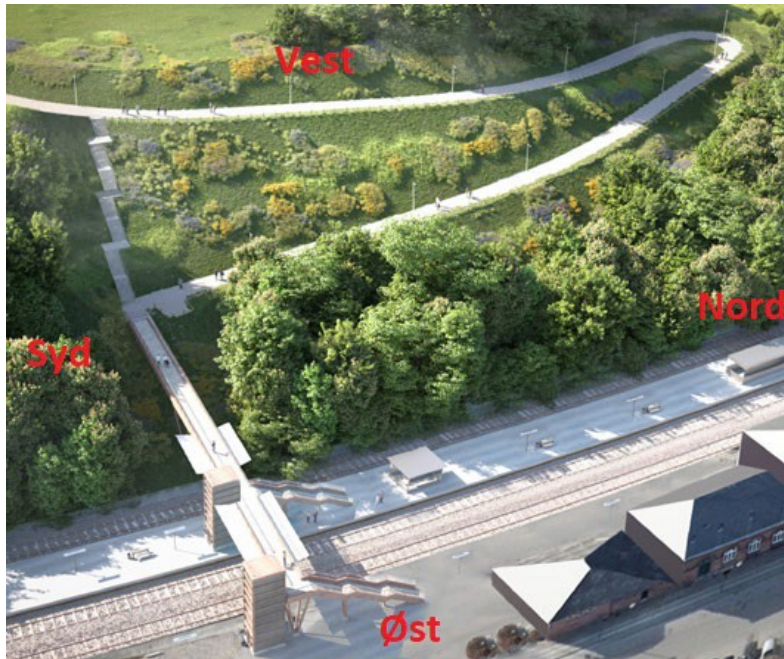
I Nordjylland har den største udfordring været perronhøjden på Brønderslev Station. Denne løses gennem et anlægsprojekt, der gennemføres i sommeren/efteråret 2024. Den normale og optimale perronhøjde er 55 cm. Nedenfor er oplistet stationer, der ikke opfylder denne højde – dog vil en højde på 50 cm formentlig opleves som normal:

- **Skørping** spor 1,2,3 perronhøjde: **26 cm**
- Aalborg spor 1,2,3 perronhøjde 50 cm
- **Vrå** spor 1,2 perronhøjde: **26 cm**
- Sindal spor 1,2 perronhøjde 50 cm
- Tolne spor 1 perronhøjde: **26 cm**
- **Kvissel** spor 1,2 perronhøjde: **26 cm**

Perronen i Kvissel ombygges i 2025.

Perronerne på lokalbanestationerne tilgås med niveaufri adgang. Nordjyske Jernbaner gennemgår løbende stationerne på lokalbanestationerne og sikrer sig, at stationsområderne er vedligeholdte. På alle Banedanmarks stationer er der enten niveaufri adgang eller mulighed for at benytte elevator.

I forbindelse med køreplanlægning har det høj prioritet, at korresponderende regionaltoget og fjerntog afgår fra samme eller modsatte perron, så det ikke er nødvendigt at skulle med elevator eller trappe i forbindelse med skifte. Dette fokus bør fastholdes fremover, herunder i forbindelse med en eventuel udvidelse af den regionale togdrift til Hobro, hvor flere vil skulle skifte til IC og ICLyn. Mariagerfjord Kommune er allerede i gang med en renovering af stationen, hvor der bliver bedre adgangsforhold mellem perronerne, men også til stationen fra øst og vest.



Figur 4 Illustration af påbegyndt renovering af Hobro banegård

Det kunne være hensigtsmæssigt at foretage en gennemgang sammen med en tilgængelighedsrevisor og/eller repræsentanter fra kommunernes tilgængelighedsudvalg. Eventuelle udfordringer vil kunne indgå i en plan, som der vil kunne søges støtte til at få gennemført gennem Puljen til mere trygge, attraktive og grønne stationer, hvori der er afsat 350 mio. kr. Der er i 2024 afsat midler herfra til bedre adgangsforhold på Hobro Station og istandsættelse af stueetagen på Hjørring Station.

2.5 Forslag til initiativer, der skal belyses nærmere

- Undersøge muligheder og konsekvenser ved at lukke hhv. tre stationer på Skagensbanen og to stationer på Hirtshalsbanen [*Man kunne også gå hårdere til værks og tage under 100/150 og dermed tilføje Horne, Herregårdsparken og Kvægtorvet/Hulsig og Jerup*]
Der ses på konsekvenser for den øvrige togdrift, herunder driftsøkonomi på strækningerne samt på passagerkonsekvenser, se også arbejdsnotat vedrørende kørselsmønstre.
- Forslag til initiativ: tilgængelighedsgennemgang af alle stationer med brug af tilgængelighedsrevisor og/eller tilgængelighedsudvalg/handicapråd.

3 Elektrificering

3.1 Opsummering

Analysen omfatter primært konsekvenser af elektrificering af jernbanen nord for Lindholm, med fokus på køreledninger til Hirtshals og Frederikshavn. Dette er en politisk prioritet, støttet af det nordjyske Kontaktudvalg og Regionsrådet. Elektrificeringen støtter Nordjyske Jernbaners mål om fossilfri drift fra 2030 og emissionsfri drift fra 2035. Herudover er forhold omkring klimasikring af jernbanen inkluderet i denne analyse som en del af den generelle fremtidssikring af jernbanen.

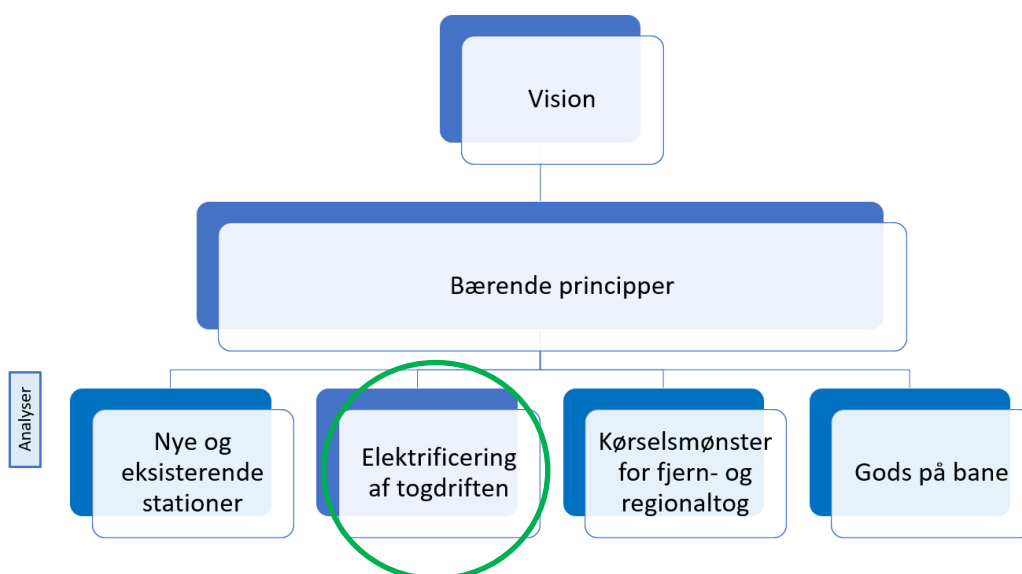
Elektrificering af jernbanen har store klimamæssige fordele, herunder reduceret CO₂-udledning og lavere motorstøj, ligesom det understøtter en sammenhæng til det øvrige jernbanelnet, der elektrificeres i disse år. Infrastrukturaftalen fra 2021 forudsætter dog etablering af ladestationer til batteritog på ikke-elektrificerede baner.

På mellemlangt sigt konkluderes det, at metanol, biogas og brint er for dyre og/eller uafprøvede teknologier. HVO vil give en god klimaeffekt og er nem at implementere. Batterier vil pga. udgifter til ladeinfrastruktur og nye tog være en del af en langsigtet strategi.

Elektrificering med køreledninger er dyrere i anlægsinvesteringer, men billigere i drift sammenlignet med batteritog. Der er også økonomiske fordele ift. drift og vedligehold af eltog. Elektrificering med køreledninger til Frederikshavn og Hirtshals vil desuden sikre en sammenhængende og grøn jernbanedrift i Nordjylland. Den understøtter både person- og godstransport og bidrager til regionens udvikling og klimamål.

Elektrificering med køreledninger på Banedanmarks strækning mellem Lindholm og Frederikshavn er en statslig opgave, hvorfor en regional handling primært består af interessevaretagelse i relation til en statslig beslutning herom.

Nordjyske Jernbaner er løbende opmærksom på, hvorvidt der er behov for ekstra klimasikring af jernbanen i forhold til udvikling i særligt overløb på vandløb og grundvandstigninger.



3.2 Baggrund

Det er en politisk prioritet, at elektrificering af jernbanen nord for Lindholm gennemføres med køreledning til Hirtshals og Frederikshavn og ikke som det fremgår i Infrastrukturplan 2035 ved etablering af en ladeinfrastruktur til batteritog.

Den prioritet støttes af det nordjyske Kontaktudvalg med de 11 kommuner og Regionsrådet, ligesom Nordjyske Jernbaner arbejder ud fra dette mål. Når elektrificeringen er gennemført, ønsker Nordjyske Jernbaner at råde over en togpark, der kan udnytte køreledningerne.

Målet i Nordjyllands Trafikselskabs Grønne Strategi om fossilfri drift i Nordjyske Jernbaners tog fra 2030 samt ønsket om emissionsfri drift fra 2035 er ledestjerner, men ikke ultimative krav.

Bestyrelsen for Nordjyske Jernbaner har besluttet, at der ikke for nærværende skal iværksættes konkrete projekter med ombygning til nye fremdrivningsformer i Nordjyske Jernbaners tog.

Udviklingen inden for den teknologi samt markedet for tog og brændstoffer følges løbende med henblik på at udnytte eventuelle gode muligheder i forhold til nye teknologier og brændstoffer samt i forhold til en udskiftning af togparken til tog, der kan udnytte elektrificeringen.

Som følge af "Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik" samt den tilsvarende lokale aftale for Region Nordjylland mellem regeringen og Danske Regioner fra 10. december 2020 er det besluttet at indkøbe klimavenligt togmateriel (fx eltog, batteritog eller brinttog), når dieseltog skal erstattes på lokalbanerne. I samme aftale forpligter Transportministeren sig til at have fokus på gode rammevilkår for bæredygtig mobilitet samt effektiv togdrift.

Overgangen til nye elektriske tog vil understøtte den grønne omstilling, da de nye tog har mulighed for at køre på vedvarende energi. Det vil reducere CO₂-udledningen og emissionerne til lokalsamfundene langs banen. Samtidig vil motorstøjen reduceres, hvilket især vil opleves omkring stationerne ved tomgang og accelerationer. Passagererne vil med moderne batteritog desuden opleve bedre komfort med en mere rolig kørsel og et lavere støjniveau i toget.

Et bredt flertal i folketinget har den 28. juni 2021 fremlagt indgået aftale om "Infrastrukturplan 2035", hvor der forudsættes etableret ladestationer til batteritog på de statslige ikke-elektrificerede baner – herunder ladeinfrastruktur til batteritog på Hjørring og Frederikshavn stationer.

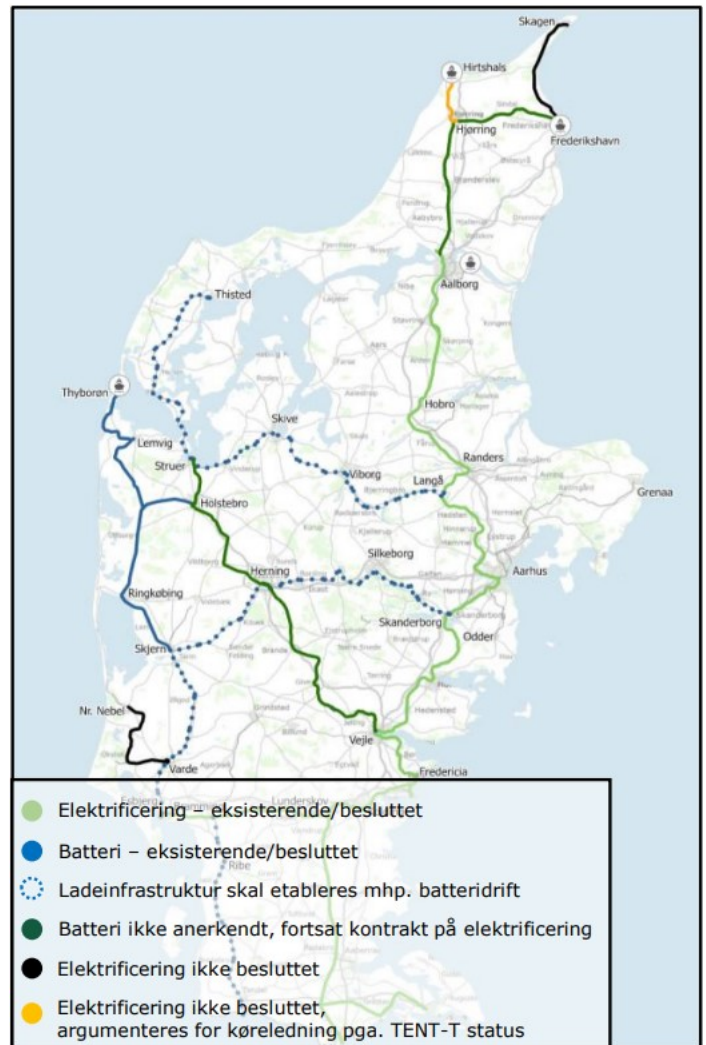
Elektrificering med køreledninger til Frederikshavn var dog både grundlaget i den oprindelige lov om elektrificering fra 1978, og i den efterfølgende beslutning baseret på Togfondaftalen fra 2013.

Sidstnævnte dannede grundlag for Banedanmarks kontrakt med Siemens/Aarslev om udførelse af elektrificeringen, en kontrakt der fortsat er gældende, men som ikke har bevillingsmæssig dækning f.s.v. angår Vendsyssel.

Elektrificering baseret på ladeinfrastruktur udgør det gældende grundlag for Banedanmarks strækning i Vendsyssel og drift med batteritog er på vej til at blive en gennemgående løsning for danske lokalbaner, både de statslige og de regionale. De primære bevæggrunde er ønsket om at undgå dieseldrift, og få en billig genvej til elektrisk drift. Billig i den forstand, at man i høj grad undgår de dyre køreledningsanlæg, mod at man til gengæld må købe tog, der er dyrere i anskaffelse. Men dog billigere i drift end diesel-tog.

Banedanmark har i maj 2024 udarbejdet en ny rapport, med ændrede forudsætninger. Her forudsættes det blandt andet, at der ikke længere skal etableres ladeinfrastruktur i Hjørring.

Dette arbejdsnotat afdækker muligheder og konsekvenser for både batteritog og eltog, ligesom andre typer brændstof kort berøres ift. eventuelle overgangsløsninger. Rambøll har været tilknyttet som konsulent på opgaven.



Figur 5 Planlagt elektrificering Kilde: Rambøll

3.3 Grøn omstilling – muligheder og konsekvenser

Den grønne omstilling af jernbanen har store klimamæssige fordele og er en bunden opgave for den fremtidige togdrift både hvad angår persontransporten og godstransporten.

Afhængig af hvilken løsning, der vælges, vil det også få konsekvenser for andre områder, herunder Regionens visioner for udvikling af regionen med de udfordringer, vi står over for.

Et sammenhængende tognet og region

En grøn omstilling ved at elektrificere med køreledninger og køre med eltog vil som udgangspunkt ske på Banedanmarks strækning til Hjørring og Frederikshavn. Hertil kan komme en elektrificering til Hirtshals primært til at understøtte en omstilling til gods på bane, herunder leve op til krav på TEN-T-strækningen med sammenhæng til resten af EU. Rambøll lægger i deres analyser vægt på, at for at en elektrificering af jernbanen i Vendsyssel vil være realistisk at gennemføre, bør der køre fjerntog i timesdrift til Frederikshavn – alternativt kan Nordjyske

Jernbaner køre med eltog på de elektrificerede strækninger og batteritog på de øvrige. Køreledningerne skal bruges mest muligt for dermed at skabe mest mulig værdi af investeringen.

På Skagensbanen vil det ikke være rentabelt at etablere køreledninger, hvorfor driften her vil være med batteritog. Det kan også være tilfældet med Hirtshalsbanen, hvis der ikke kan findes finansiering på lokalbanen. Det betyder, at det ikke vil være muligt at opretholde et sammenhængende regionalt toget. Der vil enten være et skift fra fjerntog (som i dag) i Aalborg eller et skifte i Hjørring og/eller Frederikshavn til lokalbanerne både for passagerer og gods. Rambøll har peget på, at der muligvis kan findes en god løsning for transport af gods på de sidste 18 km mellem Hjørring og Hirtshals. Eltog på Banedanmarks strækninger uanset om det er Nordjyske Jernbaner eller DSB, der driver dem, kan ikke videreføres til strækninger med batteritog.

Køreledninger vil til gengæld kunne skabe sammenhæng med DSB's betjening til Hobro og ud af regionen fra Hjørring og Frederikshavn uden skift i Aalborg samt ikke mindst vil det understøtte godstransport på jernbanen, herunder transit fra Norge til kontinentet. I dag og indtil videre frem til kontraktudløb på regionaltogstrafikken i Nordjylland i 2030 skal alle passagerer fra Vendsyssel skifte til IC eller ICLyn i Aalborg, hvis de skal ud af regionen.

Størstedelen af persontogdriften i Vendsyssel består af passagerer, der har et ærinde indenfor regionens geografiske området. 60% af vendelboerne kører alene tog i Vendsyssel, 30% skal til Aalborg, 1% skal til en af stationerne syd for Aalborg, mens 9% skal videre ud af regionen mod Randers, Aarhus og København.

Nordjyllands udvikling og togets betydning for erhvervslivet

Det at være en del af jernbanens hovednet har stor betydning for områder, som ikke nødvendigvis kan måles. Virksomheder og kommuner peger på muligheden for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft og sammenhængskraften både internt i Nordjylland, men også ud af regionen. Jernbanen ses som garant for, at området stadig "tæller med" og at der er udvikling fremfor afvikling.

Det var således en væsentlig præmis for kommunerne i Vendsyssel ved indgåelse af togkontrakt, at der var et udløb på kontrakten og at der blev en dialog om den fremtidige model inden kontrakten i 2030 skulle fornys.

I den regionale udviklingsstrategi er et af fire strategispor et sammenhængende Nordjylland. En af indsætterne er at fremtidssikre elektrificeringen i form af en beslutning inden 2025 og en igangsætning inden 2030. Indsatsen er prioriteret med henblik på at styrke forbindelserne til resten af Danmark og Europa samtidig med at klima- og miljøbelastningen reduceres.

Det er desuden vigtigt med en kollektiv trafik, der er fleksibel og tilgængelig mhp. at komme på arbejde, til uddannelse, til lægebesøg m.m. uanset hvor man bor. Her vil en elektrificering give bedre sammenhæng mellem de større byer i Danmark i form af muligheden for at være en del af fjerntogsnettet. Til gengæld vil det ikke være muligt at beholde det nuværende sammenhængende net igennem Hjørring og Frederikshavn, ligesom fjerntog må forventes at standse ved færre stationer end regionaltoget. Dette vil have betydning for særligt pendlere i området. Ca. en tredjedel af passagerne på Skagensbanen har således en destination på den anden side af Frederikshavn.

Vendsyssel er også en yndet destination for turister. Mange benytter toget til Skagen og områderne langs Skagensbanen. De turister og andre fritidsrejsende, der kommer fra resten af Danmark, vil have et skifte i Frederikshavn fremfor i Aalborg. Rejsende fra Nordjylland vil derimod opleve et ekstra skifte, hvis de i dag står på i Aalborg eller nordligere. Nordjyske Jernbaner beretter fx om kunder, der i sommerhalvåret benytter toget fra Aalborg til en frokostaftale i Skagen.

Behovet for grøn omstilling af jernbanegods

Grundlaget for at transportere gods med jernbane er til stede fra Hirtshals med en nyetableret kombiterminal tæt på færgehavnen i Hirtshals. Tidligere tiders transport fra hhv. Frederikshavn og Skagen er ikke aktuelle. I arbejdsnotat vedrørende godstransport er anslået, at potentialet for godstransport fra Hirtshals er 1-2 afgang pr. dag. Dette vil i første omgang kunne ske i et samspil med den godstransport, der sker fra Aalborg Havn mod kontinentet.

Godstransporten vil skulle ske dels på Banedanmarks strækning mellem Aalborg og Hjørring, der er ca. 46 km lang og på den 18 km lange lokalbanestrækning mellem Hjørring og Hirtshals.

Strækningen er en del af Scan-Med korridoren, som en del af TEN-T nettet. I den forbindelse er der krav om elektrificering af strækningen for at kunne skabe et sammenhængende højklasset og grønt jernbanenet. Fra Lindholm og videre mod syd elektrificeres i disse år, mens der indtil videre dispenseres fra kravene nord for Lindholm.

Den videre forbindelse fra færgeterminalerne i Norge er allerede elektrificeret med køreledninger.

Udover kravene, som kommer af at være en TEN-T strækning, har det stor betydning i forbindelse med godstransport, at der er så få omladninger og barrierer i det hele taget. Avancen ved at transportere gods er så lille, at det er små ting, der afgør om en transportør vil vælge at køre et godstog til Hirtshals.

Rambøll, der har hjulpet Region Nordjylland med delanalyser i forbindelse med analysen af fremtidens togdrift i Nordjylland, har også vurderet mulighederne for grøn fremdrift af gods på bane i regi af Grønn Jyllandskorridor-projektet. Rambøll peger på, at der med elektrificering af Banedanmarks strækning mellem Lindholm og Frederikshavn er muligt at indsætte et af NJ ejet og betjent batteridrevet lokomotiv på strækningen mellem Hjørring og Hirtshals eller fra Aalborg til Hirtshals. Dermed er man ikke afhængig af en elektrificering til Hirtshals.

Batterigodstog fra Hjørring:

- En batterikapacitet på 1.100 kWh vil give mulighed for at køre 50 km på en opladning.
- Kan lades med kabel på 400 kWh på knap 3 timer eller ladestation med 2.000 kWh på 33 min

Batterigodstog fra Aalborg

- Batterikapacitet på 1.735 kWh giver mulighed for at køre de 47 km fra Aalborg

- Kan lades med kabel på 400 kWh på 5 timer eller ladestation med 2.000 kWh på knap en time.

Et batterigodstog i Aalborg ville også kunne bruges til og fra Aalborg Havn. Det fremgår ikke hvor hurtigt godstogene kan køre med fuldt læs.

Den bedste løsning ud fra et godsperspektiv vil være enten

1. Elektrificering på både hovednettet mellem Lindholm og Frederikshavn OG på Hirtshalsbanen
2. Batterigodstog med base i Hirtshals og Aalborg, der kan bruges til at trække gods til hhv. kombiterminalen i Hirtshals og til Aalborg Havn. Løsningen kræver en ekstra arbejds gang. Godsoperatørerne vender i Aalborg og overlader godset til en lokal operatør, som sørger for den sidste del af turen eller at en operatør selv ejer og driver en lokal løsning.

3.4 Grøn omstilling på kort og mellemlangt sigt

Nordjyske Jernbaner har haft Hydrogen Valley til at analysere muligheder og konsekvenser for en grøn omstilling af togene på kort og mellemlangt sigt.

Analysen omfatter de forskellige alternativer, der på markedet i dag og frem mod 2035. Det drejer sig om HVO, Metanol, Biogas, Brint, El og Hybrid. Merudgifterne til CO₂-neutrale drivmidler skal ses i forhold til den CO₂-afgift, der er indført pr. 1/1-2026. For det driftsniveau, der er i 2025, svarer det til ca. 6 mio. kr. årligt.

HVO

Af de analyserede muligheder, er brug af HVO som brændstof, det mest realistiske. HVO er syntetisk diesel, som giver en forbrænding med omkring 90% mindre CO₂ end diesel. Brændstoffet benyttes allerede på en række af Regionens busser, men er nyt som togbrændstof. Der er ikke umiddelbart behov for modifikation af motorerne. Det skal undersøges, om der er behov for en særlig certificering.

Udgifterne til HVO er ca. 33% højere end GTL, der benyttes i dag, svarende til en merudgift på ca. 12,5 mio. kr. årligt og en besparelse på ca. 3.300 ton CO₂ pr. tog frem til 2035.

Metanol

Metanol har ikke været testet på tog og vil kræve både en certificering og en ombygning af motorer. På nuværende tidspunkt findes ikke en komplet retrofit løsning. Herudover vil der skulle tages særlige forholdsregler ved tankning, da metanol korroderer visse metaller. Drivmidlet testes i øjeblikket i lastbiler og skibe. Udgiften til omstilling til Metanol vil dels bestå af ombygning af tog og tankanlæg til en pris pr tog på ca. 1.285.000 kr. eller 12,85 mio. kr. for de første 10 tog. Herudover er driftsudgiften højere end GTL svarende til 14,7 mio. kr. pr. tog i perioden frem til 2035 og en besparelse på 3.600 ton CO₂ pr. tog frem til 2035.

Biogas

Biogas anses for at være et CO₂ neutralt drivmiddel, idet der forbrændes den samme CO₂ som der optages ved den etårige dyrkning af afgrøder til produktionen. En omstilling til biogas vil kræve en ombygning af motorer samt udgifter til nye tankanlæg. Der er ikke på nuværende

tidspunkt producenter af retrofit-kits eller komplette gasmotorer til tog. Prisniveauet vurderes dog at være på niveau med ombygning til metanol.

Biogas er et billigere brændstof, men der er en risiko for prismæssige afvigelser, da der ikke findes komplette løsninger. Baseret på det vi ved i dag, vil der kunne forventes en besparelse på 2,3 mio. kr. pr. tog og en besparelse 3.629 ton CO₂ pr. tog frem til 2035.

Brint

Brint er et emissionsfrit drivmiddel baseret på grøn strøm. Der findes ikke producenter, der leverer komplette retrofitprojekter til regionaltog til brint. I stedet udvikles der på teknologien til nye tog. Rapporten peger på muligheden for at teste det. Det vil kræve en ombygning af togene med bl.a. tanke på taget, som togene ikke er født med og som vil kræve, at det kan være indenfor de maksimale grænser for togets profil.

Ifølge Alstom er deres Coradia iLint i stand til at køre op til 1175 km på ikke eller delvist elektrificerede strækninger, hvorfor der ikke er behov for yderligere tankanlæg end i dag. De nuværende vil dog skulle ombygges, da brint er en flygtig gas og kræver konstant hermetisk lukkede anlæg under tryk.

I Tyskland fravælges brinttog pga. høje driftsomkostninger, ligesom det i Danmark vil være ukendt teknologi med mulige børnesygdomme.

Hydrogen Valley har indhentet et overslag for en løsning fra det danske firma Ballard. En samlet pris for 10 tog vurderes at være ca. 18 mio. kr. Driftsudgiften til brug af brint vurderes at være ca. 13 mio. kr. pr. tog frem til 2035, mens der spares ca. 3.600 ton CO₂ pr. tog.

Batterier

Som en løsning på kort eller mellemlangt sigt er der set på et retrofit af de nuværende tog. Køb af nye eltog eller batteritog vil være en mere langsigtet løsning, da Nordjyske Jernbaners tog er forholdsvis nye. Der vil være de samme krav til ladeinfrastruktur, som for nyindkøbte batteritog. Dog vil en retrofitløsning med batterier sandsynligvis ikke kunne omfatte en løsning med pantograf på taget og dermed mulighed for at lade syd for Lindholm, hvor der etableres køreledninger. Mulighederne for ladning er derfor enten en skinne under toget eller lade-stander/stik på stationer.

3.5 Batteritog som løsning på længere sigt

Ladeinfrastruktur til batteritog

For at køre batteritog er der behov for etablering af ladeinfrastruktur langs banerne til at lade togene. Der har hidtidigt været et behov på 7-10 minutters opladningstid for 80-120 km kørsel, men i den seneste rapport fra Banedanmark er ladetiden opgjort til 9 km pr. minuts ladetid foruden 1 minut til at hæve og sænke pantografen på taget. En fuld opladning forventes pt. at række til 90 km's sikker kørsel. Det vil sige med en reserve til driftsuregelmæssigheder o.l.

Banedanmark gør opmærksom på, at der fortsat sker en udvikling på området, som forventeligt vil føre til at togene bl.a. kan køre længere på en fuld opladning.

Opladning vil typisk foregå et eller flere af følgende steder:

- Hvor der i forvejen er etableret køreledningsanlæg
- Hvor togene har længere ophold grundet fx retningskift
- På stationer hvor togene holder mindst 2 minutter
- Hvor der etableres køreledningsanlæg, fordi der er for langt mellem ladestationer, og/eller fordi ophold på stationerne ikke er lange nok
- På værksteds- og depotområder. Her vil der dog typisk ikke være tale om hurtigoplading, men væsentligt billigere ladeinfrastruktur typisk til nat-opladning.

Både ved etablering af ladeinfrastruktur og køreledninger er der brug for mere plads end ved dagens konventionelle dieseltog. Der skal være plads til master og køreledninger på stationerne, langs banerne og under broerne med de tilstrækkelige sikkerhedsafstande. Derudover skal der være plads til ladestanderne. Nordjyske Jernbaner vurderer, at der ikke umiddelbart er plads natoplading i Hirtshals og Skagen, hvilket kan blive en udfordring for fleksibiliteten i forbindelse med køreplanlægning.

Nordjyske Jernbaner har følgende strategi for fremdrivning:

Kort sigt (indtil 2030):

1. Fremdrivning via fossilfri forbrænding (Evt. suppleret eller erstatte med HVO)

Langt sigt (efter 2030):

1. Elektrisk fremdrivning med eltog og køreledning
2. Elektrisk fremdrivning med batteritog og ladeinfrastruktur
3. Elektrisk fremdrivning via hydrogen (fuelcells) Dette scenarie vurderer NJ at være lige så sandsynlig som de øvrige. Der ses dog en risiko ved, at der allerede er iværksat så mange initiativer i relation til disse, at en løsning med hydrogen i praksis kan blive det mindst sandsynlige.

Banedanmark har i en rapport givet et opdateret bud på behovet for ladeinfrastruktur på banenettet. I den forbindelse har de valgt at undlade ladeinfrastruktur i Hjørring og alene arbejde videre med ladeinfrastruktur i Frederikshavn. De forudsætter, at togdriften på Banedanmarks strækning kan ses isoleret fra lokalbanerne og peger på lokal ladeinfrastruktur i Hirtshals og Skagen til at dække behovet ved kørsel videre fra hhv. Hjørring og Frederikshavn. Banedanmark har tidligere opgjort det til ca. 60 mio. kr. pr ladestation, hvor der er ophængt køreledning typisk i et stationsafsnit. I den seneste rapport er prisen for en ladestation i Frederikshavn med 2 x 100 meter elektrificeret perronspor opgjort til 124 mio. kr. Hvis der skal lades i fx Frederikshavn så vil dette have indflydelse på køreplanen.

Der er i rapporten fra Banedanmark tanker om, at togene skal kunne hæve/sænke strømaftageren ved ind-/udkørsel til stationer for at kunne øge den tid togene kan lade. Rambølls vurderer imidlertid, at man af sikkerhedsmæssige årsager udelukkende bør hæve og sænke strømaftageren i forbindelse med ophold, ikke mens toget kører. Det har især betydning ved

etablering af køreledning på strækningsafsnit, hvor det er mest hensigtsmæssigt placeret mellem stationer, hvor togene alligevel skal standse. Banedanmark har i sin seneste rapport alene et eksempel på en sådan løsning i forslag, nemlig etablering af 6,5 km køreledning mellem Herning og Gødstrup. Prisen har tidligere været oplyst til 105 mio. kr. for 14 km, altså ca. 7,5 mio. kr. pr km, men en sådan pris fremgår ikke specifikt af den seneste rapport. Rambøll vurderer, at der her er regnet med ca. 85 mio. kr. eller 13,1 mio. kr. pr km.

Ladeinfrastruktur, der lader via kabel, bruger længere tid på opladning af togene, men kan typisk anskaffes til omkring 1,25 mio. kr. pr. stk. Grundet den længere opladningstid benyttes ladning med kabel typisk på opstillingsspor, hvor togene oplades over natten og imellem myldretiderne. Der skal typisk anskaffes en ladestation til hvert af de tog, der ønskes opladet.

Togmateriel

Nordjyske Jernbaner har i dag 25 togsæt til passagertrafikken fordelt på to forskellige togtyper af forskellig årgang, jf. tabel 2. De ældste Desiro-tog er fra 2000-2004, og med en generel levetid på 30 år nærmer togene sig en udskiftning. Der findes imidlertid eksempler på, at togsæt kan have længere levetid.

Togtype	Max hastighed	Antal	Årgang
Desiro ⁴	120 km/t	1	2000
		7	2004
Lint	140 km/t	13	2016
		4	2021

Tabel 2 Nordjyske Jernbaners tog til passagertrafikken

Nye batteritog vil være væsentligt dyrere i anskaffelse end den pris Nordjyske Jernbaner senest købte nye dieseltog til. Prisen var ca. 25 mio. kr. mens et batteritog koster ca. 60 mio. kr. og et tilsvarende eltog 50 mio. kr. Herudover vil det kræve flere investeringer i omstilling af infrastrukturen til batteritog med f.eks. ladeinfrastruktur til at oplade togenes batterier både i drift og ved natopladning.

3.6 Elektrisk drift i Vendsyssel

Batteritogsdriften i Vendsyssel kunne omfatte hele Vendsyssel eller dele heraf, mens elektrisk drift baseret på køreledninger formentlig kun er realistisk på dele af nettet, men dog teknisk muligt overalt. Der opereres på den baggrund med 2 hovedalternativer:

1. Batteritog i hele Vendsyssel, svarende til regeringens infrastrukturplan 2035
2. Køreledninger til Frederikshavn, svarende til nuværende planer og strategier hos de nordjyske kommuner og Regionen, herunder Regionens kontrakt med staten frem til 2030

⁴ Nordjyske Jernbaner har pt. udlejet 3 Desiro-togsæt til Lokaltog. Disse togsæt forventes benyttet på strækningen Hobro-Skørping(-Aalborg) når Signalprogrammet er udrullet mellem Hobro og Aalborg.

Alternativ 2 har den variant, at der også elektrificeres til Hirtshals, og dermed understøtter strækningens status som TEN-strækningen. Varianten kan eventuelt understøttes af muligheden for at opnå CEF-midler fra EU.

Den fysiske infrastruktur

Jernbaneinfrastrukturen er på hovednettet mellem Hobro og Frederikshavn ejet af Banedanmark, mens lokalbanerne ejes af Nordjyske Jernbaner. Af tabel 3 ses de nuværende forventninger til typen af ladeinfrastruktur. Dog er der usikkerhed om bl.a. fremtidigt ejerforhold af ladeinfrastrukturen.

Jernbane	Lokalitet for ladeinfrastruktur	Ejerskab
Århus-Aalborg	Elektrificeret hele vejen	Banedanmark
Aalborg-Aalborg Lufthavn	Elektrificeret hele vejen	Banedanmark
Lindholm-Frederikshavn	Enten elektrificeret hele vejen eller ladestation i Frederikshavn	Banedanmark
Hirtshalsbanen	Opladning i Hjørring	Banedanmark og/eller Nordjyske jernbaner
	Ladestik ved værksted og opstillingsspor i Hjørring	Nordjyske Jernbaner
	Ladestik til natladning i Hirtshals	Nordjyske Jernbaner
Skagensbanen	Opladning i Frederikshavn	Banedanmark
	Opladning i Skagen	Nordjyske Jernbaner
	Ladestik til natladning i Skagen	Nordjyske Jernbaner

Tabel 3 Samlet forventet ladeinfrastruktur og forventet ejerskab

For alternativet med køreledninger skal der etableres køreledninger på hele strækningen mellem Lindholm og Frederikshavn. Det vil udover at opstille master og trække ledninger også betyde en række andre fysiske anlæg, da der er krav til bl.a. frihøjde ved broer.

Prisen for køreledninger fra Lindholm til Frederikshavn er af Rambøll vurderet at blive 1.480 mio. kr. og yderligere ca. 300 mio.kr. for køreledningerne imellem Hjørring og Hirtshals -base- ret på km-prisen fra Lindholm-Frederikshavn. Det forudsættes, at udgiften også kan dække strømforsyning og køreledninger til Skagens- og Hirtshalsbanens perronspor. Til sammenligning vil udgifterne til ladeinfrastrukturen til batteritog på Banedanmarks strækning være ca. 388 mio. kr.

Udgifter til tog og drift

Priserne på nye tog er steget ret betydeligt siden Nordjyske Jernbaner sidst anskaffede dieseltog. Nye el- eller dieseltog antages at koste ca. 50 mio. kr. og batteritog ca. 60 mio. kr.

Hvis der elektrificeres med køreledninger til Frederikshavn, vurderer Rambøll, at ca. 15 af de 25 tog skal være eltog. Det svarer til en samlet udgift på 1.350 mio. kr. frem for 1.500 mio. kr.

for batteritog. Nordjyske Jernbaner vil således betale ca. 150 mio. kr. mindre for eltog end tilsvarende batteritog. For alternativ 2+ med elektrificering også til Hirtshals vil besparelsen kun være på omkring 50 mio. kr. på indkøb af eltog fremfor batteritog, da antallet af batteritog er lavere. Behovet for køb af eltog kan blive mindre, hvis DSB jf. forslag i arbejdsnotat vedrørende kørselsmønstre, kører lyntog i timesdrift til Frederikshavn.

Hvis staten fastholder, at Banedanmarks bane i Vendsyssel skal køres med batteritog, skal der være opmærksomhed på den ekstra udgift til batteritog ift. forhandlinger med regeringen i forbindelse med den samlede pakke, når ladeinfrastruktur udrulles i Vendsyssel.

Rambøll vurderer, at Nordjyske Jernbaner vil kunne nedsætte driftsomkostningerne til togvedligehold og energi med ca. 10 %, hvis der etableres batteritogsdrift. Det omfatter blandt andet mindre behov for vedligehold af mekaniske komponenter og sliddele. Drift af eltog vil være yderligere 10 % billigere.

Batteritogene vil til gengæld øge omkostningerne til vedligeholdelsen af infrastrukturen, som følge af den større vægt og dermed større akseltryk. Banedanmark vurderer, at behovet for vedligehold af skinnerne grundet ladeinfrastruktur og tungere tog vil være op til 200 % højere. Evt. højere hastighed og hurtigere acceleration vil også øge vedligeholdelsesbehovet. Med eltog vil Banedanmark til gengæld kunne forvente at spare en del på sporvedligeholdet, hvis deres strækning fremover alene betjenes af lettere elektriske tog.

Konsekvenser af drift med køreledninger for gennemgående tog

En væsentlig del af argumentationen for at elektrificere med køreledninger er, at det sikrer mulighed for direkte tog fra Vendsyssel til resten af Danmark, og i hvert fald for godstrafikken i alternativ 2+, til resten af Europa. Altså gennemgående tog på de lange strækninger.

Til gengæld vil det reducere mulighederne for gennemgående tog fra Skagen og Hirtshals helt eller delvist. Det gennemgås nedenfor først med fokus på fjernogsdriften og efterfølgende med fokus på de lokale tog.

Gennemgående fjerntog

Aftalen mellem Region Nordjylland og Transportministeriet omkring regionaltogdrift blev indgået tidsbegrænset til 2030 med henblik på først senere at træffe beslutning om tilbagevenden af lyntogsdrift. Udgangspunkter har været, at DSB skulle tilbage for at køre et lyntog hver 3 time til Frederikshavn, når de forskellige arbejder på jernbanen var afsluttet og DSB således rent teknisk kunne køre nord for Lindholm igen.

Et lyntog hver 3. time vil i én retning ad gangen være et overliggende 3. tog til den ordinære regionale halvtimesdrift mellem Hjørring og Aalborg og et overliggende 2. tog imellem Hjørring og Frederikshavn (uden for myldretiden).

På de afgangse, hvor DSB skal køre et lyntog til Frederikshavn, vil det som udgangspunkt ikke være muligt, at lyntoget kører til Aalborg Lufthavn. Her vil der kunne indsættes et regionaltog i stedet eller afhængig af tidspunktet alene være timesdrift med IC. Det må anses for urealistisk, at DSB's Lyntog imellem Aarhus og Aalborg vil bestå af to togsæt, hvor det ene kunne betjene Aalborg Lufthavn og det andet Frederikshavn.

Af mange forskellige årsager vurderes en løsning med lyntog hver 3. time at være uhensigtsmæssig. Det være sig i forhold til bl.a. materiel, kunder, kvalitet, økonomi. Væsentligst er dog, at det er vanskeligt at kommunikere til kunderne og at der er stor risiko for aflysninger og forsinkelser.

Materielmæssigt vil det give et overforbrug både af lyntogs- og regionaltogsmateriel. Når lyntoget kører mod Frederikshavn, så mangler det til den kommende ordinære timeafgang fra Aalborg mod syd, så et andet tog skal benyttes. Hvis et regionaltog skal afløse lyntoget til lufthavnen, vil det være svært at udnytte i de øvrige timer og bliver dermed et dyrt ”stand-by-tog”.

Kundemæssigt er det ikke særlig attraktivt med et så kompliceret mønster. Desuden vil mange af dem, der gerne ville køre direkte fra fx. Hjørring til Aarhus, sjældent indpasse sig efter et 3-timers mønster, men i mange af tilfældene vælge et af de regionale tog og skifte til fjerntoget (ICLyn- eller IC) i Aalborg. Også for kunder udenfor regionen til Aalborg Lufthavn vil det være komplicerende, at den direkte forbindelse ikke er der hver 3. time.

Det vil således være kundemæssigt kompliceret og give en dårligere rettidighed på grund af den begrænsede kapacitet på den enkeltsporede strækning. Eventuelle driftsforstyrrelser vil desuden slå hårdere igennem, når mere af kapaciteten er udnyttet.

Samlet set vil det være en meget dyr løsning, med behov for ekstra tog og ekstra personale, og til glæde for få kunder, og vurderes også at generere meget få passagerindtægter. En tilbagevenden til løsningen med få lyntog med så få fordele for både fjern- og regionaltog vil ikke være et godt argument for at anvende ca. 1.5 mia. kr. til elektrificering med køreledninger.

Køreledninger skal bruges mest muligt og Rambøll anbefaler, at der etableres fast timesdrift med lyntog til Frederikshavn, som erstatter det ene faste regionale tog. De vurderer, at det vil være langt billigere og sikre flere kunder samlet set.

Tilsvarende vurderer Rambøll, at betjeningen af lufthavnen skal ske med et fast regionaltog hver time, og dermed skabe halvtimes betjening sammen med det faste IC tog hver time. IC-toget vurderes at have lige så stor værdi for lufthavnen som lyntoget, fordi det dækker hele Østjylland og får omtrent samme rejsetid som lyntogene til fx Aarhus. Det vil desuden være en effektiv og let forståelig løsning, som også er attraktiv for dem, der rejser langt.

Lyntogene var før overdragelse af driften til Region Nordjylland ofte skyld i dårlig regularitet og kundeoplevelser. De var ofte forsinkede ved ankomst til Aalborg, hvilket forplantede sig til Vendsyssel eller betød en decideret aflysning. Der er derfor en bekymring i forhold til at genskabe lyntogsdrift i Vendsyssel.

Rambøll vurderer, at fjerntogstrafikken vil blive meget mere regulær i fremtiden på grund af den lange række af forbedringer, der er gennemført. Det gælder blandt andet forøgelse af kapaciteten på strækninger med flaskehalse for fjerntrafikken, ligesom signalsystemet vil være udskiftet i 2025 til et ensartet system, som også Nordjyske Jernbaner har haft stor glæde af i Vendsyssel. Herudover er der indkøbt nye tog og strækningerne er snart elektrificeret fra København til Aalborg Lufthavn

Det vurderes, at det vil betyde en betydeligt mere rettidig trafik, og at fjerntogstrafikken fx med væsentlig kortere rejsetider vil blive markant mere attraktiv end tidligere. Tiden vil vise, om de mange ændringer gør en forskel. Ændringerne sker successivt og vil være fuldstændige fra ca. 2030.

Uafhængigt af om der bliver elektrificeret eller ej, og også om der kører lyntog eller ej skal der træffes beslutning om kørselsmønstret i Vendsyssel. Dette behandles i arbejdsnotat vedrørende kørselsmønstre.

Rambølls anbefaling er følgende overordnede betjening, hvis der bliver elektrificeret i Vendsyssel:

- Lyntog i timesdrift mellem Kastrup/København og Frederikshavn
- Regionaltogdrift der sikrer halvtimes betjening mellem Aalborg og Frederikshavn
- IC i timesdrift mellem Kastrup/København og Aalborg Lufthavn
- Supplerende regionaltogdrift i timesdrift til Lufthavnen

Betjeningen med lyntog kan ske i en køreplan med få eller mange stop. Men færre stop vil efter Rambølls vurdering være den bedste løsning for de fleste, og give flere passagerer. Til gengæld kan det få konsekvenser for dem, der plejer at benytte de mindre stationer og den tilknyttede bustrafik, ringetider på skoler m.m. Med den store overvægt af internt regionale kunder, vil det være nødvendigt med en grundig vurdering af fordele og ulemper i samarbejde med kommunerne. Der er flere beregninger og overvejelser herom i arbejdsnotatet vedrørende kørselsmønstre.

Det kan desuden overvejes at indkøbe mindre egentlige elektriske tog til den ovennævnte regionaltogdrift den dag, de nuværende regionale tog skal udskiftes, idet det vil være uensigtsmæssigt at køre så mange km under køreledninger, med de dyrere batteritog. Dette skal dog vurderes i lyset af, at det så reelt vil udelukke direkte tog mellem Hirtshals/Skagen og Aalborg.

Gennemgående lokale tog

Elektrificering med køreledninger i Vendsyssel vil have betydning for den nuværende vision om gennemgående tog fra lokalbanerne og videre mod Aalborg. Det gælder i særdeleshed, hvis et lyntog skal køre i fast timesdrift og dermed erstatte de regionale tog én gang i timen fra Frederikshavn til Aalborg.

Faste lyntog vil reducere frekvensen af gennemgående tog fra lokalbanerne. Hvis også de regionale tog bliver erstattet af eltog på den del af skinnenettet, der bliver elektrificeret, vil den mulighed blive fjernet helt. Det vil betyde et skifte for gennemkørende passagerer. De nærmere konsekvenser heraf, er belyst i arbejdsnotatet vedrørende kørselsmønstre.

Det betyder samtidig, at Nordjyske Jernbaner vil skulle benytte to forskellige togtyper. Togene kan dog i vid udstrækning være ens bortset fra fremdriftsmiddel ved fx at købe fra samme leverandør. Det kan samtidig betyde en besparelse i indkøb og drift, idet nogle reserverede og tilgang til reparation af togene vil være de samme.

3.7 Økonomi

Rambøll har foretaget et estimat for økonomien:

Etablering af infrastruktur:

Køreledninger	1,5 mia.kr.
Ladeinfrastruktur	0,4 mia.kr.

Køb af tog:

15 eltog á 50 mio. kr. 10 batteritog á 60 mio. kr.	1,35 mia. kr.
25 batteritog á 60 mio. kr.	1,50 mia. kr.

Drift af tog (energi + løbende og større vedligehold):

Eltog, samlet over 30 år	1,26 mia. kr.
Batteri-tog, samlet pris over 30 år	1,35 mia. kr.

Drift af infrastruktur inkl. sporombygninger mm (hele Vendsyssel)

Under forudsætning af årlig udgift på 50 mio. kr. og 20 % dyrere med batteritog og omvendt 20 % billigere med eltog:

15/25 med eltog, og 10/25 med batteritog	48 mio.kr.
over 30 år	1.44 mia. kr.
Alle 25 med batteritog	60 mio.kr.
over 30 år	1,80 mia. kr.

Samlet over 30 år for drift

Delvist baseret på køreledninger	5,55 mia. kr.
Baseret på alene batteritogsdrift	5,05 mia. kr.

En beregning med diskontering vil gøre forskellen betydeligt større, fordi tyngden på kørelednings-alternativet ligger først i perioden. Men overslaget viser, at man ikke alene skal fokusere på startudgifterne, og at investeringerne i køreledninger kun er en del af historien.

I hvilken grad såvel udgifterne, som besparelsen eller fordyrelsen slår igennem regionalt, afhænger af de aftaler og kontrakter der indgås. F.eks. er besparelsen på drift af infrastruktur en nettobesparelse, som er sammensat af en merudgift til regionen, og en (endnu) større besparelse til staten.

Udover ovennævnte forhold, kan der være økonomi med i spillet, hvis elektrificeringskontrakten mellem staten og Siemens/Aarslev skal ophæves.

I forhold til de forslag, der fremgår af arbejdsnotat vedrørende kørselsmønster i forhold til at udbygge infrastrukturen med henblik på at opnå betydelige rejsetidsgevinster, er det oplagt at koordinere de to former for tiltag. Det kan ske ved at forberede baneudbygningen for etablering af køreledningsanlæg, eller ved at forberede køreledningsanlæggene for baneudbygningen. Af hensyn til økonomi og trafikalt vil det være optimalt at betragte det som et samlet projekt.

Uanset om der vælges en løsning med batteritog eller køreledninger, vurderes det som sandsynligt, at der vil kunne opnås støtte til omlægningen fra EU-midler – CEF (Connecting Europe Facilities)

3.8 Konklusion

Dieseltog, batteritog og eltog har hver deres fordele og ulemper. Eltog vurderes samlet set at have de største og fleste fordele. Dieseltog har dog den fordel, at de fleksibelt kan køre overalt, men vil for at være CO₂-neutralt skulle køre på brændstoffet HVO. Fleksibiliteten for passagertransporten kan også opnås med batteritog i Vendsyssel, hvis der er en tilstrækkelig dækning med ladeinfrastruktur.

Diesel- og eltog har omtrent samme anskaffelsespris for den type, der benyttes på lokalbaner, mens batteritog er ca. 20 % dyrere. Driftsmæssigt er dieseltog dyrest at vedligeholde, og eltog det billigste på alle parametre. Samlet anslås driftsomkostningerne af Rambøll, baseret på en række forskellige kilder, at batteritoget er 10 % billigere end dieseltog, og eltog yderligere 10 % billigere at drifte.

Udover de økonomiske aspekter er der en række andre forhold, der påvirkes forskelligt. Eltoget har på grund af lavere vægt end de øvrige tog, alt andet lige bedre kørselsegenskaber (hastighed og acceleration), et lavere energiforbrug og dermed lavere klimapåvirkning, og udløser også et mindre slid på infrastrukturen.

Komfortmæssigt for kunderne antages begge de elektrisk fremdrevne togtyper at være dieseltoget overlegent, dvs. med støj og rystelser.

Valg af fremtidigt fremdriftsmiddel har stor betydning for hvilket kørselsmønster, der kan køres med særligt i Vendsyssel.

Etableres der **køreledning** vil de skulle benyttes mest muligt af hensyn til at udnytte den store investering. Det vurderes samtidig, at staten vil se det som en vigtig faktor, hvis det er fjerntog, der skal udnytte ledningerne. Der er således en sammenhæng mellem køreledninger og fjerntog. Fjerntog giver vendelboerne mulighed for direkte tog ud af regionen samt hurtigere tog til de stationer i Himmerland, der betjenes med IC-tog fremadrettet. Uanset om det er DSB eller NJ, der skal køre eltog på strækninger med køreledninger, vil det betyde, at passagerer fra de to lokalbaner vil skulle skifte i hhv. Frederikshavn og Hjørring.

Baseres den grønne omstilling i Vendsyssel på **batteritog** med tilhørende ladeinfrastruktur betyder det omvendt, at det ikke er muligt for fjerntog at køre nord for Lindholm. Den nuværende struktur med skift fra regionaltog i Aalborg, hvis du kommer fra Vendsyssel, vil blive stadfæstet som den fremtidige løsning. Det vil samtidig have indflydelse på den fremtidige godstransport. På de lange godstogsstrækninger vil transporten fremadrettet være med ellokomotiver. Det vil derfor betyde, at godsvognene vil skulle trækkes med et andet lokomotiv fra Aalborg. Eftersom branchen med banegods er meget sårbar pga. konkurrencen med vejgodstransport, kan denne type barrierer ifølge branchen betyde, at banegods bliver fravalgt af operatørerne.

El-drift med batteritog	Elektrificering til Frederikshavn	Elektrificering til Frederikshavn og Hirtshals
Billigere i infrastruktur	Anlægsinvestering på 1,5 mia. kr. Evt. mulighed for EU-støtte	Anlægsinvestering på 1,8 mia. kr. Evt. mulighed for EU-støtte
Dyrere i togindkøb	Billigere i togindkøb	Billigere i togindkøb og drift
Fleksibilitet i lokal persontogtrafik	Persontogtrafik mindre fleksibel	Mangler fleksibilitet ift. Skagensbanen (batteritog)
Sammenhængende persontogs- trafik	Behov for skift fra lokalbaner til regional/fjernbaner	Behov for skift fra Skagensbanen til regional/fjernbane
Ingen mulighed for fjerntog til Vendsyssel	Muligt med fjerntog	Muligt med fjerntog
Ring eller ingen mulighed for (grøn) godstransport	Muligt med grøn godstransport til Hjørring – løsning til Hirtshals skal findes	Muligt med grøn godstransport til Hirtshals

3.9 Forslag til initiativer

- Arbejde for elektrificering med køreledninger i Vendsyssel gennem interessevaretagelse ift. statslig investering med tilskud fra EU-midler på Ten-T-strækning
 - Fase 1: Køreledninger Lindholm-Frederikshavn
 - Fase 2: Køreledninger Hjørring- Hirtshals
 - Fase 3: Batteritog Skagensbanen
- Sekundært arbejde for statslig investering i overgang til batteritog, herunder investering i ladeinfrastruktur i både Hjørring og Frederikshavn, materiel til hhv. person- og godstransport samt hævet tilskud til infrastruktur på lokalbaner som følge af tungere materiel.

4 Kørselsmønster og regularitet

4.1 Opsummering

Der er siden Region Nordjylland overtog den regionale togdrift blevet arbejdet på at optimere køreplaner, øge frekvensen af tog, forbedre rejsetider og komfort, samt åbne nye stationer som Hjørring Øst. Det har betydet 12% flere passagerer og 42% flere passagerkilometer. Men også bedre regularitet og højere kundetilfredshed.

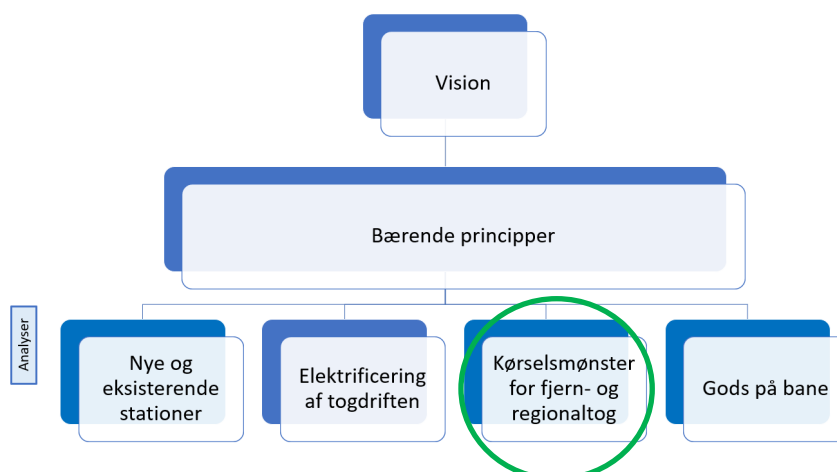
Analysen omfatter en vurdering af yderligere muligheder, herunder hvordan et eventuelt fjerntog til Frederikshavn kan inkluderes. Der peges på tre typer forbedringer

1. Hastighedsopgraderinger med hurtigere tog, ændringer i sikringsanlæg, fjernelse af overkørsler, forbedring af banens beskaffenhed og justeringer på stationer. Hastighedsopgraderingen vil kunne reducere rejsetiden markant og forbedre driftsstabiliteten.
2. Nye køreplaner, hvor der enten køres et hurtigt regionaltog én gang i timen, hvor toget standser ved alle stationer undtagen Kvissel og Tolne. Et andet alternativ er et eksprestog, der kun standser Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev og Aalborg Vest. Dette vil reducere rejsetiden yderligere og gøre toget mere konkurrencedygtigt med bilen. Eksprestotog vil svare til fjerntogets standsningsmønster.
3. Dobbeltspor hhv. ved Tolne og syd for Brønderslev i to forskellige udstrækninger, som skal sikre en mere stabil drift og udnytte hastighedsopgraderingerne fuldt ud

Med i analyserne er også overvejelser omkring elektrificering i Vendsyssel. Det vil kunne reducere rejsetiden yderligere og gøre togdriften mere miljøvenlig.

Hastighedsopgraderinger og dobbeltspor kræver betydelige investeringer på mellem 628 mio. kr. og 806 mio. kr. Det kan til gengæld forbedre rejsetider og driftsstabilitet og vurderes derfor at have en stor samfundsøkonomisk effekt. Dette skal dog undersøges nærmere. Samlet set vil de foreslåede ændringer gøre togdriften i Nordjylland mere effektiv, pålidelig og attraktiv for både daglige pendlere og fritidsrejsende.

En analyse af hhv. muligheder på Thybanen og en forlængelse af jernbanen fra Aalborg Lufthavn til Thisted nord om Limfjorden, viser at der ikke er tilstrækkeligt højt potentiale for hhv. en samtænkning med Midtjyske Jernbaners aktivitet i Vestjylland eller en ny bane til at fortsætte analysearbejdet via dette spor.



4.2 Baggrund

Den seneste vision for togdriften i Nordjylland fra 2010 blev startskuddet til at arbejde for en samtænkning af den regionale og lokal togdrift i Nordjylland. Gennem analyser og tværgående arbejdsgrupper blev muligheder samt fordele og ulemper undersøgt. Det mundede ud i, at Region Nordjylland i 2017 overtog den regionale togdrift fra Skørping til Frederikshavn fra DSB. Køreplanerne blev tænkt sammen med de to lokalbaner til hhv. Skagen og Hirtshals. I årene herefter er der skridt for skridt arbejdet på optimeringer af køreplaner med bl.a. en forøgelse af frekvensen med 50%, direkte tog mellem Skagen og Aalborg, forbedrede rejsetider særligt mellem Hjørring og Aalborg. Herudover er der med nye tog sket en komfortforbedring, ligesom en ny station i Hjørring Øst har givet bedre mobilitet og flere passager - særligt mange uddannelsessøgende.

Gennemførelse af de perspektiver, som var en del af visionen, har været en succes med 12% flere passagerer, 42% flere passagerkilometer (de kører længere), høj regularitet og høj kundetilfredshed.

Der er løbende arbejdet med større og mindre projekter og samarbejdet med Banedanmark om at lave justeringer, der har kunnet forbedre regulariteten, herunder et krydsningsspor ud af Lindholm i forbindelse med at der blev etableret en ny bane til Aalborg Lufthavn. Der blev i 2024 etableret 700 m dobbeltspor syd for Hjørring, som "forlænger" krydsningsmuligheden her. Det sikrer primært en mere stabil driftsafvikling, men kan også udnyttes af en eventuel fremtidig godstrafik.

Med en analyse af kørselsmønstre ses der på, om der er uudnyttede potentialer indenfor det nuværende net samt potentialer, hvis man foretog investeringer af forskellig art. Der ses på eventuelle nye muligheder, herunder også i forhold til de ændringer, der allerede er lavet, der kan gøres endnu bedre uden at miste det, der er opnået. Der er fokus på dels intern regional trafik, men også sammenhæng til fjerntogene.

Statslige planer

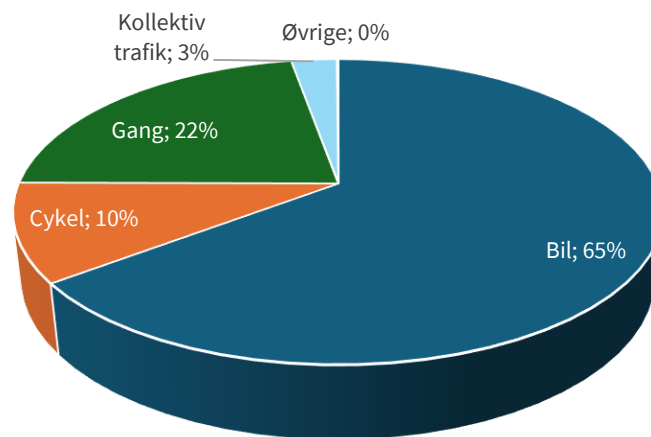
Region Nordjylland har en kontrakt med Transportministeriet om at køre tog fra Skørping til Frederikshavn frem til og med 2030. I denne kontrakt indgår, at Regionen alene har ansvaret for persontogsbetjening mellem Lindholm og Frederikshavn. Det vil sige, at DSB hverken kører regional, IC eller ICLyn nord for Lindholm. Baggrunden var dels en succes med overtagelse af regional togdrift og at der fra 2022 til 2030 ville blive en række skift i betjening, hvis DSB skulle have ansvaret. Det skyldtes tekniske udfordringer i form af først overgang til ERTMS og siden overgang til eltog.

Inden 2030 skal kontrakten genforhandles. Dog vil det med de nuværende planer i Infrastrukturplan 2035 ikke blive muligt, at DSB med deres eltog vil kunne køre til Frederikshavn fra 2030. Planerne indeholder forslag om ladeinfrastruktur til batteritog nord for Lindholm. En ændring af de nuværende forhold vil således kræve, at forslaget om batteritog ændres og der i stedet planlægges for køreledninger til Frederikshavn. Se yderligere herom i arbejdsnotat vedr. elektrificering.

4.3 Rejsestrømme og fremtidige potentialer

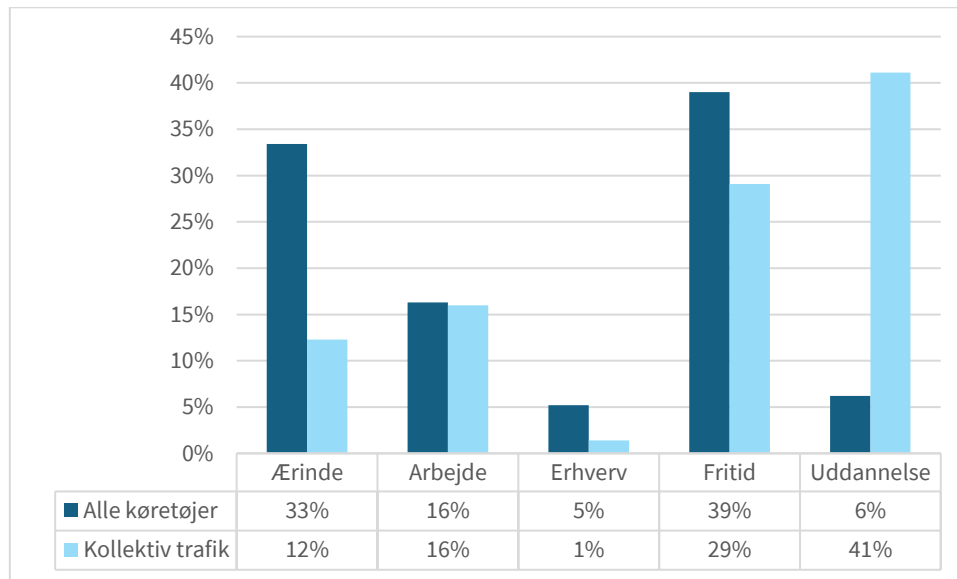
Den nordjyske togtrafik oplevede i forbindelse med overtagelsen af regionaltoget fra DSB en vækst i passagertallene og i antal kørte kilometer. Som i resten af den kollektive trafik blev 2020 og 2021 udfordrende år med anbefalinger om ikke at benytte kollektive trafik under COVID-19. I Nordjylland var der ydermere uger, hvor borgerne ikke måtte krydse kommunegrænser og det blev tydeligt hvor mange, der er helt afhængig af togdriften.

I Nordjylland er bilen det foretrukne transportmiddel med 65% af alle kørte ture, som det ses af figur 6. Den kollektive trafik udgør kun 2,7% i perioden 2016-2022 – en periode, der inkluderer tiden med COVID-19. Ses der alene på perioden 2016-2019 (begge incl.) er andelen 3,6% og i 2023 var andelen 3%. Togtrafikken udgør ca. 1/3 af den kollektive trafik angivet i turvaneundersøgelsen.



Figur 6 Fordeling af antal kørte ture i Nordjylland 2016-2022

Ifølge turvaneundersøgelsens ca. 23.000 observerede ture i Nordjylland i perioden 2016-2022 er fordelingen af ture på formål, som det er vist på figur 7. For alle køretøjer er fritidsture det væsentligste formål med 39%, mens ærinde fx indkøb, hente børn, lægebesøg o.l. udgør 33%. Ses der alene på de 2,7% af turene, der er med kollektiv trafik ses at ture til uddannelse er den vigtigste med 41% af alle ture, men også 29% af turene er fritidsture. Pendling til arbejde udgør for både alle ture samlet og for ture med kollektiv trafik ca. 16% af turene. Det skal dog bemærkes, at nogle ture til og fra arbejde inkluderer et ærinde undervejs, hvorved fx turen fra supermarked og hjem vil blive registreret som en ærindetur.



Figur 7 Formål for hhv. alle ture og ture med kollektiv trafik i perioden 2016-2022

Kilde DTU's Transportvaneundersøgelse

Baseret på analyserne fra DTU's turvaneundersøgelse ses det, at den kollektive trafik har en stor betydning for de uddannelsessøgende, men også til brug i fritiden. Det fremgår ikke, hvorvidt fritidsturene er almindelig dagligdags ture til og fra fodboldtræning, om det er en dagstur til et andet sted i regionen eller om det er rejsende over længere distancer til fx Aarhus og København. NT har taget hånd om de fritidsrejsende ved fx at arbejde med kampagnebilletter fx om søndagen, som samtidig er med til at fylde busser og tog på tidspunkter med færre passagerer.

Selvom pendlerrejserne ikke udgør lige så stor en andel som de øvrige formål, ved vi fra andre analyser og fra kontakt med borgerne, at den kollektive trafik og ikke mindst togtrafikken er afgørende for mange i dagligdagen. Samtidig kan den kollektive trafik være med til at gøre en forskel ift. trængsel på vejnettet, herunder i den limfjordskrydsende trafik.

Faktorer med indvirkning på transportmiddelvalg

Pendlertrafikken udgør ikke den største del af det samlede trafikbillede eller for den kollektive trafik. Alligevel kan det give god mening at have fokus på de potentialer, der ligger i pendlertrafikken både til arbejde og uddannelse. De daglige ture med et fast mønster kan blive en god vane. Når først beslutningen er truffet og vanen etableret, vil disse kunder være loyale – de skal ikke bruge energi på at overveje fra dag til dag, hvordan de vælger at transportere sig. Og erfaringen viser at de også i højere grad vil benytte den kollektive trafik til andre formål. Samtidig er det vigtigt at have for øje, at mange af togturene i Nordjylland ikke foregår i myldretiden til/fra arbejde og uddannelse. Et godt eksempel er, at der i dag ikke drosles ned på togtrafikken i skoleferierne. NT har desuden lavet undersøgelser blandt de unge, der viser, at det er vigtigt for dem, at de også har mulighed for at deltage i aktiviteter efter skole og at køreplanerne skal tage højde for det.

DI Transport lavede i 2021 en analyse af unges transport. Her så de en nedgang i kollektiv trafik fra 51% til 43% i perioden 2010-2019, mens stigningen i biltrafik tilsvarende steg fra 16% til

24%. Forklaringerne fra de unge var længere afstand til ungdomsuddannelse, pris på billetter samt god adgang til bil og kørekort. Analysen peger desuden på rejsetiden med kollektiv trafik som en vigtig faktor ifm. uddannelsesvalg.

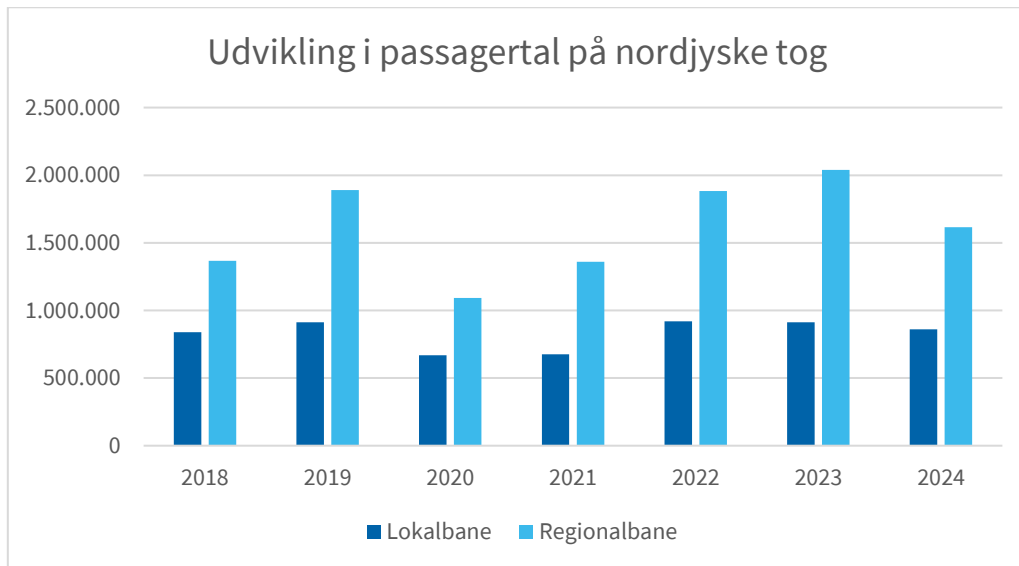
De unge vægter, ifølge Passagerpulsens undersøgelse *Unge og kollektiv transport: En undersøgelse af 15-29-åriges adfærd og holdninger til kollektiv transport* fra 2018, det at komme hurtigt og nemt fra A til B samt pålideligheden højt, når de vælger transportmiddel. Derudover ønske de unge en præcis rejseinformation, således de har mere kontrol over deres tid. Artiklen fra Passagerpulsens *Unge passagerer: Køreplanerne skal hænge bedre sammen* også fra 2018 sætter fokus på de unges holdning til og med den kollektive trafik. Blandt andet tilkendegiver 61% af de adspurgte unge (15-19-årige), at de ikke er tilfredse med sammenhængen i køreplanerne og 72% af de unge oplever uønsket ventetid, når busser og tog kører som planlagt. De unge mellem 18 og 29 år er dem, der har den laveste tilfredshed med værdi for pengene.

For virksomheder viser analyser fra DI's virksomhedspanel i efteråret 2023, at adgangen til kollektiv transport har betydning (stor eller lille) for 68% af virksomhederne på landsplan ift. at kunne rekruttere medarbejdere, mens det i Nordjylland er lidt højere med 72% af virksomhederne. På landsplan har det stor betydning for 23% af virksomhederne, mens det tilsvarende gælder 15% af virksomhederne i Nordjylland.

I en analyse fra 2024 lavet af Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme peges på et uudnyttet potentiale ved at skabe bedre mulighed for kombinationsrejser. 35% af pendlere med tog og bus benytter cykel til stoppestedet, hvoraf 30% medbringer cyklen i bussen eller toget. Det vigtigste for at vælge dette, er afstanden til toget, mens muligheden for at placere sin cykel også er afgørende. Da S-toget i 2010 gjorde det gratis at medbringe sin cykel i toget steg antallet af rejsende med 20%. Tilsvarende blev der på de nordjyske lokalbaner lavet en særlig indsats rettet mod at gøre det mere attraktivt at cykle til toget i 2022. Her steg antallet af rejsende med 24,5% mod 13% på andre stationer.

Passagertal

Passagertallene var i 2022 og 2023 steget til over 2019-niveau, men ligger efter sporspærringer i 2024 primo 2025 stadig knap 10% under tilsvarende niveau i 2023. Som det ses af figur 8 var både den regionale trafik (fra Frederikshavn til Skørping) samt de to lokalbaner i vækst. Det ses samtidig, at de regionale passagerer udgør mere end dobbelt så meget som passagerne på lokalbaner. I dagligdagen skelnes der ikke, da køreplanerne er tænkt sammen og det er de samme tog, der benyttes.



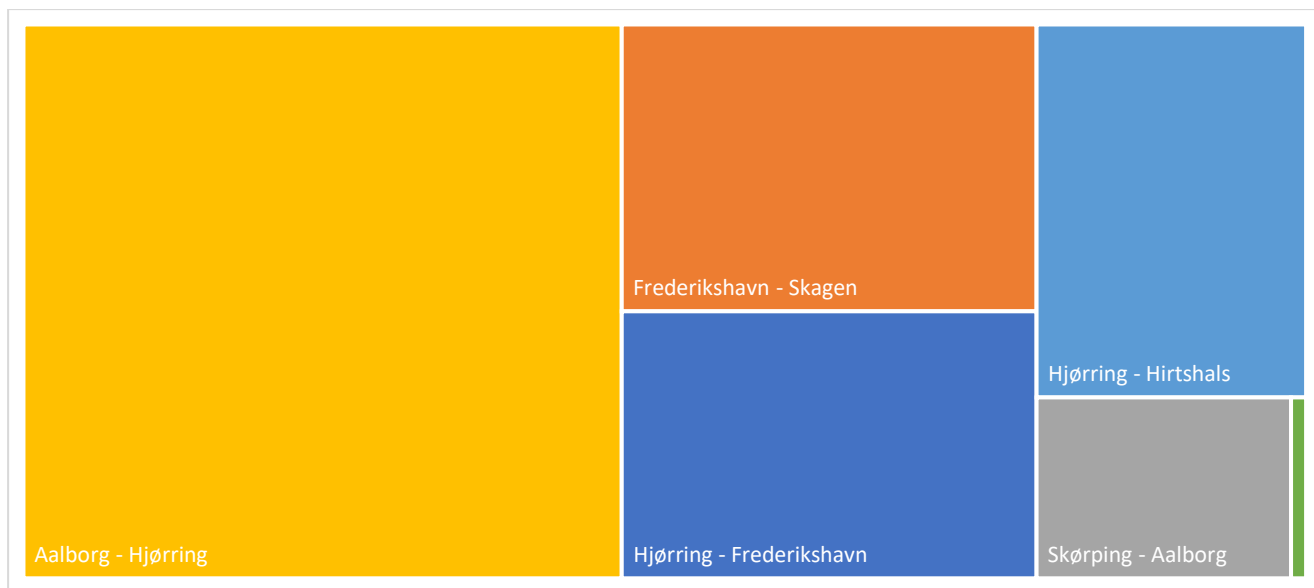
Figur 8 Udvikling i passagertal i de nordjyske tog Kilde: Nordjyske Jernbaner

Strækningen mellem Hjørring og Aalborg er den strækning med absolut flest passagerer. Næsten 1,4 mio. passagerer benyttede toget på denne strækning i 2023. Det er også en af de tidsmæssigt mest attraktive strækninger, hvor det lykkedes at komme ned på ca. 35 minutter, hvilket ikke kan gøres hurtigere i bil. Mellem Hjørring og Frederikshavn er en del af stigningen drevet af, at mange benytter den nye Hjørring Øst-station. På figur 9 og tabel 4 ses en overpassagertallene på alle de nordjyske strækninger.

Strækningen mellem Aalborg og Skørping betjenes både af DSB og Nordjyske Jernbaner, hvor DSB har langt de fleste afgang. Derfor var det kun knap 200.000, der benyttede det regionale tog på denne strækning. Fra 2026 vil Nordjyske Jernbaner skulle overtage den såkaldte nærbanedrift og dermed halvtimesdrift og eneret på standsning i Skalborg, Svenstrup og Støvring.

Lokalbanen mellem Skagen og Frederikshavn er med næsten 500.000 årlige passagerer den strækning med næstflest passagerer i Nordjylland. Samtidig ser vi, at mange benytter sig af, at der er sammenhængende togdrift gennem hhv. Frederikshavn og Hjørring fra lokalbanerne.

På årlig basis ses hhv. 94.650 og 182.650 passagerer, der bliver siddende i toget i Hjørring og Frederikshavn svarende til hhv. 260 og 500 passagerer hver dag eller 14% af alle passagerer i de nordjyske tog. 38% af de rejsende til Skagen er gennemkørende i Frederikshavn. Omfanget er størst i sommerperioden med 45%, hvor der er mange turister i Skagen, mens det udenfor højsæson ligger på ca. 35% af de rejsende. For passagerer til og fra Hirtshals er omfanget af gennemkørende i Hjørring på 29% på årsbasis. Også her ses en større andel om sommeren med 30- 36%, men da Hirtshals ikke tiltrækker lige så mange sommerturister til byen og mange også benytter færgerne til Norge på andre tidspunkter af året er variationen mindre udtalt.



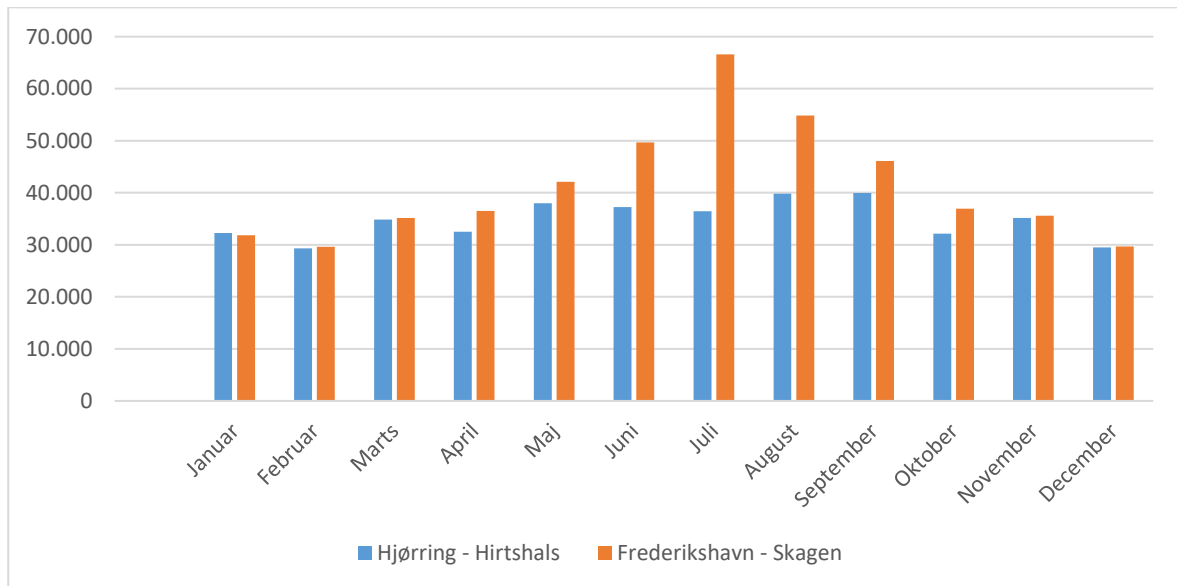
Figur 9 Passagerernes fordeling på de nordjyske togstrækninger i 2023

Strækning	2022	2023
Hjørring-Hirtshals	410.179	417.269
Frederikshavn-Skagen	508.879	494.677
Lokalbaner i alt	919.055	911.946
Skørping-Aalborg	167.33.	191.395
Aalborg-Hjørring	1.274.315	1.376.628
Hjørring-Frederikshavn	439.690	460.320
Aalborg Lufthavn station	429	11.251
Regional i alt	1.881.765	2.039.594

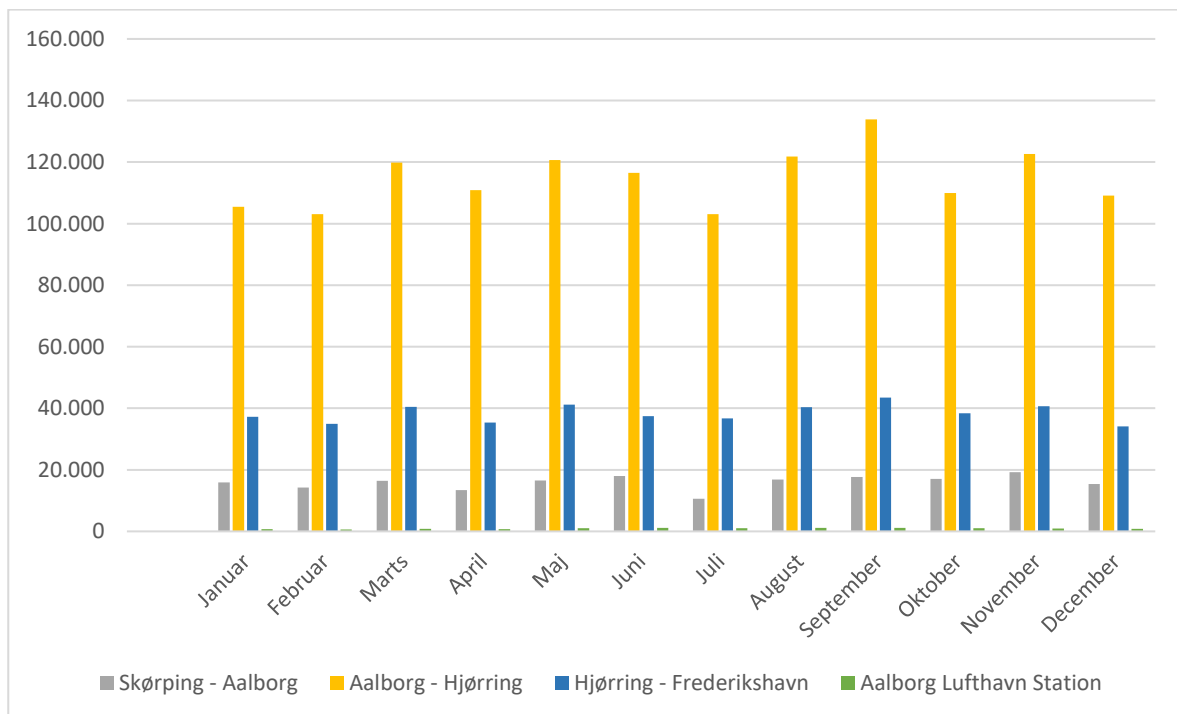
Tabel 4 Passagertal for Nordjyske Jernbaners kørsel på strækninger i Nordjylland

Den kollektive trafik betjener i vid udstrækninger den almindelige hverdagsrejsende til skole, arbejde og hverdagens fritidsture. Det betyder normalt en nedgang i antal passagerer i skoler-nes sommerferie, hvilket også afspejles på de regionale strækninger, se figur 11. På Skagens-banen, se figur 10, er det derimod modsat. Juli måned er højdespringer og de rejsende består

af både turister, der skal til Skagen på kortere eller længere ophold, men også mange dagsturister.



Figur 10 Årsvariation for passagertal på lokalbaner i 2023. Kilde: Nordjyske Jernbaner



Figur 11 Årsvariation for de regionale strækninger i Nordjylland i 2023. Kilde: Nordjyske Jernbaner

Økonomi i relation til passagertal

I 2023 var der en kontraktbetaling på hhv. 86,1 mio. kr. til lokalbanerne og 108,8 mio. kr. til regionalbanen. Nettoudgiften (indeholdt passagerindtægt) var således 64,6 mio. kr. for lokalbanerne og 45,5 mio. kr. for regionalbanen mellem Frederikshavn og Skørping.

På tabel 5 ses en sammenligning af udgiftsfordeling for de to typer jernbaner.

2023	Lokalbane	Regionalbane	Samlet
Udgift	64.421.370	117.497.324	181.918.694
Nettoudgift	42.970.908	54.207.076	97.177.984
Togkm	1.058.706	2.053.821	3.112.527
Passagerer	911.946	2.039.594	2.951.540
Passagerkm	24.854.630	75.916.246	100.770.876
Kr. pr. togkm - netto	40,59 kr.	26,39 kr.	31,22 kr.
Kr. pr. passager - netto	47,12 kr.	26,58 kr.	32,92 kr.
Kr. pr. passagerkm - netto	1,73 kr.	0,71 kr.	0,96 kr.

Tabel 5 Sammenligning af udgifter for lokalbaner og regionalbane – udgifter til infrastrukturselskabet er ikke medtaget

Det ses, at udgiften til lokalbaner er væsentligt højere i forhold den produktion af passagerkm og det antal passagerer, der bliver transporteret. En del af forklaringen er, at passagerne transporterer sig over længere afstande på regionalbanen. På lokalbanerne transporterer passagererne sig i gennemsnit 27,3 km pr. tur og på regionalbanen 37,1 km. Samtidig er strækningen Hjørring-Aalborg meget attraktiv ift. rejsetid og byernes størrelse giver et naturligt stort potentiale.

På de to lokalbaner standser toget ved mange mindre stationer, hvoraf nogle er udstyret med en "tryk for stop"-knap, hvor toget kun standser, hvis der er passagerer, der skal med. Som det ses af arbejdsnotat vedrørende stationer, har en række af stationerne på de to lokalbaner et meget lavt passagertal og et meget lavt potentiale for at tiltrække nye passagerer. Det vil alt andet lige betyde, at det bliver dyrere pr. passager i forhold til de regionale strækninger, hvor der kun standses i de større byer.

Den samlede pris pr. togkilometer på 32,92 kr. er imidlertid meget fornuftig, når det sammenholdes med andre togselskaber. DSB's fjern- og regionaltog koster således 64,9 kr. pr km og

lokaltog i hhv. Region Sjælland og Region Hovedstaden koster 40,3 kr. og 36,2 kr. Kun Arriva/GoCollective ligger lavere med 17,5 kr. pr. togkm⁵.

4.4 Fremtidigt serviceniveau

Den største del af togtrafikken i Nordjylland er regional. 62% af passagerne bevæger sig således indenfor regionsgrænserne (for Thybanen se senere afsnit). 38% rejser til byer udenfor regionen, hvoraf godt 40% kommer fra Aalborg (inkl. Aalborg Vestby og Lindholm) og 15% fra Hobro.

23% af alle rejser er til Randers og Aarhus, 5% til det øvrige Jylland, 2% til Fyn og 7% til Sjælland. Aalborg er udgangspunkt for 56% af alle rejser i Nordjylland og går i vid udstrækning til de største byer. 12% til Hjørring, 12% til Aarhus, 10% til Brønderslev og 4% til hhv. Frederikshavn, Skørping og Hobro.⁶ Økonomisk set og ift. de fleste passagerer taler meget derfor for at have fokus på dels regionale rejser samtidig med at rejserelationer mellem de store byer både internt i regionen og ud af den prioriteres.

Udover indikationer fra de eksisterende rejsestrømme, er pendlerrelationer i forbindelse med arbejde og uddannelse undersøgt. For Nordjylland samlet set, er det kun 7,4% af al arbejds-pendling, der sker til stationsbyer syd for Hobro. Og som det ses af tabel 6 er under 1% af pendlingen i Vendsyssel til stationsbyer udenfor Nordjylland.

ArbejdsPendling	Ind i regionen	Ud af regionen	I alt	Pendling i alt*	Andel i %
Nordjylland ud af regionen	2.314	2.115	4.442	60.348	7,4%
Vendsyssel ud af regionen	338	204	542		0,9%
Aalborg	1.225	1.145	2.370		3,9%
Himmerland	686	844	1.530		2,5%

Tabel 6 Pendling ind/ud af Region Nordjylland fra stationsbyer *kun pendling fra og med Aarhus og nordpå indgår - intern pendling i en by indgår ikke. Kilde Danmarks Statistik 2022

For pendling til og fra uddannelse er omfanget af pendling ind og ud af regionen lidt højere, se tabel 7.

For Aalborg udgør pendlingen ud af regionen 23% af den samlede pendling til stationsbyer (excl. egen by) og dermed næsten al uddannelsespendling til og fra Nordjylland. Størstedelen er uddannelsespendling mellem Aalborg og Aarhus, som højst sandsynligt skyldes de to byers status som universitetsbyer, hvor nogle vælger at blive boende fx i forbindelse med en

⁵ Kilde: Nordjyske Jernbaners trafikkebsrapport for 2023

⁶ Kilde: DSB's OD matrice 2019

kandidatoverbygning i en anden by eller hvor parforhold, venskaber eller lokal tilknytning betyder, at man pendler mellem de to byer.

I Hobro betyder de 140 personer, der pendler ind/ud af regionen, at 42% af al uddannelsespendling sker ud af regionen, hvilket er helt naturligt med Hobros placering tæt på Region Midtjylland og dermed både gymnasier i Randers og videregående uddannelser i Aarhus.

Uddannelsespendling	Ind i regionen	Ud af regionen	I alt	Uddannelse i alt*	Andel i %
Nordjylland ud af regionen	520	1.167	1.687	14.838	11,4%
Vendsyssel ud af regionen	44	21	65		0,4%
Aalborg	357	1.084	1.441		9,7%
Himmerland	119	62	181		1,2%

Tabel 7 Uddannelsespendling ind/ud af Region Nordjylland fra stationsbyer *kun personer der skal til og fra uddannelse fra og med Aarhus og nordpå indgår - interne rejser i en by indgår ikke. Kilde Danmarks Statistik 2022

Ovenfor er gengivet en analyse af hvordan pendlingsmønstre er baseret på tal fra 2022. Som beskrevet i arbejdsnotat omkring forudsætninger og tendenser, så peger den demografiske udvikling i retning af, at flere flytter til de store byer og de mindre byer fremover vil befolke færre unge. Denne forventede udvikling vil sammen med analyserne af nuværende rejsestrømme og pendlingsmønstre peger i retning af et fokus på togekørsel mellem de store byer.

Det samme gør sig gældende i den fælles nordjyske plan for Fremtidens Kollektive Trafik, hvor der er fokus på få stop, hurtigt frem i busserne samtidig med at der spændes et sikkerhedsnet ud under landdistrikter med attraktive fleksible løsninger. Togdriften er rygraden i den nordjyske hovednet og stationerne vil også fremadrettet være vigtige knudepunkter, hvor der kan ske skift mellem tog, bus samt fleksible og aktive transportmuligheder. Det peger samtidig ind i overvejelser omkring de mindre stationer, herunder de mindste på lokalbanerne. Skal de fortsat have halvtimesdrift eller skal de store rejsestrømme tilbydes kortere rejsetid samtidig med at midlerne til togdrift kan bruges på at forbedre serviceniveauet andre steder?

4.5 Tekniske krav og behov til fremtidig togekørsel nord for Aalborg

Med baggrund i et ønske om at undersøge om et ændret kørselsmønster for den nordjyske togdrift kan bidrage til en bedre udnyttelse af skinnenet og driftsmidler har Rambøll være tilknyttet til at se på mulighederne udefra.

Som indledning til analyserne har der været et behov for at undersøge, om der er uudnyttede potentialer, der kan forbedre den fremtidige togdrift. Det kan fx være i form af bedre rejsetid, bedre drift og dermed også regularitet eller måske bedre udnyttelse af materiel og skinnenet.

Rambøll har set på hastighedsopgraderinger og muligheder for at forbedre køreplanen på strækningen mellem Lindholm og Frederikshavn. De har således set på følgende overordnede greb:

1. Hastighedsopgradering af strækningen
2. Hurtigere tog
3. Forbedret køreplan
4. Etablering af nødvendigt dobbeltspor/ krydsningsspor

I de første 3 trin forudsættes (teoretisk), at der er dobbeltspor hele vejen, så det faktiske enkeltspor ikke lægger hindringer i vejen for at udnytte den højere hastighed. I trin 4 indskrænkes dobbeltsporets længde til det, der anses for fornuftigt for at sikre en god drift.

De 4 greb gennemgås trin for trin nedenfor.

Hastighedsopgradering

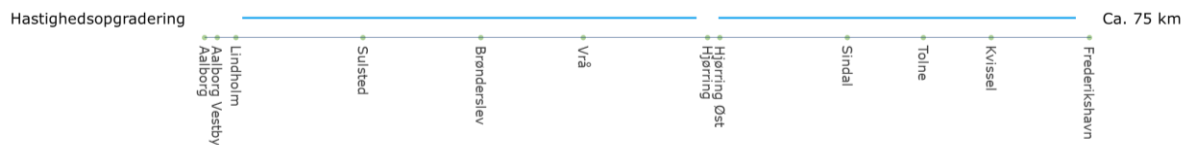
Der er som udgangspunkt set på to hastighedsprofiler hhv. 160 km/t og 200 km/t, men der er kun fokuseret på 160 km/t. De indledende vurderinger indikerede, at gevinsterne ved 200 km/t – udnyttet alene af lyntogene - ikke vil være markant bedre end ved 160 km/t. Det skyldes strækningens udformning og antal stop. Herudover kræver det betydeligt højere omkostninger at opnå 200 km/t på strækningen.

Effekten af de 160 km/t, i kombination med øvrige greb, er ganske betydelig og anbefalingen er uafhængig af, om der etableres køreledninger og lyntogsdrift eller ej.

Der er alene set på hastighedsopgradering, der hvor strækningen i forvejen tillader den maksimale 120 km/t strækningshastighed, idet der typisk er gode grunde til, at den nogle steder er lavere. Det kan fx være. stationer, hvor togene alligevel skal standse, eller at det af forskellige grunde vil være dyrt eller uhensigtsmæssigt at hæve hastigheden. Hvis der besluttet at arbejde videre med en konkret projektudformning, bør der foretages en detaljeret og konkret vurdering af sådanne i dag begrænsende omstændigheder. Selve sporet er allerede i dag klar til at køre med 160 km/t, hvorfor omfanget af ombygningen er begrænset. Hastighedsopgraderingen kan fx bestå af:

- Ændringer i sikringsanlæg
- Overkørsler fjernes
- Banens beskaffenhed forbedres fx underbygning til at modstå højere tryk
- Justeringer på stationer

Det er lagt til grund, at den højere hastighed kan opnås fra lidt nord for Lindholm til lidt vest for Frederikshavn, med undtagelse i og omkring Hjørring på 4 km, som det fremgår af figuren nedenfor, og desuden er også undladt 2 km igennem Brønderslev (fremgår ikke af figuren).



Figur 12 Omfang af strækningen der er antaget opgraderet fra 120 til 160 km/t

Hurtigere tog

Baseret på Rambølls aktuelle viden om realistiske tophastigheder for mindre regionale batteritog, er der taget udgangspunkt i 160 km/t i forbindelse med køreplansberegninger. Der er også set på køreplaner for lyntog med tophastighed på 200 km/t, svarende til tophastigheden på DSB's kommende IC5-tog, men det er valgt at basere alle køreplaner på 160 km/t, som anses for det realistiske for en kommende opgradering af strækningen.

Valg af køreplan

Rambøll har fremlagt to køreplansalternativer, som repræsenterer to forskellige principper i deres "yderpunkt". Man kan lave variationer heraf, ligesom andre køreplaner også er mulige.

Begge alternativer baserer sig på det samme produktionsomfang som i dag med 2 tog i timen. Det er dermed fravalgt at belyse et alternativ der har været fremme, nemlig at køre enkelte lyntog "oveni" det nuværende halvtimes køreplanskoncept baseret på fremtidige regionale tog, der stopper ved alle stationer.

Det vurderes som urealistisk at gennemføre en elektrificering med henblik på kun at køre enkelte lyntog, i et koncept hvor lyntogene samtidigt vil belaste strækningens kapacitet og dermed have indflydelse på kvaliteten. Det er samtidig en økonomisk dyr måde at betjene strækningen på. Det er nærmere uddybet i notatet om elektrificering. Herudover er erfaringerne fra tidligere, at enkelte lyntogsafgange er med til at reducere regulariteten for de øvrige tog.

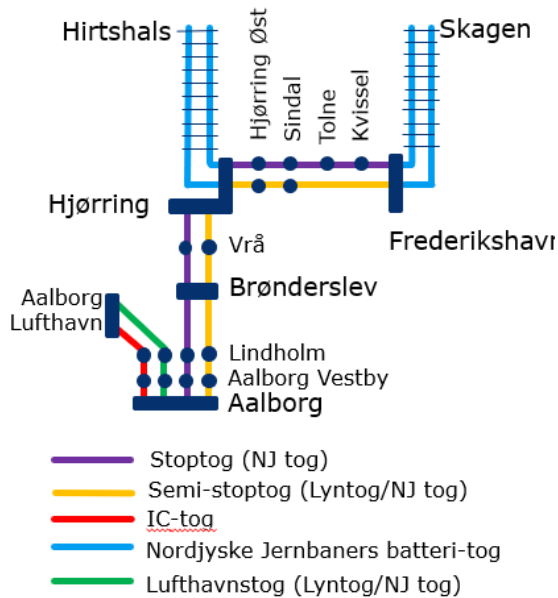
Køreplanerne kan gennemføres uafhængig af om, der fremover skal køre fjern tog i Vendsyssel. Bliver jernbanen elektrificeret, anbefaler Rambøll, at lyntogene udgør det ene af de to tog, der betjener strækningen hver time i dagtimerne. Lyntoget vil i så fald køre som det hurtigste af de to tog, dog med afvigelser i ydertimerne.

I begge alternativer er der ét regionaltog, der standser ved alle stationer, så alle stationer har timesdrift som basis. Det vil være en timesdrift, der kører ens hele ugen med samme minuttal i både dag-, aften- og weekendtimer. Det er muligt at fastholde det nuværende kørselsmønster med standsning på alle stationer to gange i timen mellem Hjørring og Aalborg i dagtimerne og mellem Hjørring og Frederikshavn i en mere eller mindre udvidet myldretid. I senere afsnit er rejsetidsgevinster vurderet for dette kørselsmønster sammen med alternativerne nedenfor.

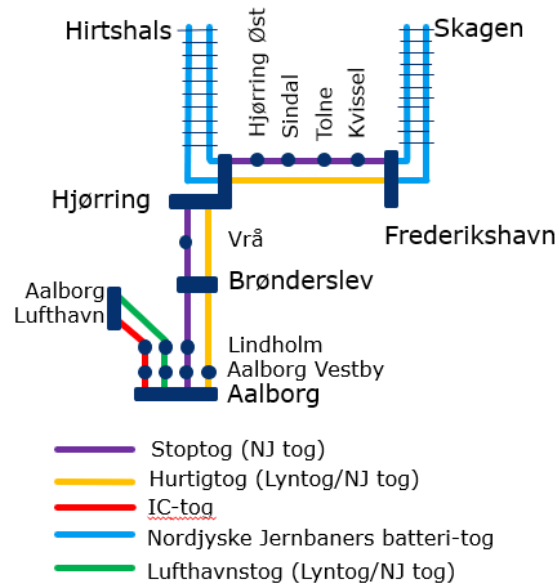
I alternativ 1, kaldet Hurtigt regionaltog, se ^{figur}, standser det andet tog på alle stationer, med undtagelse af Kvissel og Tolne. Det betyder, at der som i dag, er en ren halvtimesdrift mellem Hjørring og Aalborg, og dertil en anelse forskudt halvtimesdrift mellem Frederikshavn og

Hjørring. Den lavere frekvens for Tolne og Kvissel er valgt ud fra, at der her er meget få passagerer, og at de også i dag har timesdrift udenfor myldretid.

I alternativ 2, kaldet Eksprestog, se figur 9, standser det hurtige tog kun i de største byer. Det vil sige mellem Frederikshavn og Aalborg kun i Hjørring, Brønderslev og Aalborg Vest. Alternativet vil være et oplagt kørselsmønster for et lyntog, men er også en mulighed med regional-tog.



Figur 13 Alternativ 1 "Hurtigt regionaltog"



Figur 14 Alternativ 2 "Eksprestog"

Da toget er et alternativ til bilen, anses en kort transporttid for afgørende. Samtidig udgør passagertallene for de største byer (inkl. Aalborg Vestby) ud fra tilnærmet beregning ca. 79 % af alle passagerer⁷. Som det også blev belyst i afsnittet omkring fremtidigt potentiale, vil det normalt også være her potentialet for passagervækst er markant størst. Rejsetiden med tog mellem Frederikshavn og Aalborg vil blive kortere og dermed vil den også konkurrere med ekspresbussen mellem Aalborg, Sæby og Frederikshavn. På den anden side vil man kunne se på de to produkter som hinandens supplement og dermed samlet set få mere kollektiv trafik for pengene samtidig med en serviceforbedring for de rejsende.

I begge alternativer vil der i Hjørring og Frederikshavn være gode korrespondancer til trafikken på lokalbanerne til Hirtshals og Skagen. Bliver hovedbanen elektrificeret vil korrespondancen nødvendigvis blive med et decideret skifte i Frederikshavn og formentlig også i Hjørring. Bliver løsningen i Vendsyssel batteritog vil der fortsat kunne køres med direkte forbindelser til Aalborg fra lokalbanerne uagtet hvilken løsning, der vælges.

⁷ Baseret på passagertal.dk 2022

Etablering af dobbeltspor

Med baggrund i det foreslåede køreplaner er det Rambølls vurdering, at der skal etableres dobbeltspor således:

I alternativ 1 Hurtigt regionaltog:

- 500 m krydsningsstation i Tolne
- 5 km dobbeltspor syd for Brønderslev.

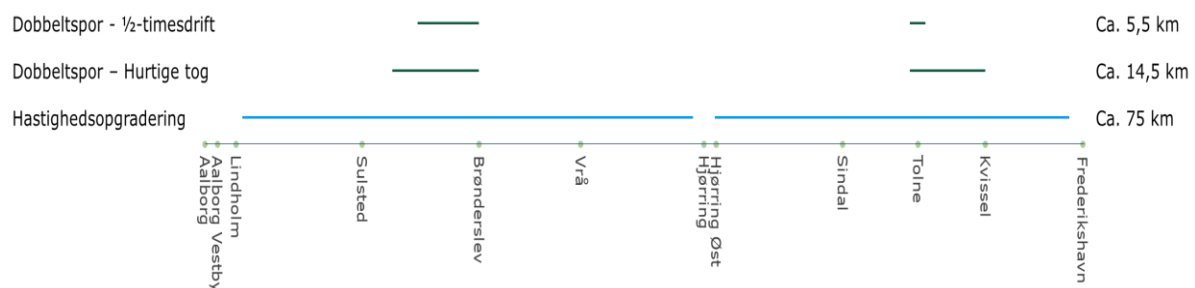
I alternativ 2 Eksprestog:

- 6,5 km dobbeltspor mellem Tolne og Kvissel (hele strækningen)
- 8 km dobbeltspor syd for Brønderslev.

De relativt lange krydsningsspor på 5 km, 8 km og 6,5 km etableres for at sikre, at ingen af de krydsende tog skal standse helt eller sænke farten, mens det modgående tog krydses. Samtidig sikrer længden, at der er en god robusthed i forhold til daglige trafikafvikling, hvor togene altid vil have visse udsving fra dag til dag og fra time til time.

Krydsningerne vil dermed være ”flyvende” modsat på et traditionelt kort krydsningsspor på stationer, hvor mindst det ene tog skal stå stille, men hvor togene også typisk alligevel skal standse. I løsningen med et krydsningsspor i Tolne, afventer togene dog hinanden.

Etableringen af disse krydsningsmuligheder er tæt knyttet til den foreslåede køreplan, men sporene vil dog kunne anvendes med fordel i de fleste tænkelige køreplaner, og altid som driftsstabiliserende faktor. Placeringen af både dobbeltspor og hastighedsopgradering fremgår af figur 15 (2 km igennem Brønderslev dog heller ikke hastighedsopgraderet):



Figur 15 Dobbeltspor og hastighedsopgradering

Som det også fremgår af figuren, udgør de nødvendige km dobbeltspor kun en mindre del af strækningen, og er dermed betydeligt billigere end at etablere dobbeltspor hele vejen. Dobbeltsporene etableres ydermere på relativt ukomplicerede strækninger.

Anlægsudgifter

Udgifter til hastighedsopgraderinger på strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn såsom ændringer i sikringsanlæg, overkørsler m.m. udgør 146 mio. kr.

Udgiften til etablering af de nødvendige dobbeltspor til de to køreplansalternativer er i tillæg hertil:

- Alternativ 1 Hurtigt regionaltog: 482 mio. kr. Samlet pris inkl. hastighedsopgradering: 628 mio. kr.
- Alternativ 2 Eksprestog: 660 mio. kr. Samlet pris inkl. hastighedsopgradering: 806 mio. kr.

Hertil kommer udgifter til nye tog.

Der er ikke foretaget beregninger af driftsøkonomiske konsekvenser. Da der benyttes kortere tid til samme driftsomfang, vurderes det, at der vil kunne opnås besparelser på tog og personale. Der er ikke foretaget vurderinger af, om disse besparelser kan udnyttes til at køre mere andre steder eller udløse en reduktion i bemanning. Det vil desuden være af afgørende betydning for den regionale økonomi, om det hurtige tog skal køre af Nordjyske Jernbaner eller af DSB. Det vil have betydning både for udgifts- og indtægtssiden (passagerindtægt samt kontraktbetaling fra staten).

Etapeopdeling

Hvis det besluttet at elektrificere med køreledninger, er det mest effektivt, og mindst driftsforstyrrende, at tage alle elementer i en samlet pakke, altså inklusive dobbeltspor og hastighedsopgradering. I tillæg til anlægsinvesteringer vil der skulle anskaffes nye tog.

I et scenarie, hvor det antages at lyntogsdriften genoptages, vil NJ's behov for tog blive reduceret som følge af DSB's andel af kørslen. Hvis der skal ske en geografisk opdeling af anlægsarbejdet, vil det give bedst mening at begynde med strækningen Lindholm-Hjørring for herefter at fortsætte til Frederikshavn (og Hirtshals).

Hvis der ikke elektrificeres, bør der også fokuseres på strækningen Hjørring-Lindholm, som har de fleste passagerer. Hastighedsopgraderinger og dobbeltspor vil give mulighed for at udnytte effekten, som vist i køreplanerne.

Mellem Hjørring og Frederikshavn vil det dog være hensigtsmæssigt at etablere en krydsningsstation i Tolne hurtigst muligt uanset om strækningen elektrificeres eller ej. Ændringen vil straks kunne få køreplansmæssig effekt, uafhængigt af alle andre forhold.

Rejsetidsgevinster

Samspillet mellem en højere strækningshastighed, hurtigere tog og udbygning med dobbeltspor de relevante steder, giver samlet mulighed for en markant reduktion i rejsetiderne. I dagens køreplaner er det nødvendigt at lægge ekstra tid ind nogle steder på grund af de manglende dobbeltspor. I Hjørring skyldes en del af opholdet også ønsket om at kunne sikre tid til personale- og eventuel materieludveksling.

Nedenfor vises reduktionerne på forskellig vis i forhold til dagens køretider. I den første tabel ses køretiderne ved en rejse til **Aalborg** fra de øvrige større byer.

Rejsetid i minutter fra Aalborg til	I dag i de to retninger	Fremtidigt regi- onaltog (NJ-tog)	Hurtigt regio- naltog (NJ- eller Lyn- tog)	Eksprestog (NJ- eller Lyn- tog)
Brønderslev	21-22 min.	18 min. (18%)	18 min. (18%)	16 min. (22%)
Hjørring (og Hirtshals)	35-38 min.	31 min. (14%)	31 min. (15%)	28 min. (24%)
Frederikshavn (og Skagen)	72-75 min.	58 min. (21%)	53 min. (27%)	48 min. (35%)

Tabel 8 Køretider i minutter til/fra Aalborg fra de nævnte stationer samt den sparede rejsetid i %

Nedenfor er vist rejsetiden for rejser til og fra **Hjørring**.

Rejsetid i minutter fra Hjørring til	I dag i de to retninger	Fremtidigt regi- onaltog (NJ-tog)	Hurtigt regio- naltog (NJ- eller Lyn- tog)	Eksprestog (NJ- eller Lyn- tog)
Aalborg	35-38	30-33 min (14%)	30-33 min. (15%)	26-29 min. (24%)
Brønderslev	14/15-16	12-14 min. (14%)	12-14 min. (16%)	10-12 min. (28%)
Frederikshavn (og Skagen)	32-33	24-25 min. (24%)	20-21 min. (38%)	17-18 min. (47%)

Tabel 9 Køretider i minutter til/fra Hjørring fra de nævnte stationer samt den sparede rejsetid i %

Passagerkonsekvenser

I 2010 -før DSB overdrog kørslen til Nordjyske Jernbaner -foregik en overvægt af rejserne internt i Region Nordjylland jf. DSB's OD-matrice fra 2010. Vi har ikke kunnet få adgang til nyere data for landsdækkende rejserelationer end 2019. Med udgangen af 2019 havde Nordjyske Jernbaner drevet regionaltogene mellem Skørping og Frederikshavn i 2½ år og lyntogsafgangene for DSB i 1 år. Af tabellerne nedenfor ses rejserelationerne i hhv. 2010 og 2019.

Rejserelation i 2010	Antal rejser	Andel rejser i %
Vendsyssel ud af regionen	178.000	4,9%
Aalborg ud af regionen	800.000	22,2%
Himmerland ud af regionen	273.000	7,6%
Interne ture i Nordjylland	2.349.000	65,3%
I alt	3.600.000	

Tabel 10 Rejserelationer ud af regionen i 2010 fra stationer på Banedanmarks net -før regional overtagelse af regionaltog fra Skørping til Frederikshavn og lyntog i Vendsyssel, Kilde: Passagertal fra DSB og Nordjyske Jernbaner 2011

Rejserelation i 2019	Antal rejser	Andel rejser i %
Vendsyssel ud af regionen	151.570	3,8%
Aalborg ud af regionen	1.020.067	25,6%
Himmerland ud af regionen	328.490	8,2%
Interne ture i Nordjylland	2.483.637	62,3%
I alt	3.983.764	

Tabel 11 Rejserelationer ud af regionen i 2019 på Banedanmarks net - efter regional overtagelse af regionaltog (2½ driftsår) og lyntog (1 helt driftsår) Kilde DSB's OD matrice fra 2019

Af tabel 10 og tabel 11 ses, at omfanget af rejser ud af regionen fra Vendsyssel er faldet lidt siden Nordjyske Jernbaner overtog lyntogsafgangene fra DSB. Det skal dog bemærkes, at vi ikke har tal for rejserelationer nyere end 2019 og at tallene for begge årstal alene er på Banedanmarks net – det vil sige at lokalbanerne ikke indgår hverken ift. de interne rejsende eller ud af regionen. Antallet af togrejsende er steget i perioden, hvilket primært er sket på de interne rejser og i rejserelationer til og fra Aalborg. 93% af alle togrejser vil være dækket med et kørselsmønster med lyntog til Hobro og Aalborg samt regional betjening af øvrige stationer.

Bliver lyntogene forlænget videre til Lindholm, Brønderslev, Hjørring og Frederikshavn vil yderligere 3,6% af alle rejser til og fra en Banedanmark-station være dækket.

Rambøll har gennemført beregninger i den grønne mobilitetsmodel GMM for den model, hvor der køres et hurtigtog mellem Frederikshavn og Aalborg. Tallene er uafhængig af om det er et regionaltog eller DSB, der betjener strækningen.

Beregningerne er foretaget både ud fra et passagertal (påstigere) og passagerkilometer (hvor langt passagerne samlet set transporterer sig. Rambøll oplyser, at passagerkilometer-tallet er

det mest nøjagtige, da omstigninger mellem tog og mellem tog og bus i fx Frederikshavn kan give et slør i resultaterne.

Påstigertal	Ændring i %
De 6 mindste stationer med reduceret frekvens	-24%
De tre købstæder	+30%
Aalborg- Frederikshavn	+16%
Ekspresbussen	-42%
I alt	+9%

Tabel 12 Ændring i passagertal

Passagerkm	Ændring i %
Aalborg-Hjørring	+63%
Hjørring-Frederikshavn	+130%
Aalborg- Frederikshavn i alt	+80%
Ekspresbussen	-40%
I alt	+32%

Tabel 13 Ændring i passagerkm - samlet antal kilometer passagerne kører

Det ses, at stationer, som får reduceret frekvensen vil miste omkring $\frac{1}{4}$ af passagerne, mens antallet af passagerer fra de større byer stiger. Det skal siges, at stigningen i de store byer i faktuelle tal er omtrent 5 gange så stort som det der tabes ved de små stationer. Eftersom rejsetiden mellem Hjørring og Frederikshavn bliver langt mere attraktiv, er det også her der ses den største vækst i passagerkilometerproduktionen. Ekspresbussen mellem Frederikshavn og Aalborg mister en stor del af deres passagerer eftersom toget bliver hurtigere end bussen i mange tilfælde. Samlet set vil hastighedsopgraderingen og den tilhørende ændring i kørselsmønster til at give flere passagerer og ikke mindst vil der blive flere kørte kilometer i den kollektive trafik. Den grønne mobilitetsmodel leverer ikke automatisk en samfundsøkonomisk beregning af tiltagene. Baseret på erfaringer fra andre projekter vurderer Rambøll at projekterne har en stor samfundsmæssig gevinst, som også set med statens briller vil være attraktivt.

De største rejsestrømme mellem de store byer således vil kunne opnå en rejsetidsgevinst, hvis vender tilbage til Vendsyssel med stop i de største byer. Til gengæld vil de mindre byer ved en lyntogsløsning eller med eltog på Banedanmarks strækning miste regionale afgang (primært myldretid), ligesom gennemkørende passagerer fra Skagensbanen og formentlig også Hirtshalsbanen vil skulle skifte tog.

I forbindelse med analyse af en mulig forlængelse af regionaltogstriften til Hobro blev det vurderet, at der ville kunne opnås 140.000 til 175.000 nye rejsende ved at kombinere hurtige tog med gode regionale forbindelser.

Udover de konsekvenser og potentialer, der kan opnås for de rejsende overordnet set, skal der tages ind i betragtning hvilke konsekvenser det har for den lokale trafik. Hjørring Kommune har fx nedlagt en (skole)busrute mellem Sindal og Hjørring med henblik på at man kunne benytte toget. Eventuel timesdrift på denne strækning kan betyde, at denne rute skal genoptages. I Hjørring Øst har en ny station været med til at reducere trængslen på vejnettet omkring ungdomsuddannelserne, ligesom der med halvtimesdrift er muligt at fordele de unge ud på flere afgangene ved brug af ringetider som instrument. Timesdrift vil gøre dette vanskeligt. Før der træffes beslutning om hvilket kørselsmønster, der skal være på strækningen på lang sigt, skal der ses på de afledte konsekvenser. Der bør således være en dialog med de berørte kommuner. Herefter kan det besluttes hvilken løsning, der skal arbejdes videre med.

4.6 Øvrige vurderinger

Limfjordsbroen og overkørsel ved Thistedvej

Ud fra Rambølls analyser af mulige forbedringer i kørselsmønsteret er det vurderet, at det ikke er nødvendigt at etablere dobbeltspor på Limfjordsbroen. Det er vurderet, at selv om togene i det ene alternativ skal krydse umiddelbart syd for broen, så er det relativt robust, idet man som alternativ i en situation med driftsudfordringer, kan krydse nord for broen i Lindholm. Et dobbeltspor vil dog give større fleksibilitet, også i forhold til en mindre forbedringsmulighed for skift.

Jernbanebroen vil med ét spor og tid afsat til åbning for sejlende være en kapacitetsbegrænsende faktor. Strækningen er relativt kort, og efter Rambølls vurdering berettiger problemets omfang ikke til at der investeres i en ny bro med tilhørende sporanlæg omfang. Og det uanset, at kombineret med at broen også af og til skal åbnes, vil den nok altid være en flaskehals.

På broen kan togene køre med 60 km/t, mens de i kurven nord for broen og over overkørslen af Thistedvej frem til Lindholm station kun kan køre 40 km/t.

Rambøll har undersøgt om det primært er kurven eller overkørslen, der dikterer de 40 km/t. Baseret på information fra Banedanmark er det kurven, der dikterer farten. Det betyder også, at ændringen af sikringsanlægget til ERTMS ikke hæver hastigheden til 50-60 km/t.

Nedlæggelse af overkørsler sker normalt enten ud fra trafikale eller sikkerhedsmæssige hensyn. På grund af den lave fart vil det ikke være aktuelt her. På dette sted vil en nedlæggelse af overkørslen ydermere være meget dyr, da der enten skal laves dæmning eller bro. Stationsvej skal sandsynligvis også omlægges/hæves. En spurs vil være nødvendig nogle steder. Aalborg Kommune har med baggrund af de meget komplekse og økonomien opgivet at arbejde videre med en niveaufri løsning.

Der er ikke foretaget prisskøn på etablering af ny overkørsel og udvidelse af bro, idet Rambøll vurderer at udgiften vil være uproportional med effekten af en ændring.

Mulighed for ny station mellem Brønderslev og Lindholm

I stationsanalyser fra 2018 og 2022 blev muligheden for at etablere en station i Vestbjerg, Sulsted eller Tylstrup undersøgt. Ingen af de tre byer har en størrelse og/eller passagerpotentiale, som giver en positiv case ift. potentialet for flere passagerer opvejet med den ekstra rejsetid, som en standsning tager.

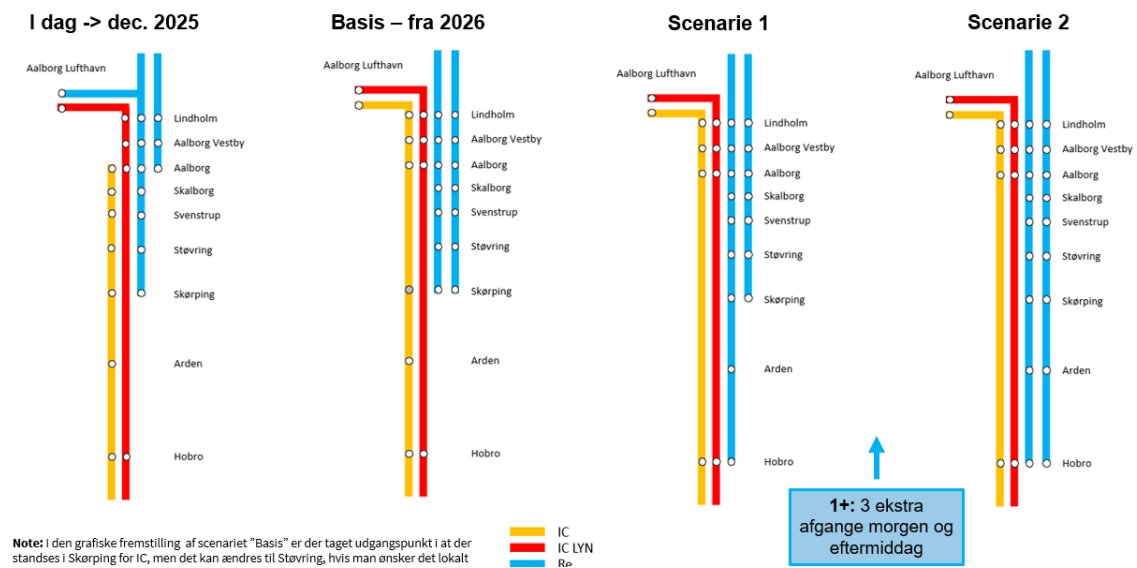
Eftersom strækningen udnyttes fuldt ud med den nuværende køretid, er det ikke i dag teknisk muligt at føje endnu en station til strækningen.

Rambøll har vurderet om det køreplansteknisk/kapacitetsmæssigt er muligt med en ekstra standsning i det nye forslag til opgradering af strækningen, dobbeltspor og hurtigere tog m.m. Da der opnås en rejsetidsgevinst på ca. 4 minutter mellem Hjørring og Aalborg vil det være teknisk muligt med en ekstra station. Det betyder dog, at det meste af den gevinst, der opnås mellem Aalborg og Hjørring vil blive annulleret, idet en ekstra standsning vil forlænge rejsetiden med ca. 3 minutter som stop, nedbremsning og accelerationen kræver fra 160 km/t. Specielt strækningen mellem Hjørring og Aalborg har mange kunder, hvorfor Rambøll fraråder et ekstra stop medmindre, der er et åbenbart passagerpotentiale. Ingen af de tre byer er som nævnt en positiv case.

4.7 Regional togdrift til Hobro

Region Nordjylland har sammen med Nordjyllands Trafikselskab (NT), Nordjyske Jernbaner (NJ) og Transportministeriet gennemført en analyse af muligheder og konsekvenser ved at udvide den regionale togdrift til Arden og Hobro. Udvidelsen har været et udtrykt ønske hos Mariagerfjord Kommune, og er også en del af Region Nordjyllands "Masterplan for Nordjylland – fælles om bæredygtig mobilitet 2040" fra 2020 og Regional udviklingsstrategi fra 2024.

Analysen omfattede 3 forskellige scenarier, se Figur 16 Analyserede scenarier for togdrift til Hobrofigur 16 : scenarie 1 med én regional afgang i timen til Hobro hele døgnet, scenarie 1+ med én afgang i timen hele døgnet og ekstra afgange morgen og eftermiddag samt scenarie 2 med to gange i timen hele dagen (frem til kl. 19). For alle løsninger har præmissen fra Transportministeriet været, at fjerntogene skal køre direkte mellem Hobro og Aalborg – det vil sige uden standsning ved de mellemliggende stationer med henblik på at kunne køre stærkt med fjerntogene.



Figur 16 Analyserede scenarier for togdrift til Hobro

Gennemførelse af scenarie 2 vurderes som teknisk vanskeligt før en opgradering af hastigheden og vil kunne betyde, at regulariteten på strækningen vil falde. I drøftelserne med Transportministeriet er det aftalt at arbejde videre i retning mod scenarie 2 som en løsning, når DSB har modtaget nye tog samt de regionale tog kan køre hurtigere.

Scenarie 1 og 1+ er løsninger, som særligt Mariagerfjord Kommune ikke ser som løsninger, der forbedrer mobiliteten i Arden. Samtidig er det vigtigt for Rebild Kommune fortsat at have et fjerntog, der standser i kommunen. Derfor har der i forhandlingerne været undersøgt muligheder for, at DSB fortsat kunne standse i Arden og Skørping med IC samtidig med en regional togdrift én gang pr. time. Det vil sige, at Transportministeriets præmis udfordres ift. direkte tog. Løsningen vil sikre halvtimesdrift på strækningen.

Resultatet er blevet et forslag om at køre regionaltog videre til Arden og Hobro én gang i timen og samtidig fortsætte med at standse én gang i timen i Skørping med et IC-tog frem til at DSB forventer at implementere IC5-tog mellem Aarhus og Aalborg i 2030.

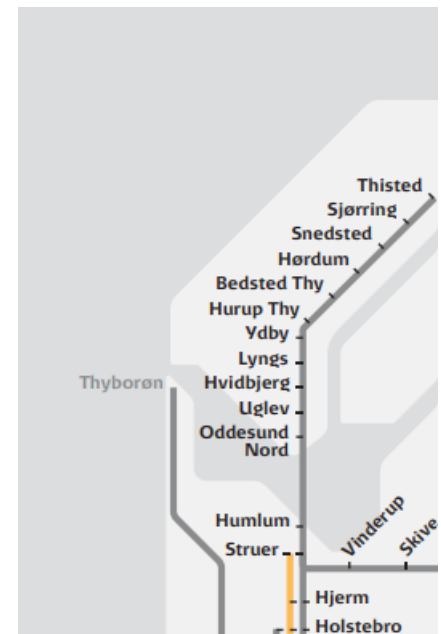
Der vil blive arbejdet med at skabe så sømløse skift som muligt i Hobro og at sikre korrespondance til IC LYN. Hermed nedbringes den gene, som et skifte vil være for rejsende ud af regionen, ligesom rejsetiden til de store destinationer som Randers og Aarhus bliver nedbragt.

4.8 Thybanen – udfordringer og muligheder

I den nordvestlige del af Region Nordjylland sikrer Thybanen togdrift mellem Struer og Thisted. Det er GoCollective (tidligere Arriva), som driver banen med forbindelse videre mod Skive, Viborg og Langå. I Struer er der også mulighed for at skifte til enten GoCollectives tog mod Holstebro, Herning og Vejle eller lyntogsafgange mod København. Midtjyske Jernbaner driver lokalbanerne fra Holstebro, hvorfor der vil skulle skiftes igen, hvis du skal mod fx Ringkøbing eller Lemvig. Banen har stor lokal betydning ift. fx ungdomsuddannelserne i Thisted og Struer.

Der har været overvejelser omkring, at Midtjyske Jernbaner eventuelt skulle skabe en direkte forbindelse fra Holstebro via Struer til Thisted og dermed måske også skabe en mere forbindelse med en højere regularitet. Eftersom Thybanen ligger på den yderste del af GoCollectives jernbanestrækning har der været udfordringer med, at togene blev forsinkede eller aflyst.

Før en egentlig undersøgelse af de tekniske muligheder er der gennemført en analyse af potentialet for at samtænke forbindelserne.



Figur 17 Standsninger på Thybanen

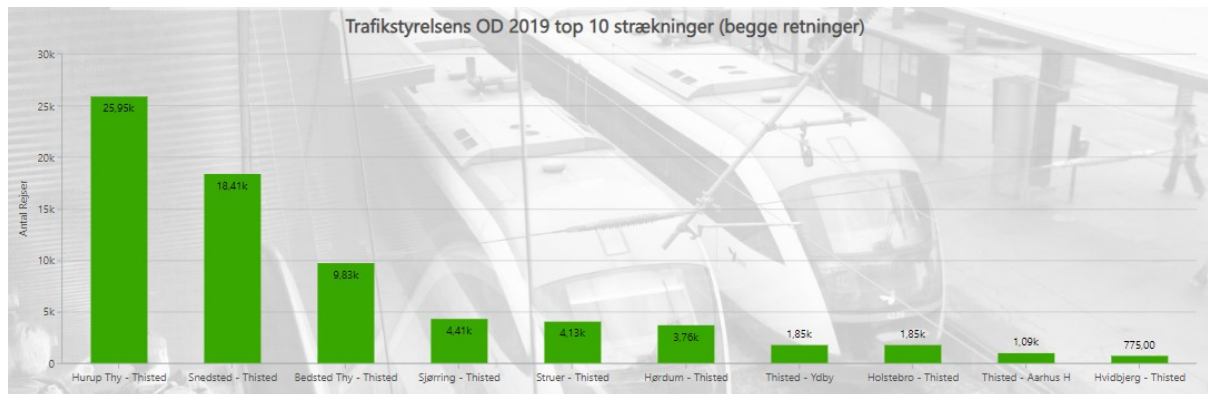
I tabel 14 ses udtræk fra Danmarks Statistik fra 2022 af hvordan der pendles langs med Thybanen. Det ses, at 65% af alle pendlerture mellem hjem og arbejdsplads sker indenfor de postnumre, der støder op til Thybanen. 10% pendler på strækningen mellem Thy og Struer, mens 14% skal til eller fra en af byerne på jernbanen længere mod syd og resten fordeler sig mod øst og vest.

Pendlerstrømme	Pendling til/fra	%
Internt Thybanen	3.323	65%
Thybanen <-> Struer	539	10%
Thybanen <-> Syd	703	14%
Thybanen <-> Vest	150	3%
Thybanen <-> Øst	419	8%
I alt	5.134	

Tabel 14 Pendlerstrømme i området omkring Thybanen. Kilde Danmarks Statistik, 2022

Ses der på de eksisterende togrejser i området, underbygges konklusionen om, at de fleste rejser internt i Thy. På figur 18 ses hhv. Trafikstyrelsens OD-matrice for de 10 mest benyttede stationer med mål i Thisted samt udviklingen i antallet af påstigere i hhv. Thisted og Hurup. Langt de fleste af togrejserne til og fra Thisted sker indenfor Thy. Samtidig ses det, at også

Thybanen har været ramt af faldende passagertal under COVID-19, men er stigende igen. Det er dog stadig langt fra det niveau, der var da DSB kørte helt til Thisted.



Figur 18 Påstigertal i Thy. Kilde: passagertal.dk

Baseret på dels pendlerdata og rejsestrømme konkluderes det, at der ikke er et tilstrækkeligt stort potentiale for at samtænke Midtjyske Jernbaners linjer og Thybanen. Region Nordjylland vil derfor ikke arbejde videre med dette.

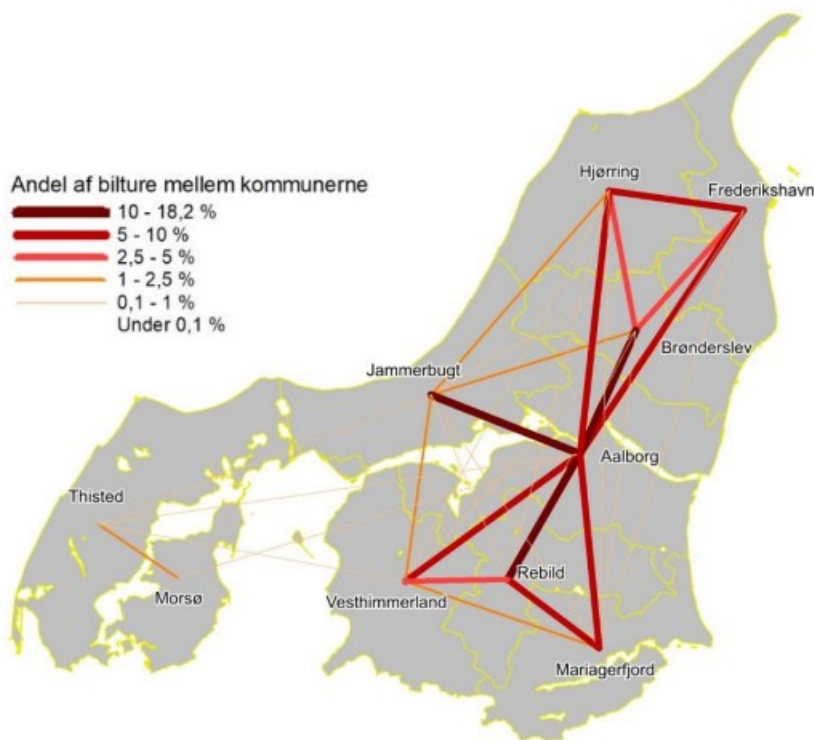
Det blev i arbejds- og styregruppe aftalt, at der tages kontakt med Thisted Kommune med henblik på eventuelle lokale forhold, som vi bør være opmærksomme på fremadrettet.

4.9 Forlængelse af lufthavnsbanen

SF i Regionsrådet har foreslået en videreførelse af banen til lufthavnen som et led i at denne bliver mere attraktiv og for at byerne langs Jammerbugten og i Thy bliver bedre betjent med kollektiv trafik.

En analyse af pendling mellem byerne på en jernbanestrækning mellem Aalborg og Thisted viser baseret på tal fra Danmarks Statistik fra 2022, at der er ca. 3.900, der pendler mellem byer på strækningen mellem Aalborg og Thisted (excl. Aalborg-Nørresundby), hvoraf 1/3 pendler til Aalborg fra enten Vadum eller Aabybro.

På figur 19 ses en grafisk fremstilling af registrerede bilture mellem de nordjyske kommuner. Disse data underbygger pendlingsdata fra Danmarks Statistik, hvor det ses, at Thy og Mors i høj grad har deres eget pendlingsopland.



Figur 19 Ture med personbil mellem kommuner baseret på GPS-data bearbejdet af COWI i 2020

Tal fra rejsekortet på rute 70 og 970X mellem Thisted og Aalborg viser ca. 14.000 passagerer pr. måned. Brovst-Aabybro er den klart mest benyttede strækning – dernæst Brovst-Fjerritslev, Aabybro- Aalborg og Aalborg-Aabybro. Det vurderes at afspejle det passagerpotentiale, der vil være for en jernbane på den samme strækning. Ekspresbussen har timesdrift fra 6-23 og har en rejsetid på 1t40min. Det vurderes at en stor del af de passagerer, der vil benytte jernbanen vil være passagerer, der i dag benytter ekspresbussen. En kortere rejsetid kan dog flytte nogle fra bil til tog. Potentialet er med den begrænsede pendling imidlertid begrænset.

Afstanden mellem Aalborg Lufthavn og Thisted Station er ca. 87 km, hvis banen følger et tracé i nærheden af hovedvejen, hvilket tager hensyn til både mulighed for stationer i byerne langs ruten og de landskabsmæssige begrænsninger. Denne afstand svarer til afstanden mellem Aalborg og Frederikshavn via Hjørring. Her er rejsetiden 1t20min med toget.

I 2022 svarede den daværende Transportminister på prisen for at etablere hhv. motorveje og jernbaner⁸. Prisen for en enkeltsporet jernbane er mellem 49 og 94 mio. kr. pr. km. Tilsvarende koster en dobbeltsporet jernbane mellem 139 og 201 mio. kr. pr. km. Priserne er baseret på gennemførte projekter de seneste år. Priserne på råvarer og lønninger er steget betydeligt siden 2022, hvorfor de anførte priser må formodes at være til den lave side.

Anlæg af spor til en jernbane mellem Aalborg Lufthavn og Thisted vil beløbe sig til mindst 4,2-8,1 mia.kr baseret på priser fra 2022.

⁸ [Hvad koster det at anlægge hhv. en kilometer motorvej eller jernbane? - Altinget](#)

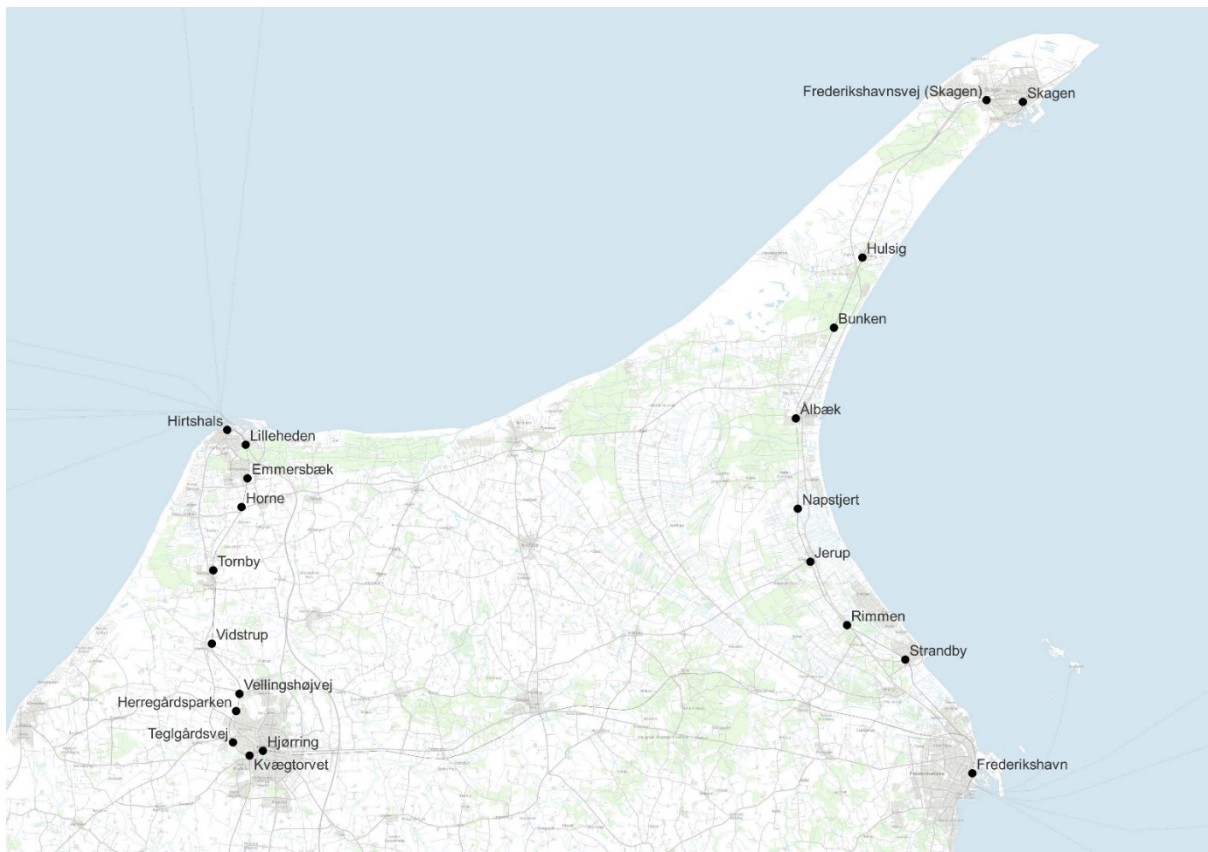
Om end rejsetiden vurderes at blive kortere med en jernbane ift. ekspresbussen vil det begrænsede passagerpotentiale ikke stå mål med den udgift, der vil være til både anlæg og drift af en jernbane mellem Aalborg og Thisted.

4.10 Lokalbanerne

I arbejdsnotat vedrørende stationer fremgår tydeligt, at der er flere stationer på lokalbanerne, som har et meget lavt passagertal. Udgifterne til at drive lokalbaner, som det sås i tabel 5 tidligere i notatet viser desuden, at det er dobbelt så dyrt at transportere en passager på lokalbanen som på regionalbanen. Det kalder derfor på ændringer. Målet for eventuelle ændringer er:

- Passagervækst indenfor nuværende økonomiske ramme eller med mulighed for at effektivisere og frigive midler til andre dele af toget
- Reducere rejsetid og forbedre den oplevede mobilitet for de daglige rejsende samtidig med at turister og besøgende fortsat får en god oplevelse

Der er derfor peget på to scenarier for hhv. Skagensbanen og Hirtshalsbanen



Figur 20 Nuværende stationer på de to lokalbaner i Nordjylland

Skagensbanen:

1. Nedlægge Rimmen, Napstjert og Bunken (option om ny station ved Apholmen) jf. konklusion på arbejdsnotat vedr. stationer
2. Eksprestog mellem Skagen (inkl. Frederikshavnsvej) og Frederikshavn med stop i Aalbæk, Strandby i forlængelse af eventuelle ændringer mellem Frederikshavn og Aalborg.

Hirtshalsbanen:

1. Nedlægge Vellingshøjvej og Teglgårdsvej jf. konklusion på arbejdsnotat vedr. stationer
2. Eksprestog mellem Emmersbæk (Hirtshals) og Hjørring Station i forlængelse af eventuelle ændringer mellem Frederikshavn og Aalborg

Der er ikke på nuværende tidspunkt foretaget regnetekniske undersøgelser af scenarierne for de to baner. Nedenfor er anført resultaterne af en faglig vurdering af de forskellige løsninger.

Nedlæggelse af stationer

Nedlæggelse af stationer er også behandlet i særskilt arbejdsnotat herom. I forhold til kørselsmønster ved nedlæggelse af stationer give en varig og ensartet reduktion i rejsetid. Normalt betyder en standsning på en lokalbane 2-3 minutter, men for de små stationer på lokalbanen er der installeret en trykknop på stationen, hvis der er nogle der ønsker at benytte toget. I Nordjyske Jernbaners driftsplanlægning er en sådan station fastlagt til at tage 1 minut uanset om der er standsning eller ej. Erfaringen fra flere år har vist, at det er dækkende for de antal standsninger, der er på strækningerne.

I forbindelse med stationsanalyserne i 2022 blev der foretaget vurdering af en ny station i det nordlige Frederikshavn på lokalbanen. Her blev det anslået at det ville betyde en forlænget rejsetid for de eksisterende passagerer på 2 minutter, hvilket svarer til et værditab på 5,1 mio. kr. De vurderer desuden, at det vil betyde at 30-40 passagerer vælger et andet transportmiddel med deraf følgende indtægtstab på 0,3 mio. kr. årligt.

COWI og Urban Creators har i stationsanalysen anslået, at et ekstra kørselsomfang på to minutter svarer til 640 køreplantimer med en meromkostning på 2,4 mio. kr. årligt. Hertil kommer skønnede årlige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for et trinbræt på 0,4 mio. kr.

Beregningerne i stationsanalysen er baseret på at etablere en ny station. Men tages der udgangspunkt i disse skøn, vil der med et konservativt skøn på 1 minut pr. station være 3 minutter sparet på rejsetiden og nedlæggelse af 3 stationer på Skagensbanen og 2 minutter og to stationer på Hirtshalsbanen. Det vil betyde følgende:

	Skagensbanen	Hirtshalsbanen
Rejsetid – 3/2 minutter	3,6 mio. kr.	2,4 mio. kr.
Drift af stationer 3/2	1,2 mio. kr.	0,8 mio. kr.
Nye passagerer (45-60/30-40)	0,5 mio. kr.	0,3 mio. kr.
Mistede passagerer	50 passagerer = 0,5 mio. kr.	100 passagerer = 1 mio. kr.
I alt	4,8 mio. kr.	2,5 mio. kr.
Samlet	7,3 mio. kr.	

Tabel 15 Skønsmæssig vurdering af økonomisk potentiale ved at nedlægge stationer forudsat 1 minut sparet pr. station.

Hvorvidt Nordjyske Jernbaner kan udnytte den potentielle besparelse, afhænger af hvordan en køreplan og deraf følgende driftsplan kan implementeres. Det skal undersøges nærmere. Samtidig skal det vurderes, hvorvidt det vil være nødvendigt at køre skolebus o.l. til Rimmen, Napstjert og Bunken. For øvrige passagerer vil der som for busserne på Fremtidens Kollektive Trafik blive henvist til fleksible løsninger, der kan bringe passagerne til nabostationen.

Eksprestog på lokalbanerne

Et eksprestog på de to baner som tog nr. to i myldretiden vil give kortere rejsetid mellem de større byer. På Skagensbanen er der lagt op til, at der kun standses på Frederikshavnsvej, Aalbæk og Strandby. Det vil sige at 5 stationer springes over i myldretiden for det ene tog pr. time. Det vil betyde en besparelse på min. 5 minutter. Og rejsetiden reduceres fra 37 minutter til 32 minutter.

På Hirtshalsbanen vil 8 stationer blive sprunget over og der vil være en længere strækning, hvor der slet ikke standses og toget dermed kan opretholde højere fart. Ses der alene på besparelse ved stationerne vil der kunne spares min. 8 minutter. Og rejsetiden vil kunne reduceres fra 23 minutter til 15 minutter.

Driftsudgiften vil kunne reduceres med hhv. 6 mio. kr. på Skagensbanen og 10 mio. kr. på Hirtshalsbanen. Der er ikke foretaget beregninger af passagereffekten, herunder vurdering af passagertab. Det kræver en nærmere modelberegning, idet nogle passagerer på de mellem-liggende stationer vil blive i toget, men bare tage det langsommere tog. Samtidig vil en kortere rejsetid i de største rejsestrømme være attraktiv for andre.

Dog er potentialet ved denne løsning helt afhængig af, om Nordjyske Jernbaner kan udnytte potentialet. De påpeger selv, at det vil være vanskeligt, ligesom kommunikationsindsatsen vil være betydelig i forhold til at de rejsende skal forstå et nyt princip, hvor nogle tog stopper alle steder og andre kører mere direkte.

Lokale konsekvenser

En ændring i kørselsmønster på lokalbanerne vil få konsekvenser for transport af skolebørn mellem byerne. Lokalbanen benyttes af flere som "skolebus" både til folkeskoler og ungdomsuddannelser. Ved beslutning om en løsning skal det vurderes hvilke konsekvenser, det har for skoletransporten. Det gælder både ved lukning af stationer eller ved at køre ekspres-tog én gang pr. time, ligesom selv mindre ændringer i minuttal kan betyde, at der skal ændres i ringetiderne på en skole.

4.11 Klimasikring

Nordjyske Jernbaner har udarbejdet en delstrategi for håndtering af klimaforandringer. Delstrategien handler primært om at udvikle og beskytte Nordjyske Jernbaners infrastruktur på Hirtshals- og Skagensbanen. Strategien skal sikre, at jernbanen er sikret til fremtiden og der dermed kan opretholdes en god regularitet.

En af de forventede konsekvenser af igangværende og kommende klimaforandringer er ekstremvejrshændelser samt stigende grundvandsspejl. Infrastrukturen skal således beskyttes mod konsekvensen af både klimaforandringer og ekstremvejrshændelser.

Med afsæt i de forskellige topografiske forhold, vurderer Nordjyske Jernbaner at Skagensbanen er mere udsat i forhold til klimaforandringer og ekstremvejrshændelser end Hirtshalsbanen.

Regionen og Nordjyske Jernbaner er i løbende kontakt om forventningerne til fremtidige ekstra investeringer mhp. at kunne rejse dette overfor staten ift. størrelsen af det tilskud Regionen får til lokalbanernes infrastruktur.

Nordjyske Jernbaner monitorer løbende udviklingen, men det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at pege på konkrete tiltag.

4.12 Konklusion

Baseret på analyserne af kørselsmønstre skal der træffes beslutning om hvilken vej, der skal arbejdes videre med. En fuld effekt af mulige rejsetidsgevinster er afhængig af implementering af de foreslåede infrastrukturløsninger. Det vil ikke være muligt at dette er fuldt implementeret til 2031, når kontrakten udløber. Ændringer i måden, der tænkes kørselsmønster på, vil derfor være opdelt på kort og lang sigt.

Kort sigt fra 2031:

- Er der nogle af foreslåede hastighedsopgraderinger, der kan gennemføres på kort sigt (afhængig af tekniske muligheder og økonomi)? Etapeopdeling
- Skal regionaltogstriften og dermed kontrakten med TRM bare forlænges med brædder indtil der er opgraderet ift. hastighed og eventuelt også elektrificering?

- To regionaltog til Hobro fra 2031/når der kommer eltog – der arbejdes sammen med DSB om muligheder og plads på skinnenettet, når hastighedsprofilen for de forskellige tog ændres.
- Nytænkning af lokalbanerne i forhold til dels principper andre steder i den kollektive trafik omkring ”mest til flest”, at lokalbanen er væsentligt dyrere pr. passager end regionalbanen og at der er brug for at kanalisere midler og eventuelt også materiel til at køre mere på regionalbanen (Skørping og Hobro)

Længere sigt fx fra 2040:

Alle foreslåede hastighedsopgraderinger er gennemført – vi kan gå to veje:

1. Regionaltog som i dag: der kan opnås rejsetidsgevinster på 4-17 minutter svarende til 14-24% afhængig af delstrækning på Banedanmarks strækning nord for Aalborg
2. Eksprestog med få stop: der kan opnås yderligere rejsetidsgevinster på 3-10 minutter svarende til en reduktion på 22-47% ift. i dag. Jf. den grønne mobilitetsmodel vil denne løsning give en samlet stigning i passagerer på 9% medregnet frafald fra mindre stationer og ekspresbussen mellem Aalborg og Frederikshavn.

Kørselsmønsteret har en klar afhængighed af hvorvidt der elektrificeres i Vendsyssel, hvilket har både positive og negative konsekvenser. For nærmere omkring elektrificering, se arbejdsnotat herom.

Elektrificering med køreledninger:

Det kræver:

- Maksimal udnyttelse af køreledningerne – dvs. mest mulig kørsel med eltog.
- En væsentlig del af disse skal være fjern tog, når staten skal investere

Det betyder:

- Fjernogsforbindelser fra Frederikshavn og Hjørring (ingen skift i Aalborg)
- Ingen sammenhængende tog fra Skagen (og Hirtshals) (skift i Frederikshavn (og Hjørring))
- Kortere rejsetid -det samme som eksprestogs-alternativet
- Mindre byer får alene timesdrift, da lyntog alene standser i de store byer (som eksprestogs-alternativet) – kan have afledte konsekvenser for skolebuskørsel m.m.
- Nedgang i regional kørsel med tog, herunder færre udgifter og indtægter
- Nedgang i passager på Ekspresbus 973X. Færre indtægter og evt. justering af service-niveau

Det giver også mulighed for:

- Elektriske godsforbindelser (Scan-Med) til Hjørring og med mulig udvidelse til Hirtshals og dermed komme tættere på de forpligtelser, der er til Ten-T
- Scan-Med klassificeringen giver også mulighed for EU-midler

Fjerntog til Frederikshavn:

Det kræver:

- Køreledninger fra Lindholm til Frederikshavn til at betjene nye IC-tog
- Give afkald på dele af visionen omkring regional togdrift bl.a. sammenhængende tog.

Det betyder:

- Skift på de regionale forbindelser til Skagen (og Hirtshals)
- Kortere rejsetid – det samme som eksprestogsalternativet
- Nogle mindre byer får kun timesdrift, se ovenfor
- Med en mindre portefølje af togafgange vil Nordjyske Jernbaner alt andet lige kunne køre den resterende drift mindre effektivt
- Vendsyssel kan blive en del af et fremtidigt attraktivt IC-net

Alternativet med eksprestog vil dog i vidt omfang dække de vigtigste fordele og ulemper køreplanteknisk og ift. passagerkonsekvenser. Foruden de transportmæssige konsekvenser, er der i relation til en beslutning om fjerntog også aspekter omkring erhvervsudvikling, bosætning og regionens udvikling i det hele i relation til den resterende del af Danmark. Hertil kan komme forhold omkring fremtidige investeringer fra statens side, hvis jernbanen nord for Lindholm får karakter af sidebane.

4.13 Forslag til initiativer

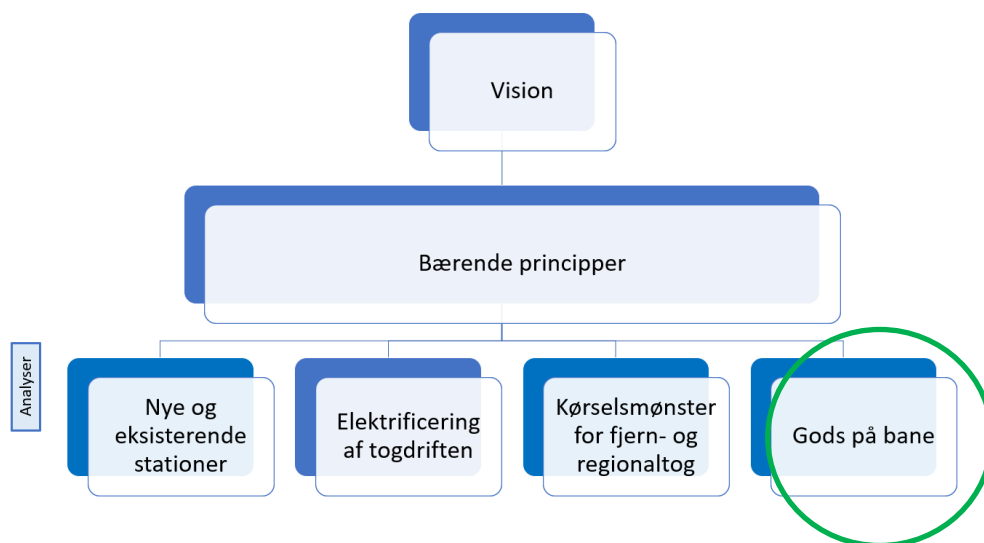
- Arbejde for statslig finansiering af hastighedsopgraderinger med hurtigere tog, ændringer i sikringsanlæg, fjernelse af overkørsler, forbedring af banens beskaffenhed og justeringer på stationer. Hastighedsopgraderingen vil kunne reducere rejsetiden markant og forbedre driftsstabiliteten.
- Arbejde for statslig finansiering af dobbeltspor hhv. ved Tolne og syd for Brønderslev i to forskellige udstrækninger, som skal sikre en mere stabil drift og udnytte hastighedsopgraderingerne fuldt ud
- Arbejde for nye køreplaner, hvor der enten køres et hurtigt regionaltog én gang i timen, hvor toget standser ved alle stationer undtagen Kvissel og Tolne. Alternativ et eksprestog, der kun standser Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev og Aalborg Vest. Dette vil reducere rejsetiden yderligere og gøre toget mere konkurrencedygtigt med bilen. Eksprestoget vil svare til fjerntogets standsningsmønster.
- Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der i forlængelse af analyserne skal foretages en mere grundig vurdering af lokalbanernes videre udvikling, herunder en vurdering af, om Nordjyske Jernbaner har mulighed for at udnytte en reduceret rejsetid til mere effektiv drift og/eller drift andre steder på jernbanenettet.
- Opfølgning på Nordjyske Jernbaners strategi for klimasikring af jernbanen
- Arbejde for, at klimsikrende tiltag på jernbanen bliver finansieret gennem investeringstilskud eller anden statslig medfinansiering.

5 Gods på bane

5.1 Opsummering

Gennem flere år har der været arbejdet for at skabe et bedre grundlag for jernbanegods i Nordjylland. Aalborg Havn er allerede kommet godt i gang og har daglige afgange til og fra havnen med godstog. I Hirtshals Havn giver en kombiterminal gode muligheder for omlastning af gods fra færgerne til godstog. Tekniske forhold har gjort det vanskeligt at få gang i at transportere gods på bane, men i maj 2024 kulminerede et intensivt arbejde med, at der afgik et testtog fra Hirtshals til Duisburg. De væsentligste tekniske forhindringer er nu afklaret. Dog er der fortsat forhold der bør løses, hvis banegods skal have en helt gnidningsfri kørsel. Når de sidste sporarbejder fx omkring Aarhus Hovedbanegård er overstået, udestår primært en indsats fra de kommercielle aktører ift. at kunderne vælger gods på bane. Her kan tekniske forbedringer dog også have indflydelse, da det er små forsinkelser og risiko herfor, der afgør om en kunde vælger andre muligheder.

For at sikre, at banegods fremadrettet er attraktiv for både godsoperatører og kunder, skal der være et fortsat fokus på udvikling. Det gælder dels udskiftning af signalsystem, sporudbygninger såsom dobbeltspor eller flere vigespor i Vendsyssel, en shunt rundt om Aarhus m.m. Herudover sikring af mulighed for grøn fremdrift af godsvogne, fortsat fokus på tekniske, herunder køreplantekniske udviklingsmuligheder og ikke mindst fortsætte det gode samarbejde mellem aktørerne.



5.2 Baggrund

Behovet for transport af gods både regionalt, tværregionalt og internationalt er af afgørende betydning for danskernes dagligdag. Størstedelen af godstransporten sker med lastbiler via motorveje og hovedveje. Efterspørgslen efter grønne alternativer stiger imidlertid og her er gods på jernbane et af redskaberne. Fra Aalborg Havn foretages allerede 4 ugentlige kørsler i hver retning med godstog og det har været støt stigende de seneste år. I Hirtshals er der etableret en kombiterminal med henblik på en enklere overgang mellem bane og lastbil/færge. Understøttelse af gods på bane som et grønt alternativ er højt prioriteret hos Region

Nordjylland og de nordjyske kommuner, men også i høj grad hos fylker og kommuner i den sydlige del af Norge.

EU har sat en målsætning om at gods på bane skal stige med mindst 30% inden 2030 og 100% inden 2050 på europæisk plan. Med denne målsætning følger også en udvidet sidestilling af gods- og banetransport særligt i de højt klassificerede korridorer som ScanMed. Nationalt og europæisk er der et stort fokus på at kunne understøtte Forsvaret, dermed kommer det såkaldte military management i fokus. Det vil de kommende år have indflydelse på investeringer også på jernbanen.

I 2021 udgav Transportministeriet en analyse af jernbanegods⁹. Her trækkes frem, at hvis jernbanen kan overtage en del af godset, der i dag transporteres på landevejen, vil der være CO₂-besparelser at hente. Det skyldes, at godstog, uanset om de trækkes af diesel- eller el-drevne lokomotiver, udleder markant mindre CO₂ end de tilsvarende 52 lastbiler, det vil kræve at transportere godsmængderne fra et gennemsnitligt godstog i Danmark.

Strækning	Jernbane	Vej
Padborg-Peberholm	2 tons CO ₂	16 tons CO ₂
Padborg-Hirtshals	7 tons CO ₂	18 tons CO ₂
Rødby-Peberholm	1 tons CO ₂	8 tons CO ₂

Figur 21 sammenligning af CO₂-udledning ved 1 godstog og 52 lastbiler, For Padborg-Hirtshals er forudsætningen diesellokomotiv. Kilde: Banedanmark

Samtidig peger de på, at det er mest realistisk at transportere gods på jernbane over længere afstande pga. behovet for omlastning. De peger på et potentiale for CO₂-reduktioner, hvis flere aktører vælger at få transitzkørslen og den internationale kørsel med lastbiler over på jernbanen. Mere gods på jernbanen vil desuden afhjælpe trængsel på de danske motorveje og dermed give en samfundsøkonomisk gevinst. På en workshop gennemført med eksperter fra branchen i september 2024 pegede nogle aktører på, at godstogene gerne skulle op at have en længde på over 1.000 m for at få en økonomisk rentabilitet. I dag er hovednettet som udgangspunkt indrettet til tog på 835 m, mens de i Tyskland er indrettet til 740 m¹⁰. Aktører fra branchen henstillede til, at man sigtede på at banenettet skal være indrettet til en længde på 1.050 m for at være fremtidssikret. Med det nuværende banenet er særligt Aarhus H en flaskehals ift. de lange togsæt, men i en opfølgende workshop i februar 2025 blev også peget på flere muligheder for at passerer øvrige tog både i Vendsyssel (dobbeltspor eller lange vige-spor) og mellem Aarhus og Aalborg, når DSB øger hastigheden på IC og IClyn.

Forskellige tekniske udfordringer har betydet, at der ikke er blevet igangsat transport af jernbanegods fra Hirtshals tidligere. I første halvår af 2024 er samarbejdet mellem godsoperatører, Nordjyske Jernbaner og Hirtshals Havn intensiveret med henblik på at få iværksat en godsroute fra Hirtshals til Duisburg. D. 2. maj 2024 blev der foretaget en første testtur med

⁹ Analyse af jernbanegods, Transportministeriet, 2021

¹⁰ Kilde Longer trains, Facts & Experiences in Europe, CER 2018

henblik på at opnå erfaringer til brug ved det videre arbejde. Sporspærringer ned gennem Jylland betyder imidlertid, at der formentlig ikke bliver fast rutedrift med godstog før tidligst i 2026.

De to workshops, der har været afholdt, peger udover de tekniske flaskehalse på rammebetingelser. Det gælder i særdeleshed en såkaldt 14 tons regel, der indføres i hele landet fra midten af 2025. Den betyder kort sagt, at man ikke kan køre med tomme godsvogne. Baggrunden er voldsomme uheld med løsrevne godstog, men gør det meget vanskeligt at få logistikken til at gå op.



Figur 22 Testkørsel af godstog mellem Hirtshals og Duisburg 2. maj 2024

5.3 Godsstrømme og potentialer for jernbanegods

NTN samler og analyserer løbende data for international godstransport. De vigtigste konklusioner herfra er gengivet nedenfor. I tillæg hertil er der i forbindelse med EU-projektet Grønn Jyllandskorridor foretaget nogle interviews og samlet noget data primært fra den norske statistik. Dataene fra denne analyse er af mere kvalitativ karakter, men er medtaget i det omfang, det kan understøtte dataene fra NTN.



Figur 23 Kort over godsstrømme i Danmark på bane og vej i 2019 [daglige afgange med godstog eller lastbil]. Kilde: Transportministeriet analyse af jernbanegods.

Godstransport – omfang og udvikling

Jernbanegods er primært transitgods, jf. Analyse af jernbanegods, Transportministeriet. Således er 82% af al gods på bane transitgods svarende til ca. 2000 mio. ton-km banegods, som fragtes mellem Peberholm og Padborg. Den samlede mængde banegods er fra 2008 og 2020 steget med 31%, mens mængden af transitgods er steget med 44%. Det internationale banegods dvs. mellem Danmark og udlandet er i samme periode faldet med 24% og udgør ca. 12% af de samlede ton-km banegods.

I Nordjylland er godstransporten opdelt på hhv. vejgods, gods via havne enten med færge eller containerskib, flygods og banegods.

Vejgods

Den internationale godstransport med lastbil steg med ca. 30 % fra 2012 til 2019, fra 2019 til 2022 har den samlede lastbiltrafik været på samme niveau. Der er dog betydelige forskelle mellem de forskellige korridorer. Godstransport i containere over havnene er steget i

Danmark, i Tyskland er der sket et fald, mens omsætningen over havnene i Sverige og Norge har været på samme niveau.

Lastbiltrafikken nord for Kolding op til Hirtshals var jf. Transportministeriets rapport gennemsnitligt på 1.400-6.800 lastbiler pr. dag i 2020. Der var flest lastbiler på Østjyske Motorvej ved Horsens og færrest på Hirtshalsmotorvejen ved Brønderslev. Der forventes en årlig vækstrate i antal lastbiler for perioden 2020-2030 på 1,3-1,4% undtagen på Hirtshalsmotorvejen, hvor der ikke forventes vækst i lastbiltrafikken frem mod 2030. Det vil teoretisk set kræve 10-38 godstog på strækningen, hvis godsmængderne fra den forventede vækst i antallet af lastbiler frem til 2030 skal transporteres med godstog frem for med lastbiler. Mellem Kolding/Fredericia og Aalborg forventes antallet af ekstra lastbiler i 2030 sammenlignet med 2020-niveauet at ligge på mellem 500-2.200, hvilket svarer til 10-38 godstog. Den forventede vækst i antallet af lastbiler ved Hirtshals på 43 vil kræve et enkelt ekstra, dagligt godstog.

Gods via havne

I 2022 var der 150.000 lastbiler på færgerne mellem Danmark og Norge. Heraf var 141.000 tilknyttet færgedriften til Hirtshals. Samlet set, passerer ca. 3,9 mio. ton gods ind/ud af Nordjylland, heraf er Hirtshals og Frederikshavn de klart største porte ind/ud af regionen.



Figur 24 Internationale færruter

Antallet af lastbiler, der benytter færge fra Norge til Jylland, er faldet lidt, mens vejgodstransporten fra Jylland til Tyskland er steget. Højdespringerne for de danske grænser er imidlertid bro og færge over Øresund og med færge via Femern.

Mio. tons. 2022	Lastbil	Færge	Tog	Skib: cont.	Skib: ro-ro	I alt
Hanstholm	-	-	-	>0	-	>0
Hirtshals	-	1,7	-	-	0,1	1,8
Frederikshavn	-	1,9	-	-	-	1,9
Aalborg	-	-	-	0,1	-	0,1
Skagen	-	-	-	0,04	-	0,04
Nordjylland i alt	-	3,6	-	0,1	0,1	3,9

Figur 25 Godstransport med lastbil, færge, tog, containere og løstrailere med skib til/fra Danmark i 2022 [mio. ton] Kilde: NTN

Godsomsætningen er imidlertid stigende i Nordjylland med en vækst på 40% i Hirtshals Havn fra 2012 til 2022. Godsomsætningen Frederikshavns Havn er i samme periode faldet med 9%.

Danmark	2012	2018	2019	2020	2021	2022	udv. 12-22
Esbjerg Havn	1.636	1.648	1.614	1.529	1.410	1.436	-12%
Hanstholm Havn	-	-	-	-	-	-	-
Hirtshals Havn	1.292	1.792	1.840	1.787	1.892	1.803	40%
Frederikshavn Havn	2.175	2.177	2.105	2.063	2.096	1.982	-9%
Aalborg Havn	-	-	-	-	-	-	-
Grenaa	595	640	564	658	591	530	-11%
Aarhus havn	322	317	297	292	323	359	11%
Fredericia Havn	343	325	327	352	369	343	0%
Aabenraa Havn	-	-	-	-	-	-	-
	6.363	6.899	6.747	6.681	6.681	6.453	1%

Figur 26 International godsomsætning i havnene med færger og ro-ro [1000 ton] Kilde: NTN

Flygods

Godstransport med fly (air cargo) faldt fra 2019 til 2020, faldet var dog betydeligt mindre sammenlignet med udviklingen i den internationale persontransport med fly ifm. COVID-19. Fra 2020 til 2022 er godstransport med fly igen steget, så den i 2021 var tilbage på niveauet i 2019. Hos Aalborg Lufthavn har man valgt at arbejde mere med godstransport, og man har især analyseret mulighederne for fragt af fisk. Et ekstra ben i forretningen er med til dels at udnytte den eksisterende infrastruktur og konsolidere Aalborg Lufthavn som forretning, hvilket de turbulente år under COVID-19-pandemien var med til at synliggøre. En indsats på dette område kan også være med til at understøtte en forsvarspolitisk position.

Banegods

Ses der alene på gods på bane, er mængden, der transporteres i Danmark væsentlig mindre end i Sverige og Tyskland, men dog stigende.

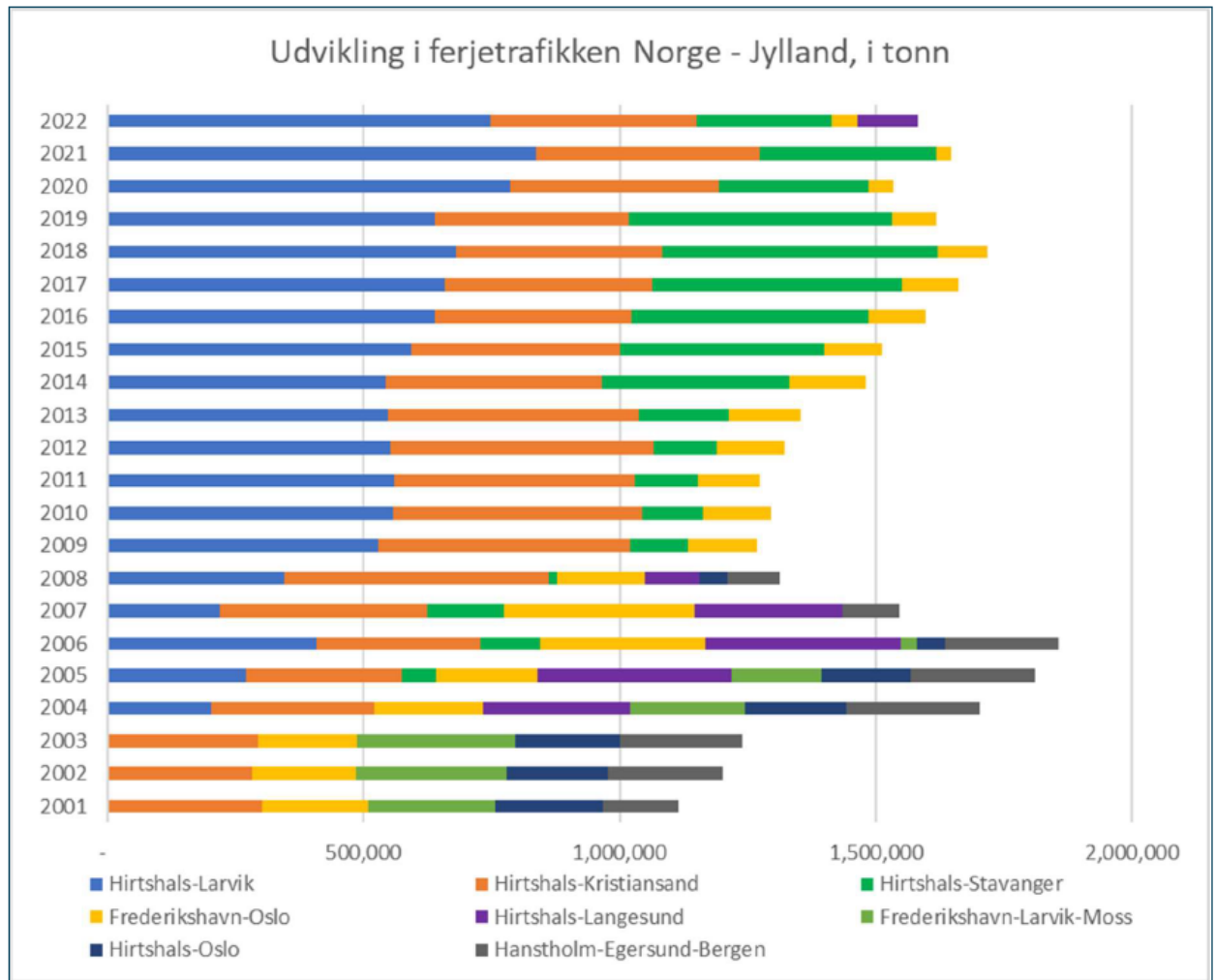
	2022 [mio. ton]	Udvikling 2012-22
Tyskland	359	-0,2%
Norge	9,2	+2,2%
Danmark	9,5	+1,9%
Sverige	42,4	+1,5%

Tabel 16 Godstransport på bane (excl. jern og malm) Kilde: NTN

Godstransport fordelt på ruter

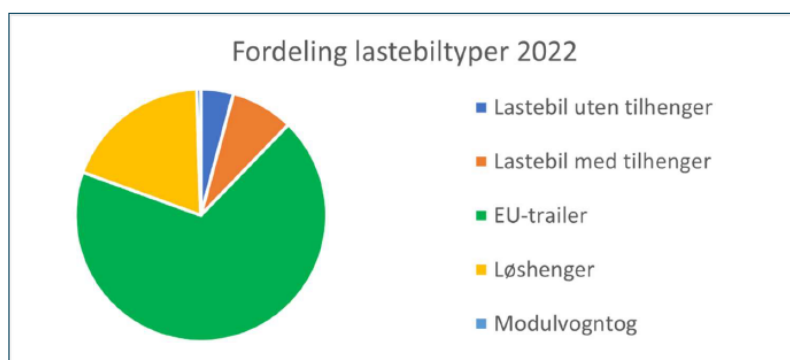
I 2022 er der ifølge RailSupports bearbejdning af data fra forskellige kilder, herunder Danmarks Statistik, transporteret knap 1,5 ton gods med færgerne mellem Norge og Danmark. Hirtshals – Larvik er den største af færgeruterne med ca. halvdelen af den samlede godsmængde mellem landene. Samtidig blev der transporteret 1,9 millioner ton i 148.000 lastbiler på færgerne mellem Frederikshavn og Gøteborg, altså mere end på færgeruterne fra Norge samlet set.

Færgetrafikken har haft en god udvikling og det ses specielt på den dominerende rute mellem Hirtshals – Larvik og udgør ca. 47% i 2022. Ruten Hirtshals – Kristiansand har ligget stabilt omkring 400.000 ton de seneste 9 år og stod i 2022 for knap 26%. Hirtshals – Stavanger/Bergen har haft en mere svingende udvikling. Ruten havde et samlet volumen på 538.000 ton i 2018. I 2022 var den faldet til 264.000 ton, som svarer til ca. 17% af det totale volumen på færger.



Figur 27 Trafikudvikling på færgeruter mellem Danmark og Norge inkl. nedlagte ruter [ton] Kilder: RailSupports bearbejdning af DST tabel SKIB32

Nogle typer af transportmidler er mere direkte overførbare til at blive transporteret med godstog i stedet. Det gælder fx EU trailer og løshenger (løse hængere, der transporteres ombord på færgen med terminaltrækvogne. Fordelingen nedenfor er et skøn baseret på rederiernes vurdering.



Figur 28 Fordeling på lastbiltyper baseret på input fra rederierne. Kilde RailSupport

Potentiale for banegods

I Transportministeriets rapport vedrørende jernbanegods henviser de til Interreg-projektet COMBINE under Baltic Sea Region-programmet. Her er der foretaget undersøgelser af betydningen af first/last mile. Godstransport på jernbanen er i udgangspunktet billigere end godstransport på vejen, fordi et godstog kan transportere større mængder gods ad gangen. Men jernbanegods skal i udgangspunkt altid omlastes fx i en kombiterminal. Rapporten fra COMBINE-projektet viser, at kombineret transport ofte er meget billigere end vejtransport, når afstanden er over 1000 km. På mellemlange distancer – defineret som 400-600 km – er kombineret transport ofte kun lidt billigere end vejtransport, mens vejtransport er billigere på de korte distancer under 300 km. Kombineret transport bliver med andre ord mest konkurrencedygtigt sammenlignet med vejtransport, når distancen er større end 300-400 km. Dog vil der være eksempler, hvor en fabrik kan læsse direkte på en godsvogn og dermed blive konkurrencedygtig. Her nævner rapporten fx Carlsberg og APM containere, der har interne leverancer i Danmark.

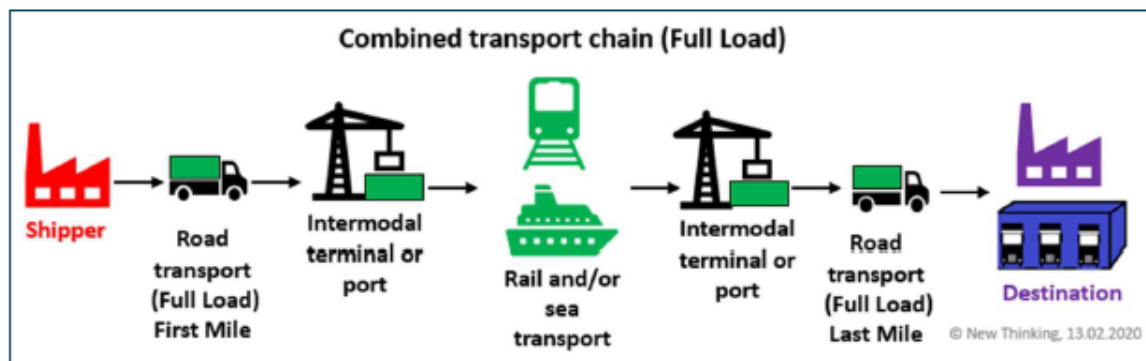
I forbindelse med Grønn Jyllandskorridor har der dels været korrespondance direkte med rederierne, ligesom der er indhentet oplysninger via en kvalitativ analyse, som RailSupport har udarbejdet.

De er enige om, at der eksisterer et markedsgrundlag for ét daglig kombitog fra Hirtshals til Tyskland. Der er dagligt 400+ trailere i gennemsnit mellem Danmark og Norge. Med fem afgang per uge og ca. 30 trailere per tog og retning, betyder det, at toget kan have ca. 600 trailere (begge retninger) om ugen. Dette giver en markedsandel for trailere på 15%. Hvis man i en opstartsfasen tænker to tog om ugen svarer det til en markedsandel på 2%, hvilket vurderes at være meget realistisk.

For at mere gods kan transporteres med tog, vil det kræve flere daglige afgang i begge retninger i fremtiden. Med prognosen for vækst for godsvolumener, kan der være potentiale for to daglige afgang.

På workshop med eksperter fra banegodsbranchen i september 2024 blev der peget på længere togsæt dvs. med tekniske muligheder for op til 1.050 m og nogle nævnte endda 1.500 m. Hverken skinnenettet på Aalborg Havn, på kombiterminalen i Hirtshals eller skinnenettet mellem Aalborg og Hirtshals er gearret til sådanne længder. I Hjørring bliver der fx sommeren 2024 etableret ekstra spor på 800 m til bl.a. at kunne rangere godsvogne, der skal videre til Hirtshals. Aalborg Station vil kunne håndtere op mod 1.050 m lange godstog. Derfor blev det drøftet muligheden for at banegodsselskaberne kunne dele et togsæt i Aalborg, hvorved den ene halvdel kunne blive transporteret til Hirtshals og den anden til Aalborg Havn. Det er ikke undersøgt yderligere.

Aktuelle relationer for kombineret transport: Hirtshals er det klart mest aktuelle udgangspunkt for et nyt kombitog-tilbud i Jyllandskorridoren. Markedsgrundlaget er til stede, og kombiterminalen er allerede etableret. Aktørerne efterspørger forbindelse til Rotterdam, Hamburg og Duisburg. Af disse anbefales Duisburg som destination, da det er en stor terminal med gode forbindelser videre. Hvis et tilbud om kombitog fra Hirtshals kommer på plads vil det være nødvendigt at se på bedre sporforbindelser til norske havner med henblik på, at gennemgående fragt af løshængere med tog-færge-tog bliver mulig. I første omgang bør der ses på Kristiansand.



Figur 29 Forenklet skitse af en transportkæde af "full loads" Kilde: New Thinking

5.4 Krav og behov

Proces for jernbanegods til Hirtshals

Den 2. maj 2024 blev der af godsoperatøren DB Cargo gennemført en testkørsel af et godstog til Hirtshals Kombiterminal. Testkørslen forløb relativt problemløst, og bekræftede, at der uden større vanskeligheder kan gennemføres de nødvendige rangeringer på Hjørring og Hirtshals Stationer. Testkørslen bekræftede også, at der for Nordjyske Jernbaner ligger en betydelig administrativ og sikkerhedsmæssig opgave i at være infrastrukturforvalter for en strækning, hvorpå der foregår godstransport. Hirtshals Havn har også været tæt involveret i processen. De har blandt andet været en del af dialogen mellem operatør, Nordjyske Jernbaner, kommune, terminaloperatør, rederier og kunder. En af læringerne fra testkørslen har været, at denne dialog er enormt vigtig for at banegods til Hirtshals skal blive en succes. Alle skal fx hele tiden være på samme informationsniveau.

Testkørslen blev gennemført med henblik på fremadrettet at kunne have regelmæssig godskørsel til Hirtshals Kombiterminal fra 2025. Opgaven for DB Cargo er nu at afsøge markedet og finde ud af, om etableringen er kommerciel bæredygtig – med andre ord, er der et tilstrækkeligt kundegrundlag til at skabe en forretning. I forhold til godstransport, vil Nordjyske Jernbaners rolle være afgrænset til at være infrastrukturforvalter for Hirtshalsbanen og er derfor ikke involveret i de kommercielle dele af processen. Selve kombiterminalen er bygget og ejet af Hjørring Kommune og det vil være enten Hirtshals havn eller en kommende operatør, der vil blive infrastrukturforvalter på denne.

Skal der etableres regelmæssig godskørsel til Hirtshals Kombiterminal, udestår en indsats for dels at strømline processerne i forhold til losning og lastning af godsvognene på kombiterminalen, dels at håndtere forhold vedrørende belysning, støj m.v. Der er igangsat en proces til håndtering af dette hos Hjørring Kommune og Hirtshals Havn. Det vil blandt andet ske i samarbejde med en eventuel godsoperatør. Hjørring Kommune vil øjensynlig skulle foretage yderligere investeringer på terminalen, hvis der bliver fast drift af gods fra Hirtshals.

Tekniske forudsætninger og udfordringer i.f.t. jernbanegods til Hirtshals

Gennem de seneste år har mange store udviklings- og vedligeholdelsesprojekter på Banedanmarks strækninger gjort, at omfanget af sporspæringer, herunder langvarige totalspæringer, har været højt. Denne situation fortsætter et par år ud i fremtiden. I 2024 har der været helt

eller delvist spærret fra maj til oktober mellem Aarhus og Hjørring. Herefter er der ikke planlagt spæringer på det nordjyske banenet, men der vil i 2025 og 2026 ske sporarbejder omkring Aarhus H, hvilket betyder begrænset kapacitet for godstransport og med en større omkørsel for transport til/fra Nordjylland.

Disse sporspæringer kan helt umuliggøre kørsel, eller de kan for godstogs vedkommende, betyde at der må køres længere omveje. Dette forhold gør godstransport på skinner mindre attraktivt, og har haft betydning for den langstrakte proces med at få godstransport til Hirtshals Kombiterminal gjort kommercielt relevant.

Med udsigt til færre sporspæringer og fortsat stigende trafikintensitet på vejnettet, vil godstransport på skinner blive mere interessant og relevant. Sikring af de optimale rammebetingelser, herunder etablering af køreledning, der muliggør anvendelse af elektriske lokomotiver samt etablering af ERTMS Level 2 signalsystem på Hirtshalsbanen vil også være med til at gøre godstransport attraktiv, idet godstog på Hirtshalsbanen kan køre under samme regelsæt som på Banedanmarks strækninger.

Hirtshals Havn har givet input til godsanalysen og skriver blandt andet: *Der skal arbejdes både kommercielt, men også politisk for at der etableres køreledninger nord for Aalborg. Der er lagt op til at der i dette område skal køre med batteritog. Dette gør at Nordjylland igen bliver afskåret fra at blive en del af det store jernbanenetværk, som det skete med ETCS. Der er ingen jernbaneoperatører, der vil allokere, hvis det reelt bliver en mulighed, et godstog i Nordjylland bare kørsel her. Alle lokomotiver indgår i en større supply chain og skal kunne anvendes alle steder i Europa.*

I rapporten fra Transportministeriet i 2021 peger de på elektrificeringen af jernbanen mhp. at styrke vilkårene for eldrevne og mere klimavenlige godstog. Her har de imidlertid alene fokus på korridorer fra øst via enten Sønderjylland eller over en kommende Femern-forbindelse. De henviser desuden til Infrastrukturaftalen sommeren 2021, hvor der er afsat midler til at fjerne flaskehalse ved Ringsted, Kalvebod, Københavns Lufthavn og mellem Tinglev og Padborg.

Aalborg Havn

Port of Aalborg overtog i 2009 jernbanen fra Aalborg Station til Aalborg Havn og har siden istandsat sporene og fået gang i transport af gods via jernbane. Port of Aalborg arbejder løbende med at forbedre forholdene yderligere på havnen samt for de 16 km stamspor dertil. De arbejder desuden også aktivt for bedre rammevilkår generelt for gods på banen i det danske. Muligheden for gods på bane er en aktiv del af havnens strategi omkring logistik og havn.

Brugerne af muligheden for gods på bane er godsoperatører, speditører, rederier, importører og eksportører der ønsker at benytte en grøn transportløsning med en høj leveringssikkerhed. Havnen arbejder med både internationale og nationale virksomheder for at få godset over på banen. Oftest er en baneløsning økonomisk fordelagtig, når der kørers over længere strækninger. Dette værende for internationale trafikker typisk, men også nationale trafikker viser sig økonomisk fordelagtige, når hele logistikkæden belyses.

Port of Aalborg har seks banegodsområder hvoraf 4 er aktive og åbne spor. Terminal 2 og 3 på figur 30 ikke i brug, men kan åbnes og udvides såfremt vækst og efterspørgsel tilsiger det. Rangersporene lige syd for Østhavnen har en længde på hhv. 402 og 546 meter og er kritiske

for rangering ind og ud af havnen med gods. Det samme er spor 21 og 22 ved Aalborg Station. Disse er Banedanmark infrastruktur, men afsat af Banedanmark til gods og infrastrukturprojekter. Jernbanesporet fra havnen løber ind til Aalborg Station, hvor der fra disse spor sker en rangering inden toget kan fortsætte mod syd. Der er ikke planer om at skabe en mere direkte adgang til sporene mod syd, idet det ikke står mål med størrelsen af den gene det er at skulle rangere.



Figur 30 Faciliteter for jernbanegods på Aalborg Havn

Jernbanegods fra Aalborg er ligesom gods fra Vendsyssel afhængig af de sporarbejder, der er syd for Aalborg fx omkring Aarhus Hovedbanegård. Ellers har Port of Aalborg haft god succes med at få samarbejder op at køre med både godsoperatører, interesseorganisationer og virksomheder. Derfor er der nu afgang med godstog 4 gange ugentligt. Det vurderes, at der er potentiale for yderligere afgange. Det seneste år har dog vist at større lukninger af infrastruktur i Jyllandskorridoren gør at udviklingen af banegods er udfordret af rammevilkår og infrastrukturarbejde.

Jernbanen fra Aalborg Station til Aalborg Østhavn er ca. 16 km lang og Aalborg Havn forventer ikke at denne strækning bliver elektrificeret. Uanset om strækningen på længere sigt bliver betjent med batterilokomotiv, diesellokomotiv eller en variant heraf, vil afstanden udgøre så lille en del af den samlede rute, at samlet set vil være et meget grønt tilbud til kunderne. Ydermere vil der stadig være behov for at man skal kunne rangere rundt på havnen uden køreledninger, da mobiliteten på havnen skal tilgodeses alt fra store kraner, reachstackere, tog, lastbiler osv.

Frederikshavn Havn

Der arbejdes ikke aktivt med at få mere banegods til Frederikshavn. For år tilbage har der været mulighed for at køre tog direkte ombord på en færge til Göteborg. Denne mulighed har ikke været benyttet i mange år og sporene til havnen er ikke længere i brug.

Gods til og fra Sverige har en enklere adgang via Sjælland, hvilket vil blive endnu mere interessant, når det muligt at benytte en ny Femernforbindelse med direkte rute til Tyskland.

Fremtidige muligheder for at forbedre potentialet yderligere

Ifølge Transportministeriets rapport vedrørende jernbanegods vil det teoretisk set med den nuværende infrastruktur være muligt at øge mængden af godstog mellem Fredericia og Aalborg, så der kører 12 daglige godstog på strækningen uden påvirkning af passagertrafikken. Kapaciteten på strækningen i dag, vil være opbrugt ved 20 daglige godstog, hvorefter der vil være behov for at anlægge en ny jernbane. Der er med andre ord kapacitet til at køre betydeligt mere jernbanegods.

Kapaciteten på delstrækningen Aalborg-Hirtshals er i dagtimerne i dag fyldt ud med passagertrafik, og det vil med den nuværende infrastruktur ikke være muligt at indsætte godstog på strækningen i dagtimerne. Det skyldes primært kapacitetsbegrænsningerne mellem Aalborg og Lindholm (Limfjordsbroen, som er enkeltsporet), men der peges også på lange vigespor i Vendsyssel, som godstoget kan køre ind på. Hvis der igen skal køre godstog mellem Aalborg og Hirtshals, skal det derfor ske i aften- og nattetimerne, hvor der vil være plads til i gennemsnit 2-3 daglige godstog. Nordjyske Jernbaner har i deres nuværende køreplan dog også peget på en mulighed midt på dagen, hvor passagertransporten så vil skulle udgå. Det konkrete tidspunkt er valgt ud fra, hvornår det vil påvirke passagererne mindst.

En enkelt godsoperatør har i forbindelse med køreplanlægningen de seneste år bestilt kanaler til og fra Hirtshals, men kørslerne er siden blevet aflyst på grund af manglende efterspørgsel på godsfragt.

Der er herudover en meterbegrænsning på 600 meter i forbindelse med, at godstog skal vende i Hjørring og Aarhus. Godstog, der er længere end 600 meter, vil dog godt kunne vendes på et hovedspor og dermed håndteres på strækningen. Sommeren 2024 er der anlagt et dobbeltspor på 800 m, som giver bedre muligheder for at vende.

Banegodsbranchen nævner i workshop, at en shunt ved Aarhus vil være en af de væsentligste forbedringsmuligheder. De tidsmæssige gevinster ved ikke at skulle ind til Aarhus banegård for at vende med godstoget vil have stor effekt på den samlede rejsetid. Herudover vil det give mulighed længere togsæt.

Lokomotiver til godstransport vil løbende overgå til elektriske tog på jernbanens hovednet. Det skyldes dels, at hovednettet i Europa bliver elektrificeret – både af hensyn til grøn og hurtig passagertransport og at der stilles krav hertil for Ten-T strækninger. I Nordjylland vil der indenfor nogle få år være elektrificeret til Lindholm, mens det ikke er afklaret hvad der skal ske nord for Lindholm. Indtil videre har regeringen peget på ladeinfrastruktur til batteritog. I arbejdsnotat vedrørende elektrificering undersøges fordele og ulemper nærmere. I relation til godstransport med bane vil det være en fordel at så meget som muligt af jernbanestrækningen bliver elektrificeret for at undgå skift i lokomotiv.

- Elektrificering til Hjørring OG Hirtshals giver optimale muligheder for godstransport til kombiterminalen og dermed sammenhængen til bl.a. Norge.
- Elektrificering af Banedanmarks strækning vil betyde, at der skal findes en anden løsning fra Hjørring til Hirtshals. Godstog skal uanset rangere med henblik på at banen videre mod Hirtshals kræver at lokomotivet trækker fra modsatte ende. Strækningen er på ca. 17 km hvorved det vurderes at et batterilokomotiv eller et diesellokomotiv,

der fx overgår til HVO vil kunne stå for den videre transport. Det kunne være samme løsning på banen ud til Aalborg Havn, hvor der ikke er planlagt elektrificering.

- En undersøgelse gennemført i efteråret 2024 omkring batteritog på Banedanmarks strækninger peger på elektrificering som den bedste løsning, mens den næstbedste løsning er at lade et batteridrevet lokomotiv trække godsvogne fra Aalborg station dels til Hirtshals og dels til Aalborg Havn.

Rammebetingelser og organisatoriske barrierer

På workshop med eksperter fra banegodsbranchen bl.a. Banedanmark, Trafikstyrelsen, DB Cargo, VikingRail, havnene, ScanMed-korridoren og Nordjyske Jernbaner i september 2024 var det tydeligt, at det der blev set som den største barriere både på kort sigt (2030) og på længere sigt (2040 og senere) var rammebetingelserne. Infrastruktur kan typisk løses (med penge). Nedenfor er nævnt nogle af rammebetingelserne og forslag til hvordan de kan løses:

- Kanalansøgning i meget god tid gør godstransport ufleksibel og dermed ikke konkurrencedygtig -> systemkanaler, der kan bruges hver dag/booking med kort frist (samme dag)
- Sporarbejder bliver ofte udmeldt med kort frist -> bedre samarbejde mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen
- Regler fra EU bliver "overimplementeret" fx 14 tons regel – giver en frygt for hvad bliver den næste regel -> bedre kommunikation mellem branchen og politikerne
- Krav om ændring i materiel fx betyder nyt signalsystem store investeringer for operatørerne, hvilket særligt for de mindre virksomheder opleves som massivt -> mulighed for tilskud/kompensation
- Regler på tværs af landegrænser -> grænsestation fx ved Hamborg
- Mangler sammenhængen banegodsstrategi -> presse på det politiske niveau for at få udarbejdet en strategi, hvor projekter på banenettet ses i sammenhæng til gods. Gods og passagertransport på jernbane er ikke hinandens konkurrenter
- Mangel på selvstændig terminaloperatør i Hjørring -> der skal etableres en organisation i Hirtshals, der kan varetage de mange forskellige opgaver, der er i relation til at en banegodsterminal kan fungere i praksis.

Transportministeriet underbygger i deres rapport Analyse af jernbanegods nogle af de pointer, der kom frem på workshoppen. Den nuværende proces for tildeling af kanaler til jernbanegodsvirksomheder angives fx som værende en barriere for nye godsjernbanevirksomheders indtræden på markedet. Virksomhederne søger om kanaler én gang om året for ét år ad gangen. Dette lange tidsperspektiv i tildelingsprocessen er en udfordring for jernbanegodsvirksomhederne, fx fordi de ikke nødvendigvis kender deres kunder og disses behov for godskørsel et år frem – eller blot en måned frem.

Processen for kanalansøgning betyder også, at mange kanaltildelinger aflyses, hvilket betyder ekstra arbejde hos bl.a. Nordjyske Jernbaner i forhold til at køreplanen indrettes efter de tildelte kanaler.

Europæiske infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark samt passager- og godsjernbanevirksomheder har siden 2014 i fællesskab arbejdet på at udvikle en ny metode til kapacitetstildeling på jernbanen; en metode som i højere grad skal afspejle de markedsvilkår, jernbanevirksomhederne arbejder under. Den nye metode til kanaltildeling kaldes TimeTable Redesign (TTR). TTR introducerer to forskellige måder at søge om kanaler på. Jernbanevirksomheder

skal fortsat kunne søge kanaler én gang om året for ét år, men de får med TTR derudover mulighed for at søge kanaler løbende i løbet af køreplansåret. For at dette bliver muligt, skal infrastrukturforvaltere reservere eller sikre kapacitet til den løbende proces og dermed sikre, at ikke al kapacitet bliver tildelt på én gang. Målet med TTR er at udnytte den kapacitet, der i dag bliver brugt til fx gods, mere optimalt. Der er dermed ikke tale om at tildele mere kapacitet til gods på jernbanen på bekostning af passagertransport.

Korridoren op gennem Jylland til Hirtshals er netop blevet optaget som en del af Scan-Med-korridoren. Det betyder, at gods på bane i princippet har fortrinsret ift. kanaltildeling. I praksis vil der dog blive taget højde for de forskellige behov på strækningen.

Afgiftsstrukturen nævnes også som en usikkerhed, hvor der er afgifter af forskellig art fx for at benytte infrastrukturen og til enten diesel eller el. Banegods får til gengæld et miljøtilskud relateret til vægten af det gods der transporteres på bane. Transportministeriet har beregnet, at strækningen Padborg-Hirtshals for et godstog vil koste 3.228 kr. i afgifter fratrullet miljøtilskud, mens de tilsvarende lastbiler (52 lastbiler) samlet betaler 18.408 kr. i afgifter. Baseret på dette regnestykke burde det være en konkurrencemæssig fordel at transportere godset ved brug af jernbane. Afgifter på den almindelige drift nævnes heller ikke som en barriere i workshopen med banegodsbranchen. Til gengæld kan usikkerheden omkring nye regler og heraf afledte investeringer være en udfordring.

5.5 Konklusion

Det der står tilbage som barrierer for mere banegods er primært arbejdet med en række rammebetingelser, der skal sikre fleksible og konkurrencedygtige vilkår dels hvorvidt det er muligt for de kommercielle aktører at omdanne potentialet til gods i godsvognene. Regionen og Regionens samarbejdspartnere kan bidrage med interessevaretagelse ift. at få skabt en god dialog mellem branchen og de relevante politikere. I forhold til at få opbygget en kommerciel interesse ligger denne opgave hos godsoperatørerne med hjælp fra bl.a. Hirtshals Havn og de virksomheder, der er tilknyttet havnen ift. at udnytte deres netværk.

Allerede i dag kan omlastningen på kombiterminalen ske meget smidigt og effektivt. Både pris og tid har stor betydning i forbindelse med levering af gods, hvorfor det er et område, hvor der også fremover skal være fokus på udvikling.

Jernbanegods som en del af fremtidens løsning for godstransport gennem Nordjylland vil kræve at der er fokus på et videre udviklingsperspektiv for jernbaneinfrastrukturen. Initiativerne består af:

- Etablering af nyt signalsystem på Hirtshalsbanen
- Tilvejebringe mulighed for grøn fremdrift af godsvognene i form at elektrificering som 1. prioritet og grundlag for batteridrevet lokomotiv fra Aalborg.
- Udvikling af spor både i Vendsyssel, mellem Aalborg og Aarhus, rundt om Aahus og generelt på jernbanen nationalt.
- Fortsætte det gode samarbejde omkring af gøre det nemt og enkelt at vælge jernbanen til transport af gods.
- Understøtte interessevaretagelse omkring gode rammebetingelser for gods på bane nationalt og i EU, herunder fokus på military management.

6 Vision og bærende principper

6.1 Vision

Visionen for fremtidens togdrift i Nordjylland balancerer togdriftens betydning for den regionale udvikling med bæredygtige løsninger i relation til økonomi, teknik, klima og social betydning.

FREMTIDENS NORDJYSKE TOG-
DRIFT SKAL FORTSAT LEVERE AT-
TRAKTIVE TOG TIL DE NODJYSKE
PASSAGERER.

SAMTIDIG SKAL DER ARBEJDES
FOR ET SAMMENHÆNGENDE,
GRØNT OG EFFEKTIVT TOGSY-
STEM, DER KAN VÆRE UDVIK-
LINGSDRIVER I HELE NORDJYL-
LAND



6.2 Bærende principper

Arbejdet med regional togdrift er meget komplekst og influerer på en række forhold fra den overordnede udvikling i et område til den daglige logistik. Som pejlemærker for visionen er der her peget på nogle bærende principper. Disse principper er drøftet og godkendt i hhv. Udvalg for Regional Udvikling og Innovation i Region Nordjylland og i Kontaktudvalget med deltagelse af det regionale formandskab og de nordjyske borgmestre.

De besluttede principper peger ikke alle i samme retning. Nogle af dem vil i nogle tilfælde have en indbyrdes modsætning. Derfor er principperne opstillet i en prioriteret rækkefølge indenfor de tre overordnede principper, som indgår i visionen.

1. Attraktive tog til de nordjyske passagerer
2. Sammenhængende, grønt og effektivt togsystem
3. Togdriften som udviklingsdriver

1. Attraktive tog til de nordjyske passagerer

- I. Jernbanen er en del af Nordjyllands hovednet. Persontogtrafikken prioriteres, hvor der er flest nuværende og potentielle passagerer.
- II. Togdriften skal være konkurrencedygtig. Der prioriteres kort rejsetid og høj frekvens. De interne rejser har prioritet, men rejser ind/ud af regionen er også væsentlige.
- III. Jernbaner man kan stole på. Det prioriteres at have robuste køreplaner, så togene kommer til tiden.

2. Sammenhængende, grønt og effektivt togsystem

- I. Der arbejdes for mest mulig elektrificering med køreledninger for at skabe grundlag for klimaneutral og emissionsfri togdrift i regionen og ind/ud af regionen.
- II. Det prioriteres at skabe køreplaner med få skift for de store rejsestrømme og at de nødvendige skift bliver korte og smidige.
- III. Stationerne prioriteres som attraktive og effektive knudepunkter med god adgang til den omkringliggende by i form af bl.a. cykel- og gangstier.
- IV. De tekniske muligheder og på tværs af ejerforhold forfølges med henblik på mere effektiv togdrift.

3. Togdriften som udviklingsdriver

- I. Den regionale sammenhæng og koblingen til det nationale hovednet for jernbane prioriteres for både passagertransport og gods
- II. DSB kører fjerntog til de store byer på skinnenettet i Nordjylland og til lufthavnen
- III. Principper tilpasses en naturlig udvikling i bl.a. demografi
- IV. Godt samarbejde og lokal medbestemmelse i forhold til bl.a. standsningsmønster er vigtig

7 Initiativer

7.1 Nye og eksisterende stationer

- Undersøge muligheder og konsekvenser ved at lukke hhv. tre stationer på Skagensbanen og to stationer på Hirtshalsbanen.
Der ses på konsekvenser for den øvrige togdrift, herunder driftsøkonomi på strækningerne samt på passagerkonsekvenser, se også initiativer vedrørende kørselsmønstre.
- Tilgængelighedsgennemgang af alle stationer med brug af tilgængelighedsrevisor og/eller tilgængelighedsudvalg/handicapråd.

7.2 Elektrificering af togdrift

- Arbejde for elektrificering med køreledninger i Vendsyssel gennem interessevaretagelse ift. statslig investering med tilskud fra EU-midler på Ten-T-strækning
 - Fase 1: Køreledninger Lindholm-Frederikshavn
 - Fase 2: Køreledninger Hjørring- Hirtshals
 - Fase 3: Batteritog Skagensbanen
- Sekundært arbejde for statslig investering i overgang til batteritog, herunder investering i ladeinfrastruktur i både Hjørring og Frederikshavn, materiel til hhv. person- og godstransport samt hævet tilskud til infrastruktur på lokalbaner som følge af tungere materiel.

7.3 Kørselsmønstre for fjern- og regionaltog

- Arbejde for statslig finansiering af hastighedsopgraderinger med hurtigere tog, ændringer i sikringsanlæg, fjernelse af overkørsler, forbedring af banens beskaffenhed og justeringer på stationer. Hastighedsopgraderingen vil kunne reducere rejsetiden markant og forbedre driftsstabiliteten.
- Arbejde for statslig finansiering af dobbeltspor hhv. ved Tolne og syd for Brønderslev i to forskellige udstrækninger, som skal sikre en mere stabil drift og udnytte hastighedsopgraderingerne fuldt ud
- Arbejde for nye køreplaner, hvor der enten køres et hurtigt regionaltog én gang i timen, hvor toget standser ved alle stationer undtagen Kvissel og Tolne. Alternativ et eksprestog, der kun standser Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev og Aalborg Vest. Dette vil reducere rejsetiden yderligere og gøre toget mere konkurrencedygtigt med bilen. Eksprestoget vil svare til fjerntogets standsningsmønstre.
- Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der i forlængelse af analyserne skal foretages en mere grundig vurdering af lokalbanernes videre udvikling, herunder en vurdering af, om Nordjyske Jernbaner har mulighed for at udnytte en reduceret rejsetid til mere effektiv drift og/eller drift andre steder på jernbanenettet.
- Opfølgning på Nordjyske Jernbaners strategi for klimasikring af jernbanen
- Arbejde for, at klimsikrende tiltag på jernbanen bliver finansieret gennem investeringstilskud eller anden statslig medfinansiering.

7.4 Gods på bane

- Etablering af nyt signalsystem på Hirtshalsbanen
- Tilvejebringe mulighed for grøn fremdrift af godsvognene i form af elektrificering som 1. prioritet og grundlag for batteridrevet lokomotiv fra Aalborg.
- Udvikling af spor både i Vendsyssel, mellem Aalborg og Aarhus, rundt om Aarhus og generelt på jernbanen nationalt.
- Fortsætte det gode samarbejde omkring af gøre det nemt og enkelt at vælge jernbanen til transport af gods.
- Understøtte interessevaretagelse omkring gode rammebetingelser for gods på bane nationalt og i EU, herunder fokus på military management.



Region Nordjylland
Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst

juni 2025



24. oktober 2025

4. Betjening af Hospitalsbyen med kollektiv trafik

Hospitalsbyen i Aalborg åbner for alvor for patienter i starten af 2026. Hospitalet bliver derfor en ny vigtig rejsedestination for den kollektive trafik og for NT's Flextrafik. NT er involveret i tre projekter, der alle omfatter Hospitalsbyen.

Projektet "Hospitalsbyen – bæredygtig pendling" har fokus på bæredygtig mobilitetsadfærd og fokus på, at der er det rette udbud af kollektiv trafik til Hospitalsbyen.

Knap 5.000 medarbejdere får deres daglige gang i Hospitalsbyen, og det skal sikres, at den kollektiv trafik er et attraktivt produkt, der matcher behovene for de mange medarbejdere, patienter og pårørende, der skal til og fra Hospitalsbyen.

På bestyrelsesmødet gøres kort status på projektet, der både omfatter Region Nordjylland, Aalborg Kommune og NT.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.



24. oktober 2025

5. Status for kontrol af arbejdsklausuler

På mødet orienteres om status for arbejdet med arbejdsklausuler samt den nuværende praksis for opfølgning og kontrol.

NT samarbejder med arbejdsmarkedets parter om at kontrollere de data, der modtages fra leverandørerne. En grundlæggende forudsætning for samarbejdet har været, at både arbejdsgiver- og arbejdstagersiden skal være enige om vurderingen af materialet, inden NT videregiver resultatet til vognmanden.

Dansk Erhverv (DE) har ikke deltaget som fast medlem af kontroludvalget, men har hidtil bistået med vurderinger i de tilfælde, hvor de repræsenterer arbejdsgiversiden i den relevante overenskomst. DE har nu meddelt, at de ikke længere ønsker at bistå i vurderingerne.

Dette betyder, at NT er udfordret i forhold til at gennemføre vurderinger, hvor begge parter høres. Uden en fælles verificering risikerer NT at træffe afgørelser på et ufuldstændigt grundlag, hvilket i yderste konsekvens kan føre til uberettigede sanktioner og potentielt erstatningsansvar. For at imødegå denne risiko har administrationen indhentet tilbud fra en ekstern konsulent, der kan bistå kontroludvalget i vurderingen af materialet. Denne løsning skal sikre, at data bliver behørigt verificeret, og at risikoen for fejlvurderinger minimeres.

Administrationen er i dialog med de øvrige trafikselskaber om området. Movia er det eneste selskab, der anvender en lignende model og har valgt kun at høre den ene part i de tilfælde, hvor DE repræsenterer arbejdsgiversiden. Dette compromitterer efter administrationens vurdering den grundlæggende forudsætning om, at både arbejdsgiver- og arbejdstagersiden skal høres.

Udgiften til ekstern konsulentbistand estimeres til ca. 120.000 kr. årligt afhængigt af antallet af sager, der kræver bistand.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning, og
- at administrationen indgår aftale med en ekstern part, der kan bistå kontroludvalget i vurderingen af materiale.



24. oktober 2025

6. NTtrivsel 2025

I september 2025 løb administrationens årlige NTtrivsel af stablen, som er vores APV og trivselsundersøgelse.

NTtrivsel handler om medarbejdernes trivsel på arbejdspladsen, og formålet med spørgeskemaundersøgelsen er at skabe et solidt fundament for vores dialog om et godt arbejdsmiljø. Målet er at belyse styrkerne og udviklingsmulighederne, og med afsæt i dette kan vi sammen støtte op om og udvikle trivslen hos NT.

Siden 2024 gennemfører vi NTtrivsel årligt, og NTtrivsel suppleres af løbende pulsmålinger kaldet NT-pulsen, hvor vi retter blikket mod særlige fokusområder fra NTtrivsel.

På mødet præsenteres resultaterne fra undersøgelsen, herunder den efterfølgende proces med handlingsplaner.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 6: NTtrivsel 2025

24. oktober 2025

NTtrivsel 2025

Punkt 6, Bilag 1: Bilag 6,
NTtrivsel 2025 1.0.pptx



Vores ambition for NTtrivsel

- Ønske om at være en attraktiv arbejdsplads.
- Fokus på arbejdsglæde – bl.a. med vores grundværdi om, at vi går glade til og fra arbejde.
- En trivselsmåling der er retvisende og skaber dialog og udvikling.
- Gennemsigtighed og løbende opfølgning på resultat og udvikling, på tværs af MED, ledelse og de enkelte teams.



vi rejser sammen



Hvor mange har vi været i trivselsmålingen?

2024

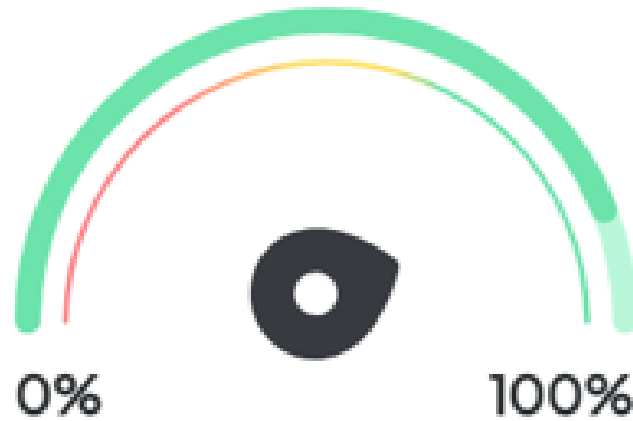
104
medarbejdere

2025

171
medarbejdere

Svarprocent

Høj! **151** ud af **171** ansatte har
svaret.



88%

Total score



3.0/4



0.0-2.5



2.6-3.0



3.1-4.0

Afdelinger		Deltagelse	Samlet score	Engagement	Indeklima	Samarbejdsniveauer	Støtte	Direktion	Ergonomi	Krænkende handlinger	Stress & burnout	Sikkerhedskultur	Information og retningslinjer	Arbejdstid og -mængde	Nærmeste ledelse	Vurdering af arbejdspladsen	Arbejdsindhold og udførelse	Udviklingsmuligheder	Psykologisk tryghed
NT total 2024		94%	3,1	3,1	2,5	-	3,3	-	3,4	3,8	2,7	3,6	3,8	2,7	3,1	-	3,1	-	-
NT total 2025		88%	3,0	3,1	2,4	2,7	3,3	2,6	3,0	3,8	2,3	3,6	3,8	3,0	3,3	3,2	3,3	3,2	3,2
HR		100%	3,3	3,3	2,2	3,0	4,0	2,9	3,5	4,0	4,0	4,0	4,0	3,3	4,0	3,0	3,6	3,2	3,2
Kunder og Drift		85%	2,9	3,0	2,3	2,6	3,2	2,5	2,9	3,7	2,2	3,5	3,7	3,0	3,2	3,1	3,2	3,2	3,2
	Driftscenter	85%	2,9	3,0	2,4	2,5	3,2	2,6	2,8	3,6	2,3	3,2	3,7	3,0	3,2	3,2	3,2	3,3	3,2
	Drift og Kvalitetsstyring	77%	2,7	2,8	1,9	2,3	3,0	2,3	2,6	3,8	2,0	2,9	3,5	2,7	3,0	3,1	2,9	3,2	3,1
	- Team Drift og kvalitetsstyring	75%	2,9	3,3	2,2	3,0	2,3	2,5	2,1	4,0	2,8	2,3	4,0	3,2	3,3	3,7	3,2	3,3	3,0
	- Trafikstyring	76%	2,6	2,7	1,8	2,2	3,0	2,2	2,6	3,8	2,0	3,0	3,4	2,7	2,9	3,0	2,9	3,2	3,0
	- Trafikstyring supervisorer	100%	3,0	3,0	3,2	2,3	3,0	2,7	3,0	3,7	1,8	2,9	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,7
	Driftscenter teamledere	100%	3,3	3,7	2,8	3,8	3,6	2,9	2,5	3,8	1,8	3,6	4,0	3,1	3,7	3,8	3,4	3,6	3,3
	Facility Management	100%	2,8	2,7	2,5	1,8	2,8	2,0	3,3	4,0	2,4	4,0	3,3	2,7	2,9	2,6	3,0	3,0	2,9
	IT-systemer	100%	3,8	3,8	3,5	3,0	3,9	3,9	3,4	4,0	4,0	3,6	4,0	3,7	3,9	3,5	4,0	3,8	3,8
	Kontrol	88%	3,4	3,3	3,3	3,0	3,5	3,3	3,6	2,7	3,0	3,1	4,0	3,5	3,3	3,3	3,5	3,2	3,5
	Trafikservice	100%	3,5	3,5	2,9	3,0	4,0	3,1	3,2	3,3	2,6	3,6	4,0	3,4	3,9	3,5	3,7	3,8	3,9
	Planlægningscenter	100%	2,7	2,7	2,3	3,1	2,9	1,7	3,3	4,0	1,3	4,0	3,6	1,9	3,1	2,6	2,9	3,3	2,6
	Salgs- og Servicecent.	83%	3,0	3,1	2,2	2,6	3,3	2,6	3,0	3,7	2,3	3,9	3,7	3,2	3,3	3,2	3,3	3,1	3,2
Ledelsesteam		100%	3,6	3,6	3,5	3,0	3,6	3,4	3,5	4,0	3,4	4,0	4,0	3,2	3,6	3,8	3,9	3,7	3,6
Marked og Rådgivning		100%	3,1	3,2	2,3	2,8	3,4	2,4	3,2	4,0	2,9	3,6	4,0	3,0	3,5	3,0	3,6	3,2	3,2
	Marketing og Kommunikation	100%	3,0	3,0	2,0	2,8	3,2	1,6	3,6	4,0	2,8	4,0	4,0	3,2	3,5	2,4	3,7	2,8	2,8
	Rådgivning	100%	3,2	3,3	2,5	2,8	3,5	2,8	3,0	4,0	2,9	3,5	4,0	2,8	3,6	3,3	3,5	3,4	3,4
Økonomi og Data		100%	3,1	3,2	2,3	2,9	3,2	2,8	3,0	4,0	2,3	4,0	4,0	2,9	3,6	3,3	3,3	3,4	3,2
	Data & Analyse samt Business Controlling	100%	3,1	3,3	2,1	2,8	3,3	2,8	2,7	4,0	2,0	4,0	4,0	2,8	3,8	3,7	3,1	3,5	3,3
	Finans	100%	3,1	3,0	2,5	3,3	3,0	2,7	3,5	4,0	2,8	4,0	4,0	3,0	3,2	2,7	3,6	3,1	2,9

	2025	2024
Samlet score	3.0	3.1
Engagement	3.1	3.1
Indeklima	2.4	2.5
Samarbejdsevner	2.7	-
Støtte	3.3	3.3
Direktion	2.6	-
Ergonomi	3.0	3.4
Krænkende handlinger	3.8	3.8
Stress og burnout	2.3	2.7
Sikkerhedskultur	3.6	3.6
Information og retningslinjer	3.8	3.8
Arbejdstid og -mængde	3.0	2.7
Nærmeste ledelse	3.3	3.1
Vurdering af arbejdspladsen	3.2	-
Arbejdets indhold og udførelse	3.3	3.1
Udvikling & karriere	3.2	-
Psykologisk tryghed	3.2	-

- Stort "engagement" blandt os, og er meget tilfredse med "arbejdets indhold og udførelse" .
- Trods vores investeringer i et forbedret "indeklima" – luft, støjafskærmninger og lys – er der fortsat markant utilfredshed.
- Markant tilbagegang i "stress og burnout" samtidig med fremgang i "arbejdstid og -mængde" .
- Forbedringspotentiale i vores "samarbejdsevner" samtidig med, at vi ser "støtte" og vores generelle kollegaskab og samarbejde som styrker.
- Signal i forhold til en mere synlig "direktion" og kommunikation omkring strategi og retning.

" Hvad gør NT til et godt sted at arbejde?"

Andel Kommentarer

	Kollegaskab og samarbejde	39 %	Kommentarer, der beskriver relationerne mellem kollegaer og mellem medarbejdere og ledere. Dækker over fællesskab , det gode kollegaskab, samarbejde på tværs af afdelinger og den gensidige hjælp og støtte.
	Arbejdsmiljø og kultur	18 %	Kommentarer, der beskriver den generelle atmosfære , tonen, og stemningen. Inkluderer emner som god tone , samhørighed, tryghed, tillid og socialt sammenhold .
	Fleksibilitet og frihed	17 %	Kommentarer, der fokuserer på arbejdsforholdene , specielt i forhold til frihed under ansvar , fleksible arbejdstider og muligheden for hjemmearbejde.
	Personlig og faglig udvikling	14 %	Kommentarer, der handler om medarbejdernes udviklingsmuligheder , spændende opgaver og muligheden for at præge sit eget arbejde og komme med ideer.
	Praktiske forhold	12 %	Kommentarer, der drejer sig om mere konkrete og håndgribelige fordele ved jobbet, såsom løn , frokostordning, lokaler og personalearrangementer som julefrokoster.

"Hvad skal der til for, at vi sammen kan gøre NT endnu bedre?"

Andel Kommentarer

	Ledelse og direktion	29 %	Kommentarer, der omhandler ønsker til ledelsen og/eller direktionen . Dækker over behovet for kommunikation, involvering af medarbejdere og en anderledes tilgang fra ledelsen.
	Tværfagligt samarbejde	28 %	Kommentarer, der fokuserer på forbedring af tværfaglig kommunikation , vidensdeling og det generelle samarbejde på tværs af afdelinger og teams.
	Fysiske og praktiske forhold	26 %	Kommentarer, der vedrører det fysiske arbejdsmiljø , herunder indeklime, støj, IT-systemer og lignende elementer.
	Faglig og personlig udvikling	12 %	Kommentarer, der handler om medarbejdernes ønske om at blive udfordret og udvikle sig. Dækker over efterspørgsel på nye, spændende opgaver og bedre interne karrieremuligheder.
	Balance i arbejdslivet	5%	Kommentarer, der omfatter arbejdsbyrde , compensation og overarbejde. Beskriver behovet for en mere retfærdig balance mellem arbejdsindsats, løn og fritid

24. oktober 2025

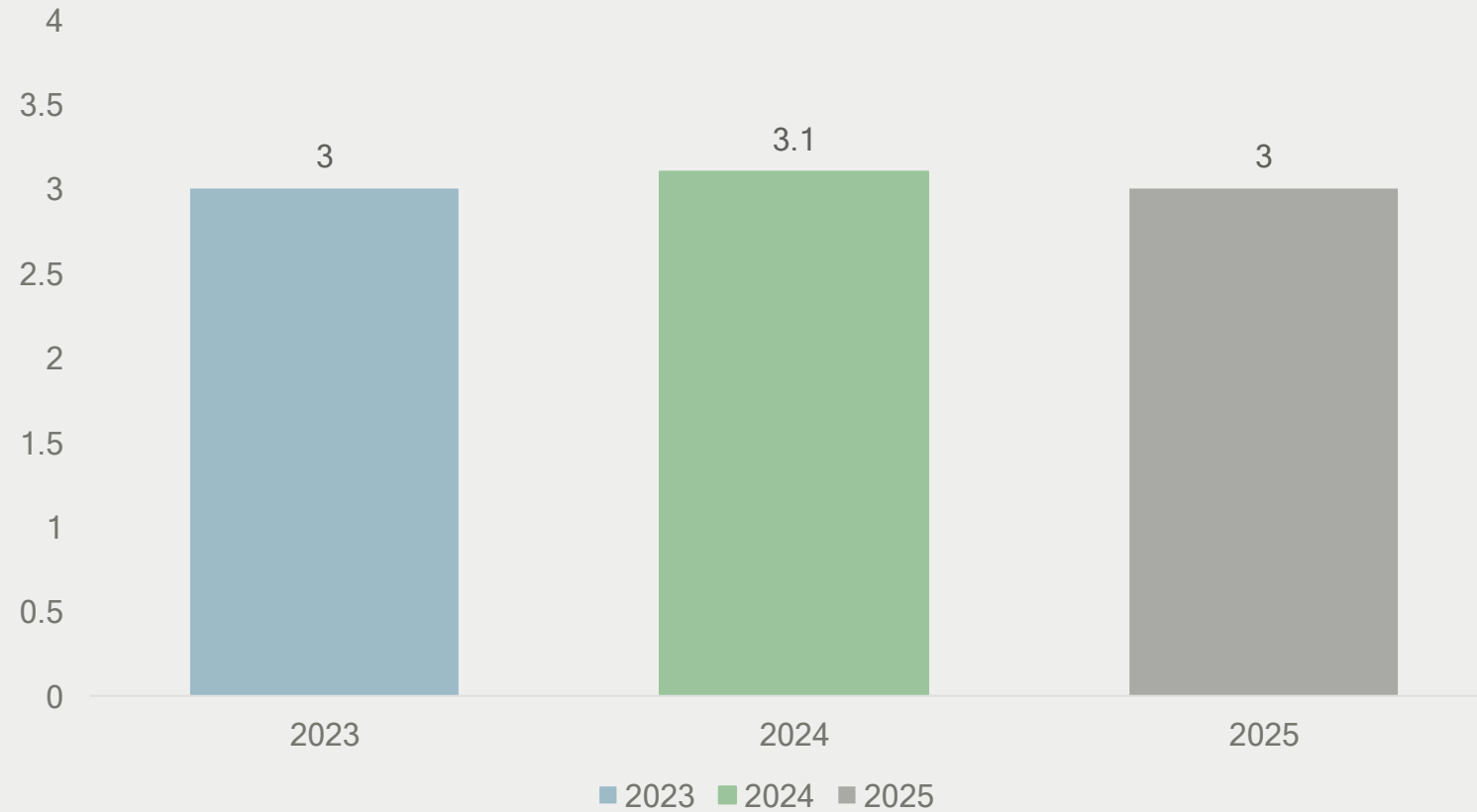
NTtrivsel resultatet

2023, 2024 og 2025





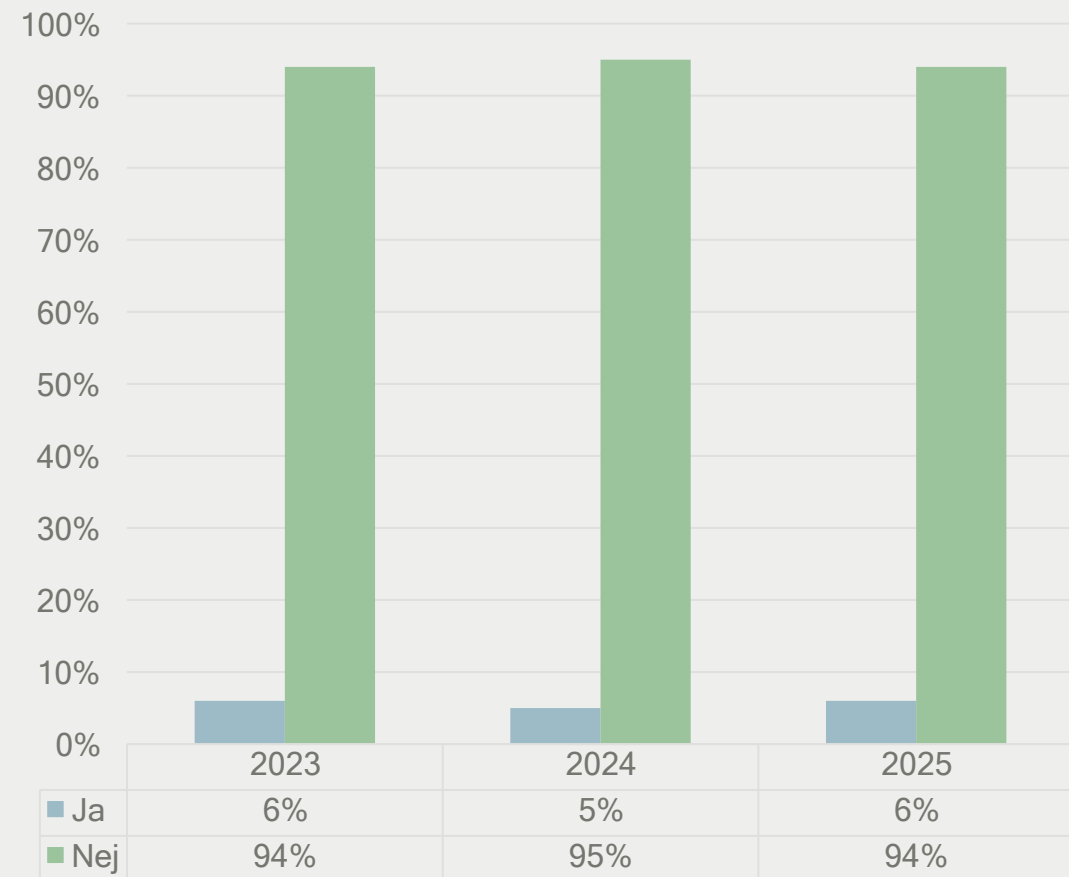
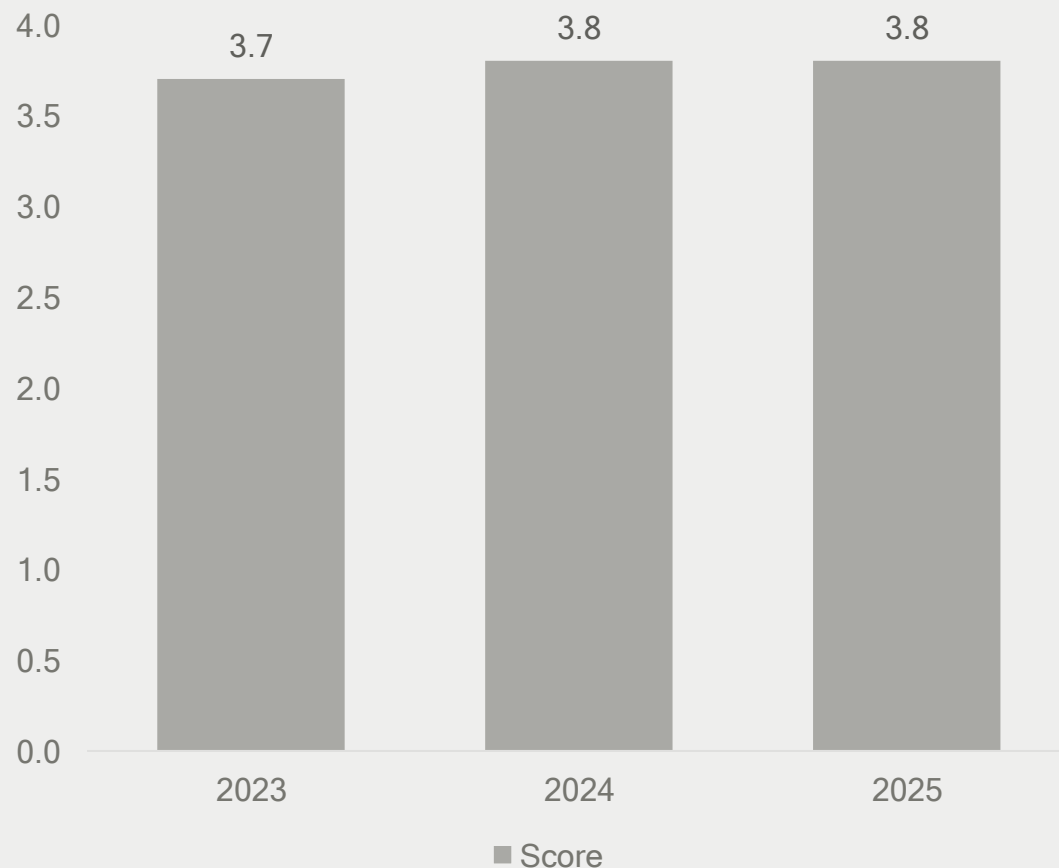
Total score





Sikkerhedskultur

Sikker indretning af arbejdspladsen: Er der steder i NT's lokaler, der udgør en fare for din sikkerhed? (Hvis ja, så giv straks besked om hvor til en af NT's arbejdsmiljørepræsentanter. Skriv også meget gerne her en kommentar om hvor.) –*Spørgsmål korrigeret*

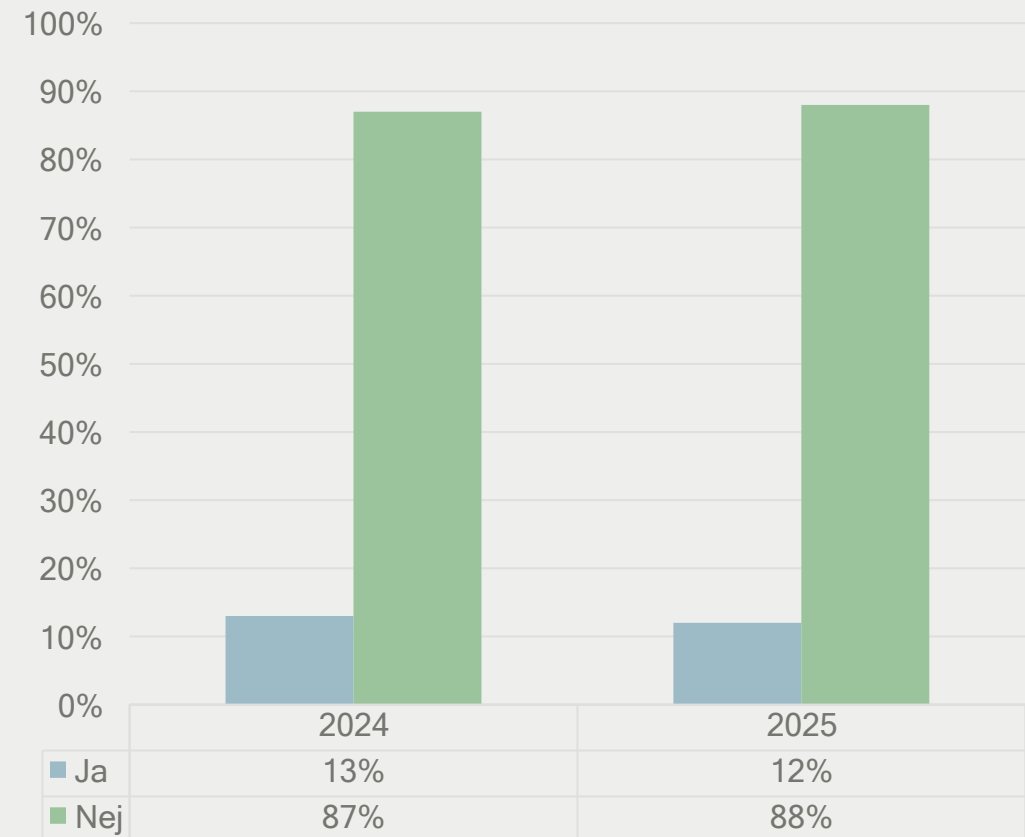
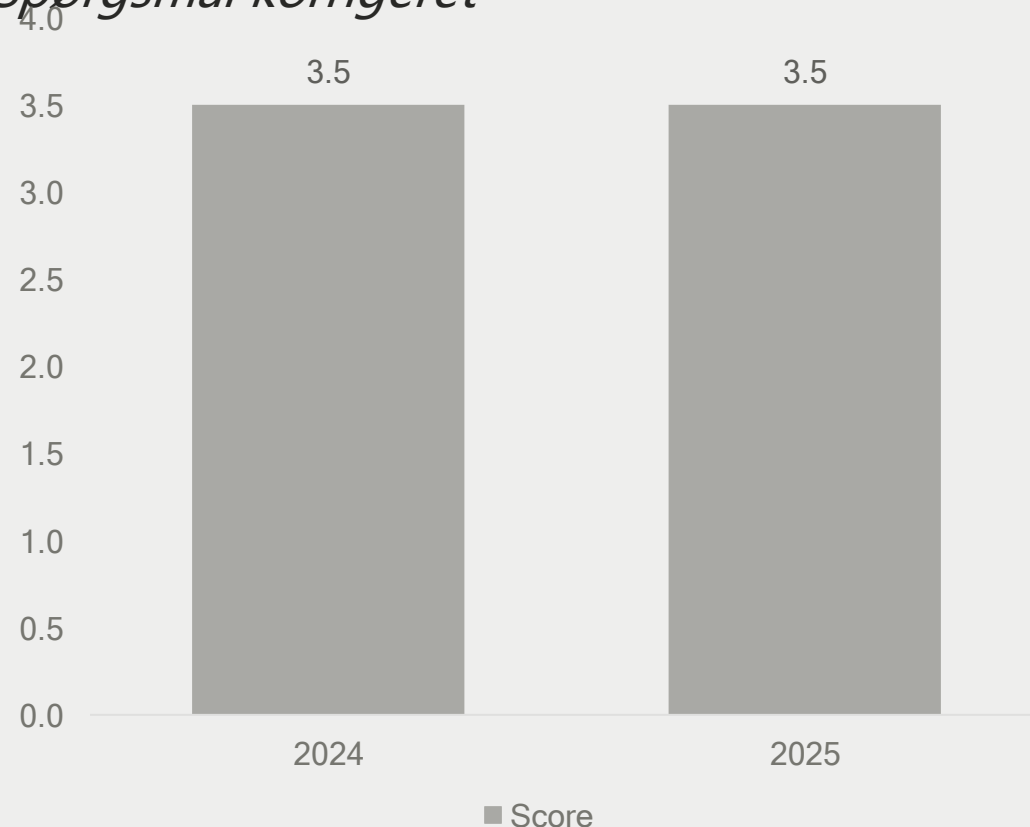




Sikkerhedskultur

Sikker indretning af arbejdspladsen: Er der steder udenfor NT's lokaler, hvor du færdes i løbet af din arbejdsdag, der udgør en fare for din sikkerhed? Fokuser gerne på forhold NT har mulighed for at påvirke. (Hvis ja, så giv straks besked om hvor til en af NT's arbejdsmiljørepræsentanter. Skriv også meget gerne her en kommentar om hvor.) –

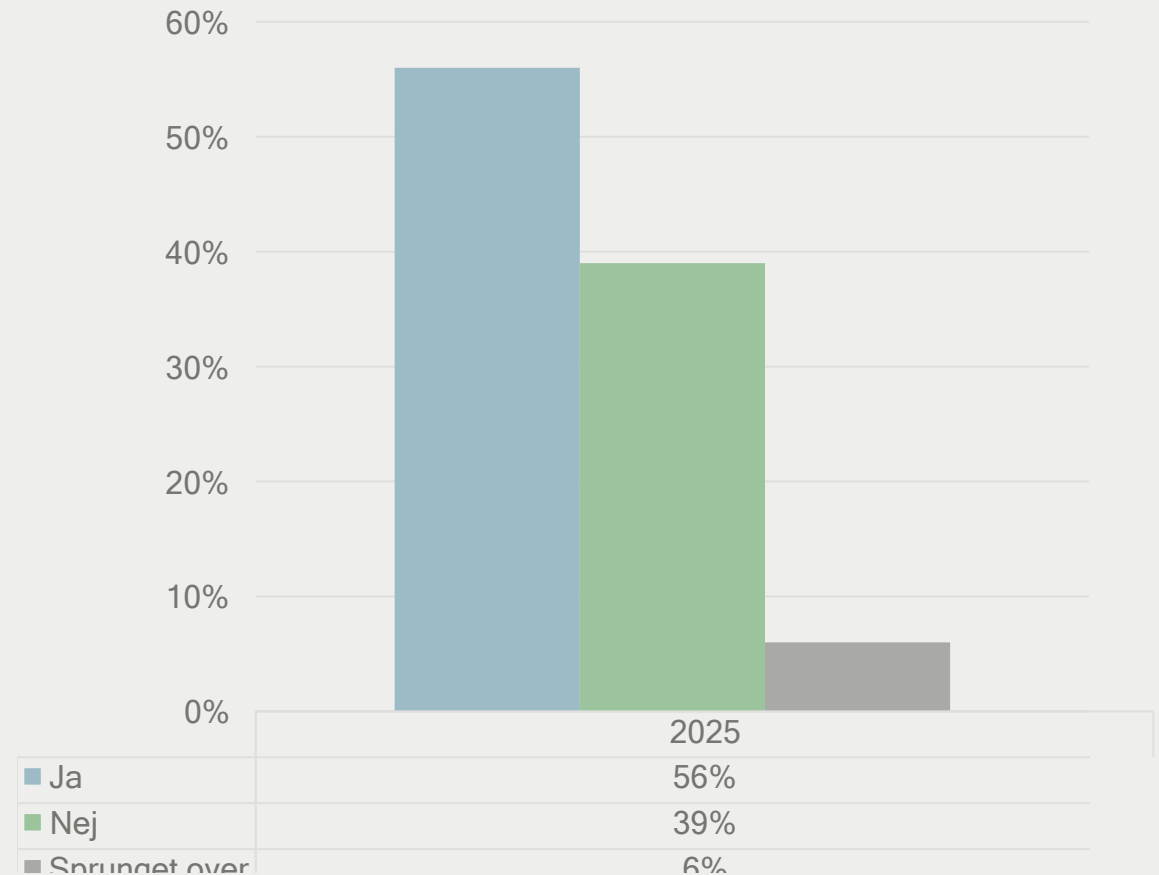
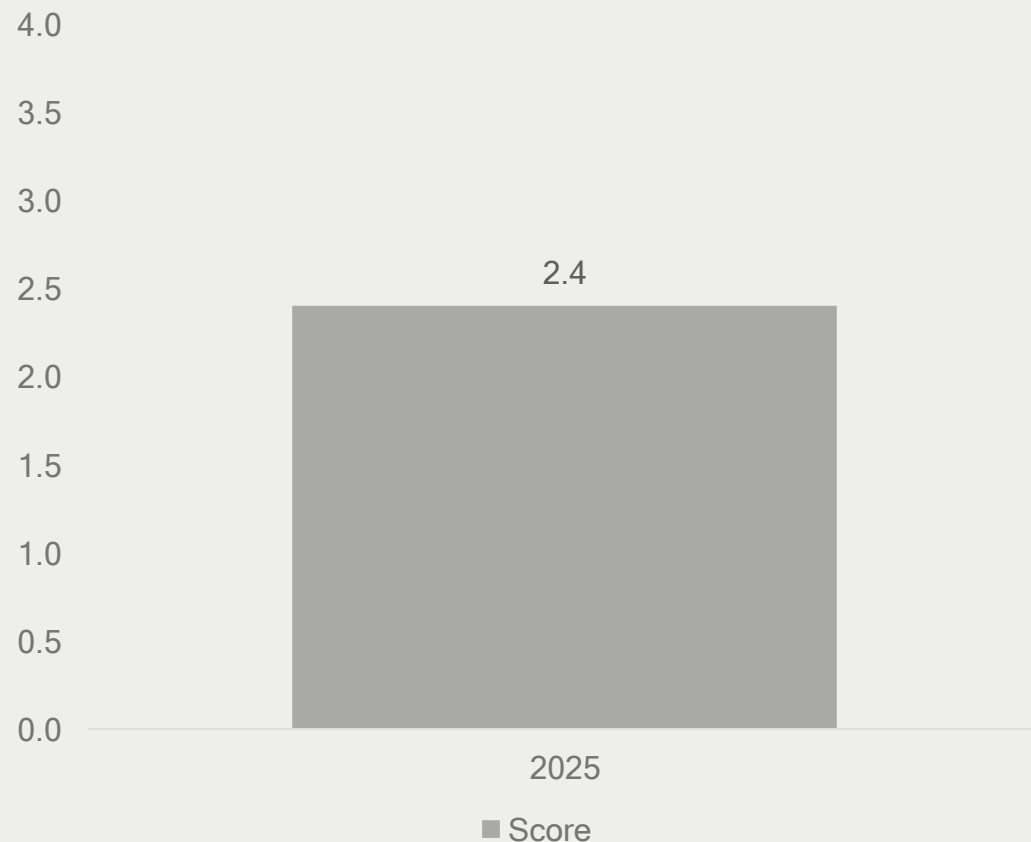
Spørgsmål korrigeret





Sikkerhedskultur

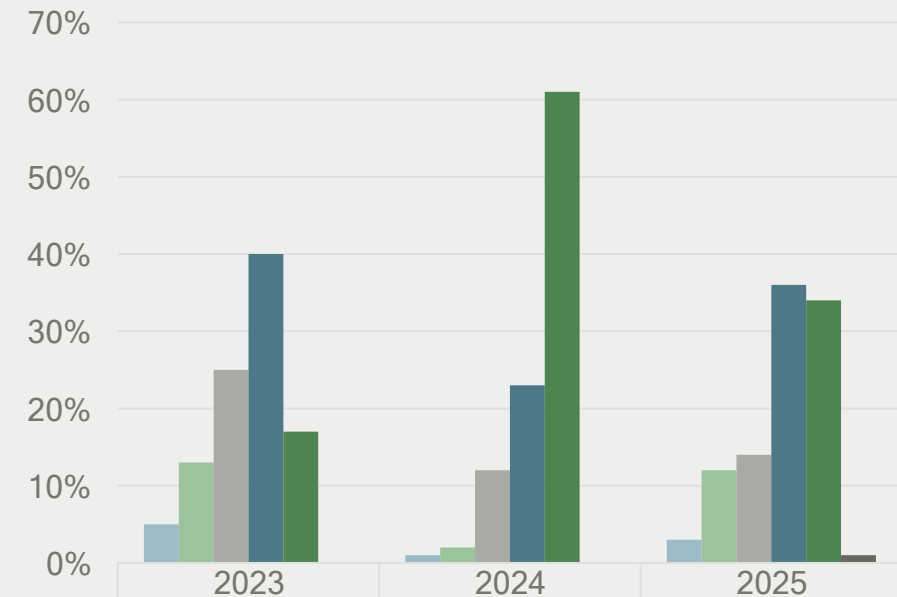
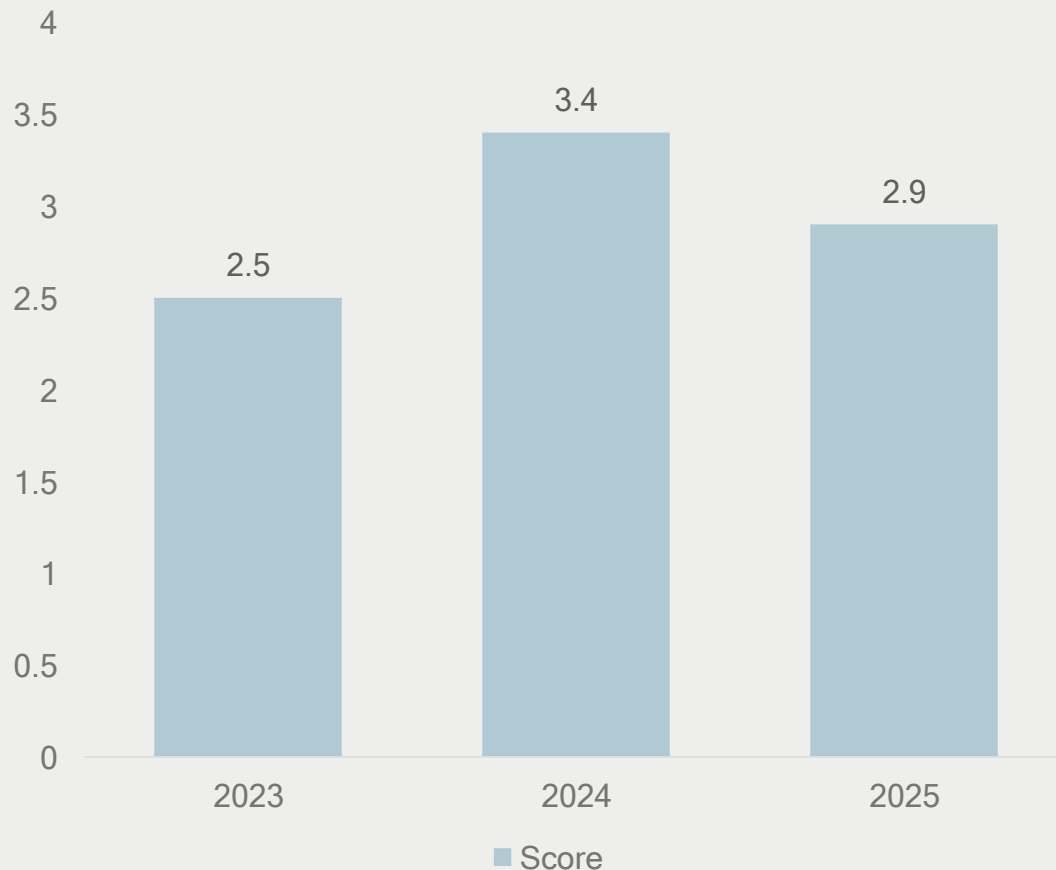
Sikker indretning af arbejdspladsen: Har du fået den nødvendige vejledning og instruktion i, hvorledes du kan forebygge fald og snublen udenfor NT's lokaler? Det kunne f.eks. være forebyggelse af fald og snublen i bussen? – *Nyt spørgsmål*





Ergonomi

Variation i arbejdsstillinger: Benytter du mulighederne for at variere dine arbejdsstillinger?
F.eks. dit hæve/sænke bord, skifte position eller lignende? – *Spørgsmål korrigeret*

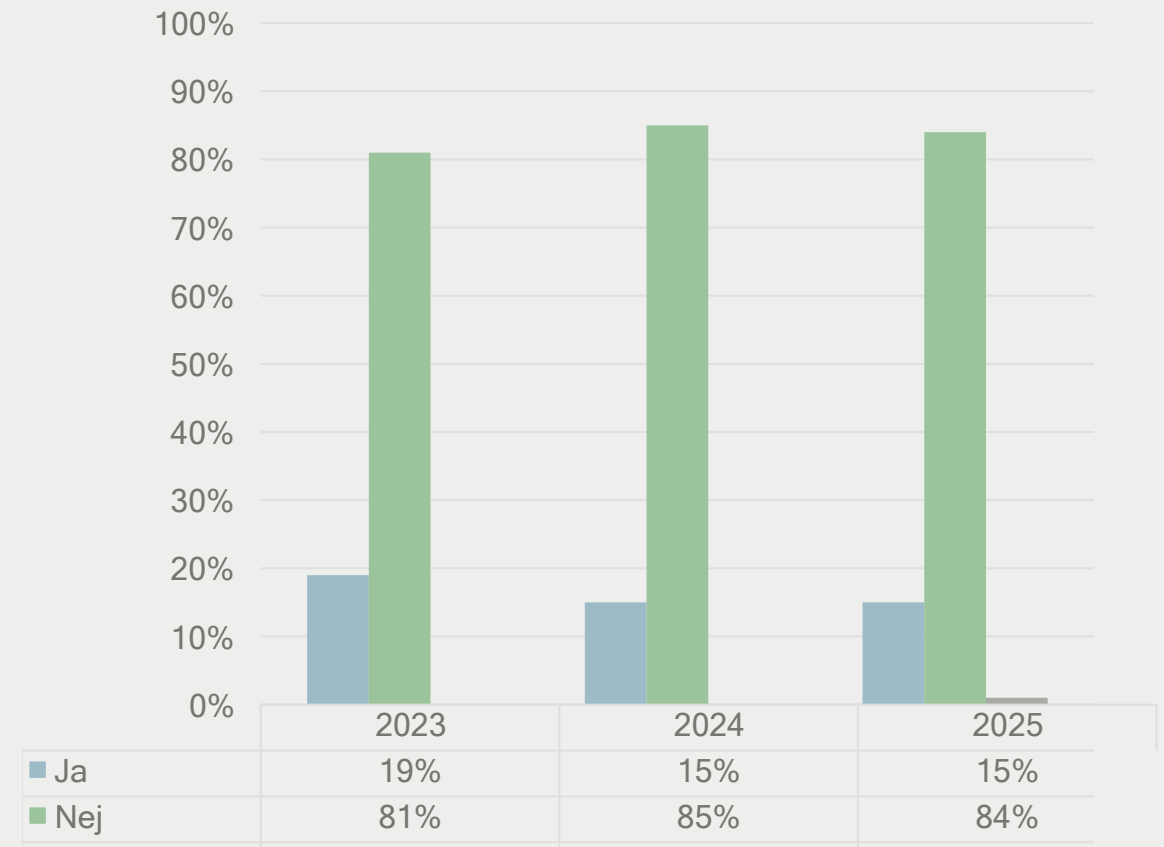
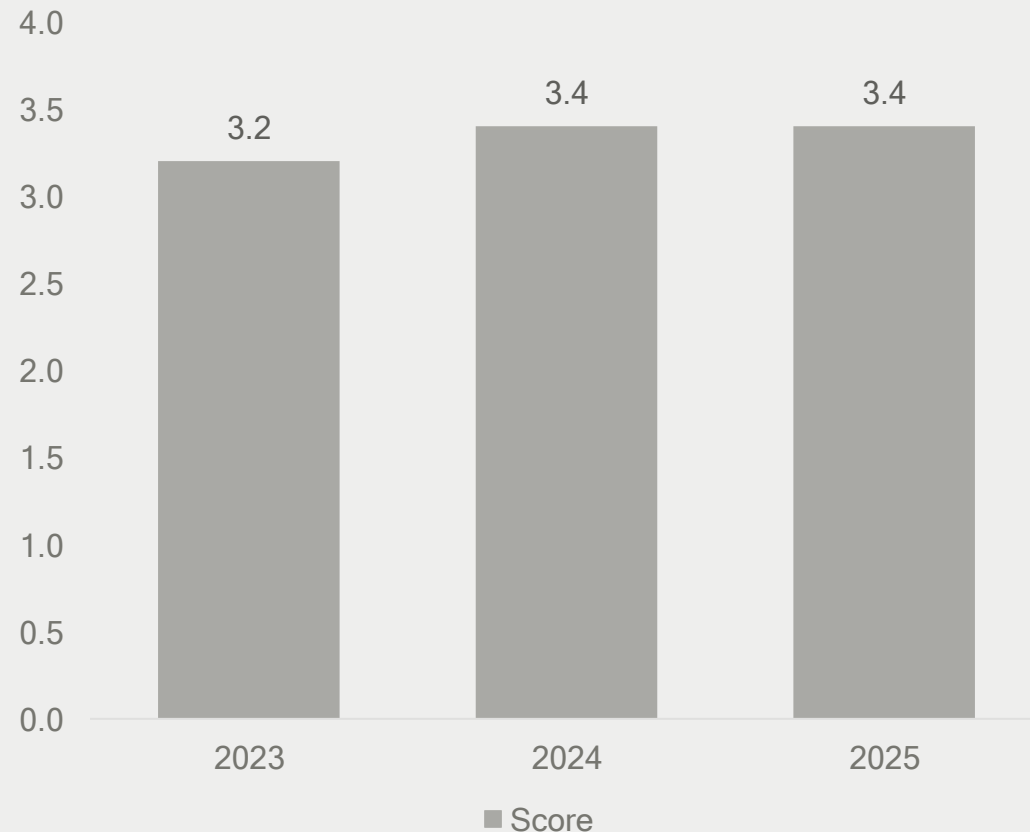


0 - Aldrig	5%	1%	3%
1	13%	2%	12%
2	25%	12%	14%
3	40%	23%	36%
4 - Ofte	17%	61%	34%
Sprunget over	0%	0%	1%



Ergonomi

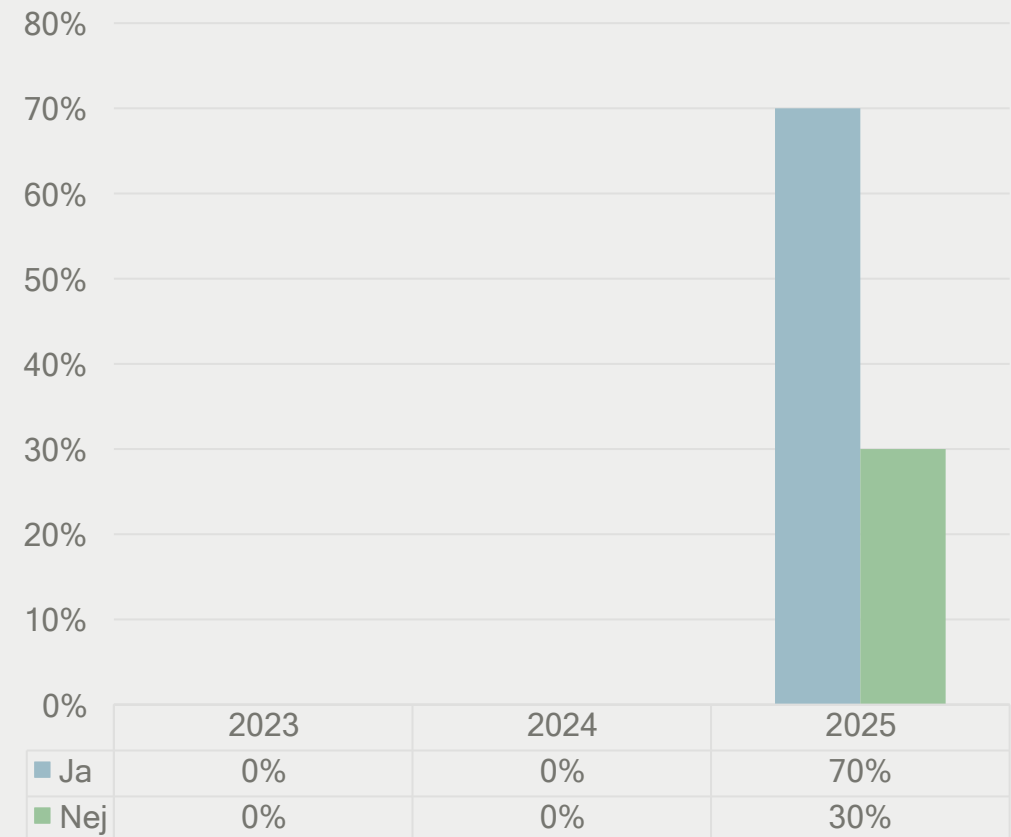
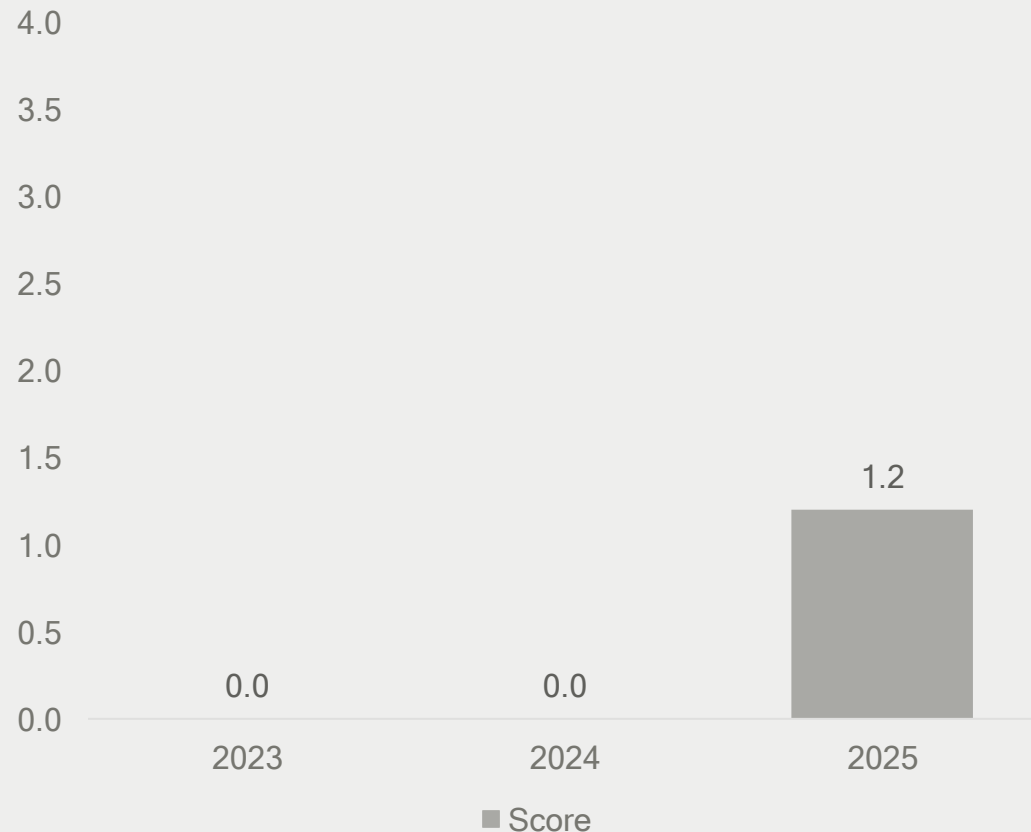
Smerter: Har du smerter, der påvirker udførelsen af dit arbejde? – *Uændret spørgsmål*





Ergonomi

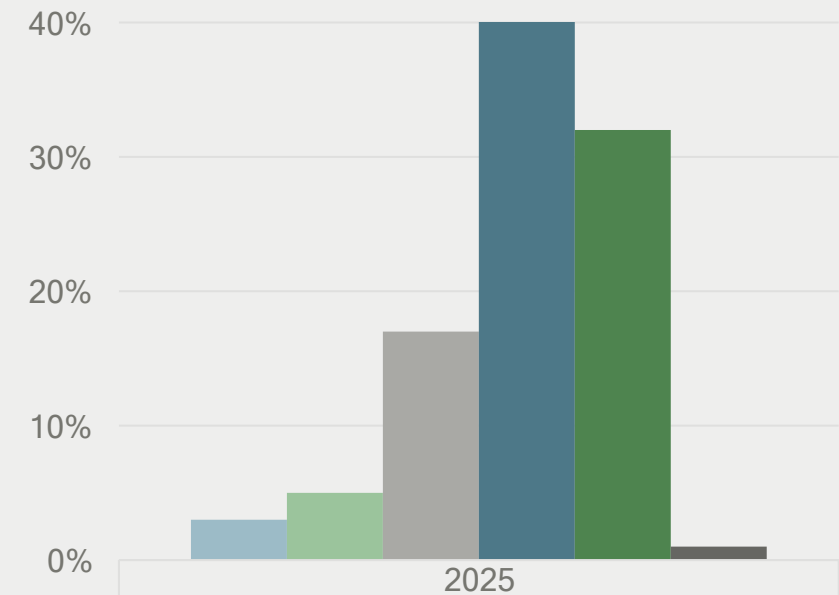
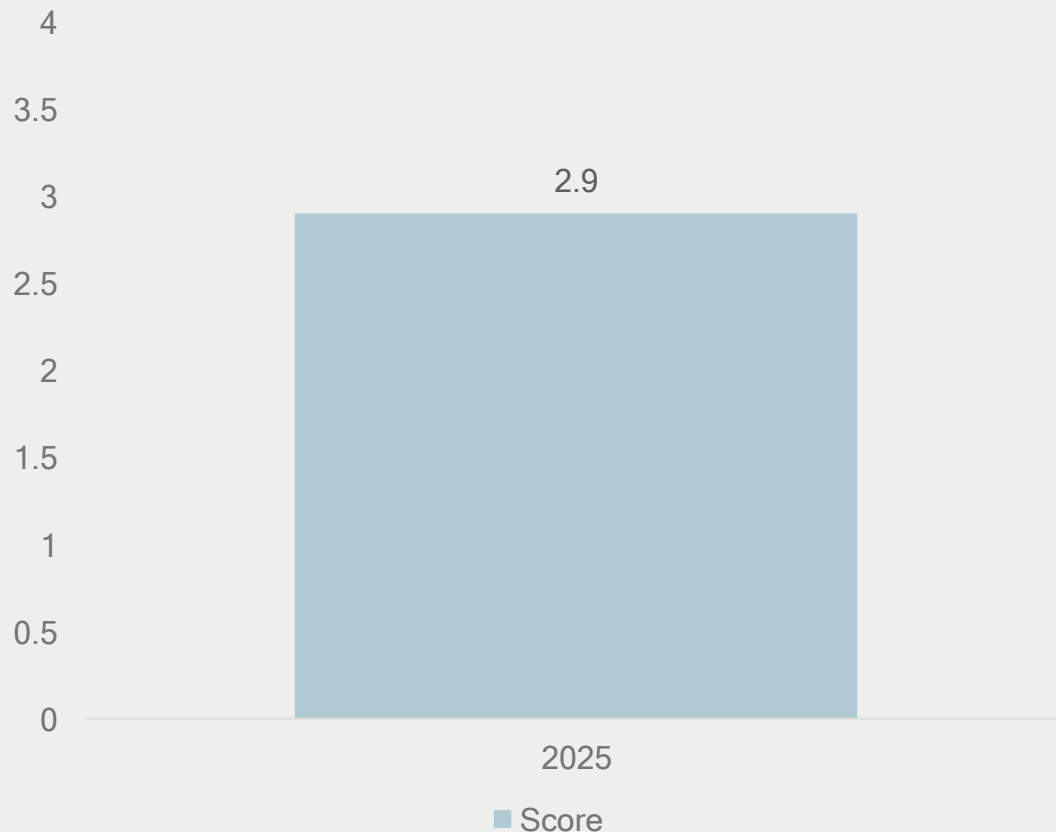
Smerter: Er dine smerter forårsaget af dit arbejde hos NT? (Tilføj gerne en kommentar, hvis du kender årsagen.) – *Spørgsmål korrigeret (2024 og 2023 var kommentar i stedet)*





Indeklima

Belysning: I hvilken grad er du tilfreds med lyset på din arbejdsplads? – *Nyt spørgsmål*

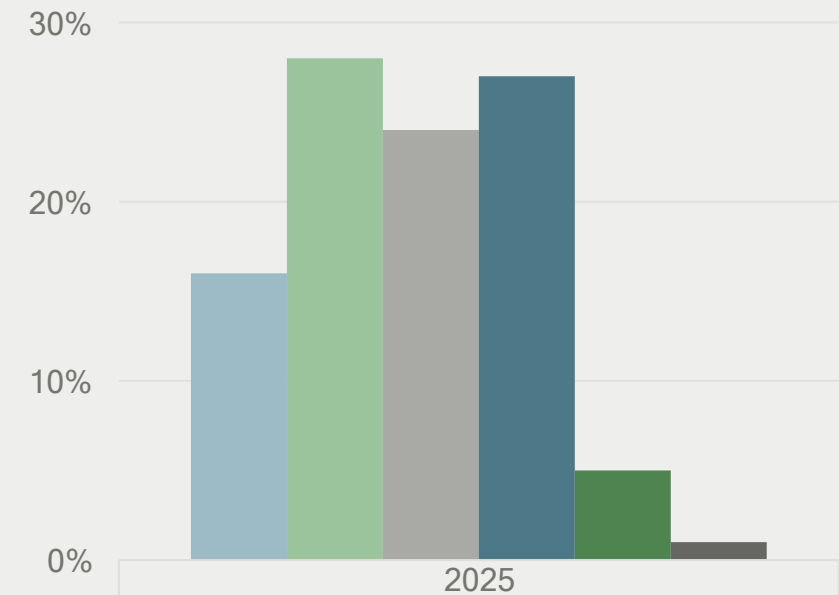
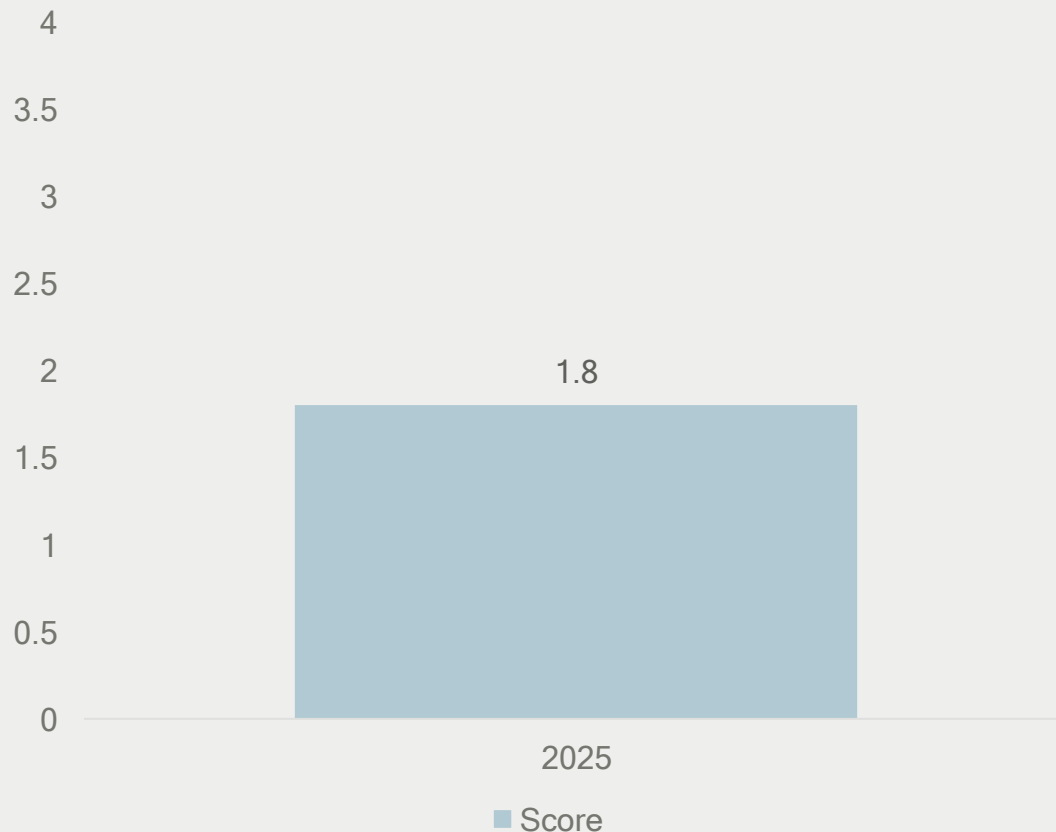


0 - I meget lav grad	3%
1	5%
2	17%
3	41%
4 - I meget høj grad	32%
Sprunget over	1%



Indeklima

Luftkvalitet: I hvilken grad er du tilfreds med luftkvaliteten på din arbejdsplads? – *Nyt spørgsmål*

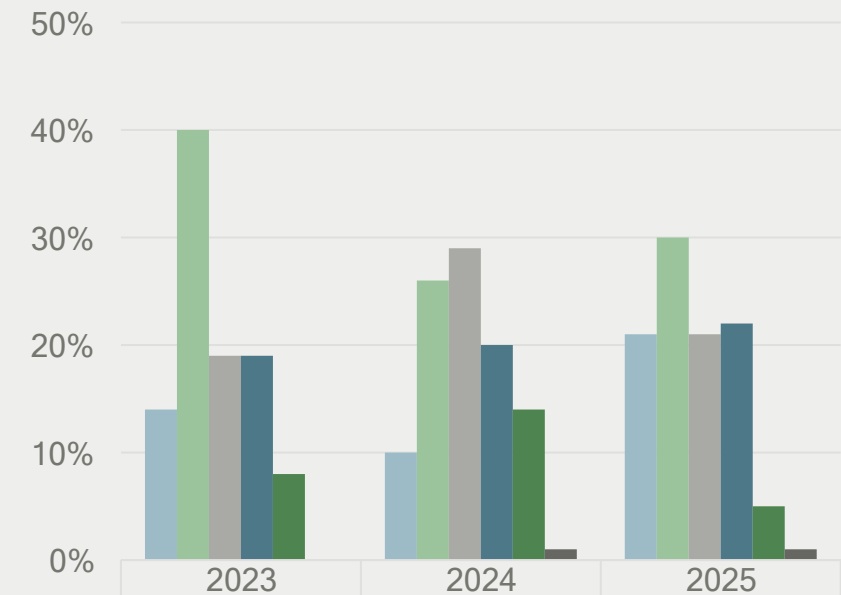
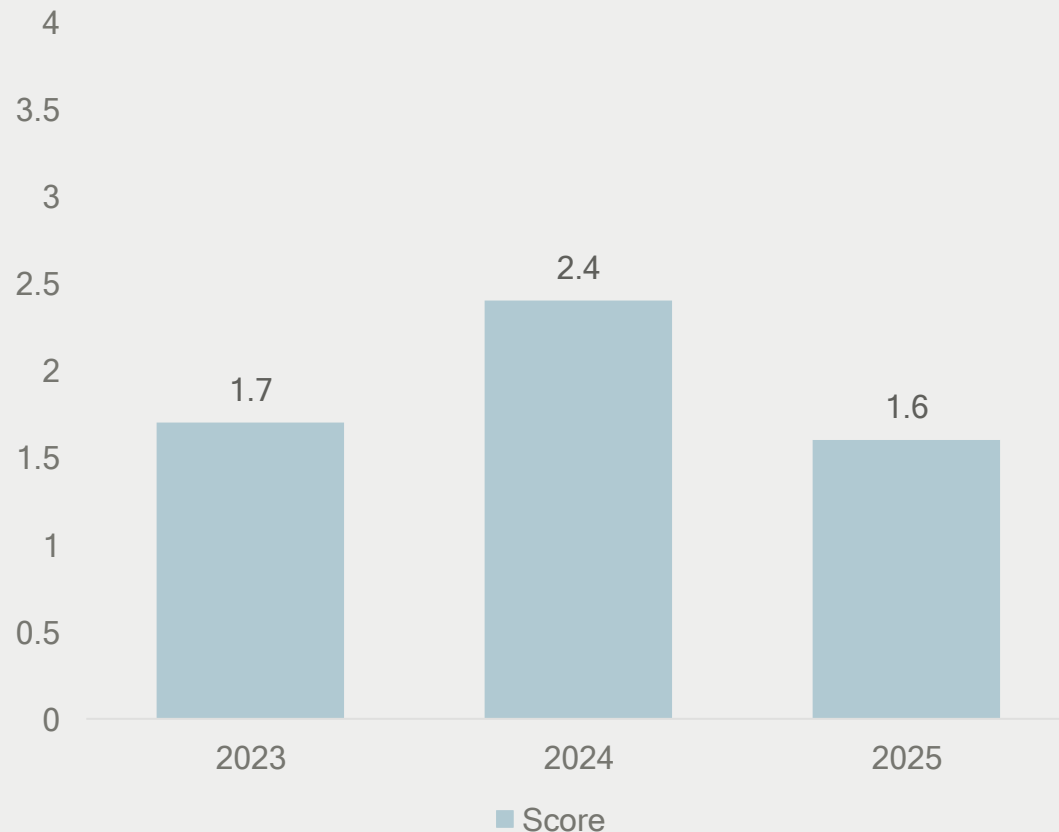


	2025
0 - I meget lav grad	16%
1	28%
2	24%
3	27%
4 - I meget høj grad	5%
Sprunget over	1%



Indeklima

Temperatur & Træk: I hvilken grad er du tilfreds med temperaturen på din arbejdsplads? –
Spørgsmål korrigeret (2023: Samlet spørgsmål ift. temperatur og træk)

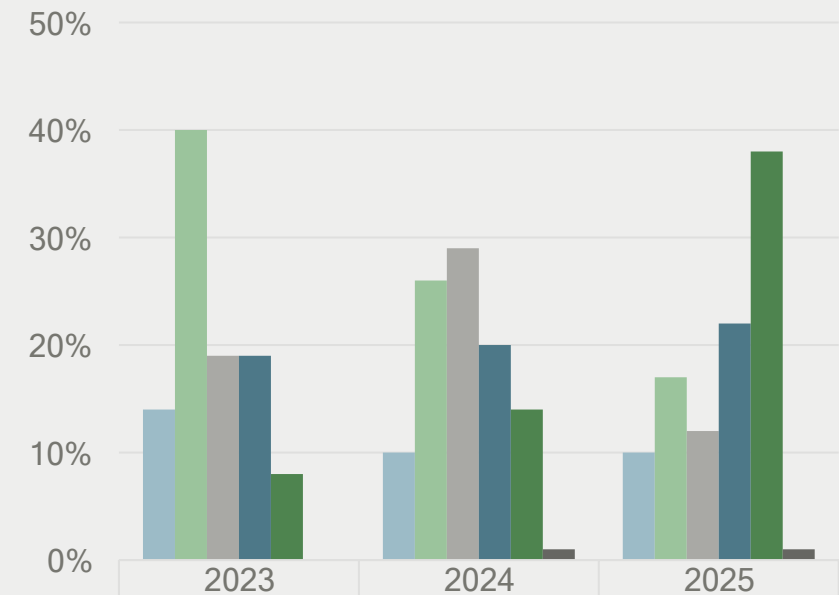
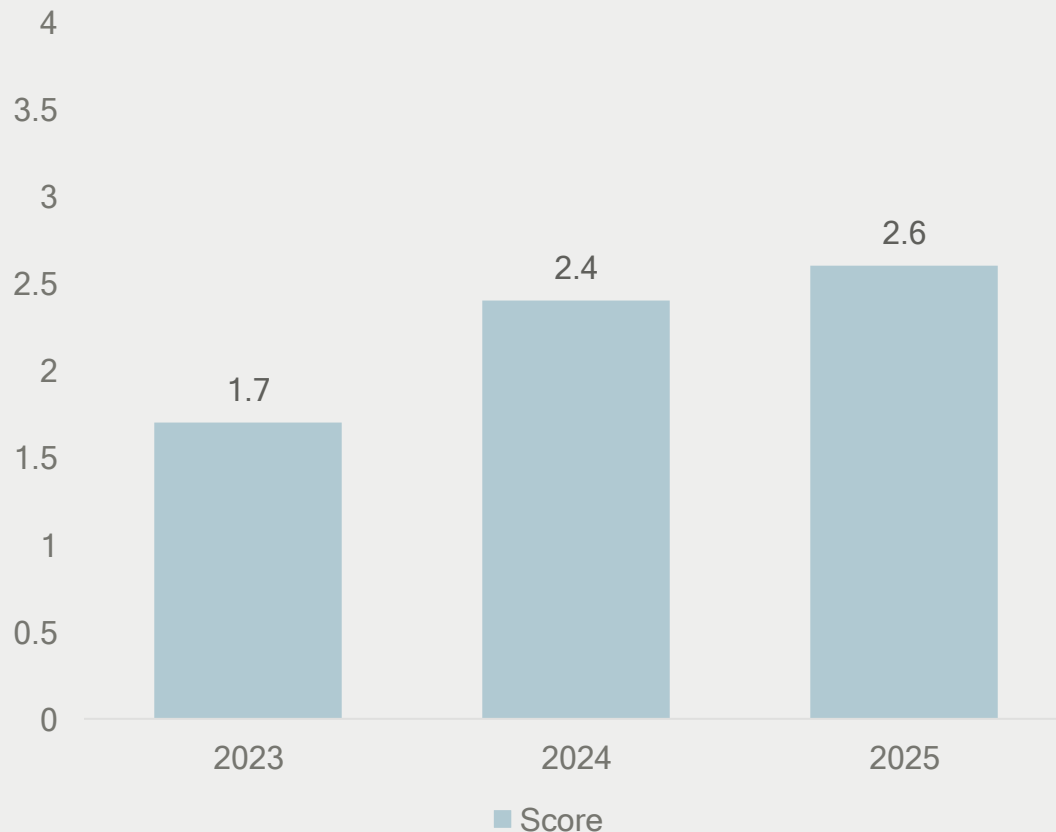


	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	14%	10%	21%
1	40%	26%	30%
2	19%	29%	21%
3	19%	20%	22%
4 - I meget høj grad	8%	14%	5%
Sprunget over	0%	1%	1%



Indeklima

Temperatur & Træk: I hvilken grad oplever du gener på grund af træk? – *Spørgsmål korrigeret*
(2023: Samlet spørgsmål ift. temperatur og træk)

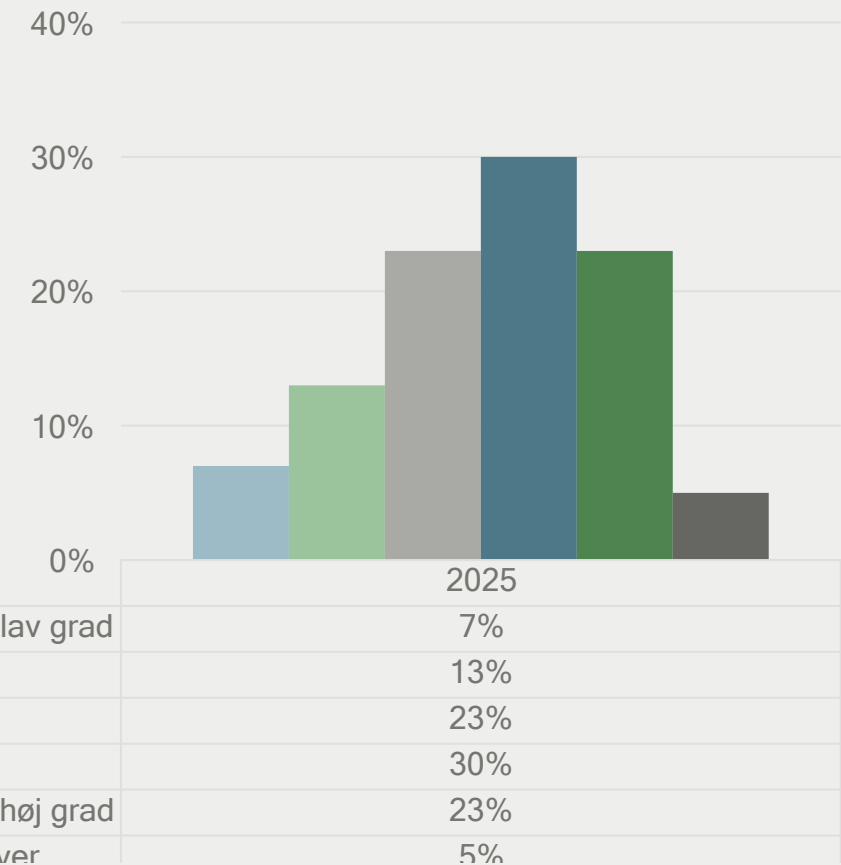
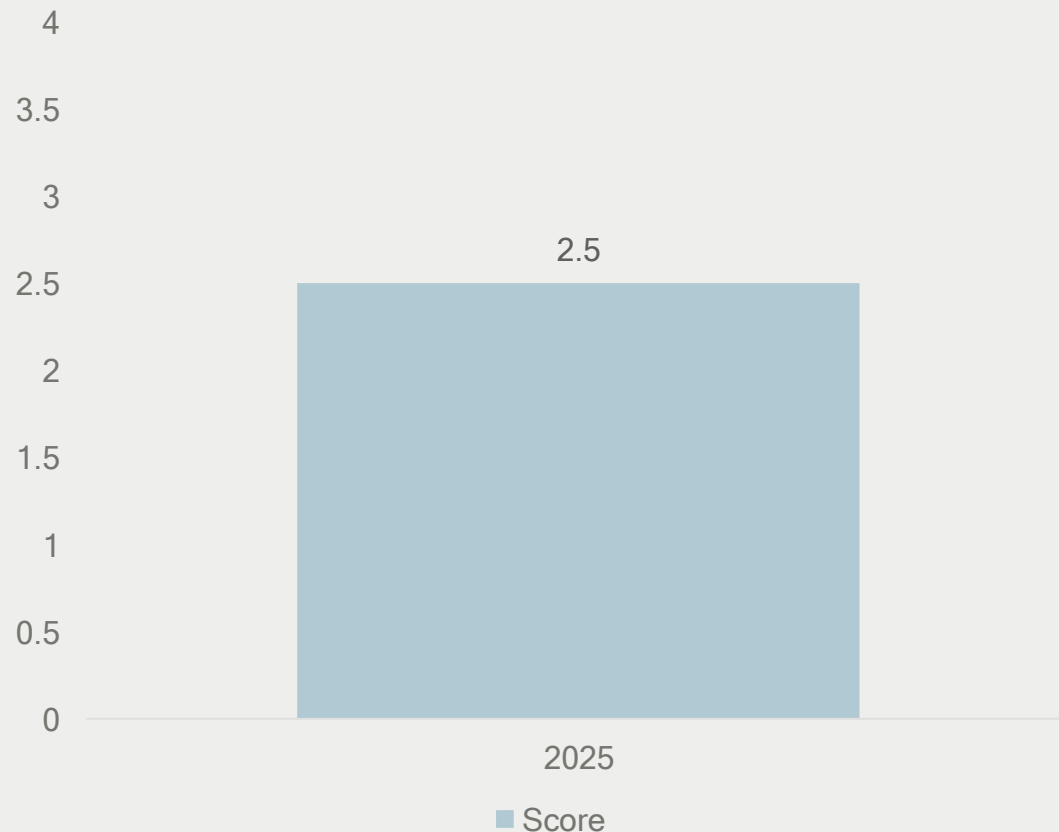


	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	14%	10%	10%
1	40%	26%	17%
2	19%	29%	12%
3	19%	20%	22%
4 - I meget høj grad	8%	14%	38%
Sprunget over	0%	1%	1%



Indeklima

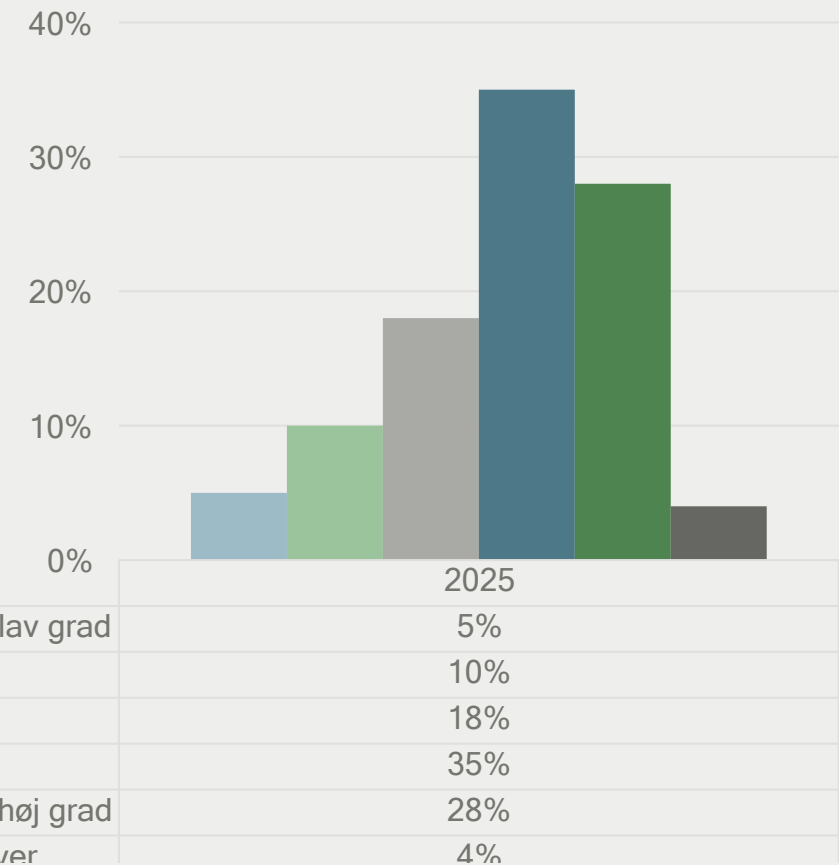
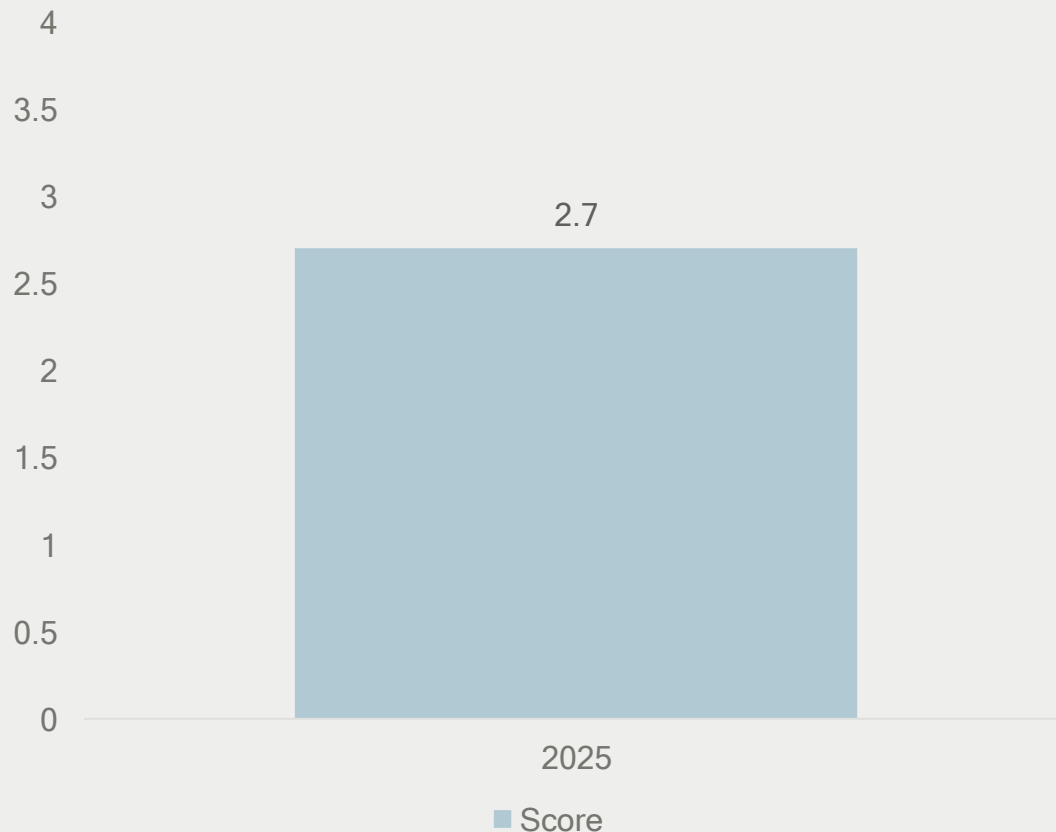
Indeklima: I hvilken grad oplever du, at dine input vedrørende fysisk arbejdsforhold bliver hørt? – *Nyt spørgsmål*





Indeklima

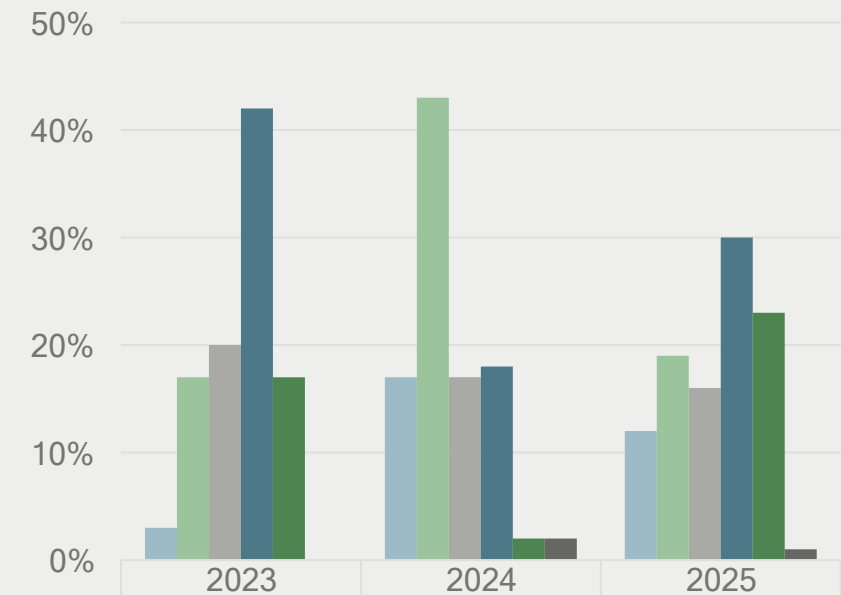
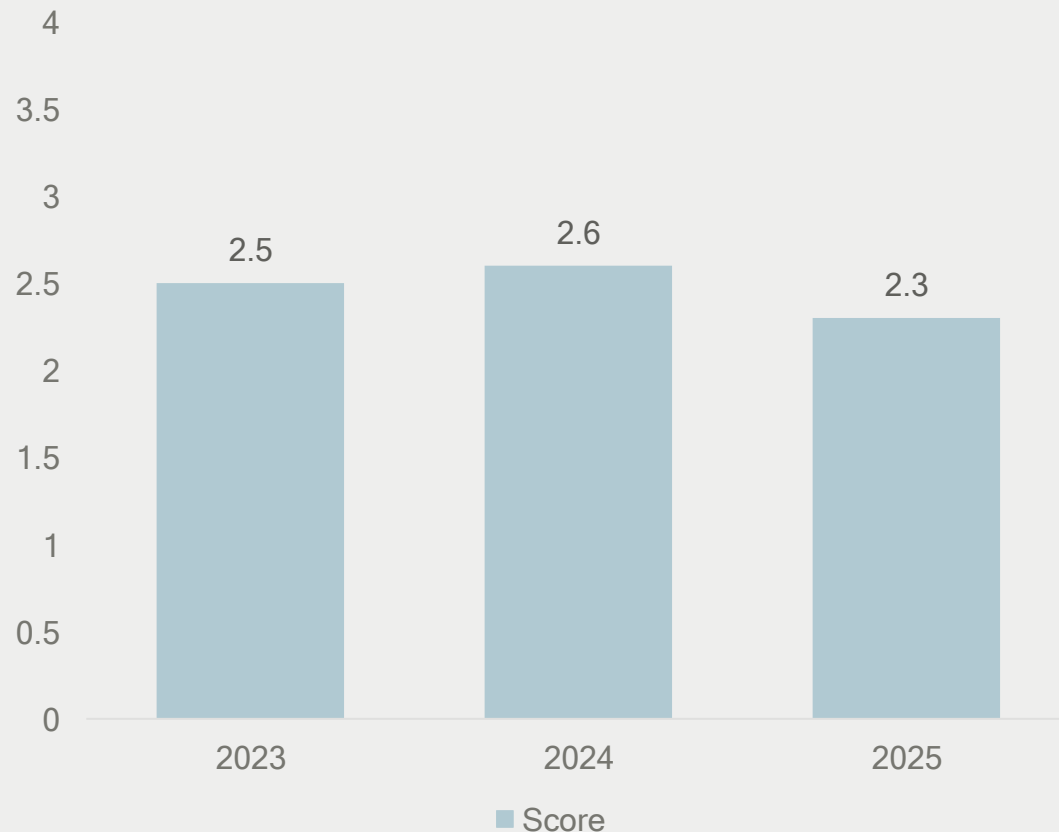
Indeklima: I hvilken grad oplever du, at der bliver taget initiativer for at imødekomme input vedrørende de fysisk arbejdsforhold? – *Nyt spørgsmål*





Indeklima

Støj og Forstyrrelser: I hvilken grad oplever du støjgener, der forstyrrer udførelsen af dit arbejde, i løbet af en normal arbejdsdag? – *Spørgsmål korrigeret*



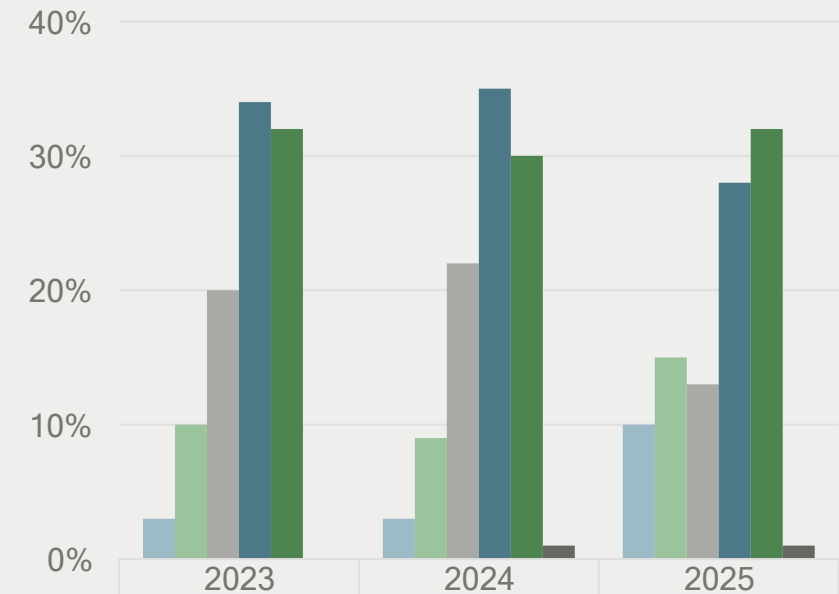
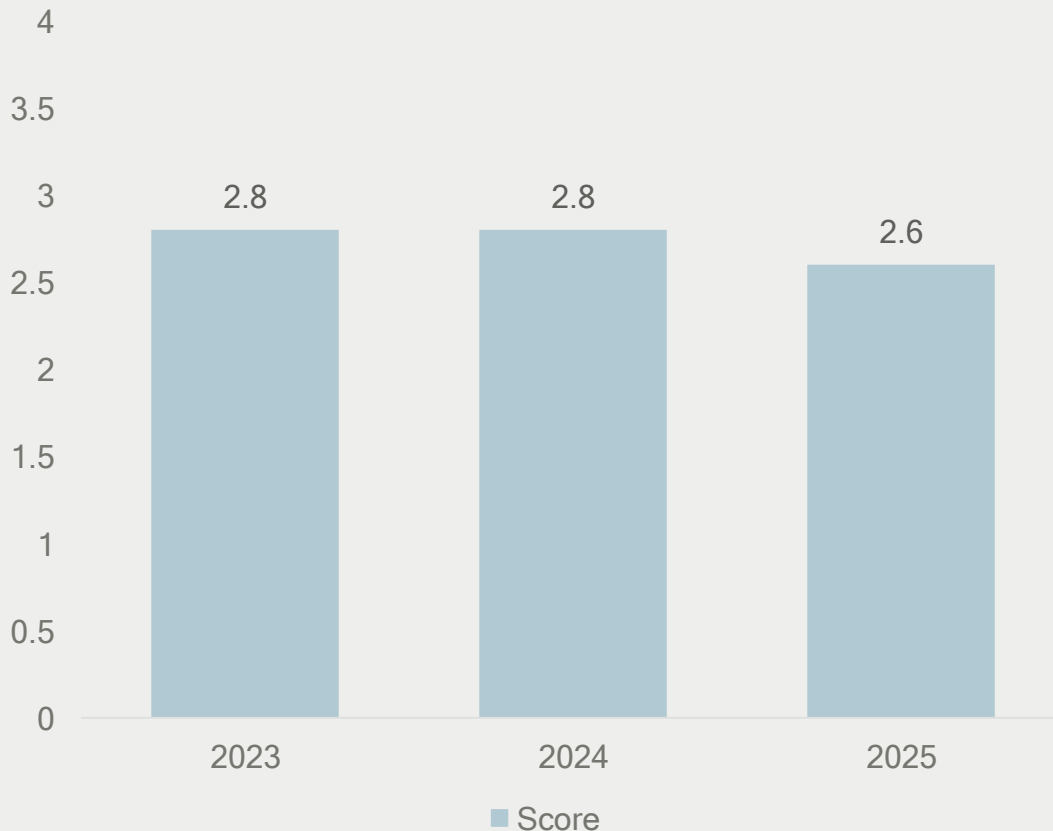
	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	3%	17%	12%
1	17%	43%	19%
2	20%	17%	16%
3	42%	18%	30%
4 - I meget høj grad	17%	2%	23%
Sprunget over	0%	2%	1%



Indeklima

Støj og Forstyrrelser: *Har du selv mulighed for at påvirke støjniveauet, hvis du oplever, at det ind i mellem er for højt? (Benytte et mødelokale, bede kollegaerne om at tage snakken et andet sted eller tale lavere osv.)*

– Uændret spørgsmål



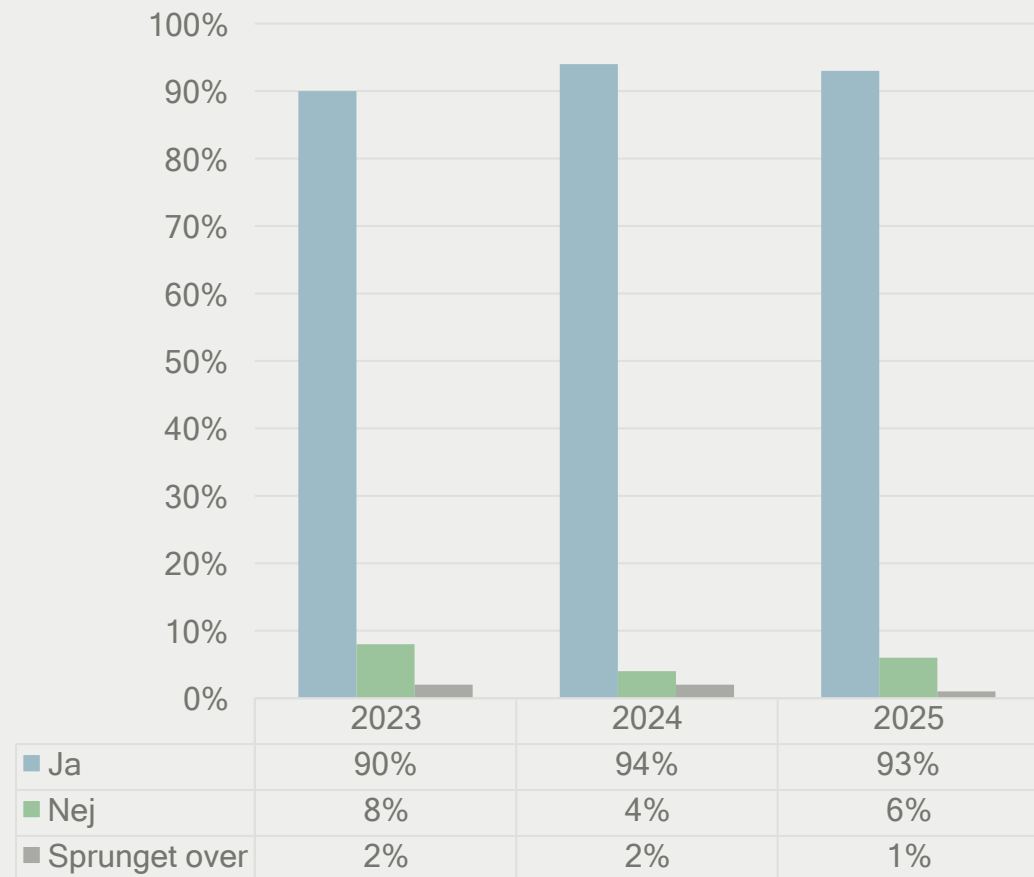
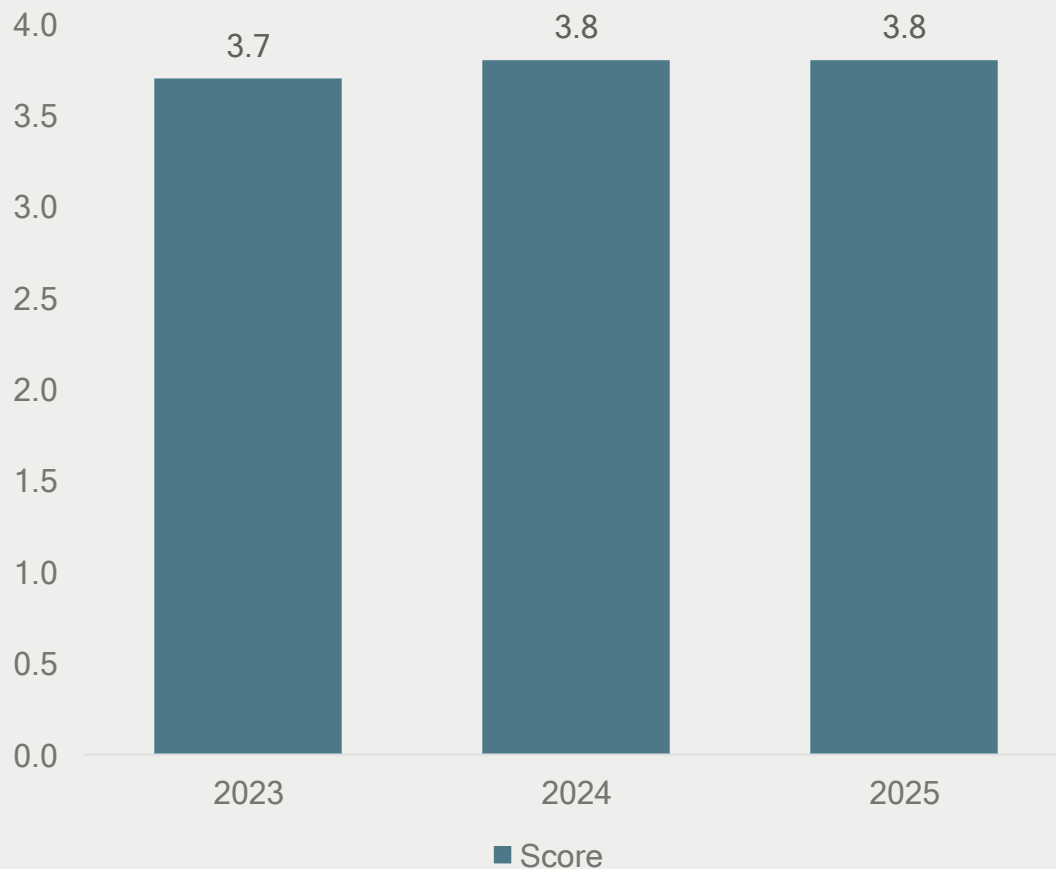
	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	3%	3%	10%
1	10%	9%	15%
2	20%	22%	13%
3	34%	35%	28%
4 - I meget høj grad	32%	30%	32%
Sprunget over	0%	1%	1%



Information & retningslinjer

Instruktion & vejledning: Jeg har fået den nødvendige instruktion og vejledning til at udføre mit arbejde

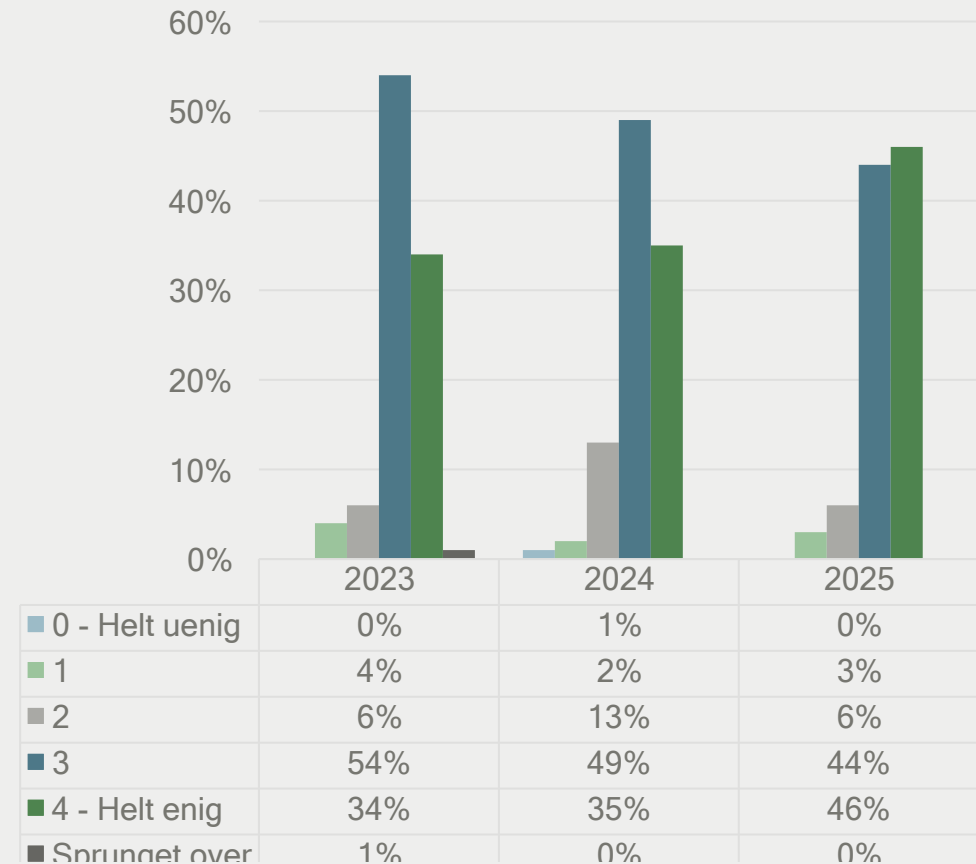
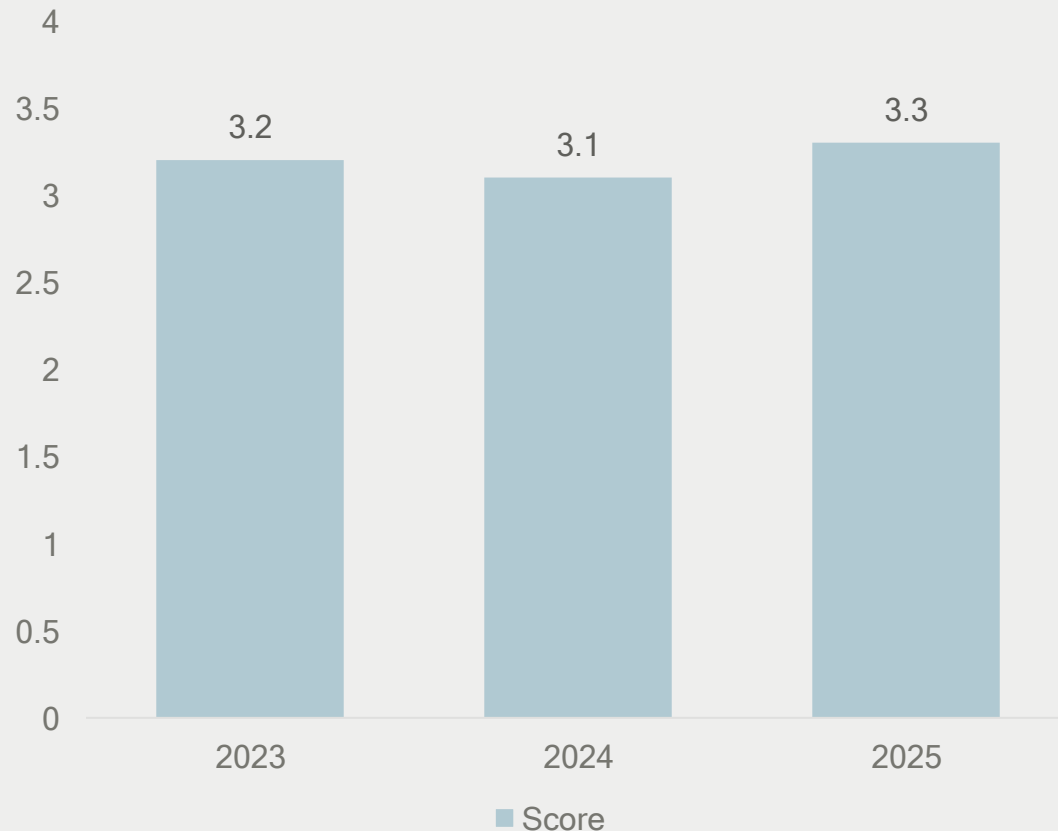
– *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdets indhold og udførelse

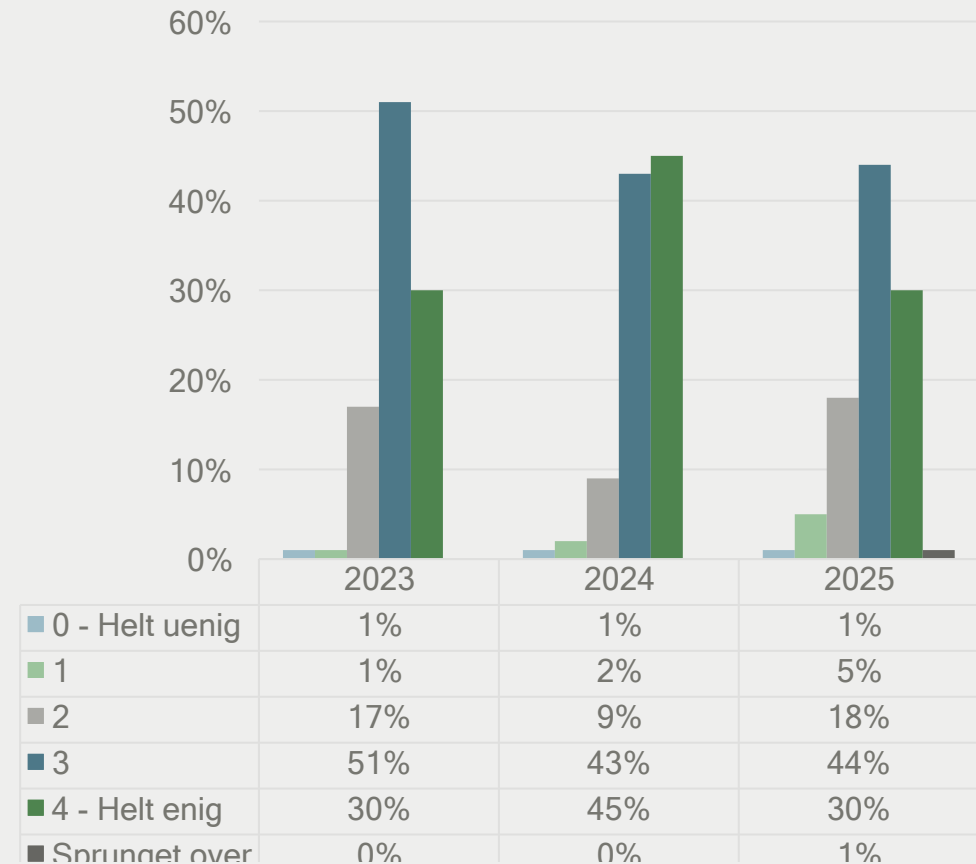
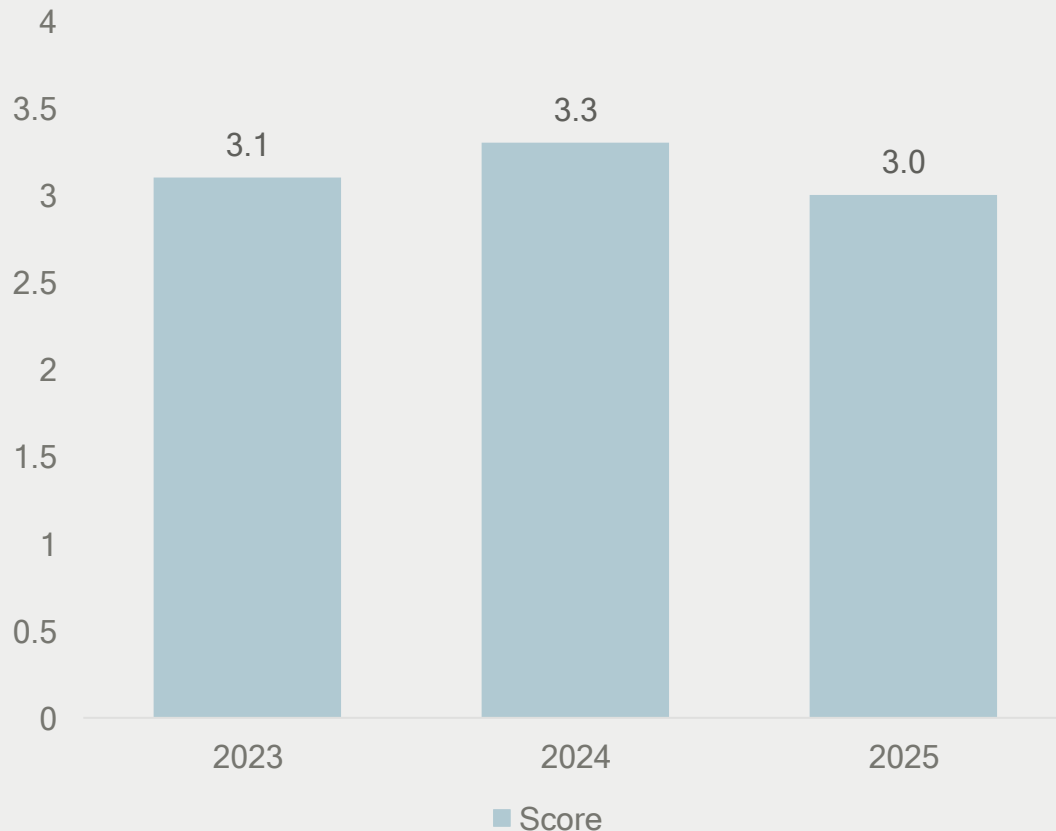
Rolleklarhed: Jeg ved, hvad der forventes af mig i mit arbejde – *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdets indhold og udførelse

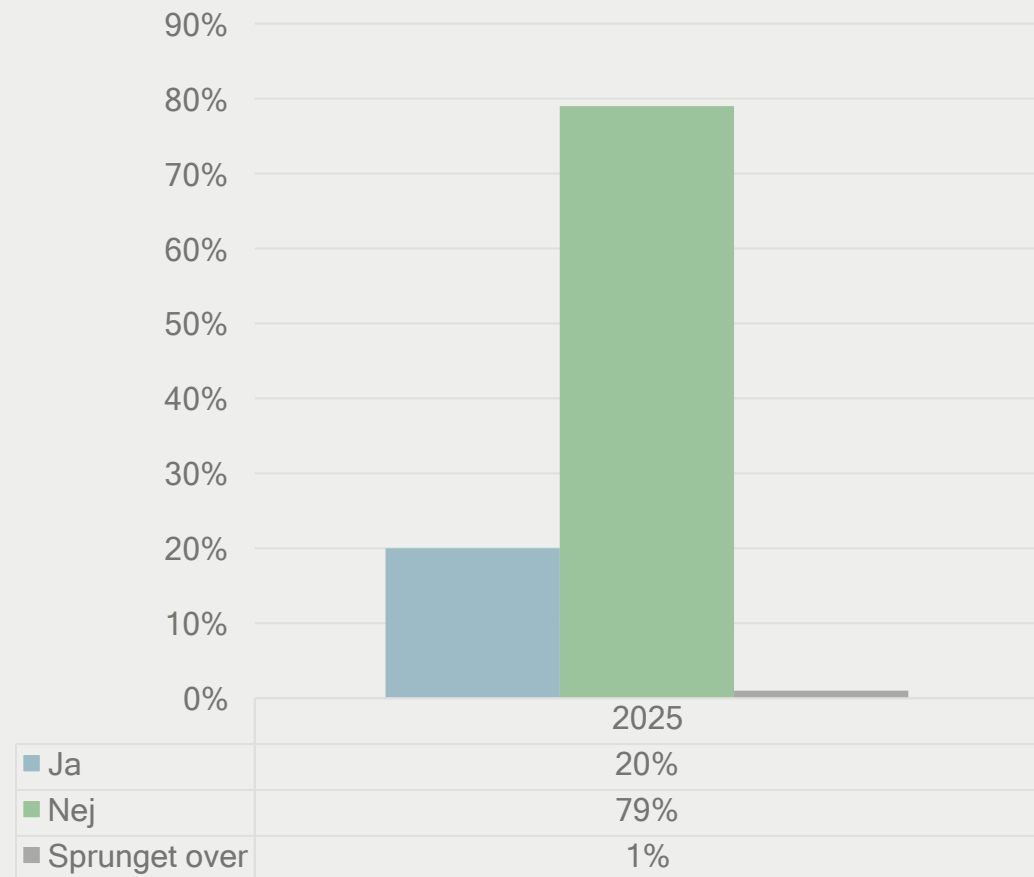
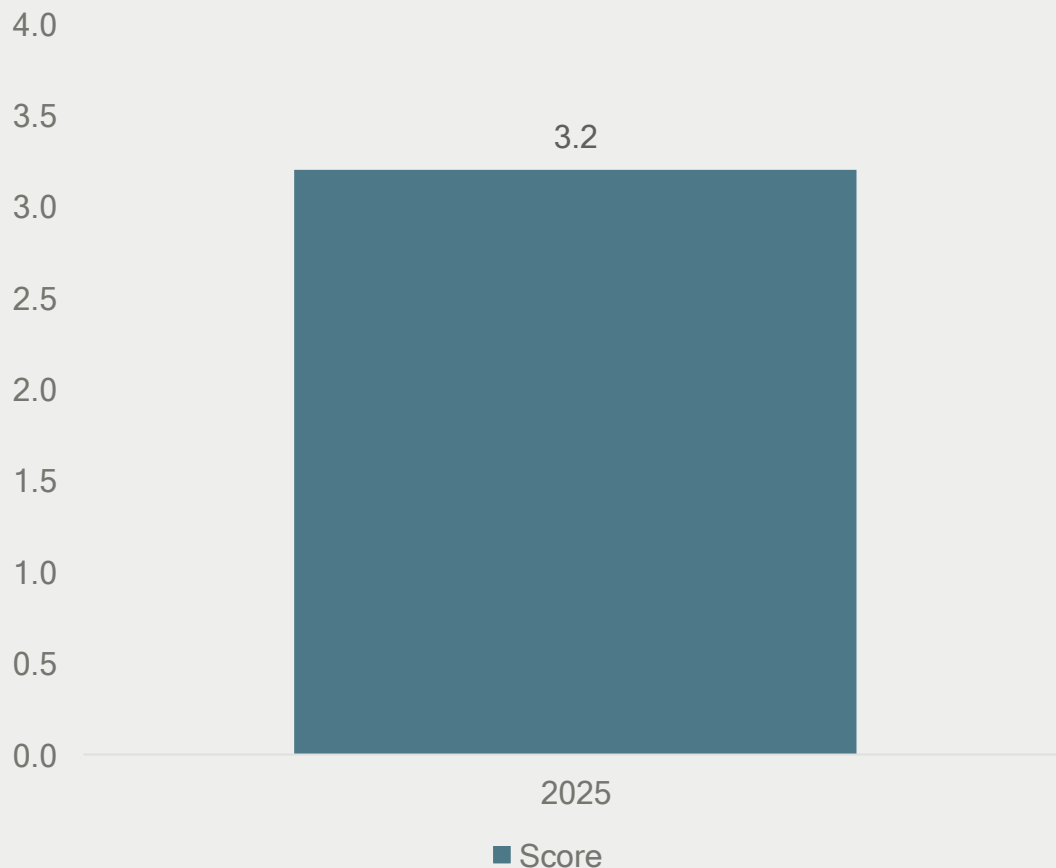
Interessante arbejdsopgaver: Jeg har overvejende interessante arbejdsopgaver – *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdets indhold og udførelse

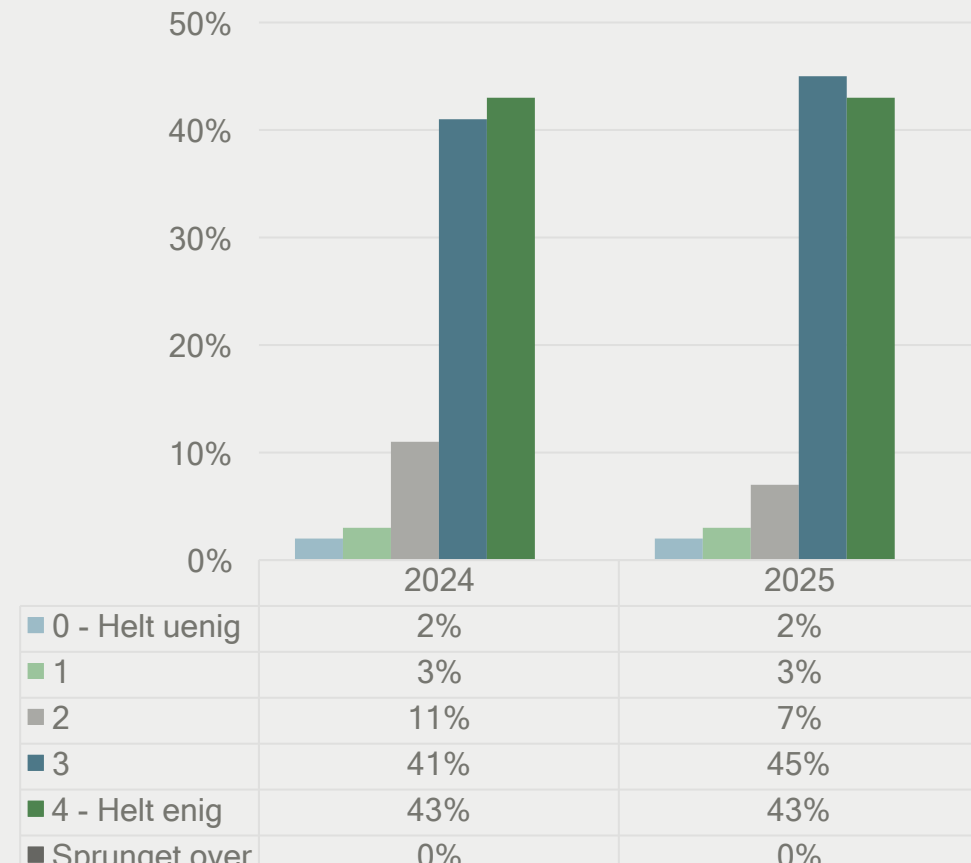
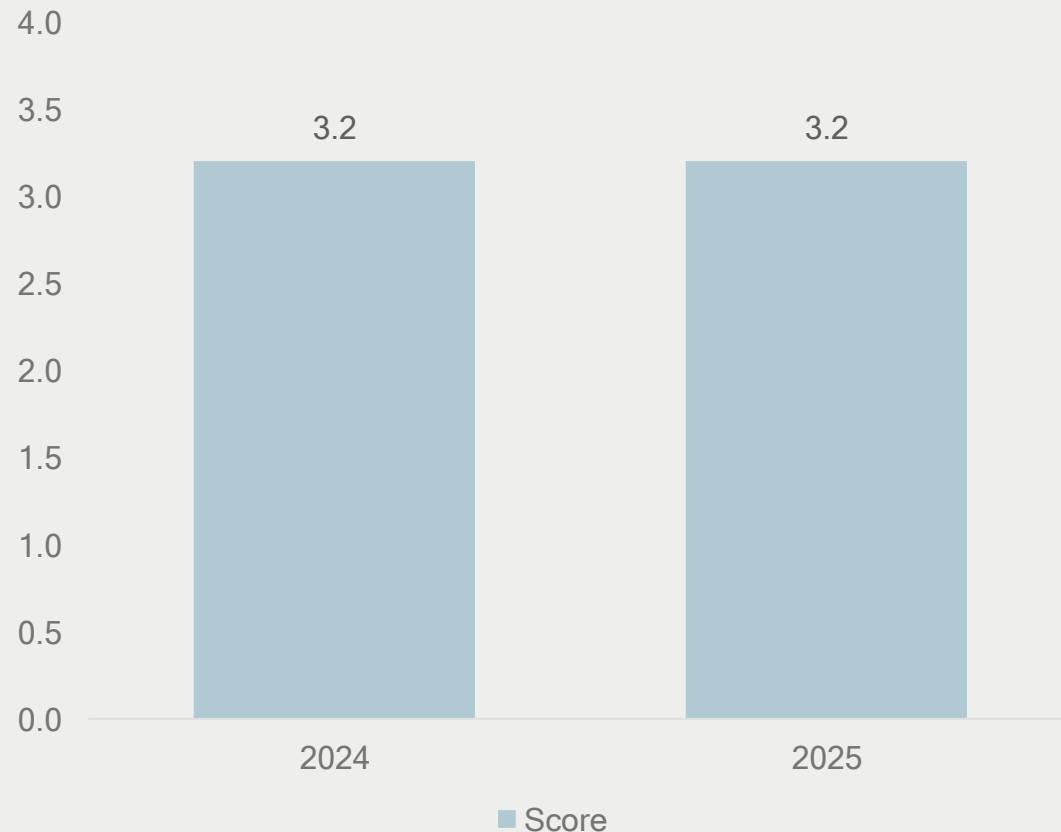
Unødvendige arbejdsopgaver: Jeg har nogle arbejdsopgaver, som jeg har svært ved at se formålet med. (Tilføj gerne en kommentar omkring, hvilke opgaver du har svært ved at se formålet med.) – *Nyt Spørgsmål*





Arbejdets indhold og udførelse

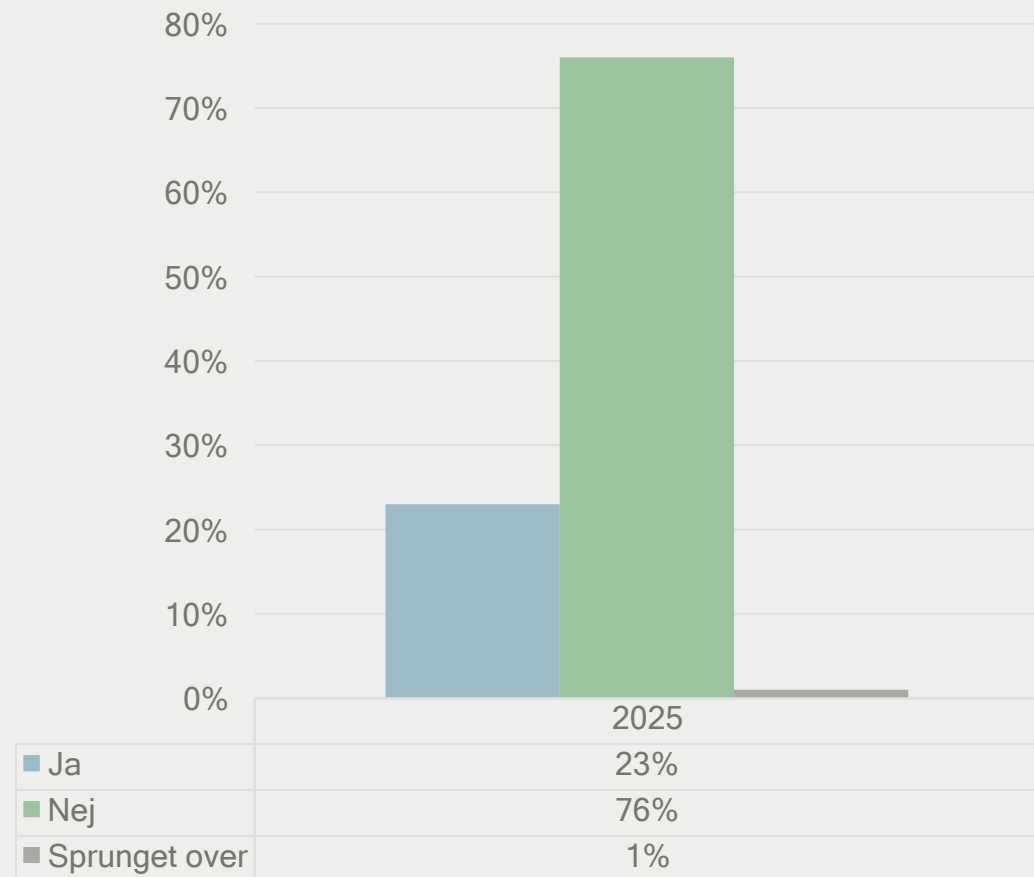
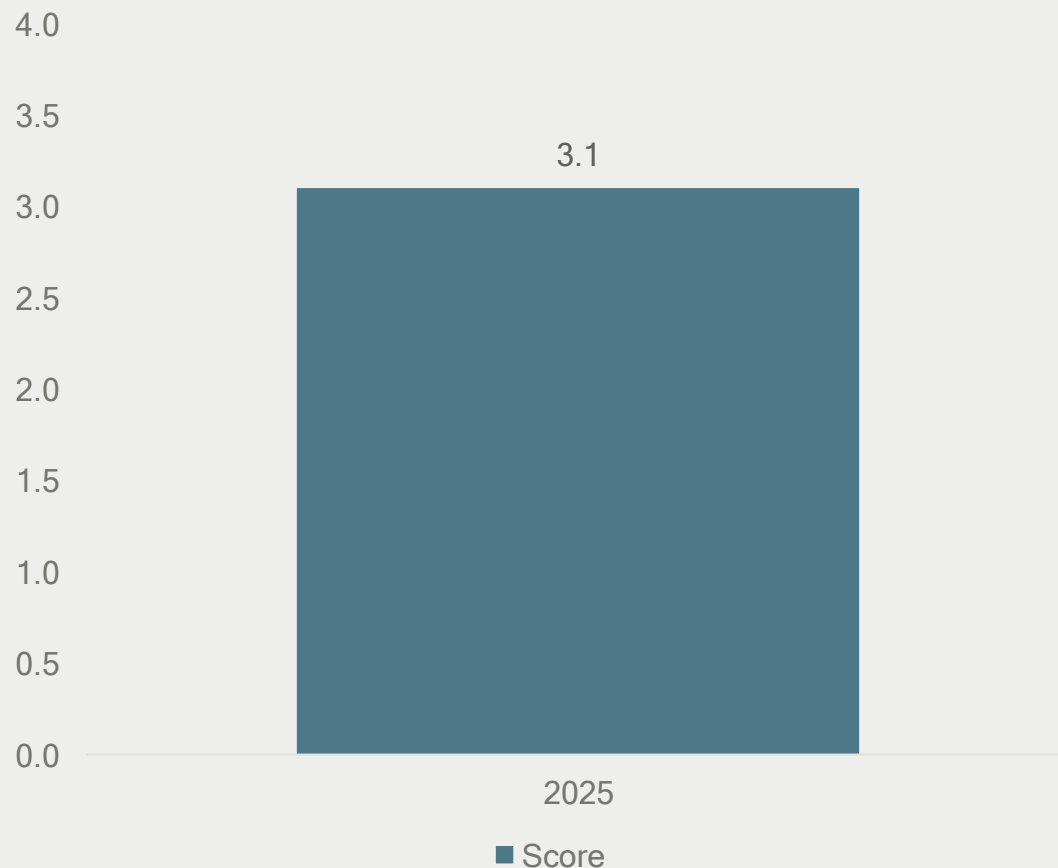
Mening i arbejdet: Jeg synes, at mit arbejde er meningsfuldt – *Spørgsmål korrigeret (2024: Spurgt til, om man føler, at man gør et forskel gennem arbejdet. 2023: Ikke et sådant spørgsmål.)*





Arbejdets indhold og udførelse

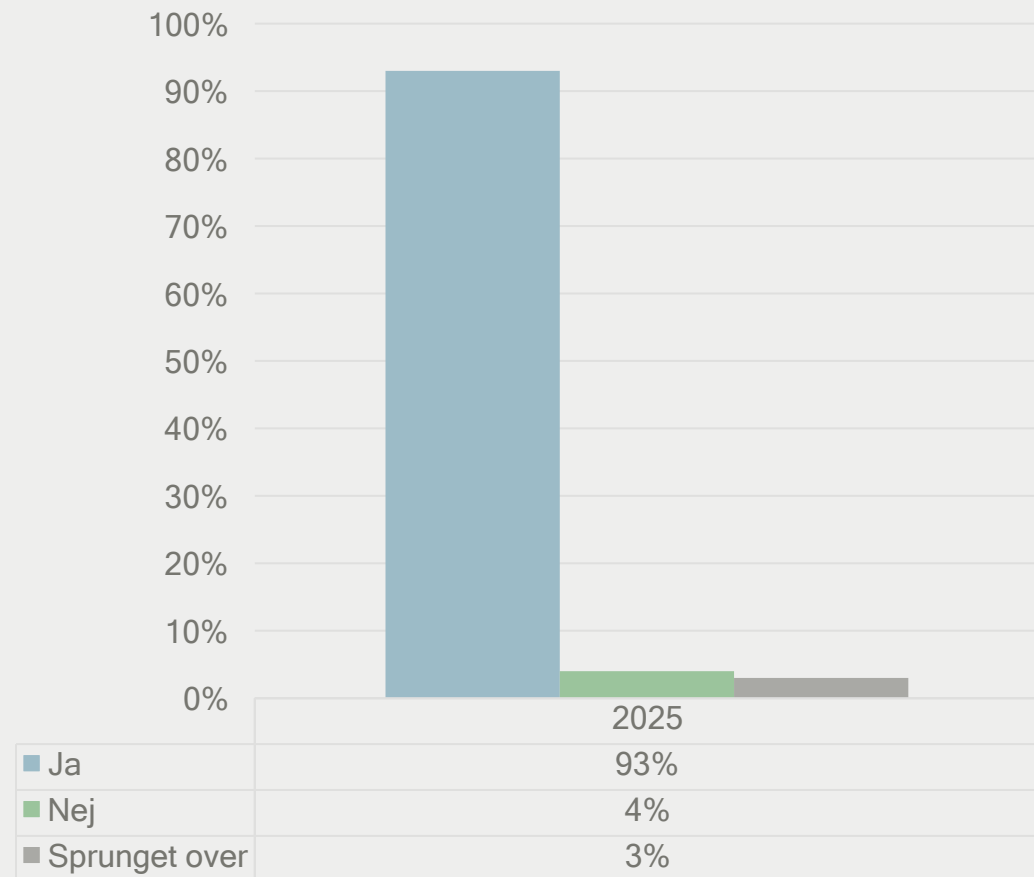
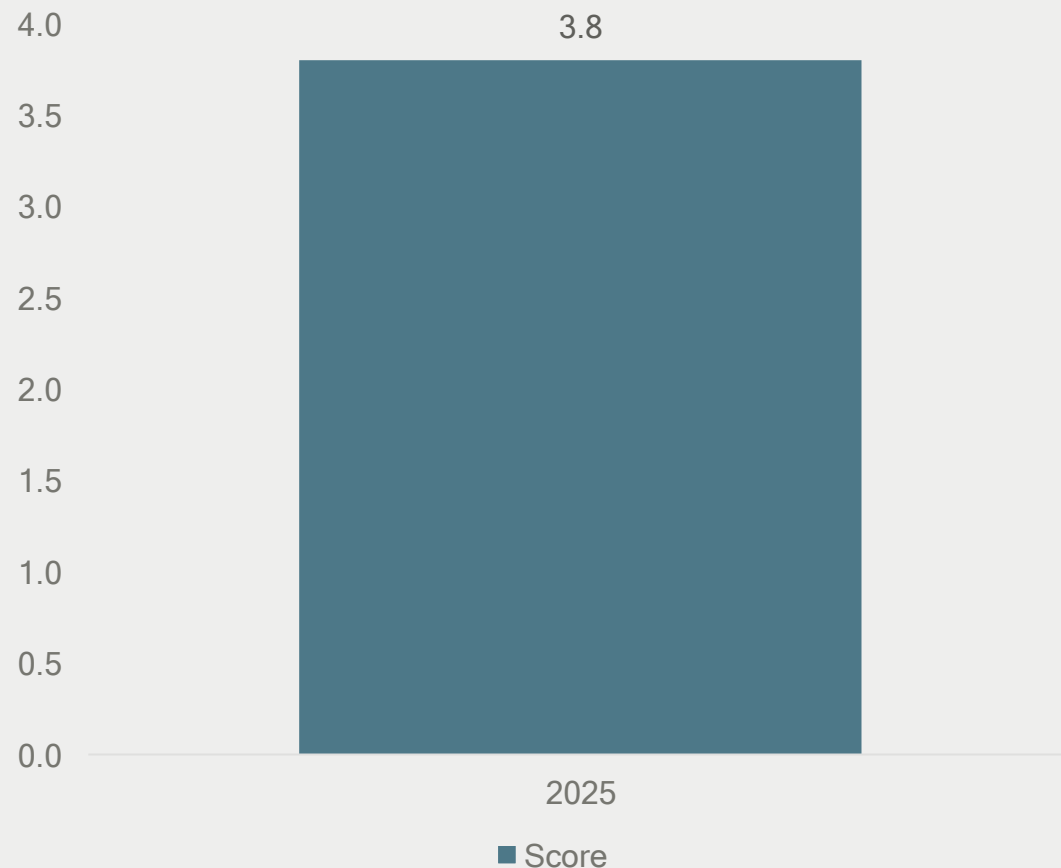
Modstridende krav: Oplever du, at modstridende krav, ift. måden opgaver skal løses på, udgør et problem i din hverdag? – *Spørgsmål korrigeret (2024 blev der spurgt til " i hvilken grad")*





Arbejdets indhold og udførelse

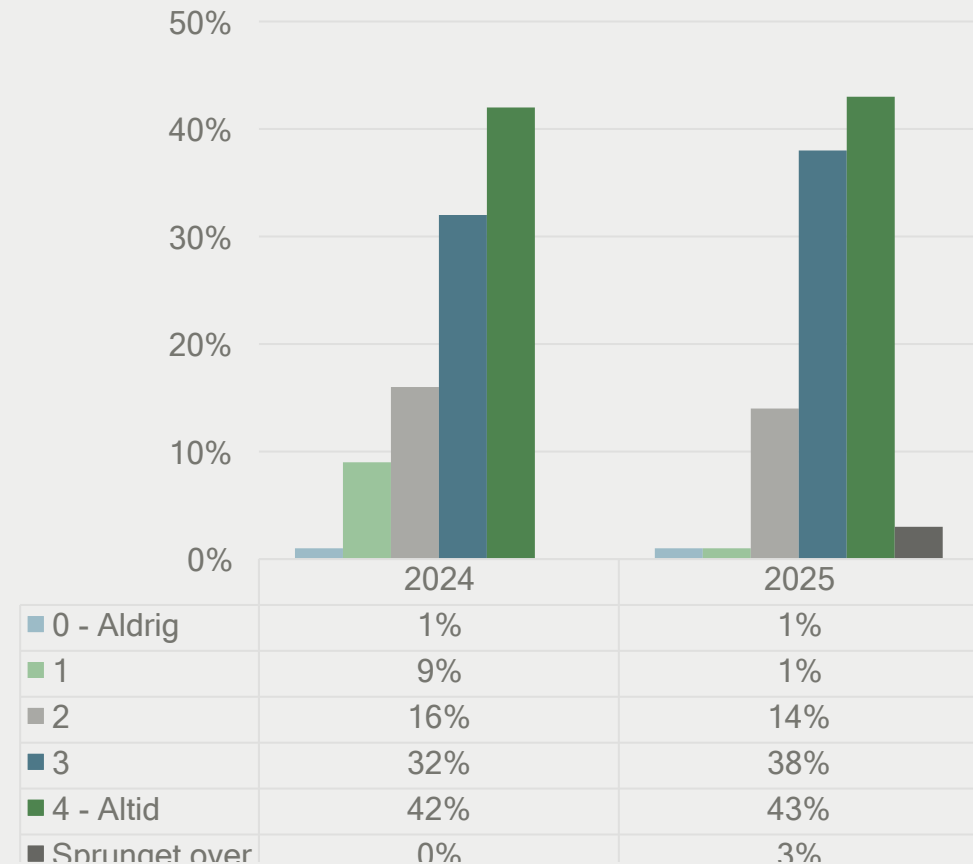
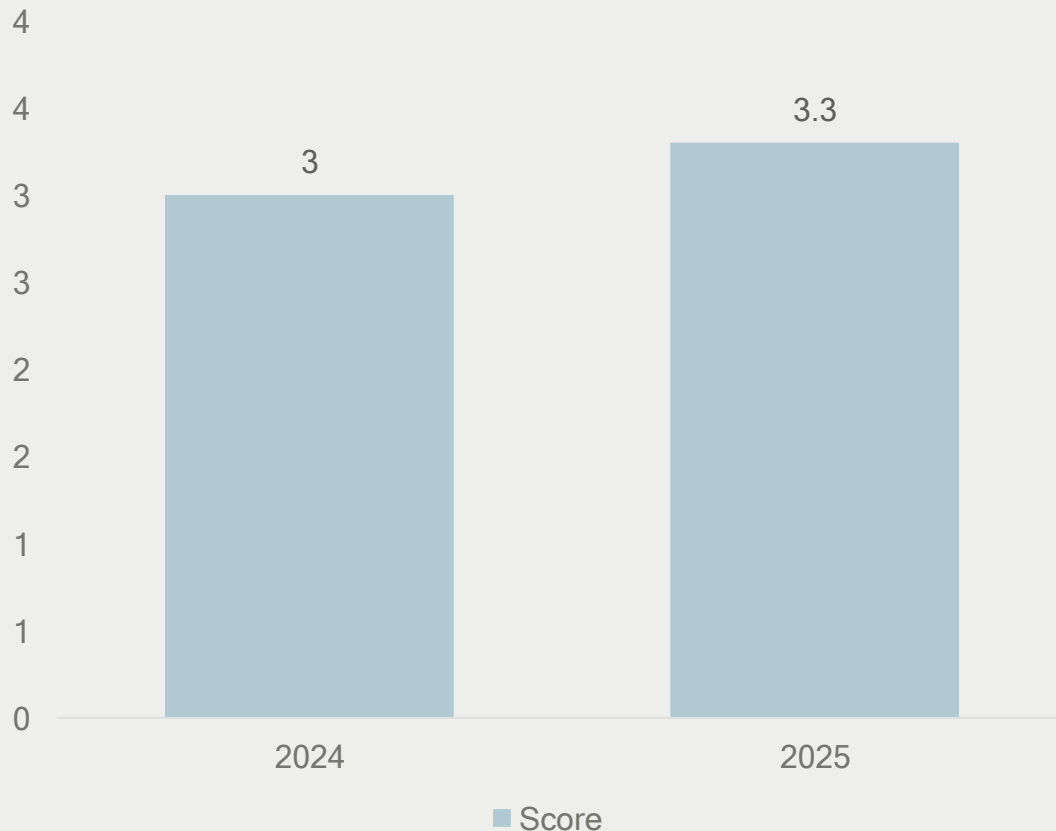
Modstridende krav: Gør du din leder opmærksom på det, hvis du oplever modstridende krav, som er svære at navigere i? – *Nyt spørgsmål*





Arbejdets indhold og udførelse

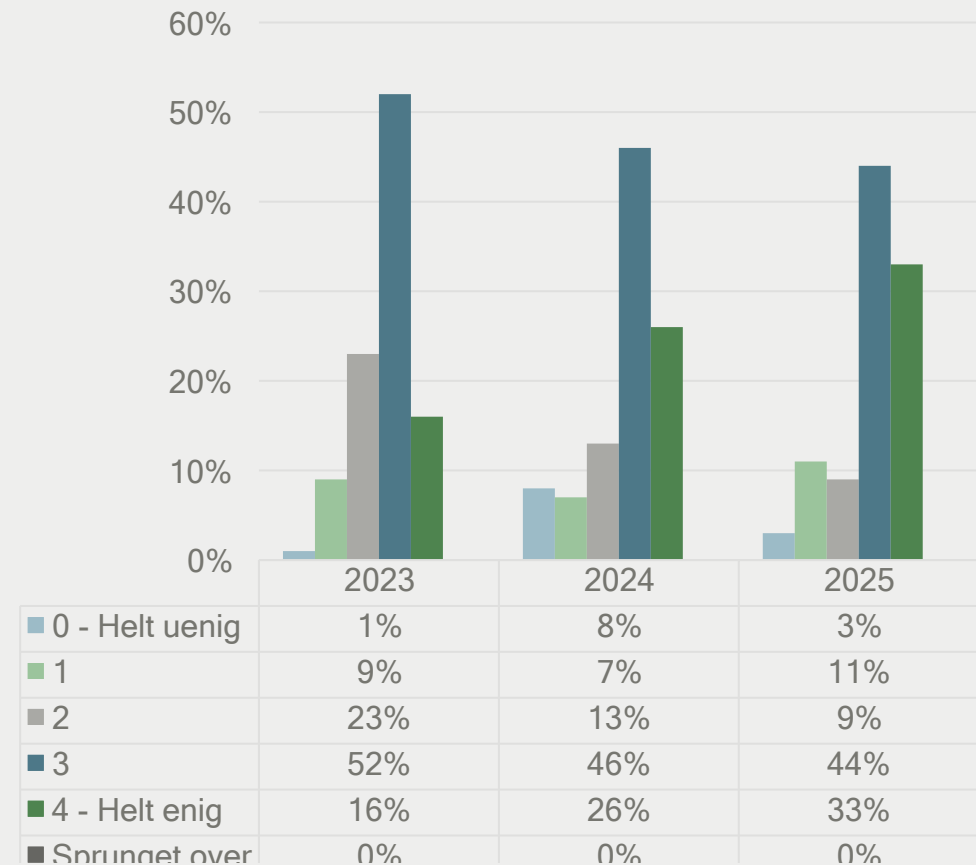
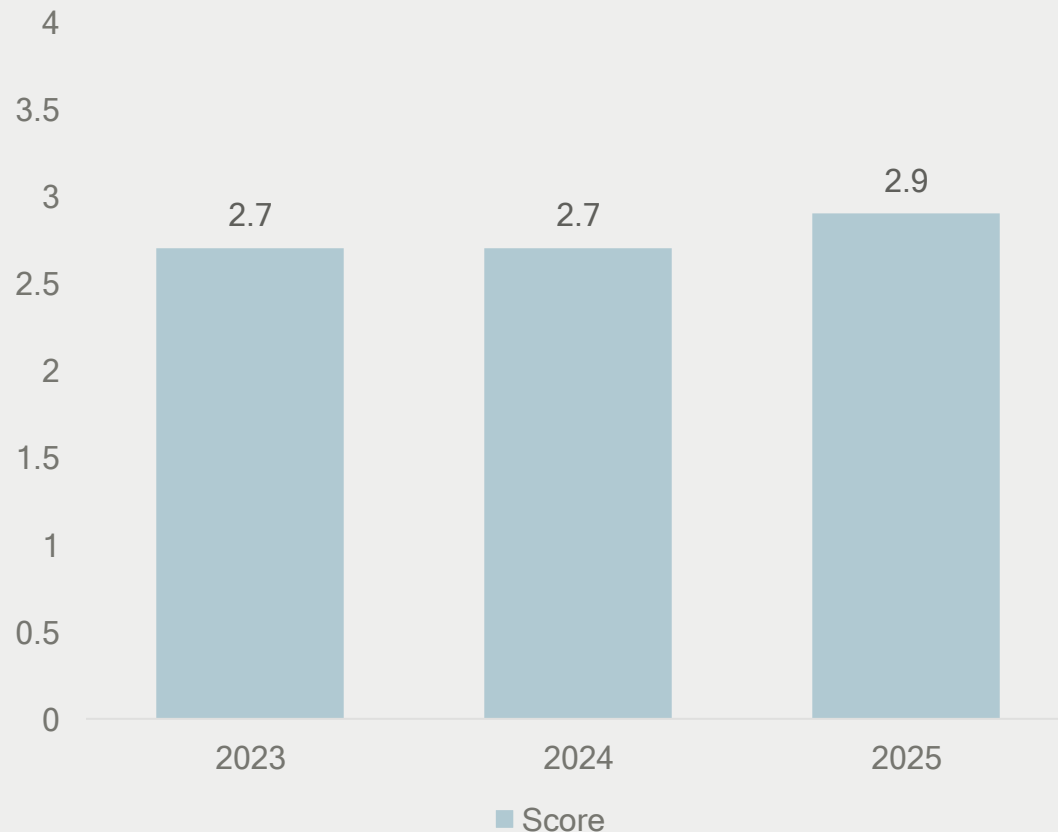
Modstridende krav: Hjælper din leder dig med at navigere i de modstridende krav, når det er nødvendigt? (Når du har gjort opmærksom på udfordringen.) – *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdstid og -mængde

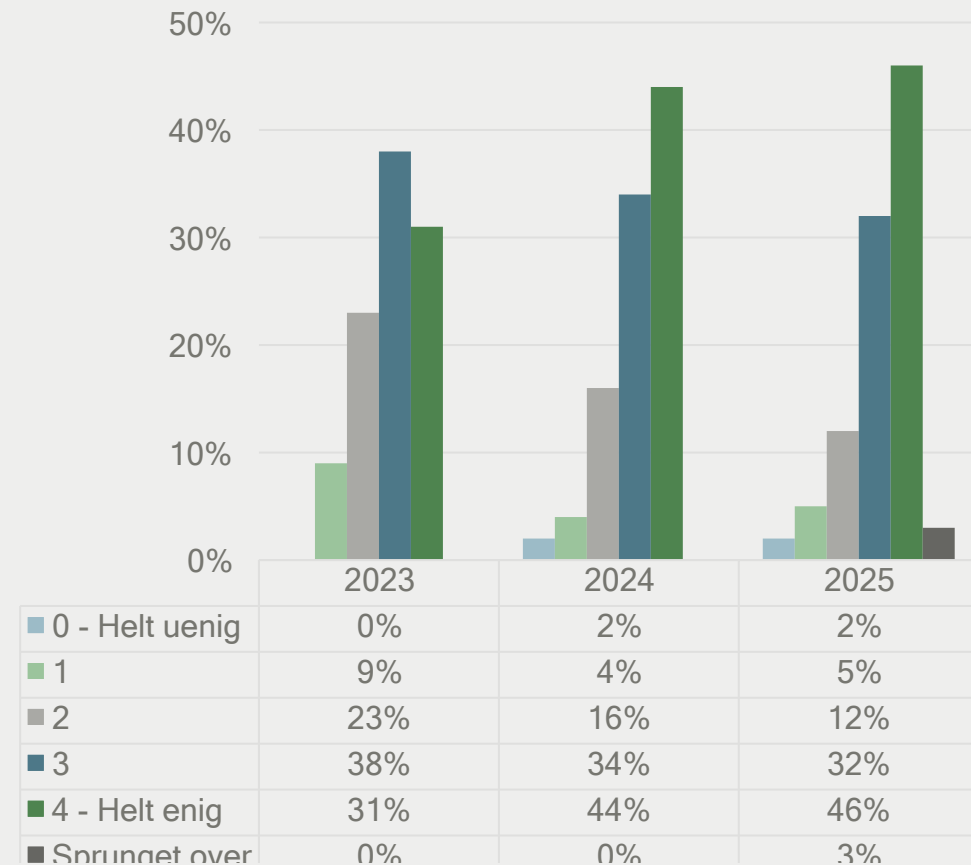
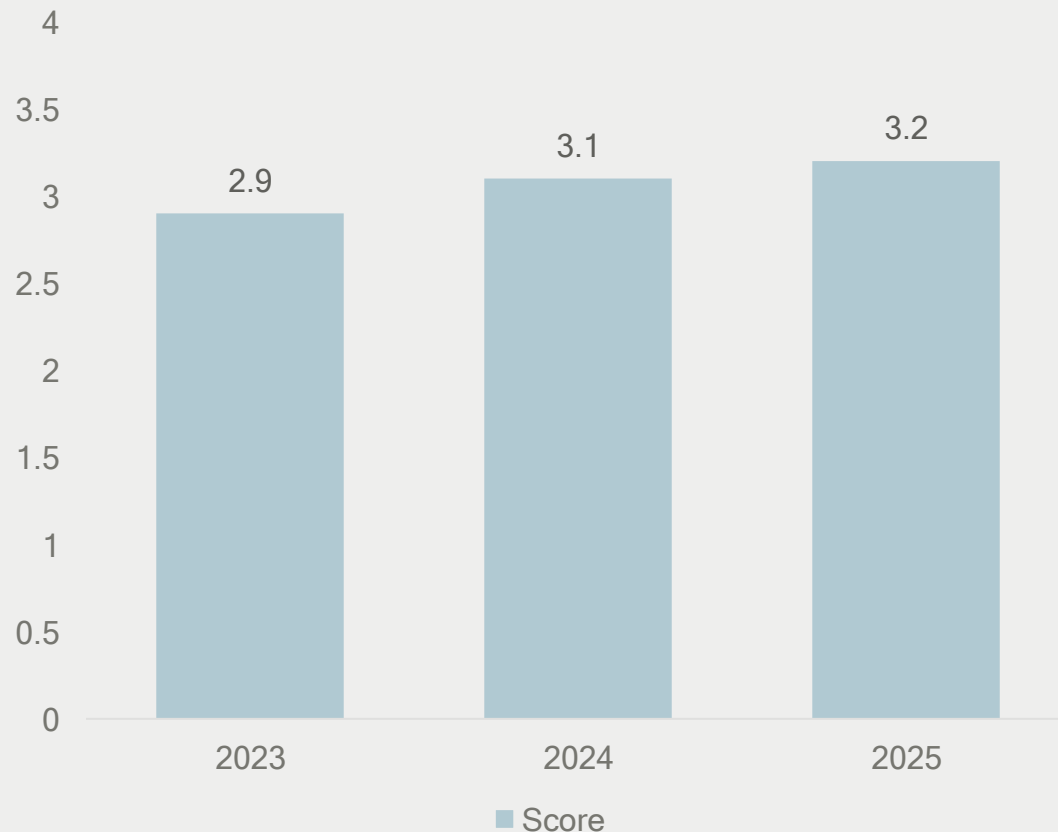
Arbejdsmængde: Min arbejdsomængde er almindeligvis overskuelig – *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdstid og -mængde

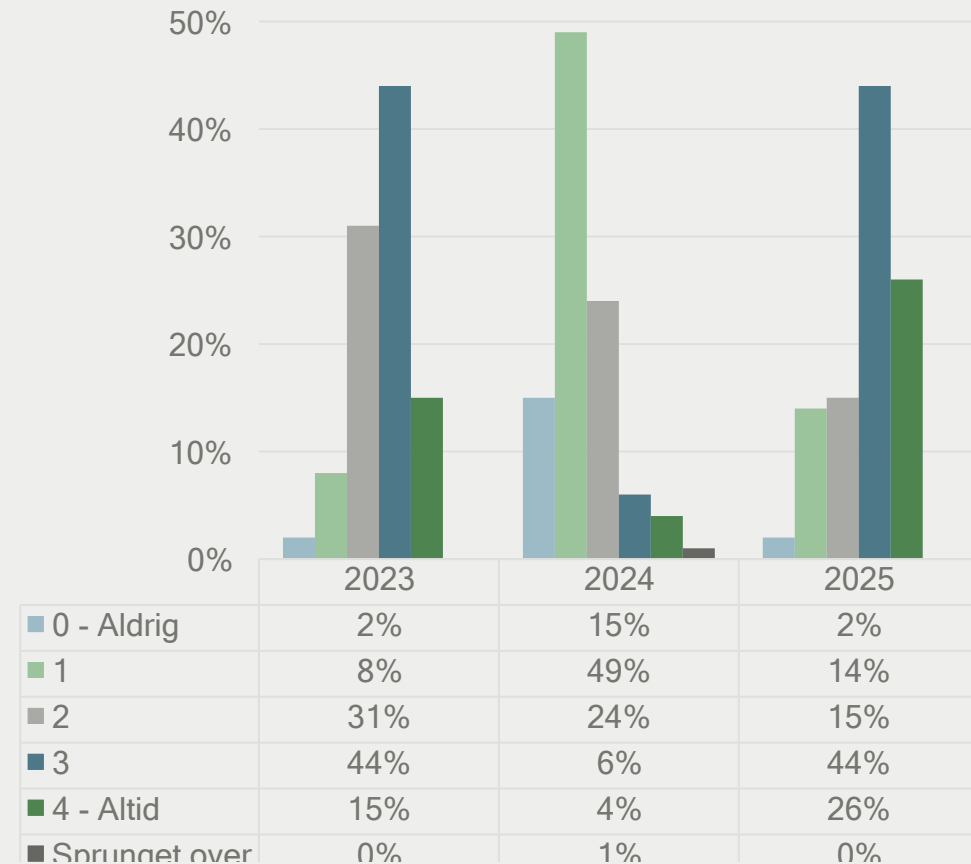
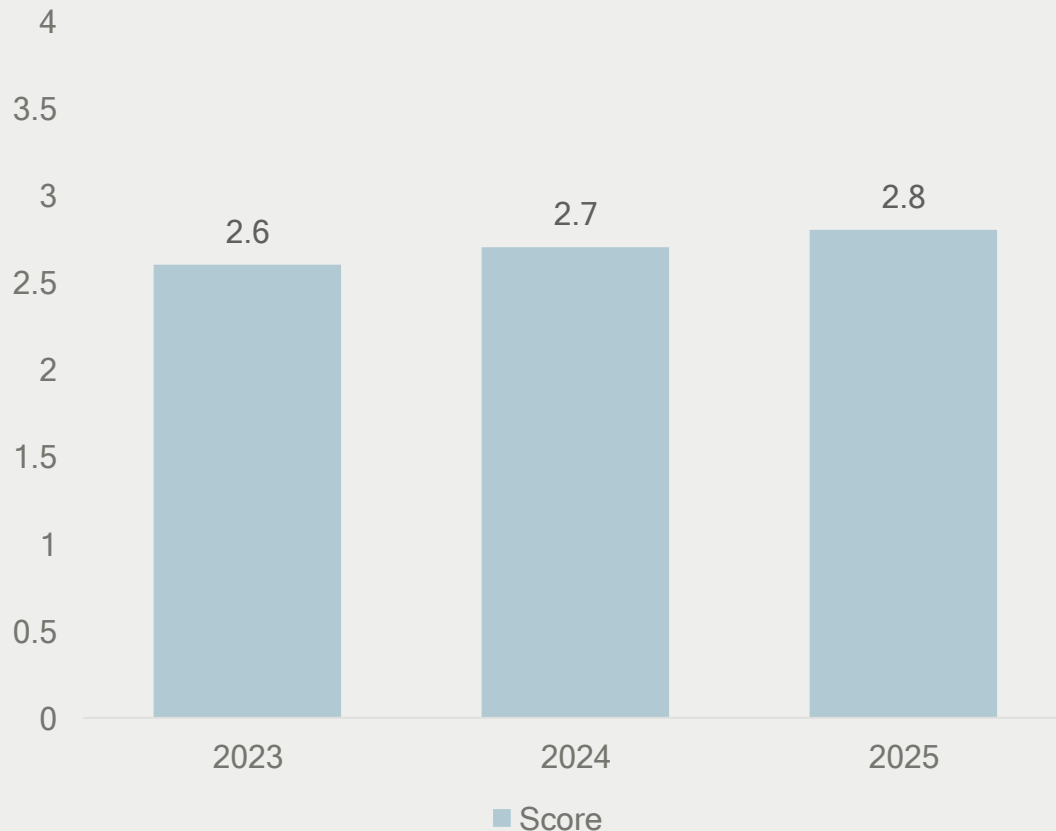
Arbejdsmængde: Min leder hjælper mig med at prioritere i opgaverne, når det er nødvendigt.
(Når jeg har gjort opmærksom på udfordringen.) – *Spørgsmål korrigeret*





Arbejdstid og -mængde

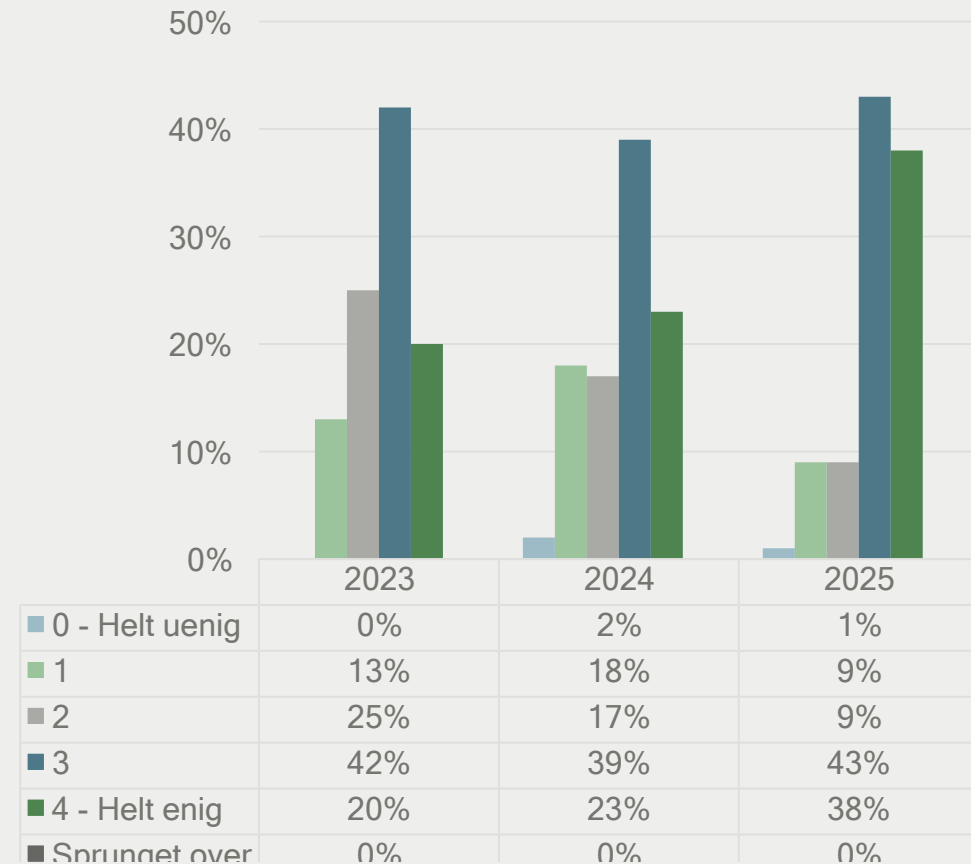
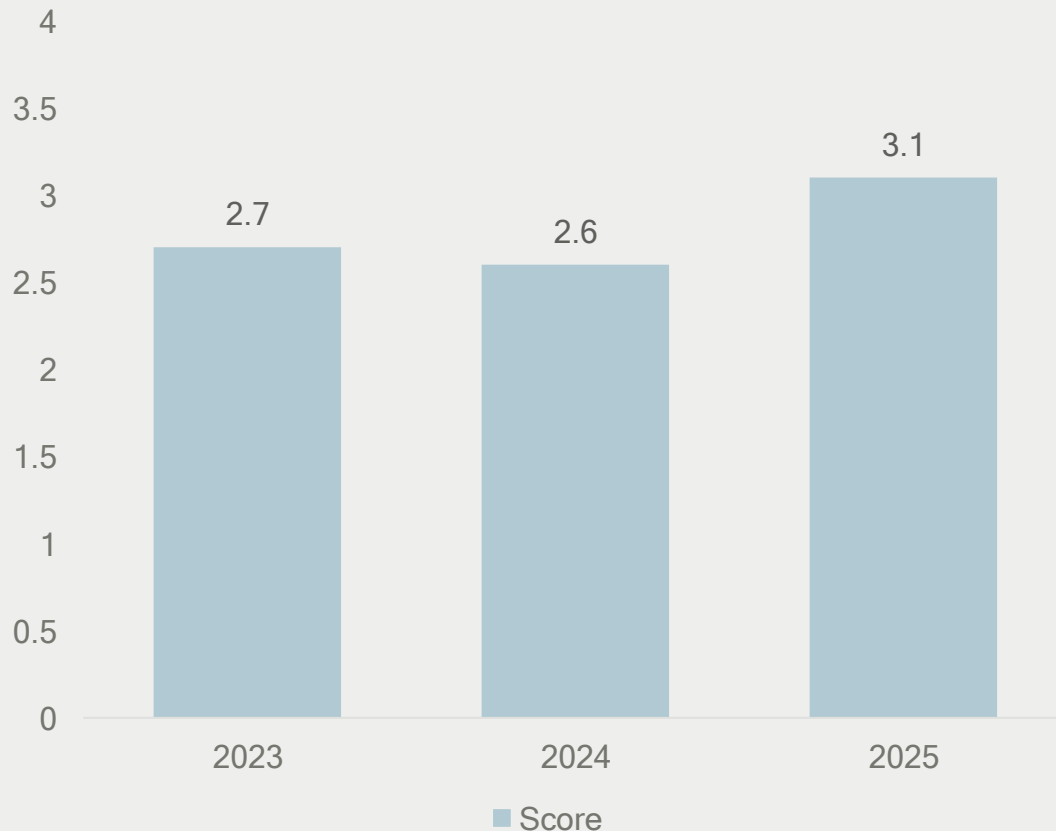
Arbejdsomængde: Hvor ofte har du tidsfrister, hvor tidsfristerne trods omprioriteringer stadig er svære at overholde? – *Uændret spørgsmål*





Arbejdstid og -mængde

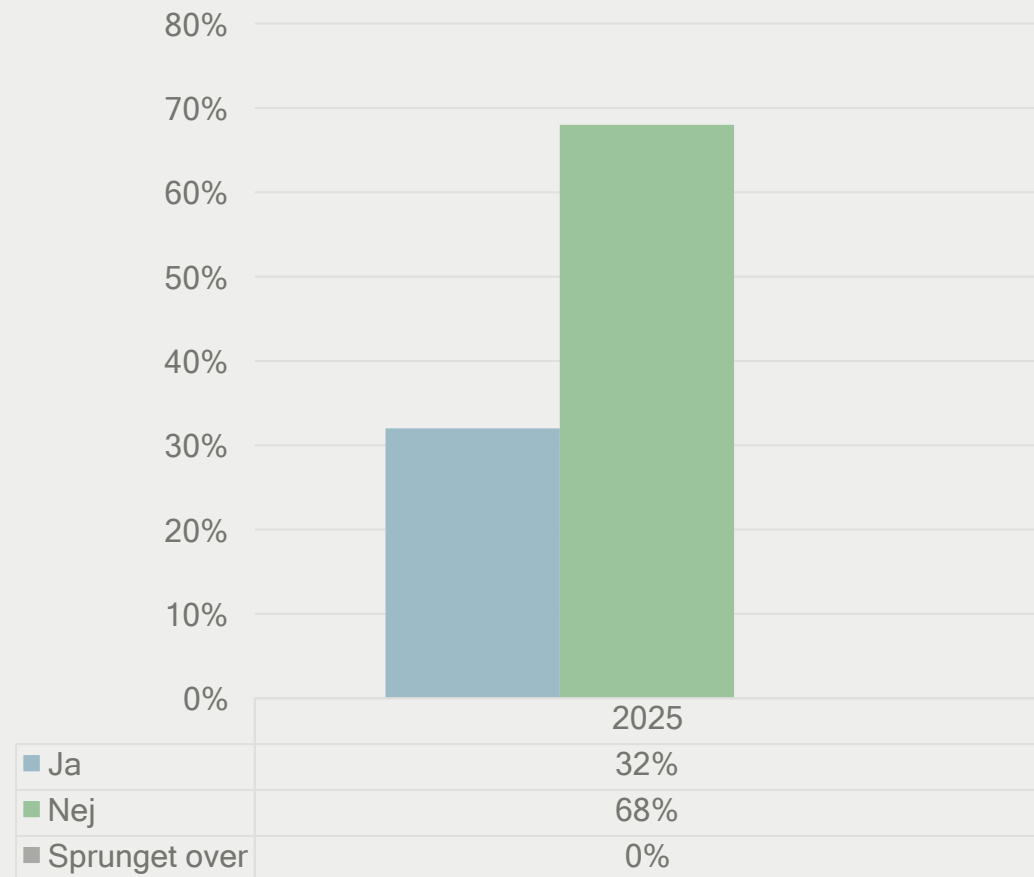
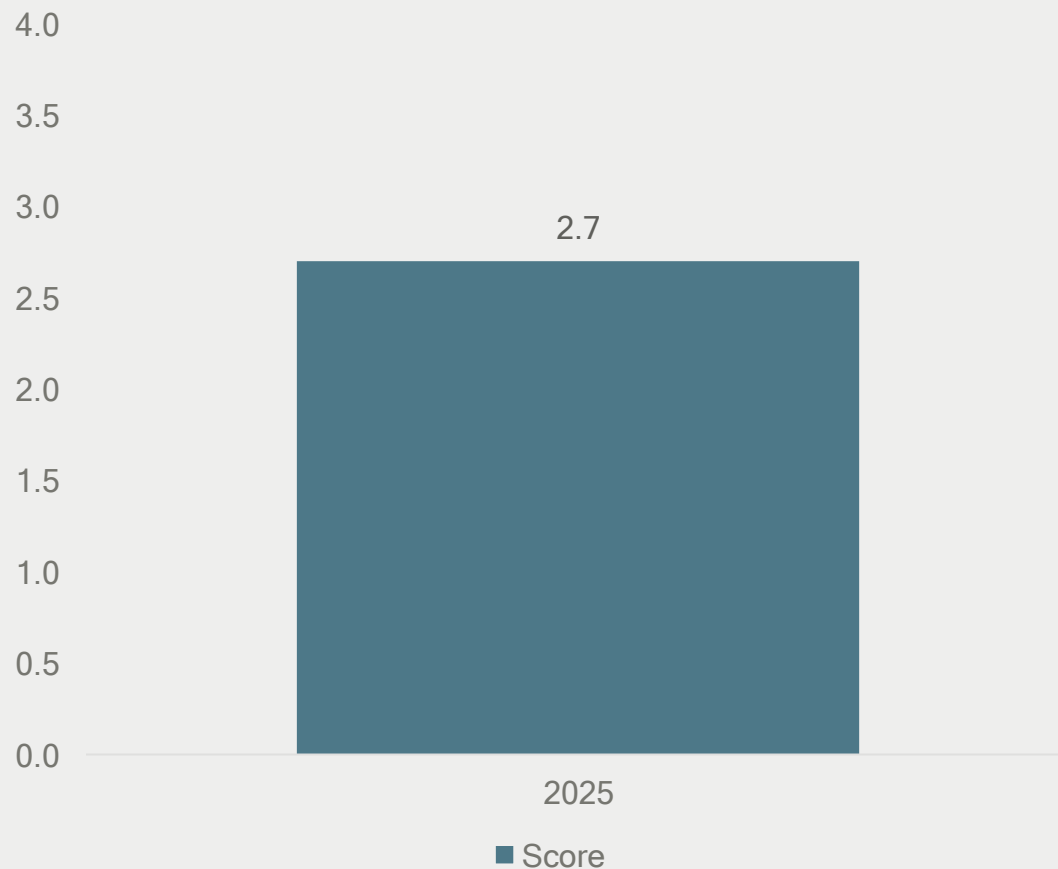
Balance mellem arbejds- og privatliv: Jeg oplever en god balance mellem arbejdsliv og fritid
– *Spørgsmål korrigeret*





Stress & burnout

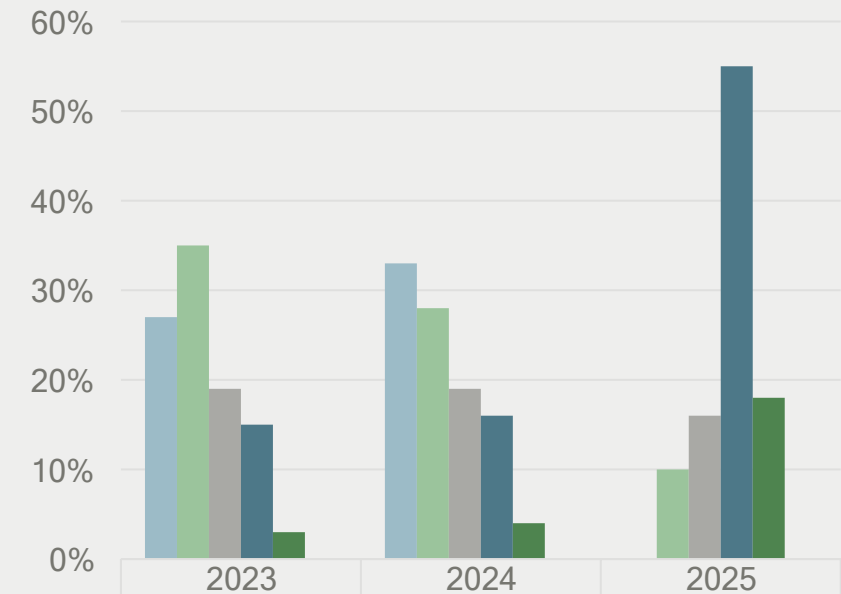
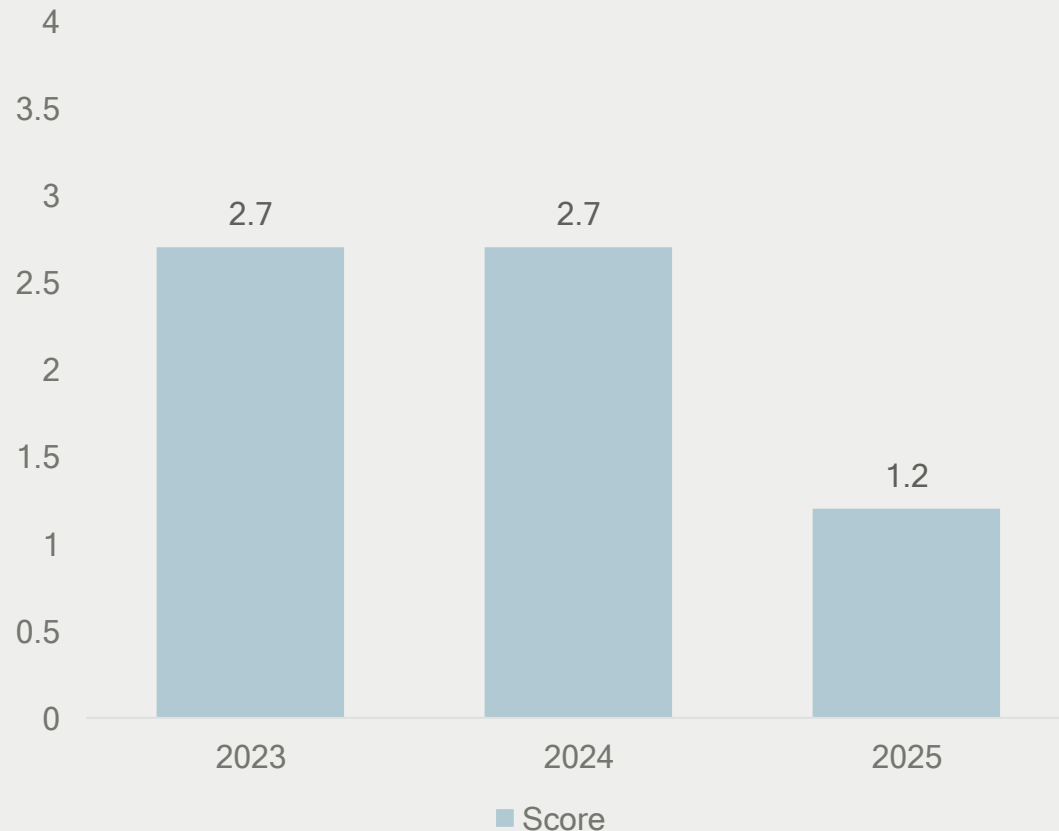
Stress: Har du oplevet stresssymptomer i den seneste tid? F.eks. manglende overblik, dårlig søvn, ekstra mange bekymringer m.m. – *Nyt spørgsmål*





Stress & burnout

Stress: I hvilken grad har du oplevet stresssymptomer i den seneste tid? F.eks. manglende overblik, dårlig søvn, ekstra mange bekymringer m.m. – *Uændret spørgsmål*



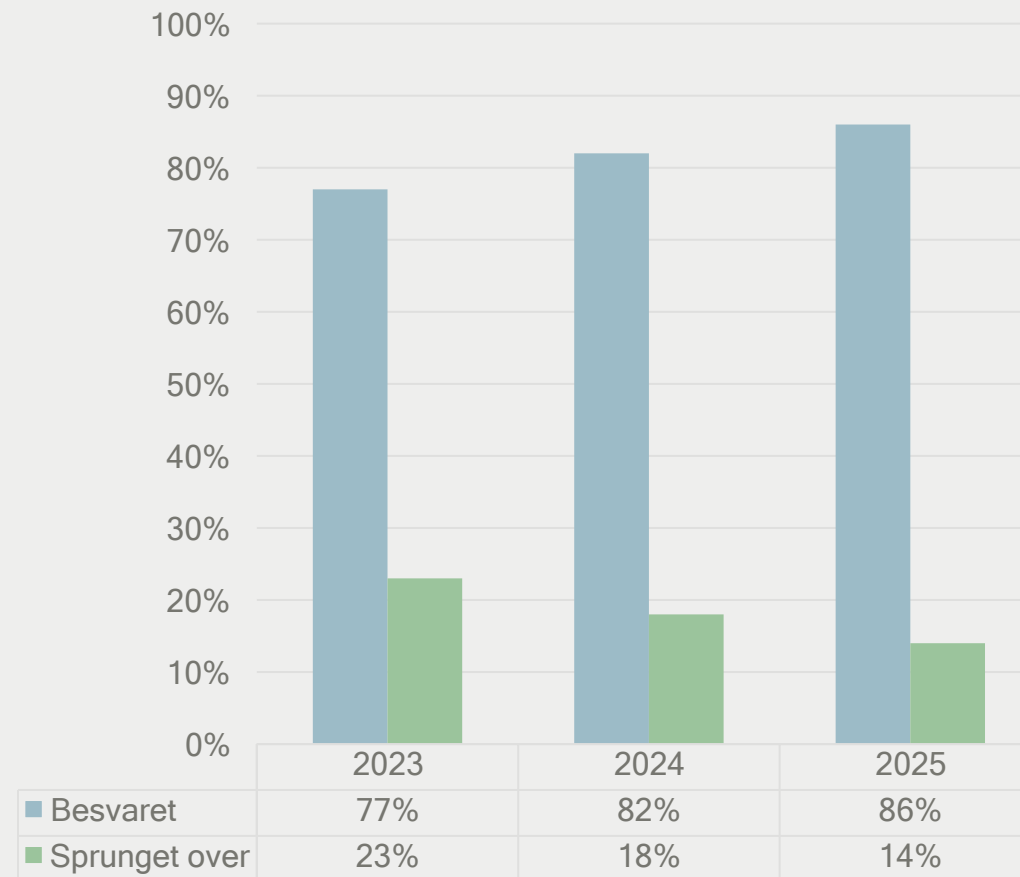
	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	27%	33%	0%
1	35%	28%	10%
2	19%	19%	16%
3	15%	16%	55%
4 - I meget høj grad	3%	4%	18%
Sprunget over	0%	0%	0%



Stress & burnout

Stress: Skyldes dine stresssymptomer arbejdet, privatlivet eller en kombination af arbejds- og privatliv?

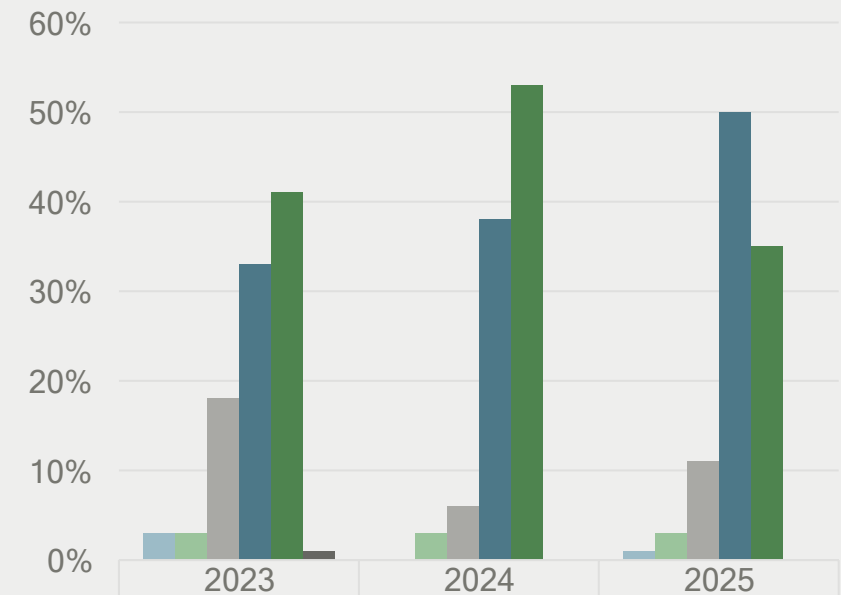
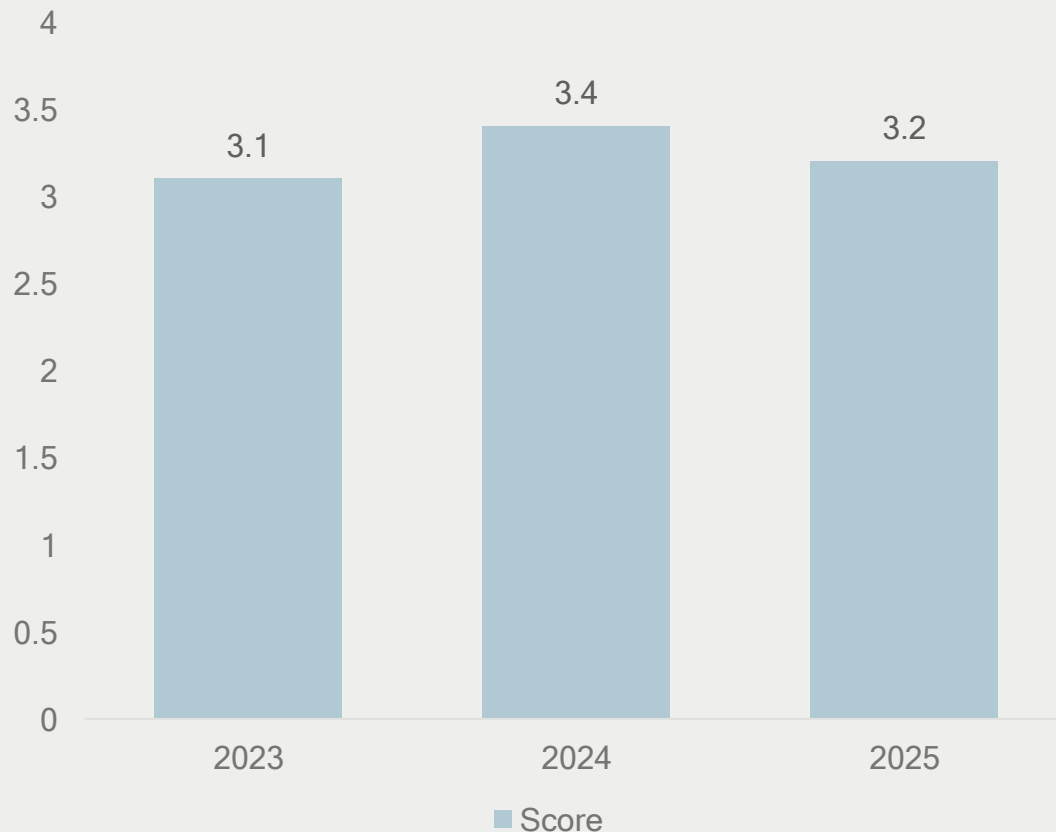
– *Uændret spørgsmål*





Støtte

Samhørighed: Der er en følelse af sammenhold og samhørighed blandt dig og dine kollegaer
– *Uændret spørgsmål*

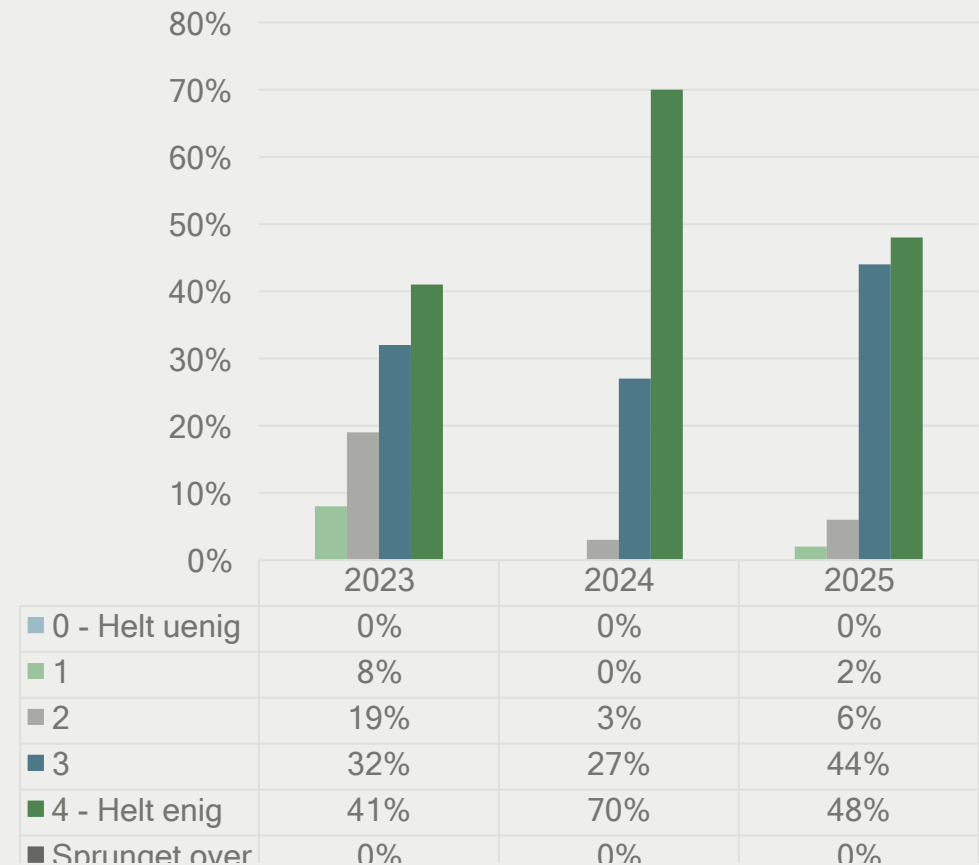
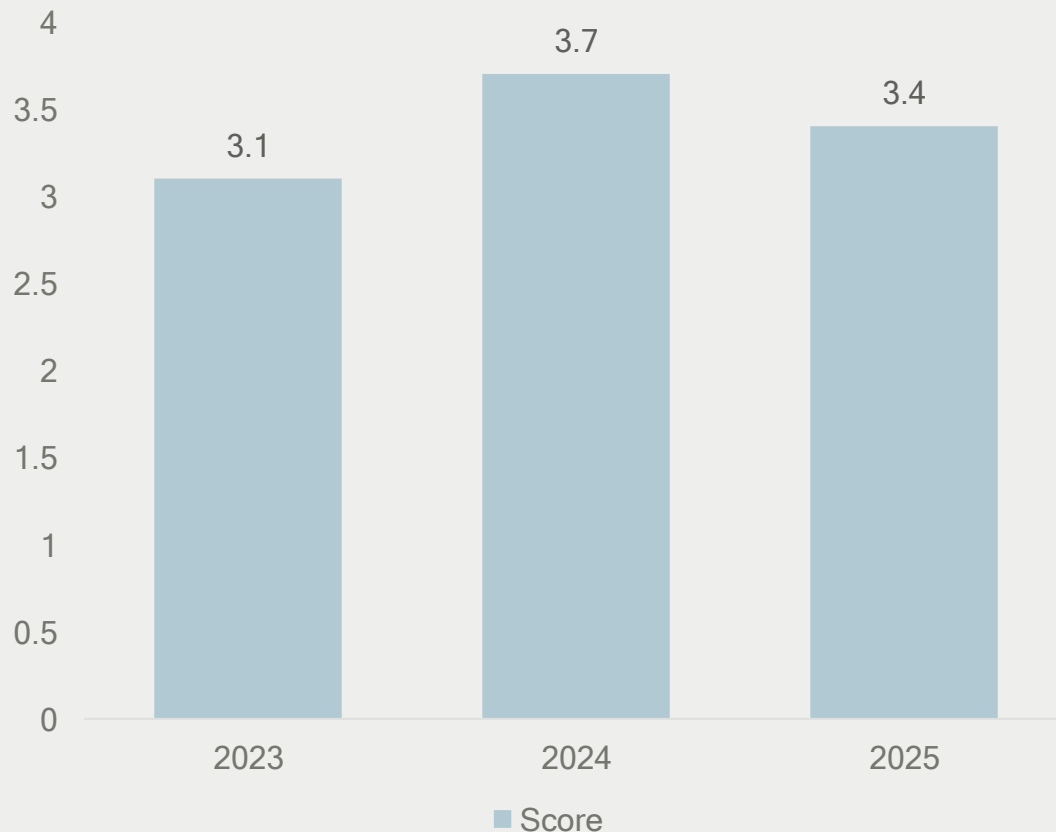


	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	3%	0%	1%
1	3%	3%	3%
2	18%	6%	11%
3	33%	38%	50%
4 - I meget høj grad	41%	53%	35%
Sprunget over	1%	0%	0%



Støtte

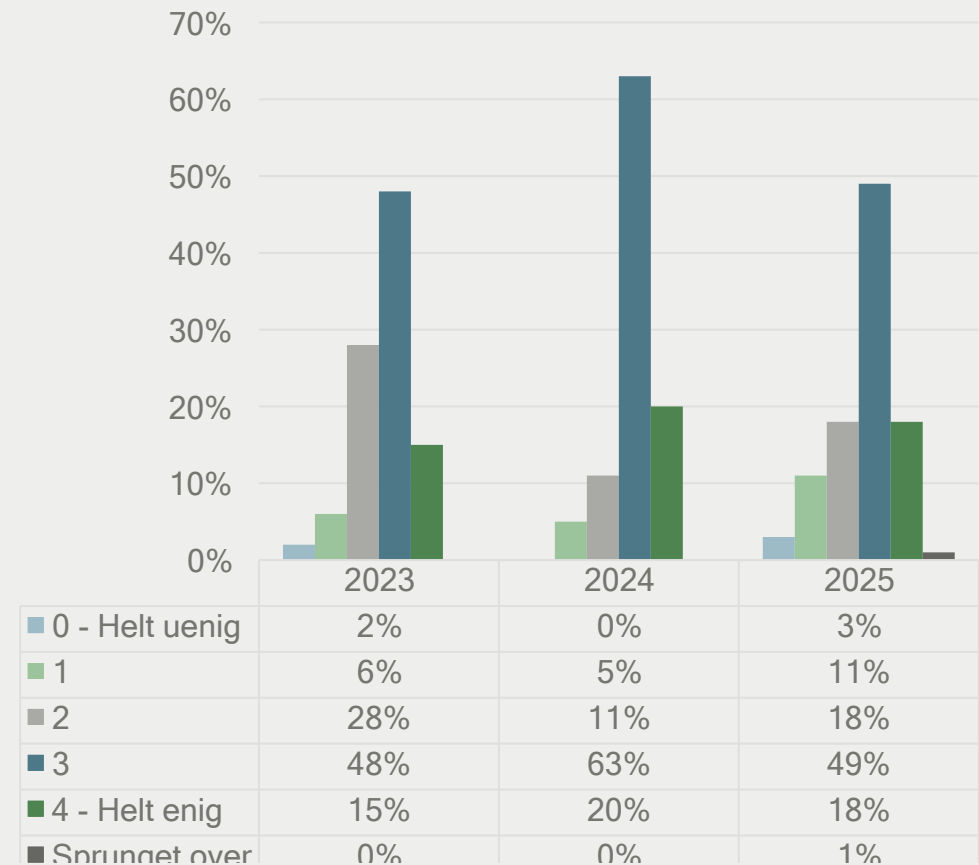
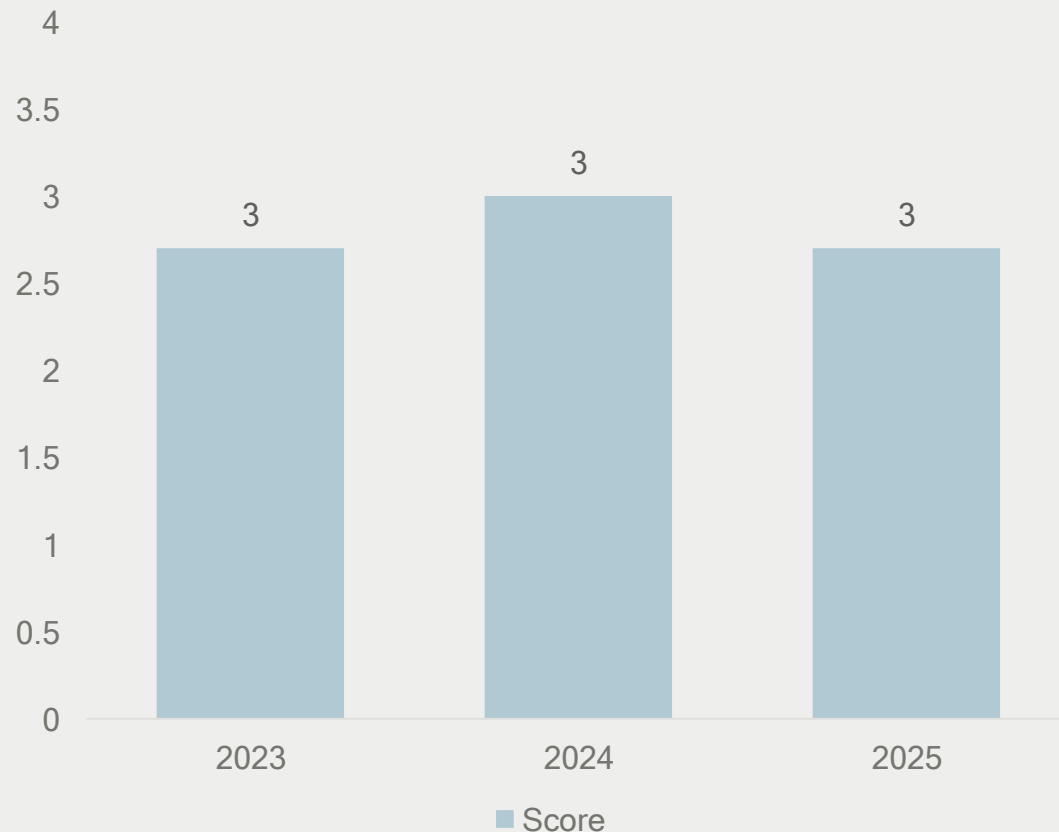
Kollegiale relationer og støtte: Som kollegaer er vi gode til at hjælpe eller sparre med hinanden, når det er nødvendigt – *Spørgsmål korrigeret*





Samarbejdsevner

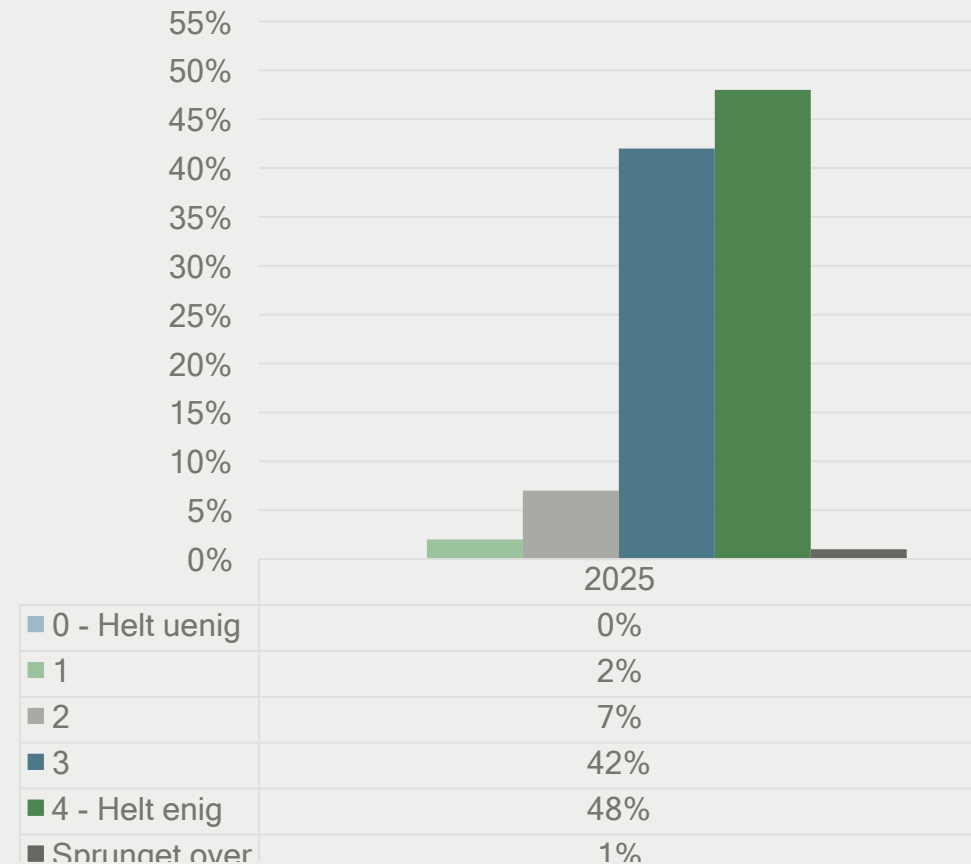
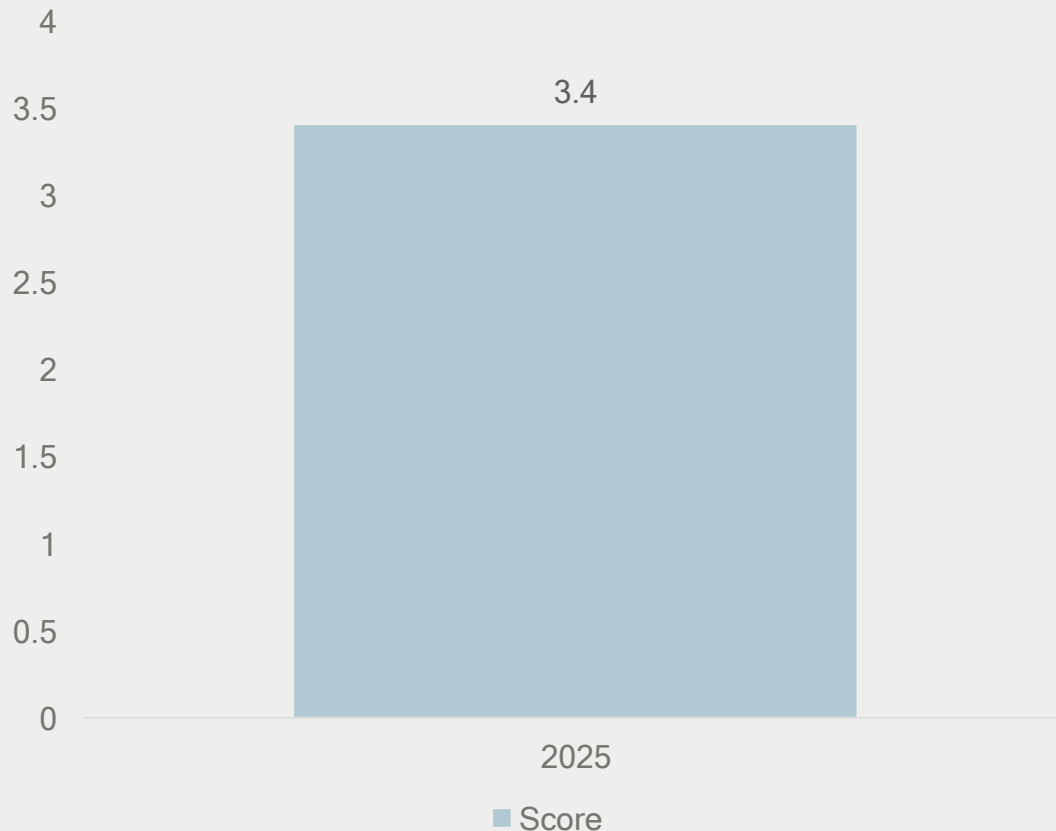
Samarbejde mellem afdelinger: Der er generelt et godt samarbejde på tværs af afdelinger
– *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

Støtte fra nærmeste leder: Når jeg har brug for hjælp og støtte, gør jeg min nærmeste leder opmærksom på det – *Nyt spørgsmål*

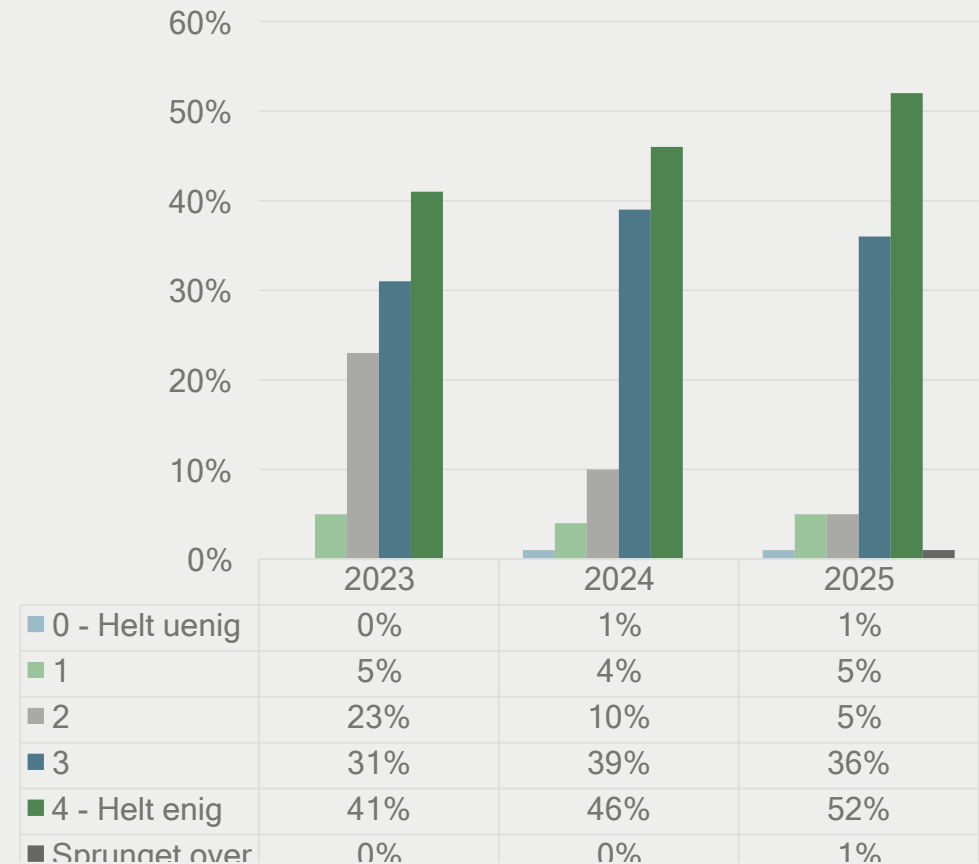
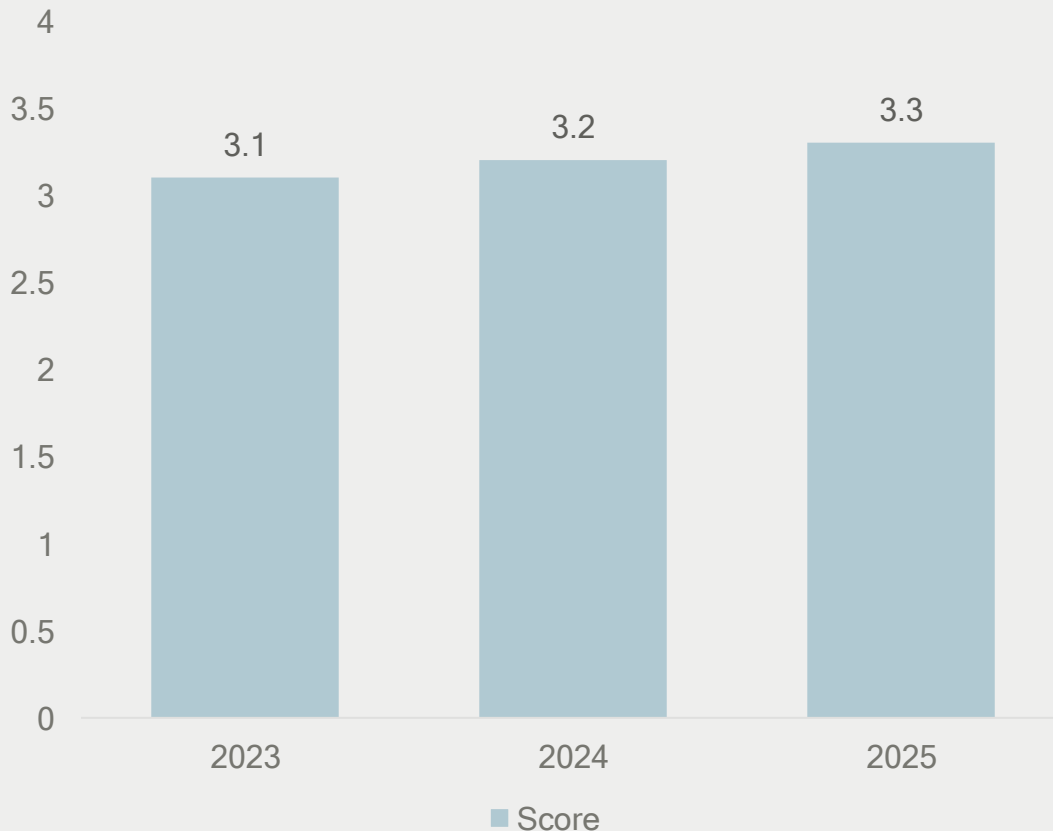




Nærmeste ledelse

Støtte fra nærmeste leder: Jeg får den hjælp og support, som jeg har brug for fra min nærmeste leder

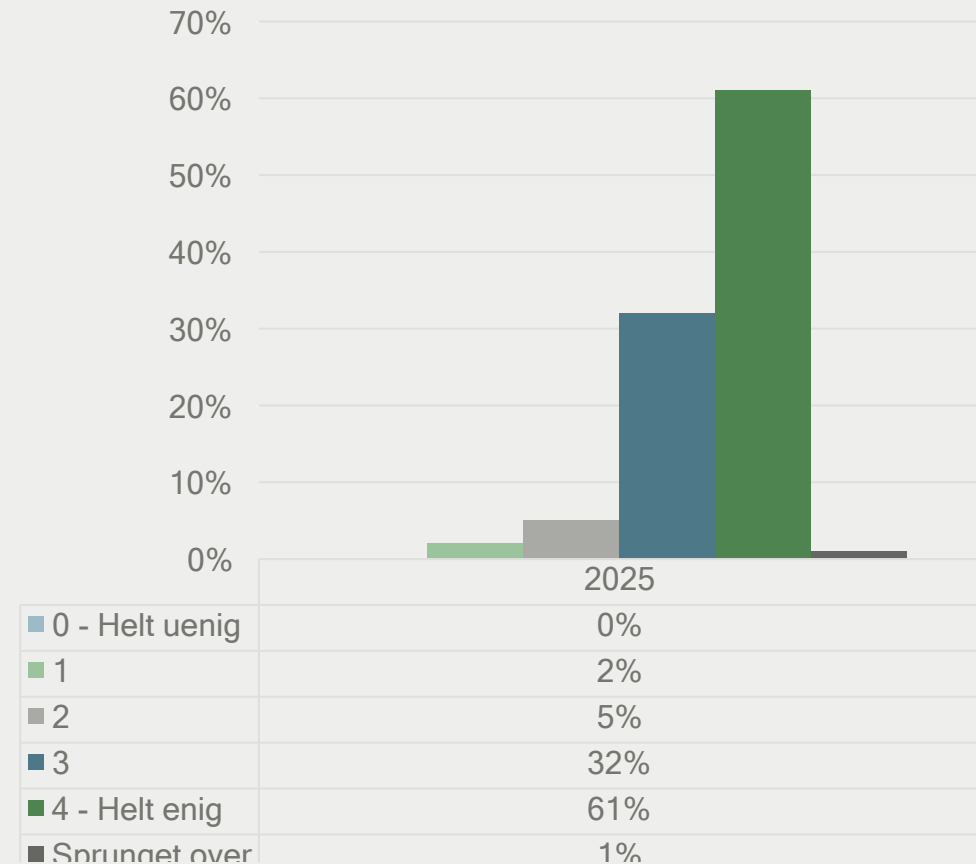
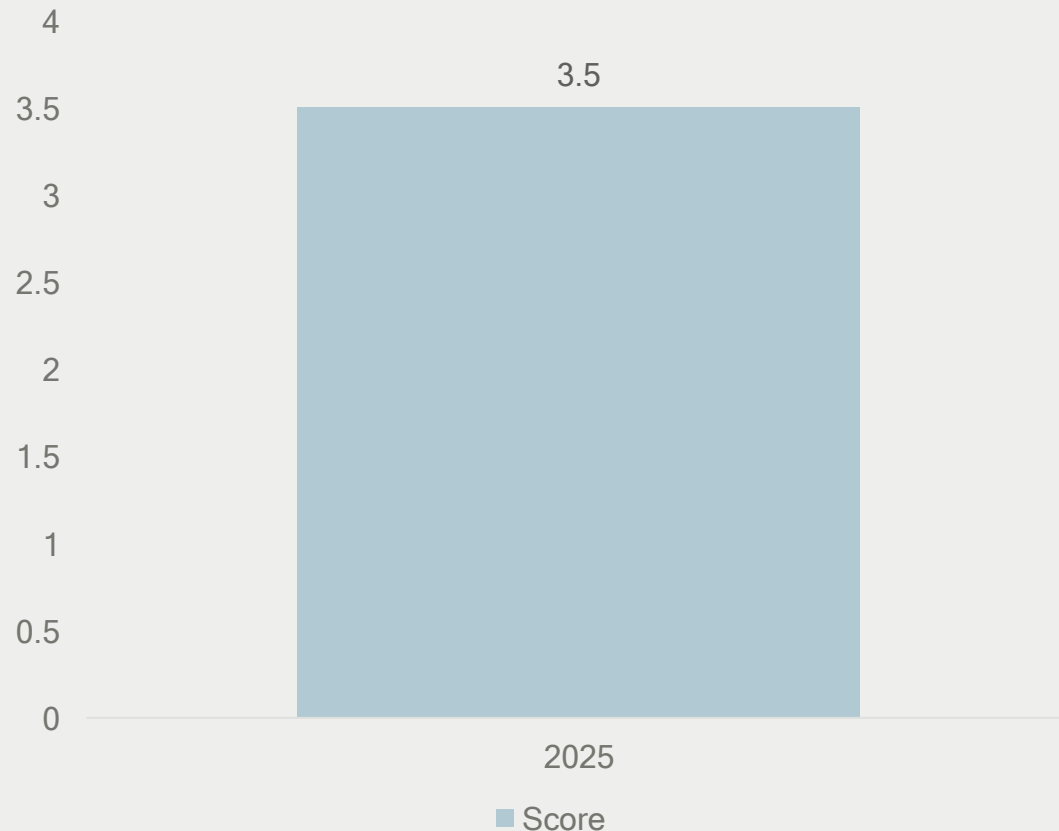
– *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

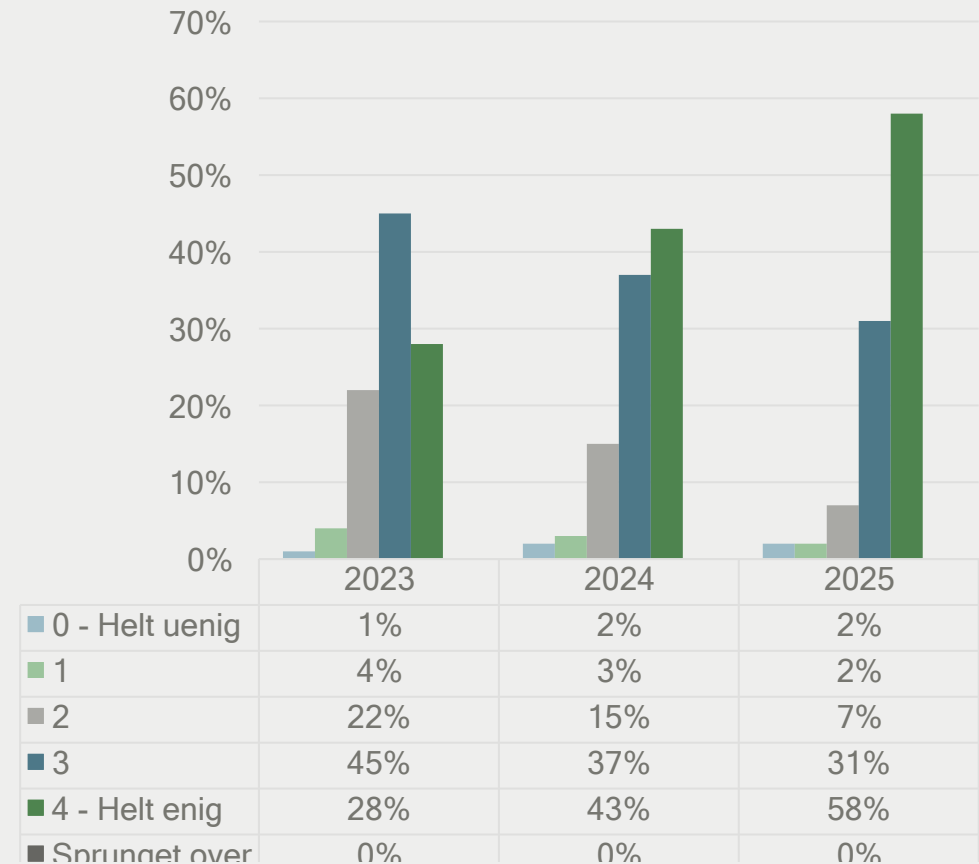
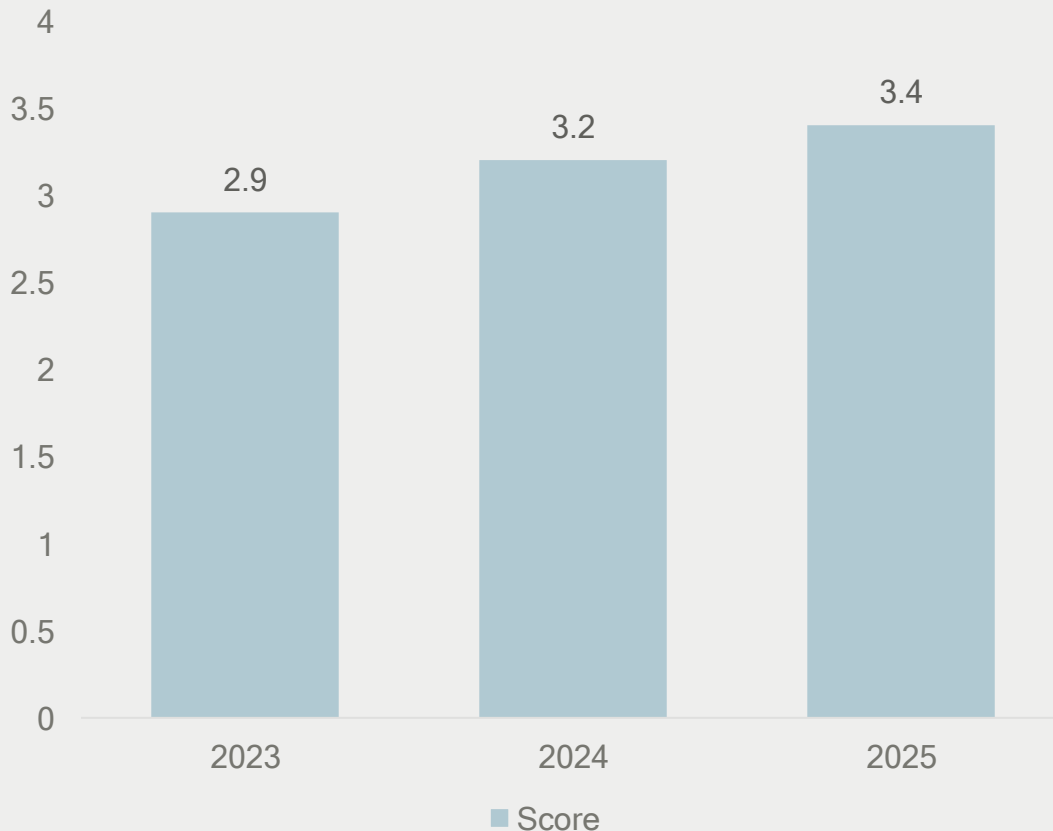
God kommunikation med nærmeste leder: Min nærmeste leder og jeg kan kommunikere åbent med hinanden – *Nyt spørgsmål*





Nærmeste ledelse

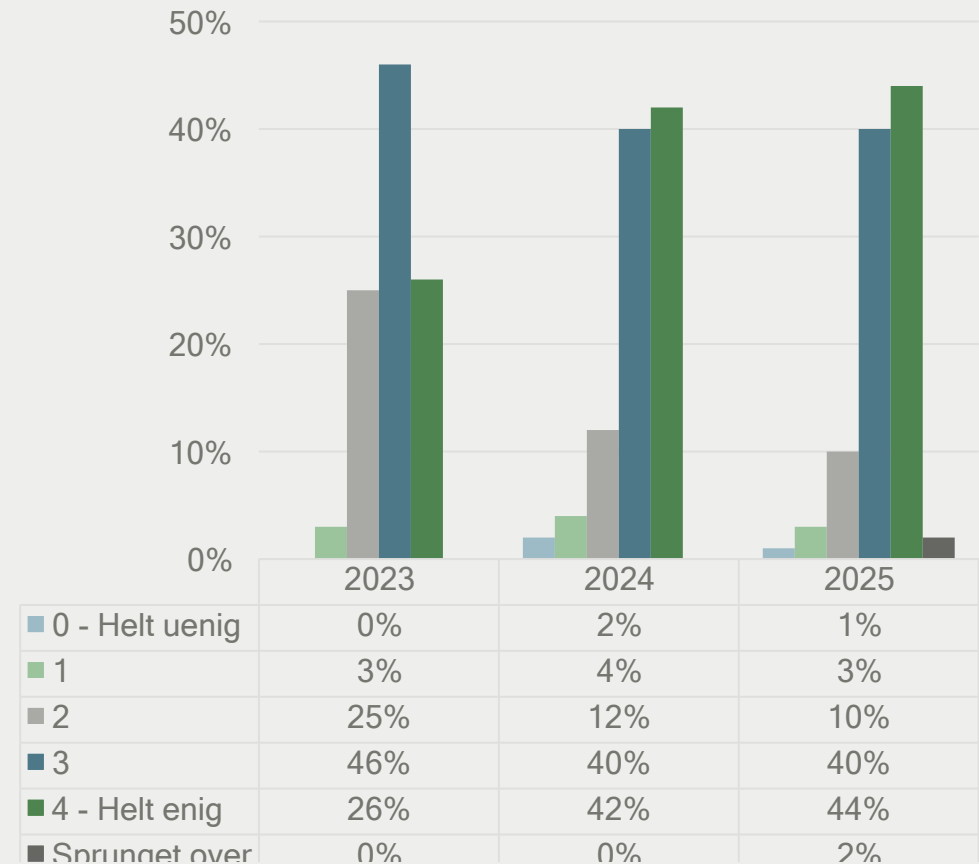
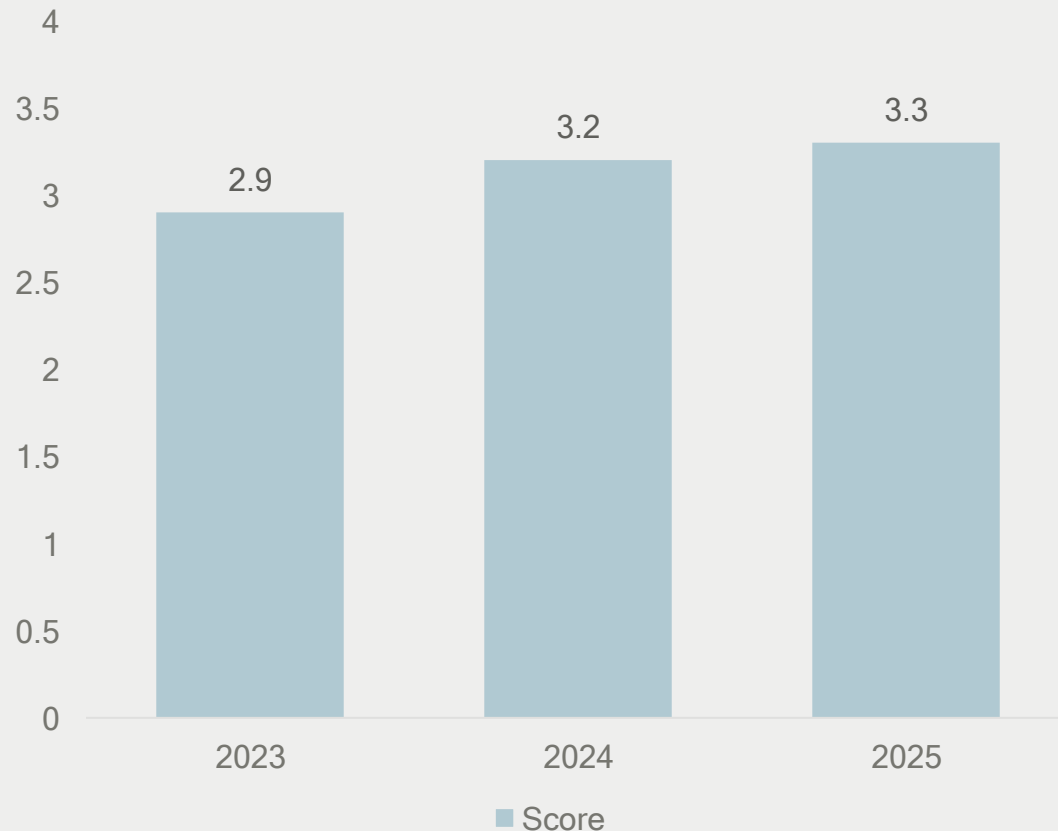
God kommunikation med nærmeste leder: Min nærmeste leder lytter til mine input og tager dem med i sine overvejelser – *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

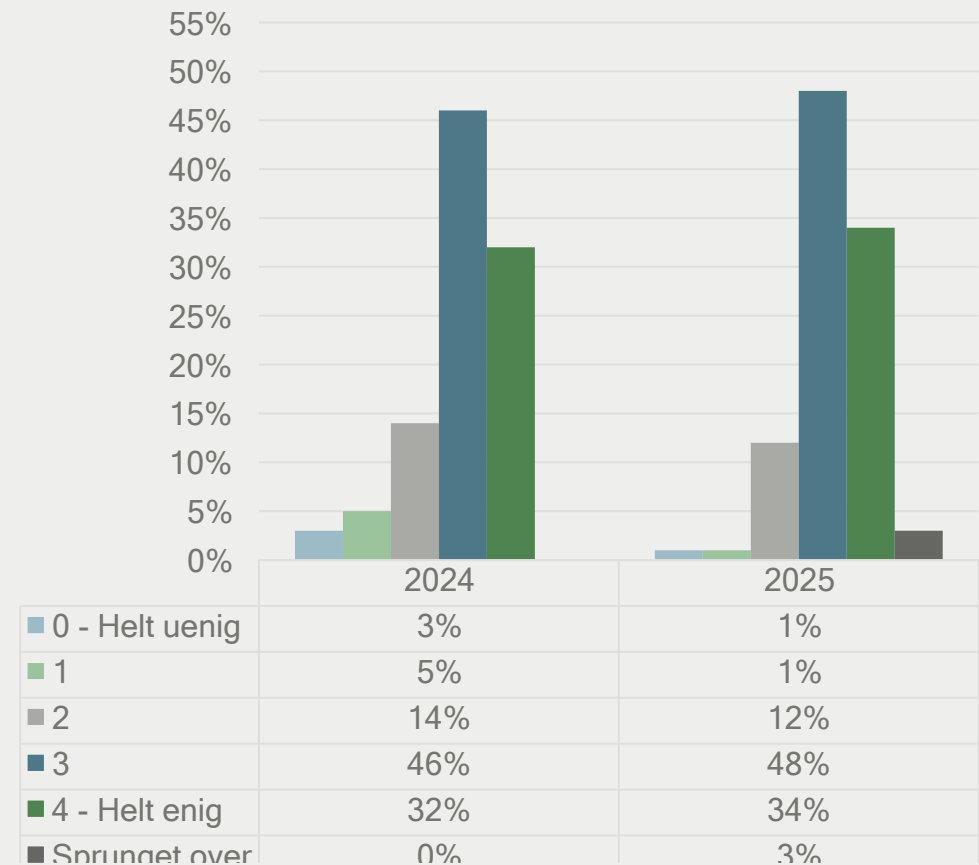
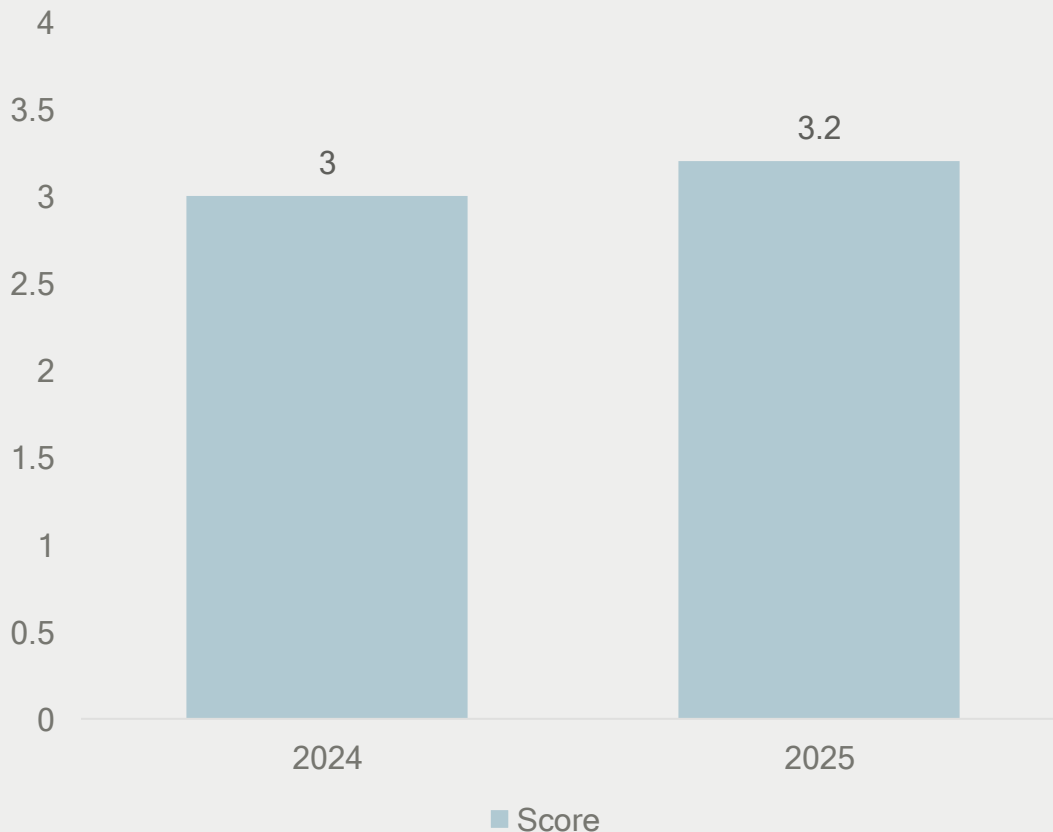
Samarbejde med nærmeste leder: Min nærmeste leder involverer mig i tilrettelæggelsen og planlægningen af mit arbejde i de sammenhænge, hvor det er muligt – *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

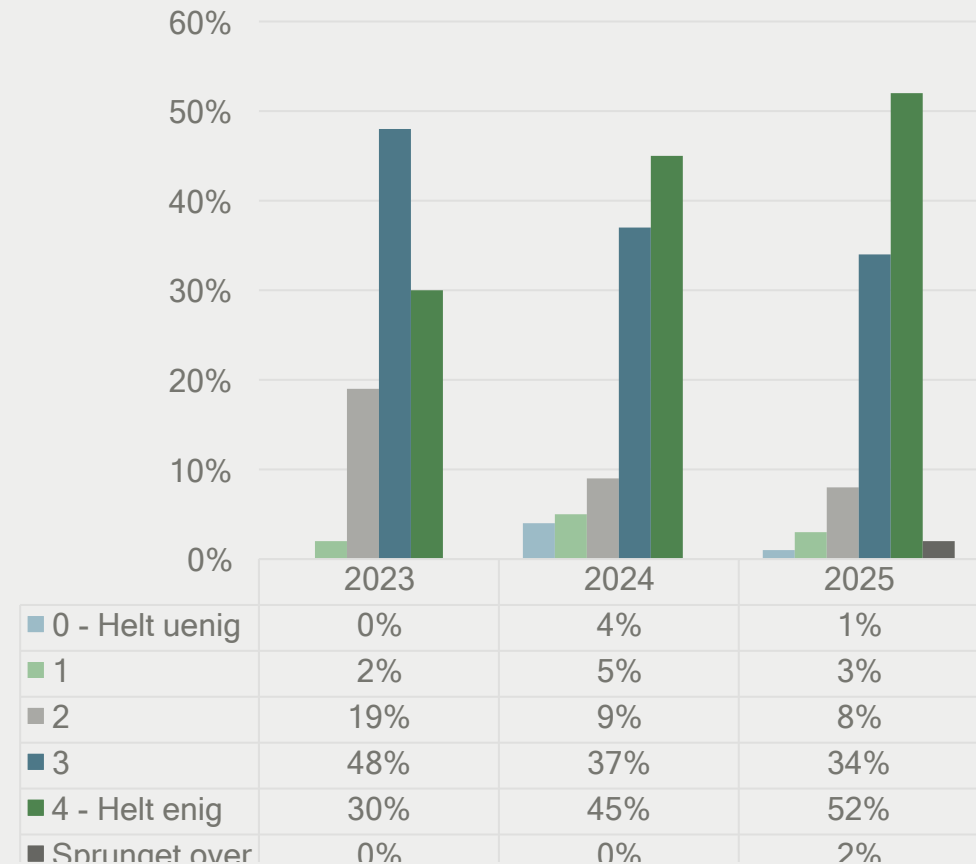
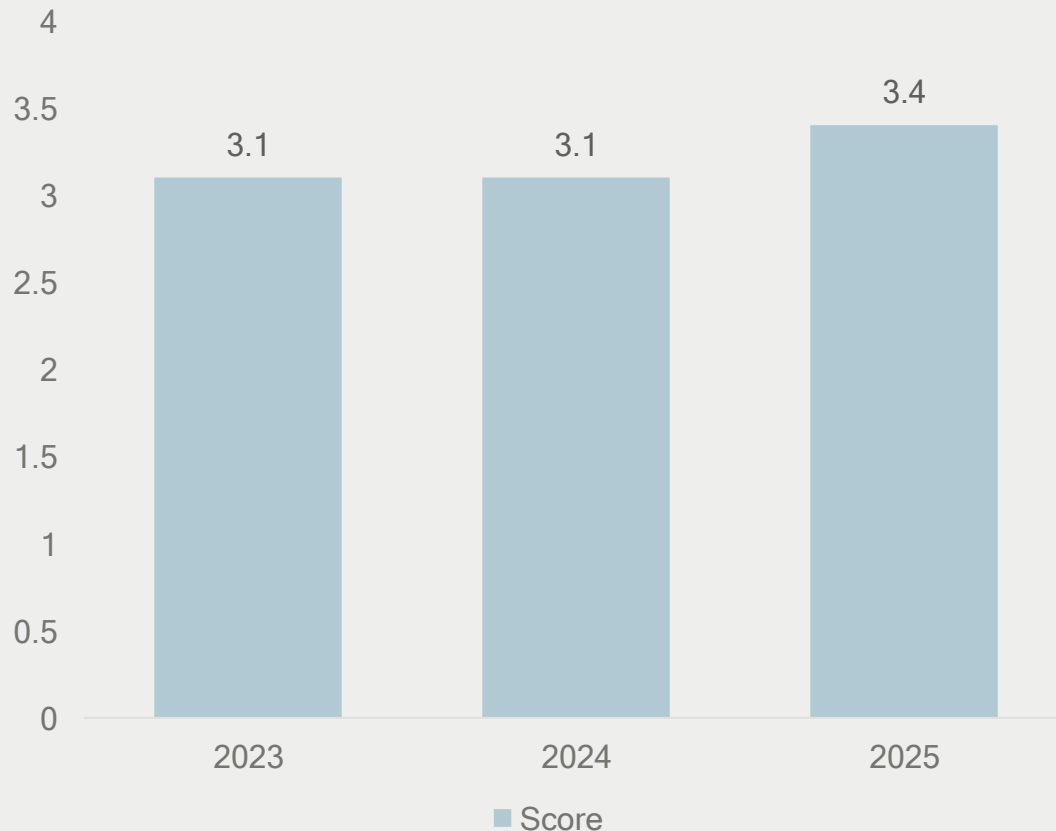
Samarbejde med nærmeste leder: De beslutninger, som min nærmeste leder træffer, giver mening for mig
– *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

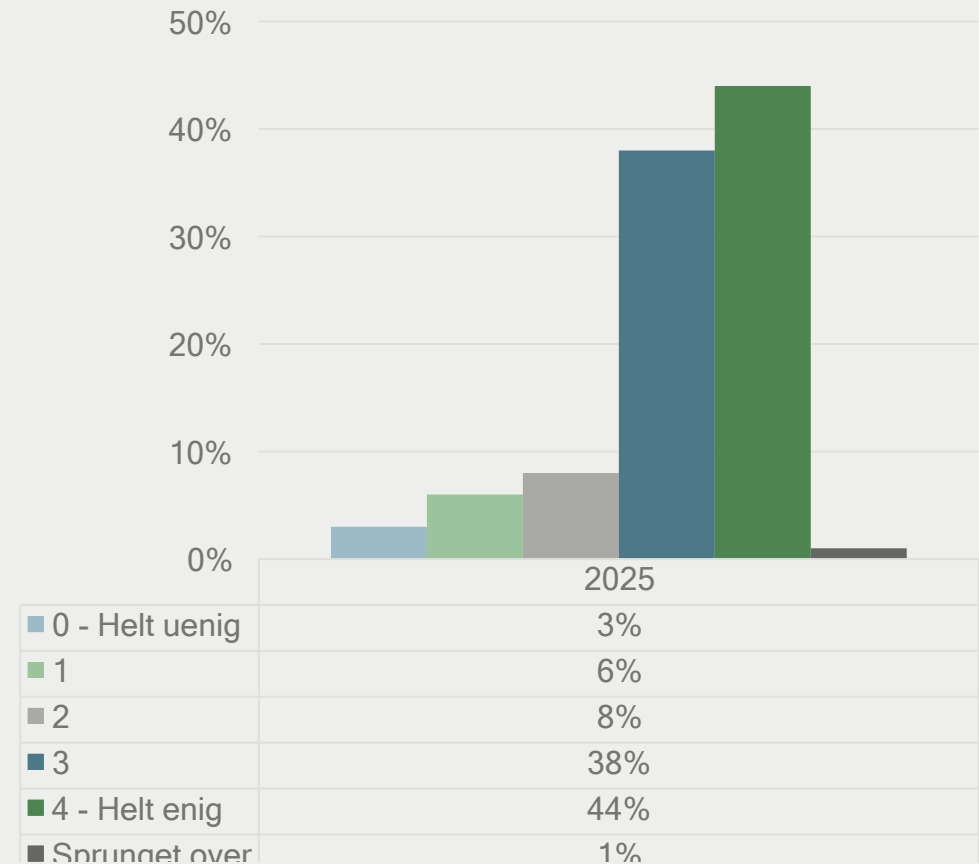
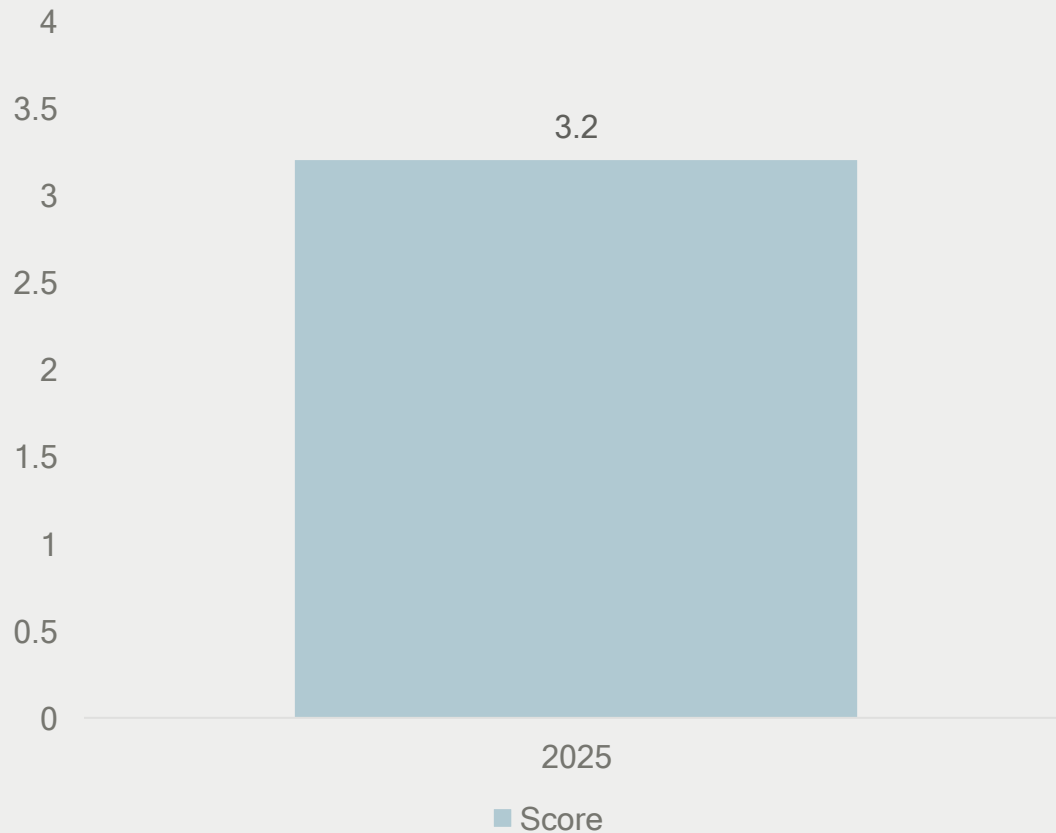
Tillid til nærmeste leder: Jeg har tillid til de beslutninger, som min nærmeste leder træffer
– *Spørgsmål korrigeret*





Nærmeste ledelse

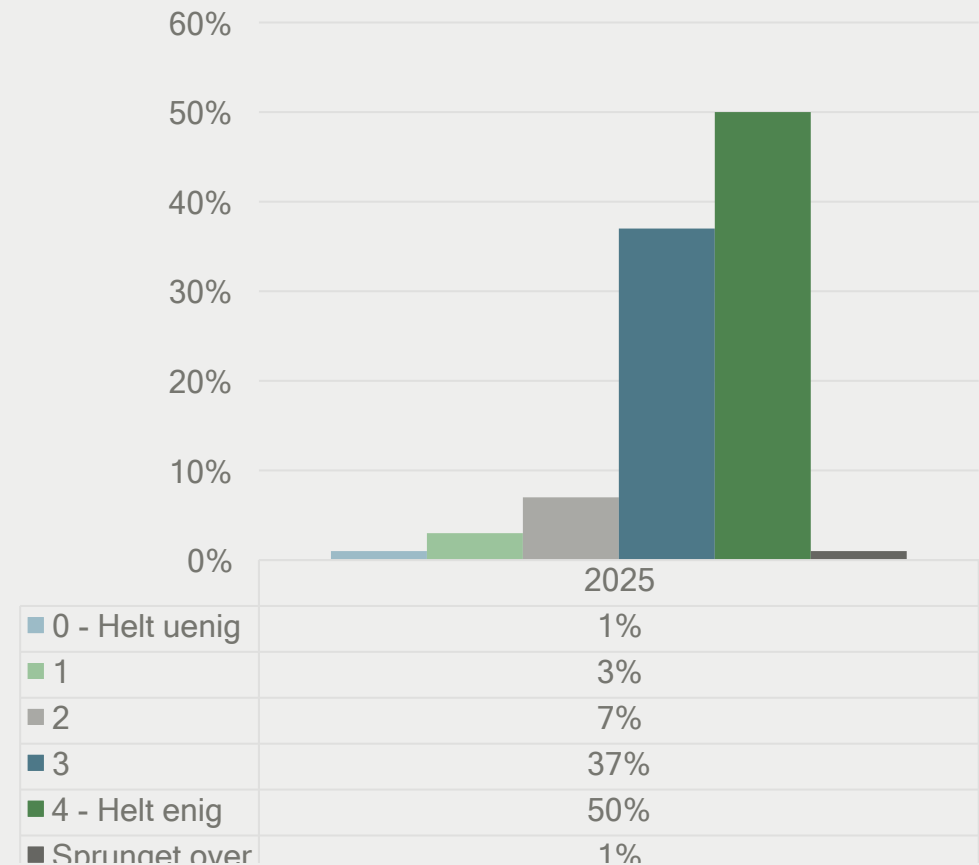
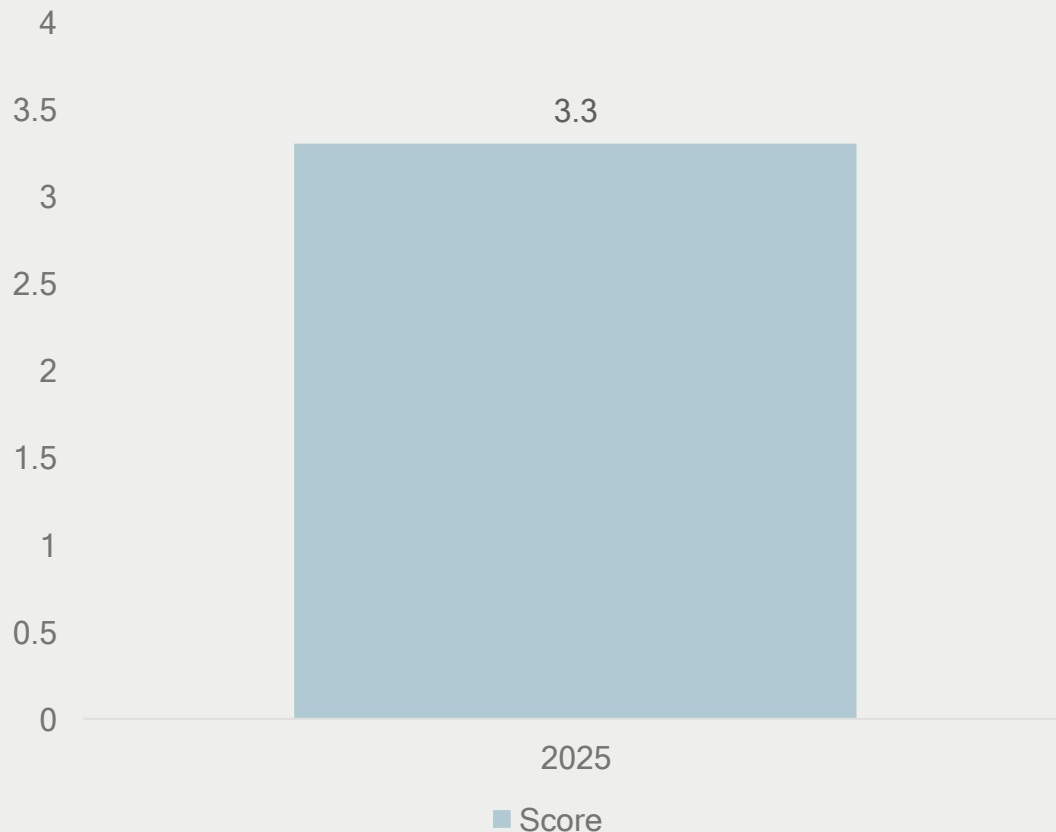
Feedback: Jeg får den feedback, som jeg har brug for, fra min nærmeste leder – *Nyt spørgsmål*





Nærmeste ledelse

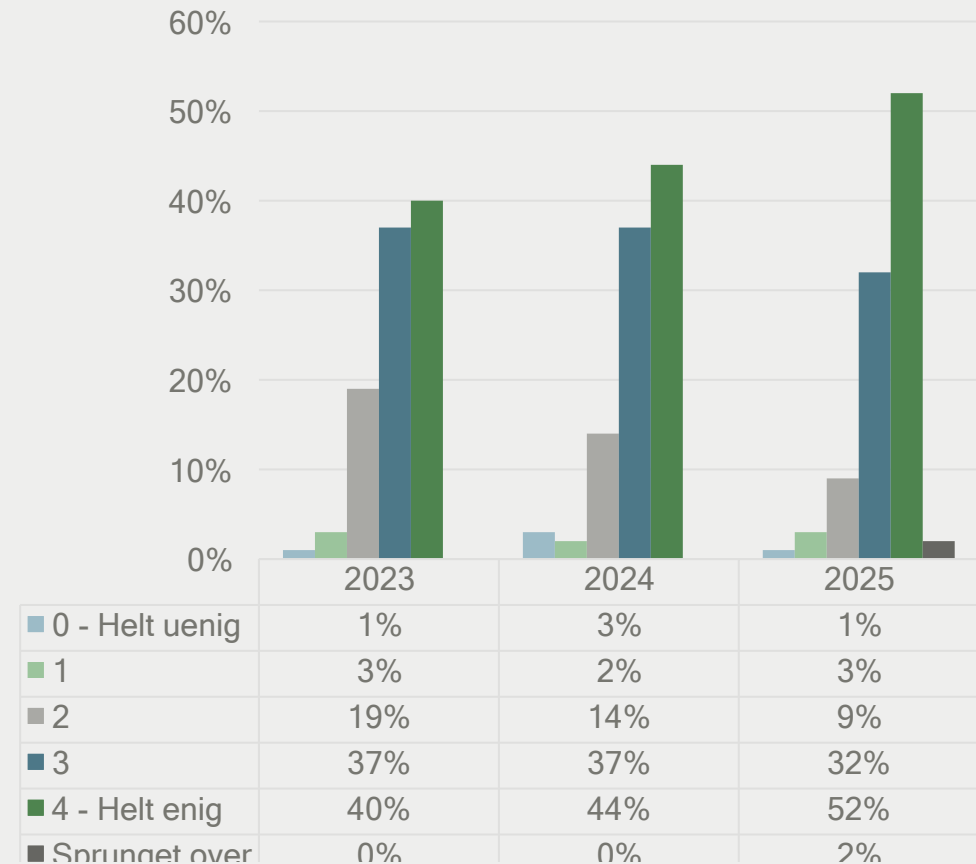
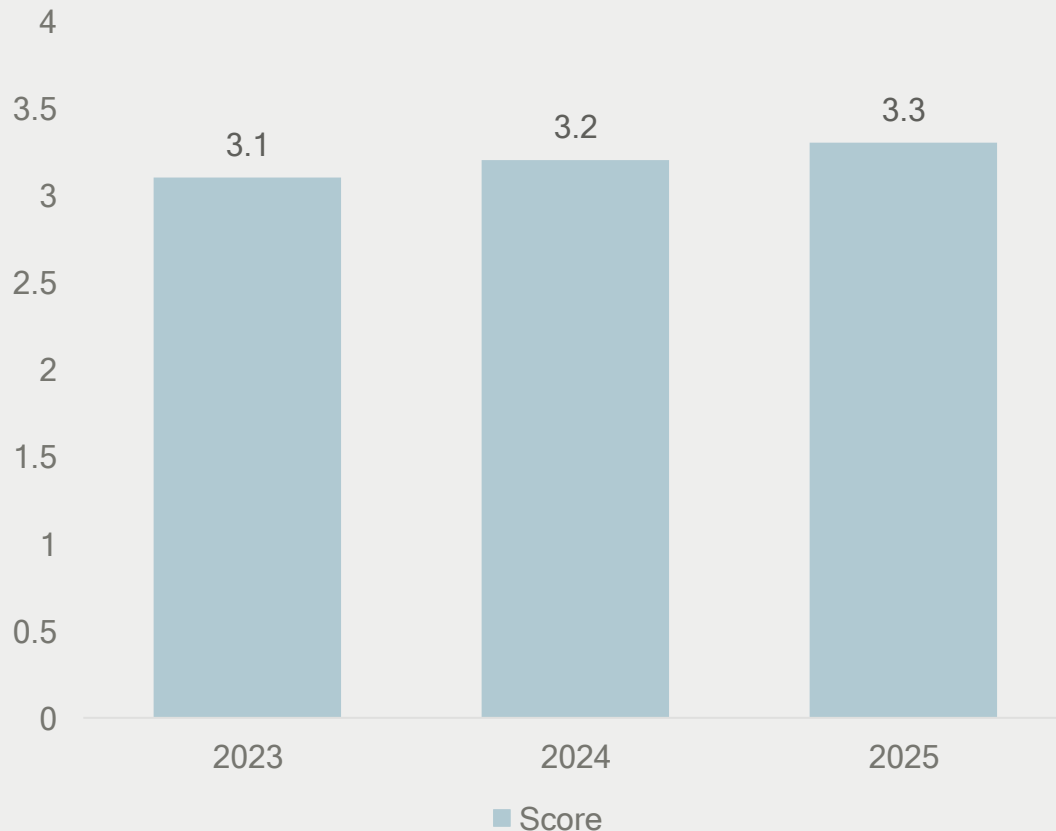
Tilbage melding fra nærmeste leder: Min nærmeste leder er tydelig i sine forventninger til mig
– *Nyt spørgsmål*





Nærmeste ledelse

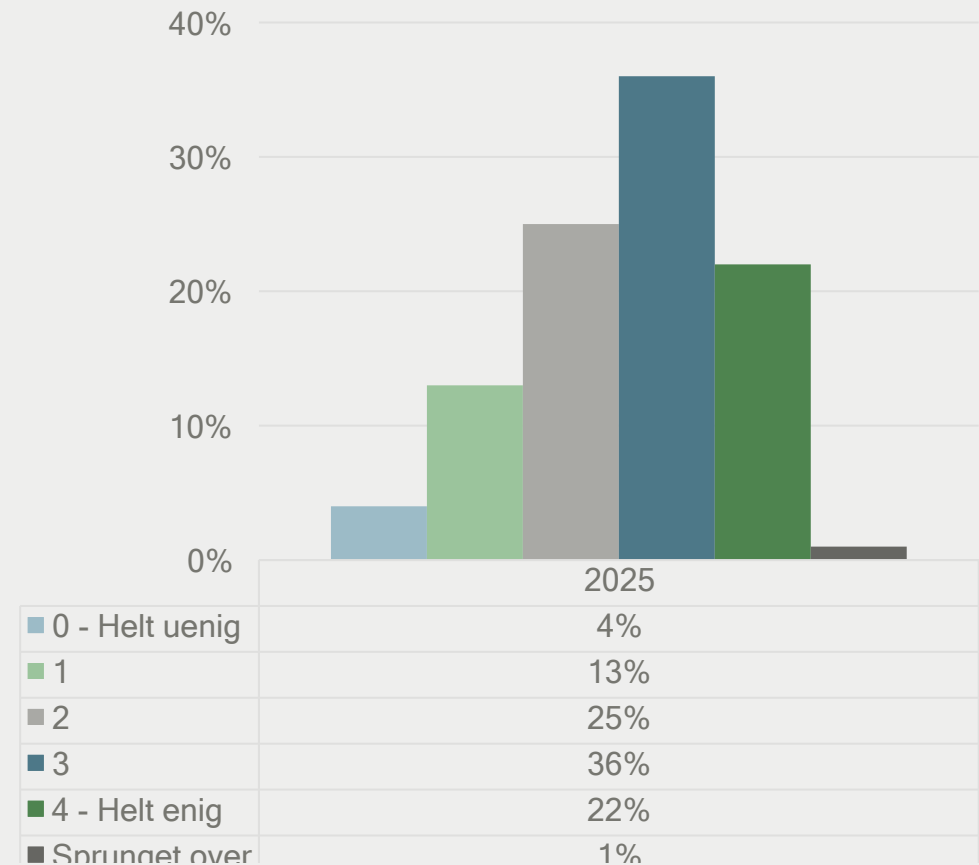
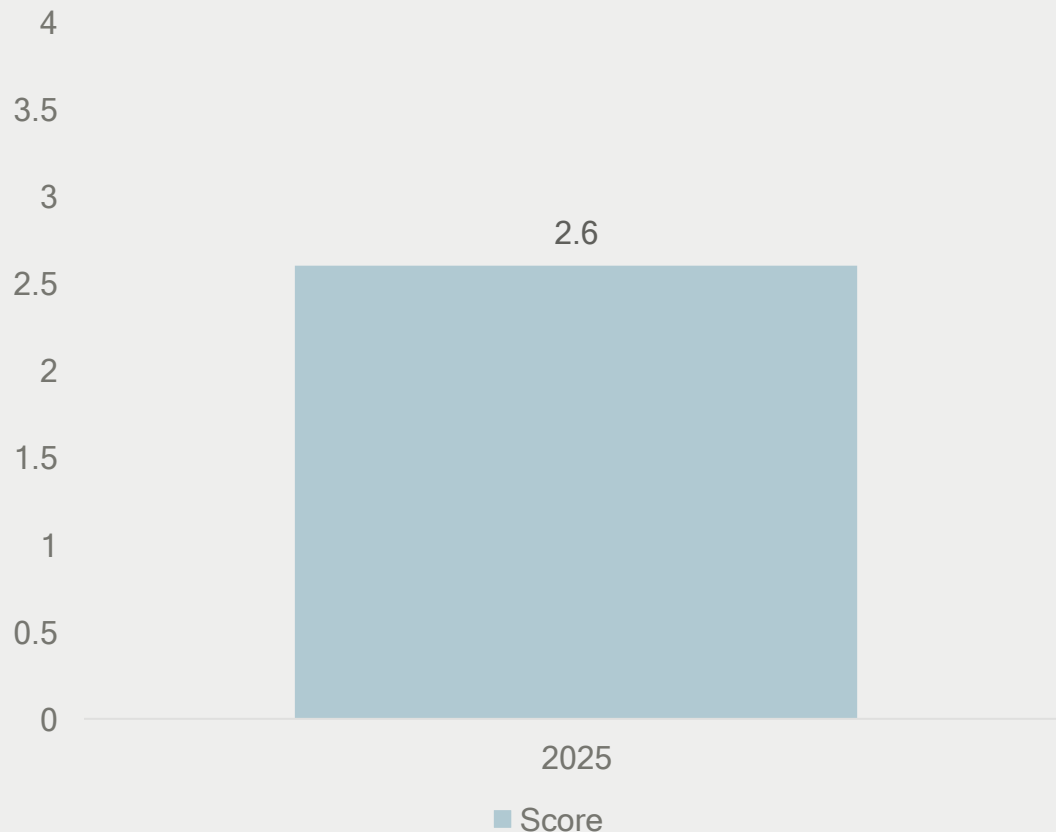
Tilbage melding fra nærmeste leder: Mit arbejde bliver anerkendt og påskønnet af min nærmeste leder
– *Spørgsmål korrigeret*





Direktion

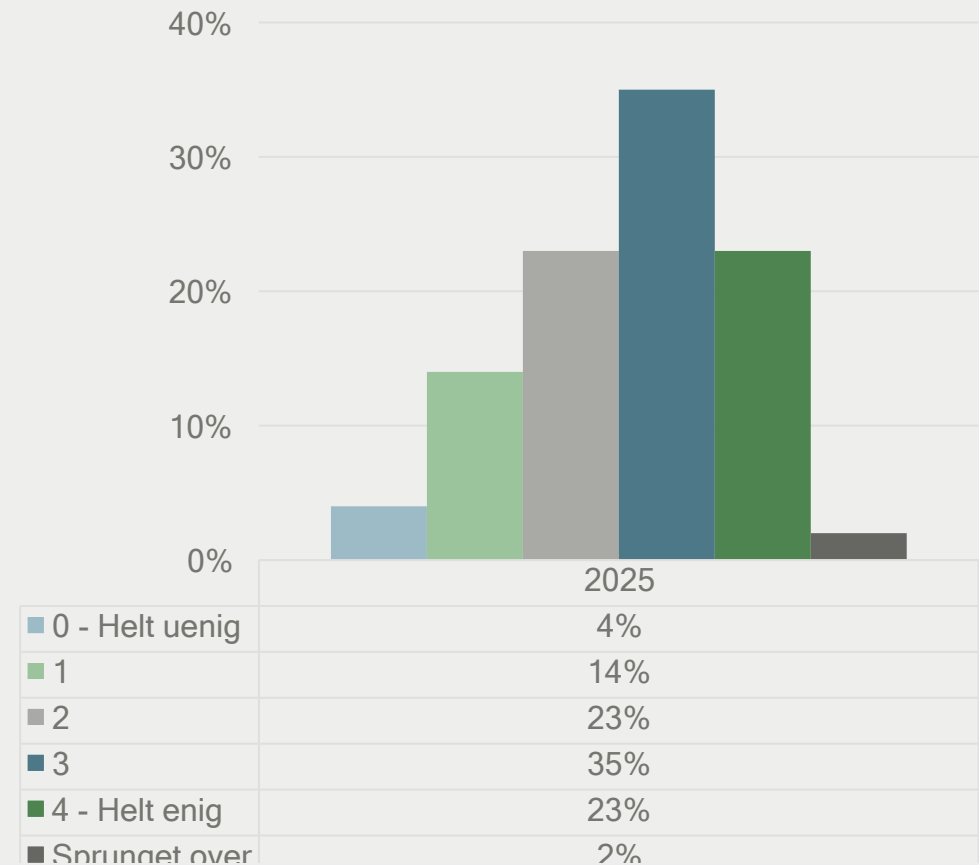
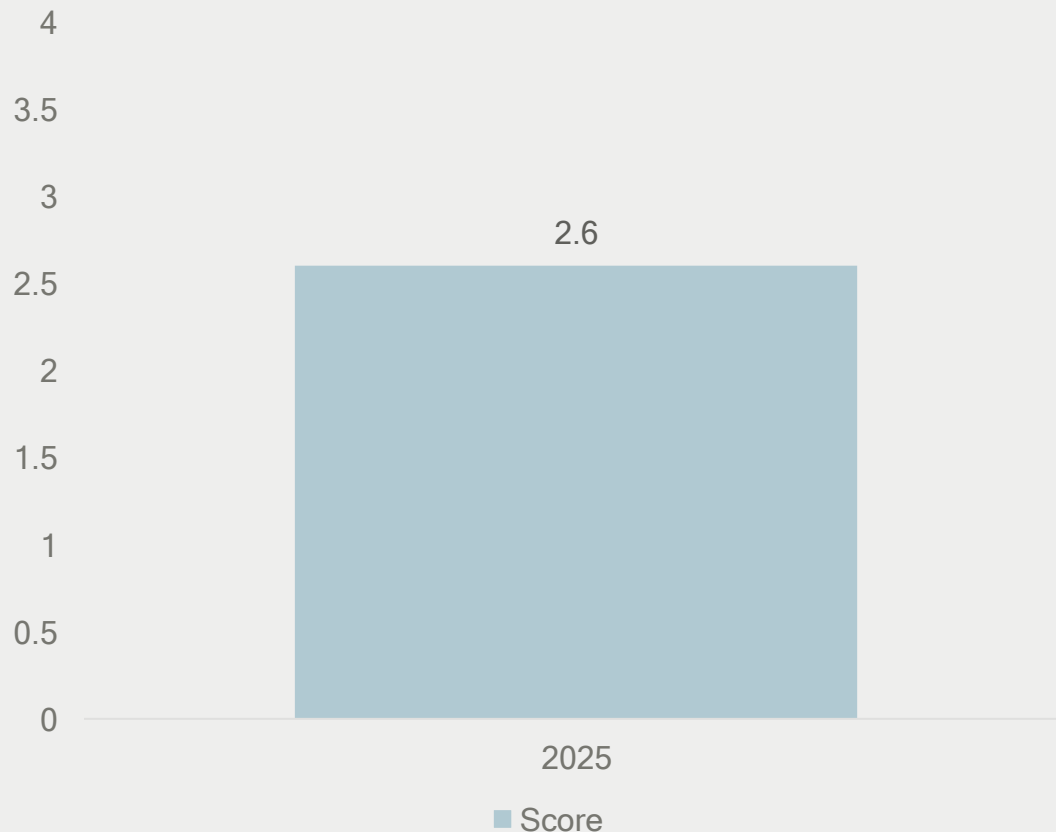
Strategi og retning: Direktionen formår at skabe en fælles retning, som jeg kan se mig selv i –
Nyt spørgsmål





Direktion

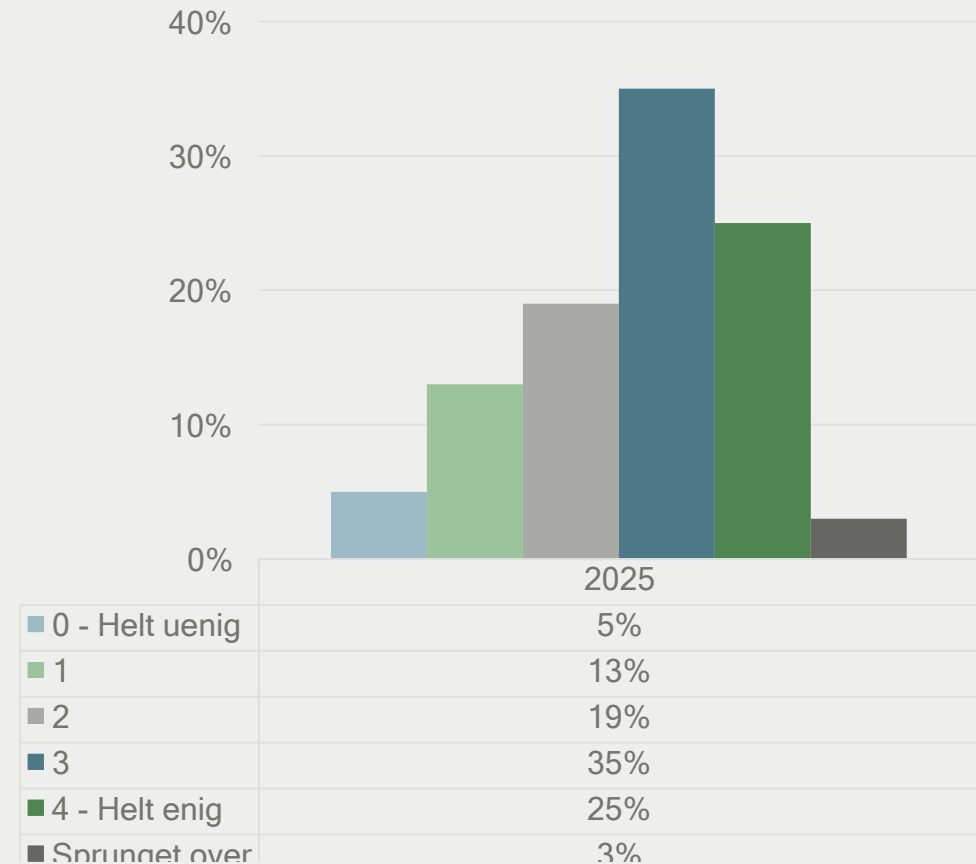
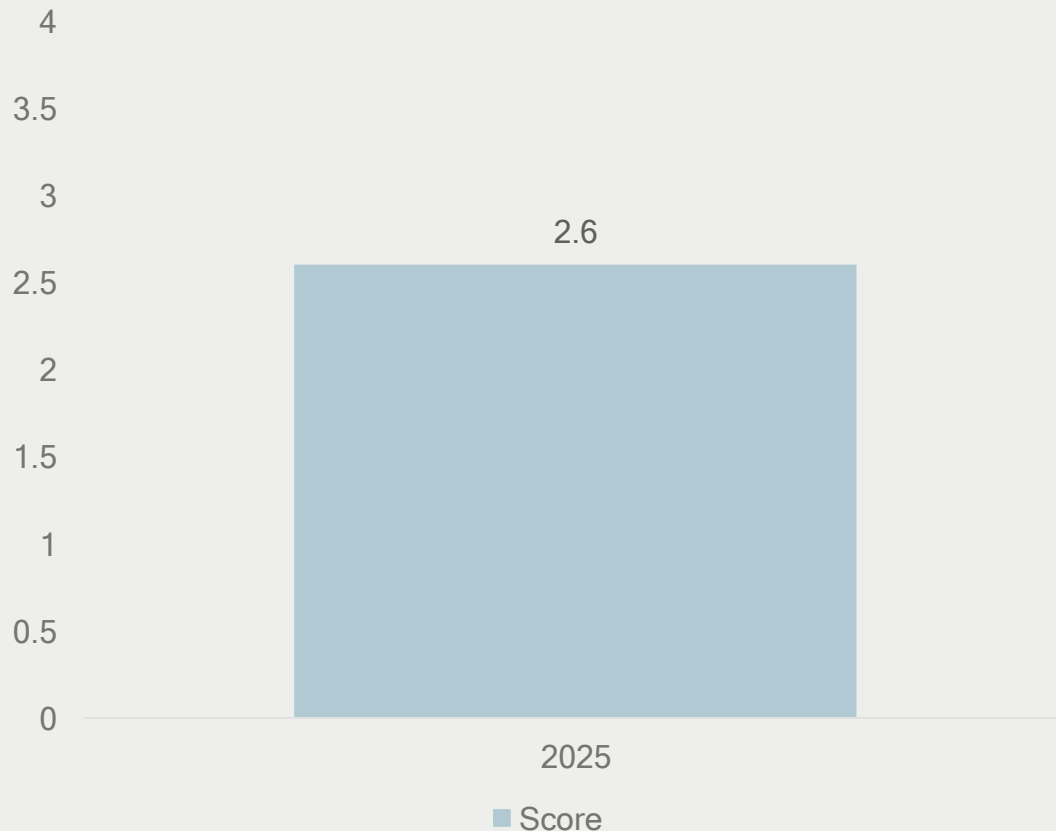
Troværdighed og tillid: Jeg oplever, at direktionen er åben og ærlig i kommunikationen – *Nyt spørgsmål*





Direktion

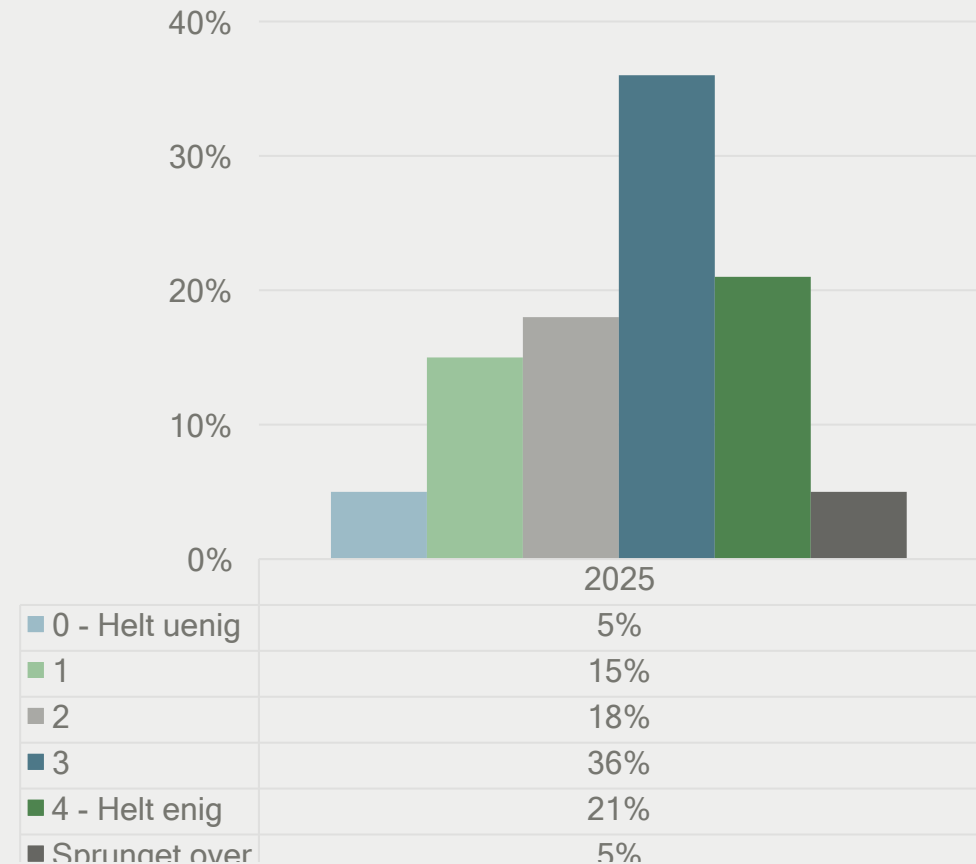
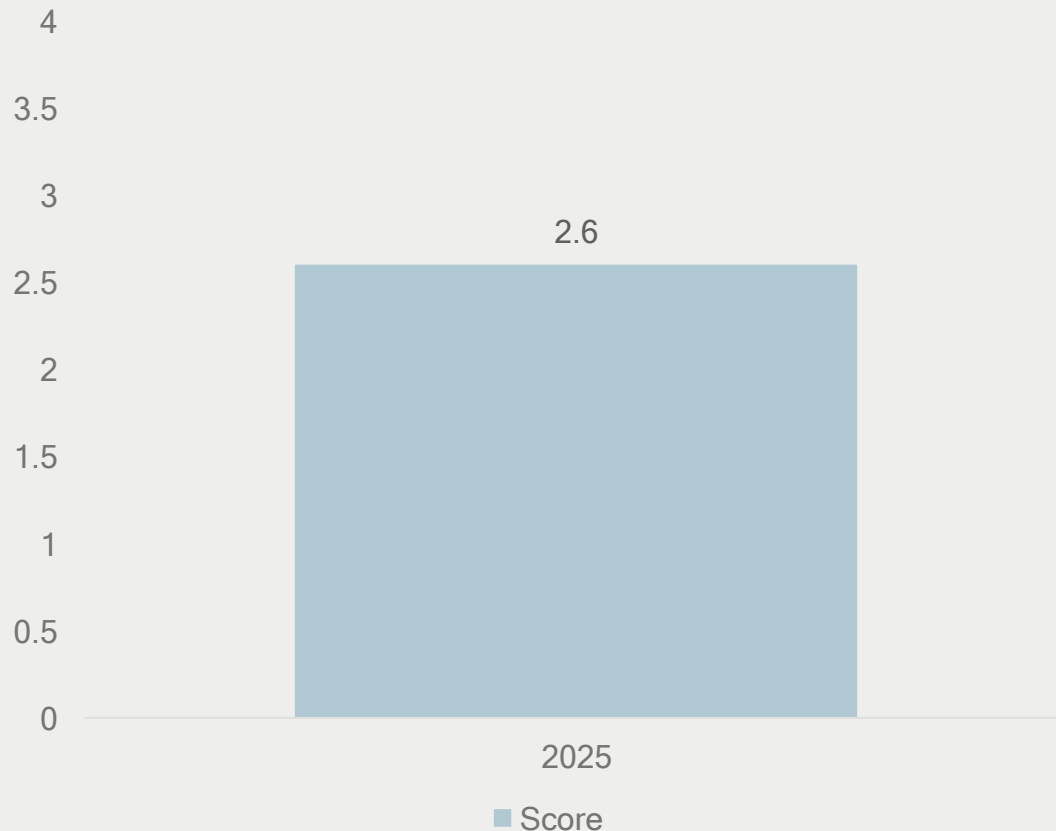
Troværdighed og tillid: Direktionen viser interesse for medarbejdernes trivsel og arbejdsvilkår
– *Nyt spørgsmål*





Direktion

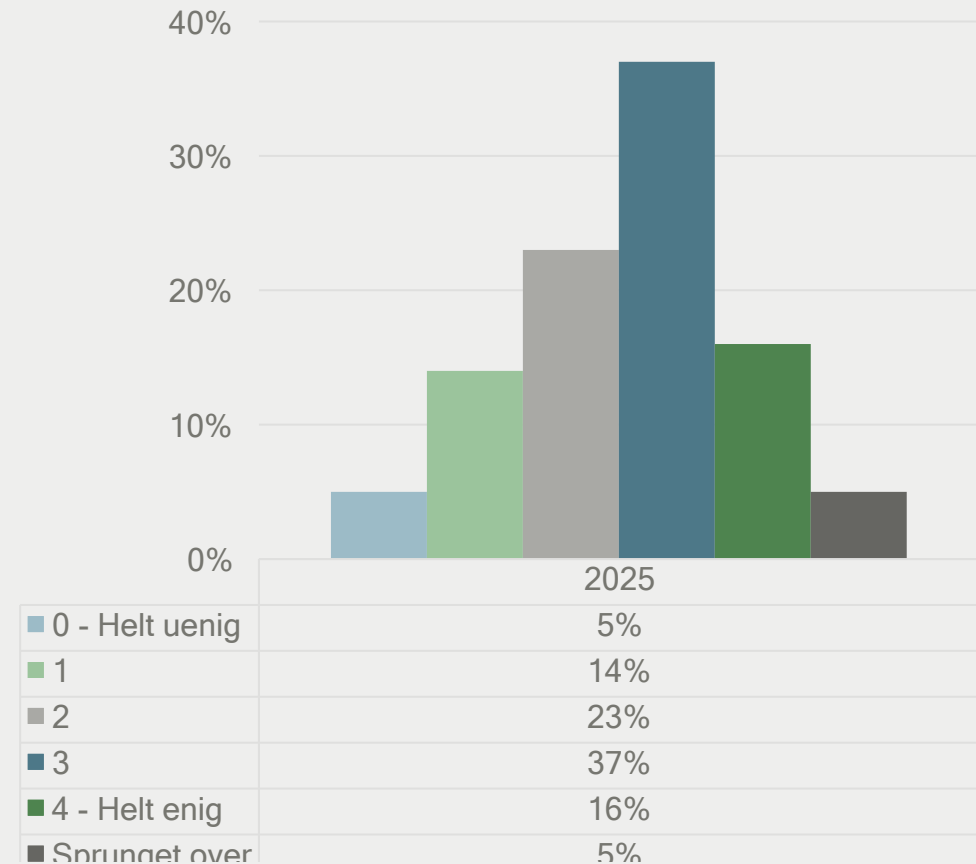
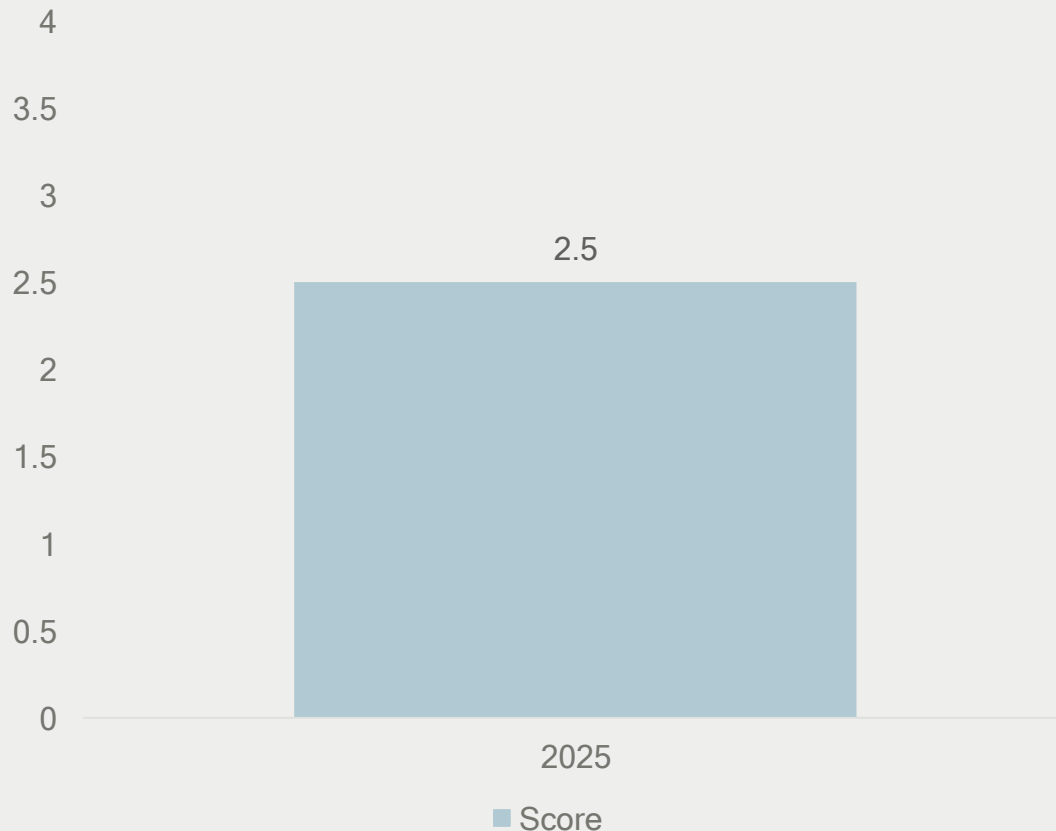
Troværdighed og tillid: Jeg føler, at direktionen lytter til medarbejdernes input og bekymringer - direkte eller gennem chefer og teamledere – *Nyt spørgsmål*





Direktion

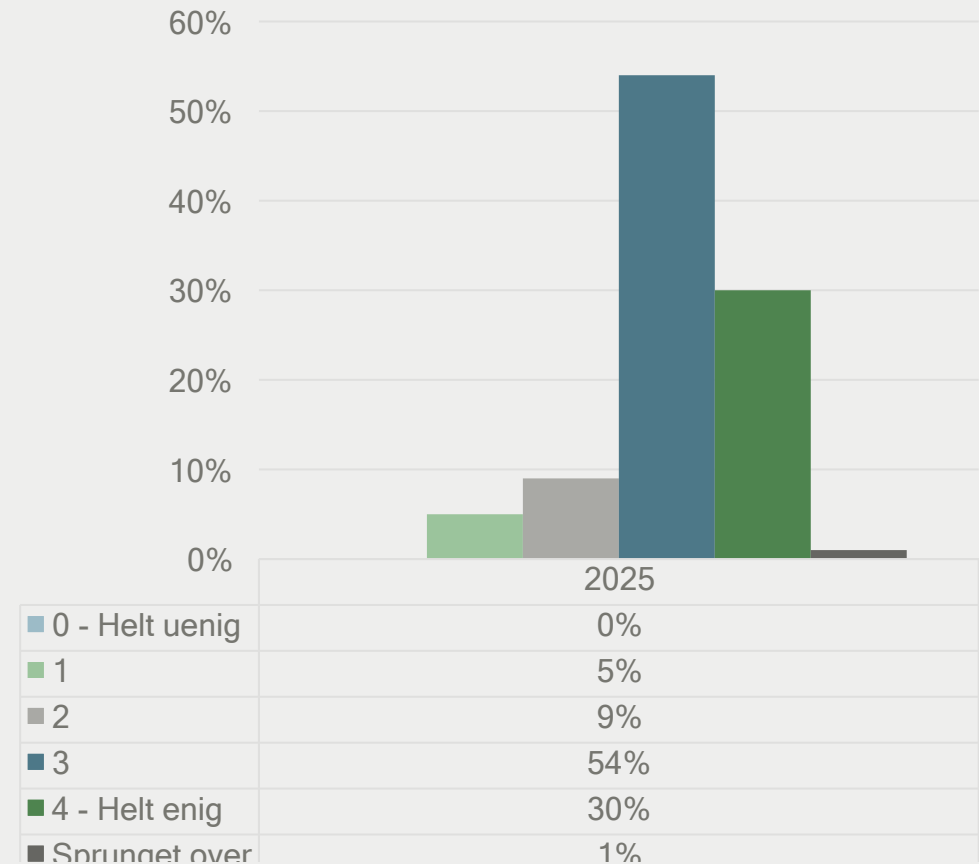
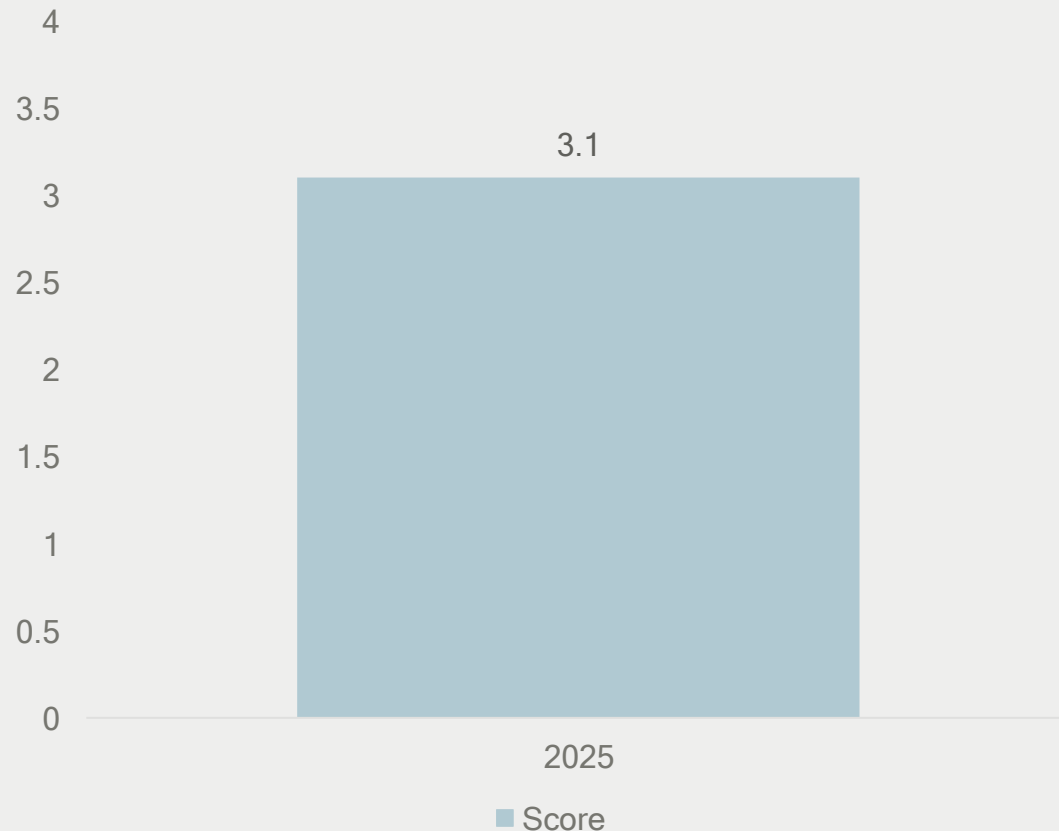
Forandring og udvikling: Direktionen håndterer forandringer på en måde, der skaber tryghed og forståelse
– *Nyt spørgsmål*





Psykologisk tryghed

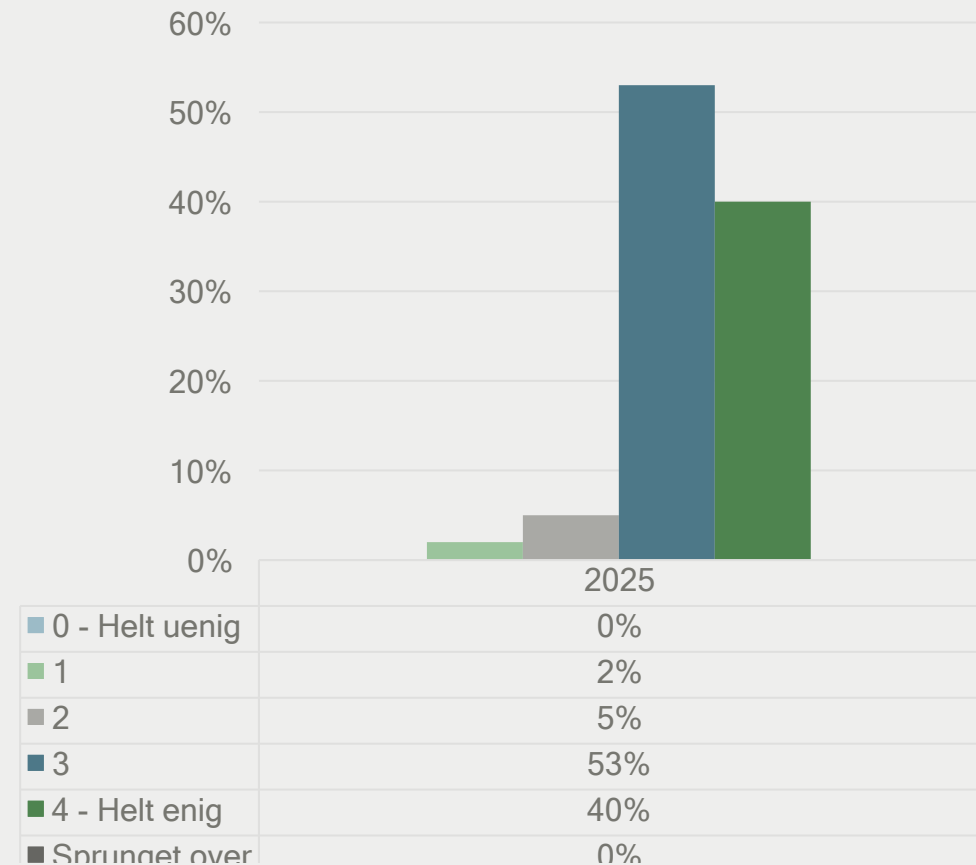
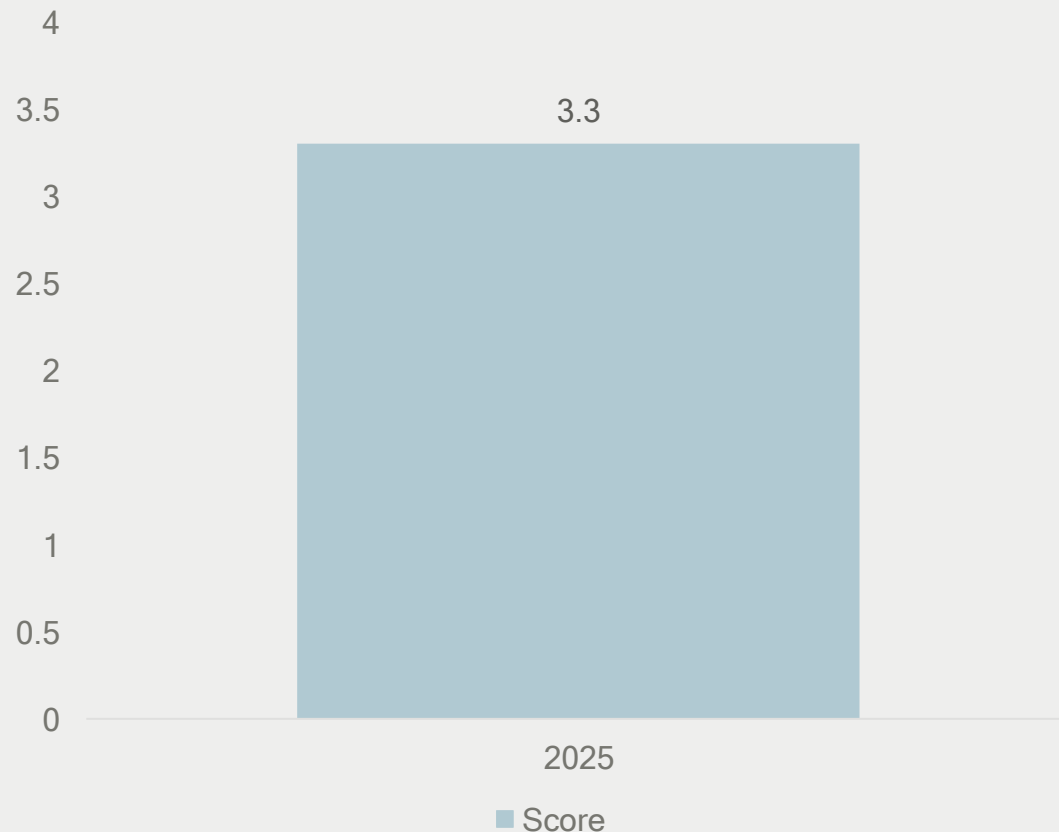
Psykologisk tryghed: Jeg tør sige min mening, selvom den er upopulær – *Nyt spørgsmål*





Psykologisk tryghed

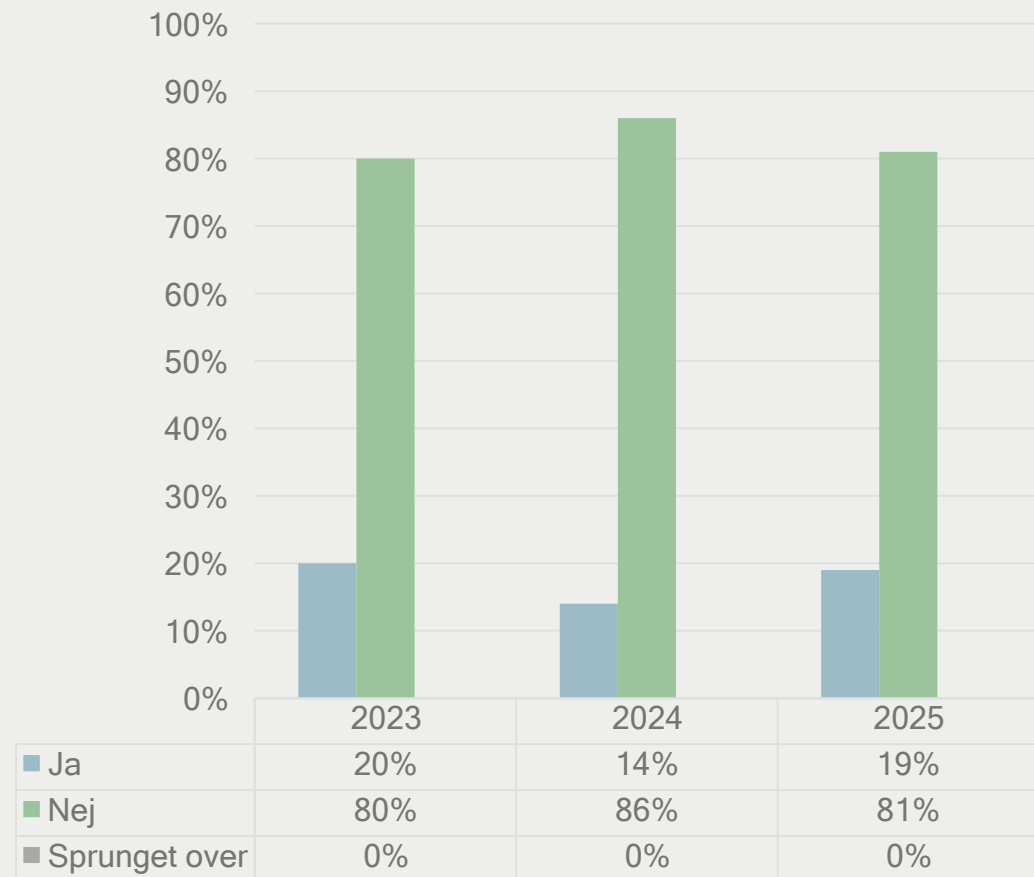
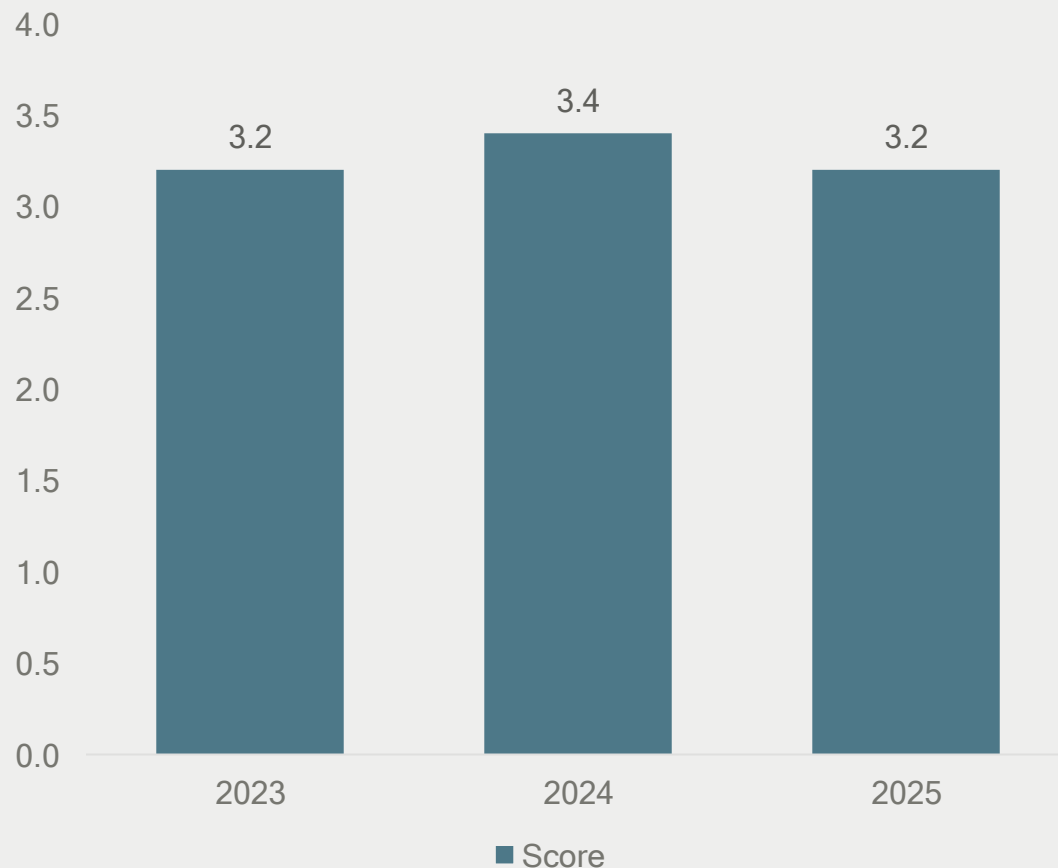
Psykologisk tryghed: Jeg oplever, at det er trygt at lave fejl og lære af dem – *Nyt spørgsmål*





Krænkende handlinger

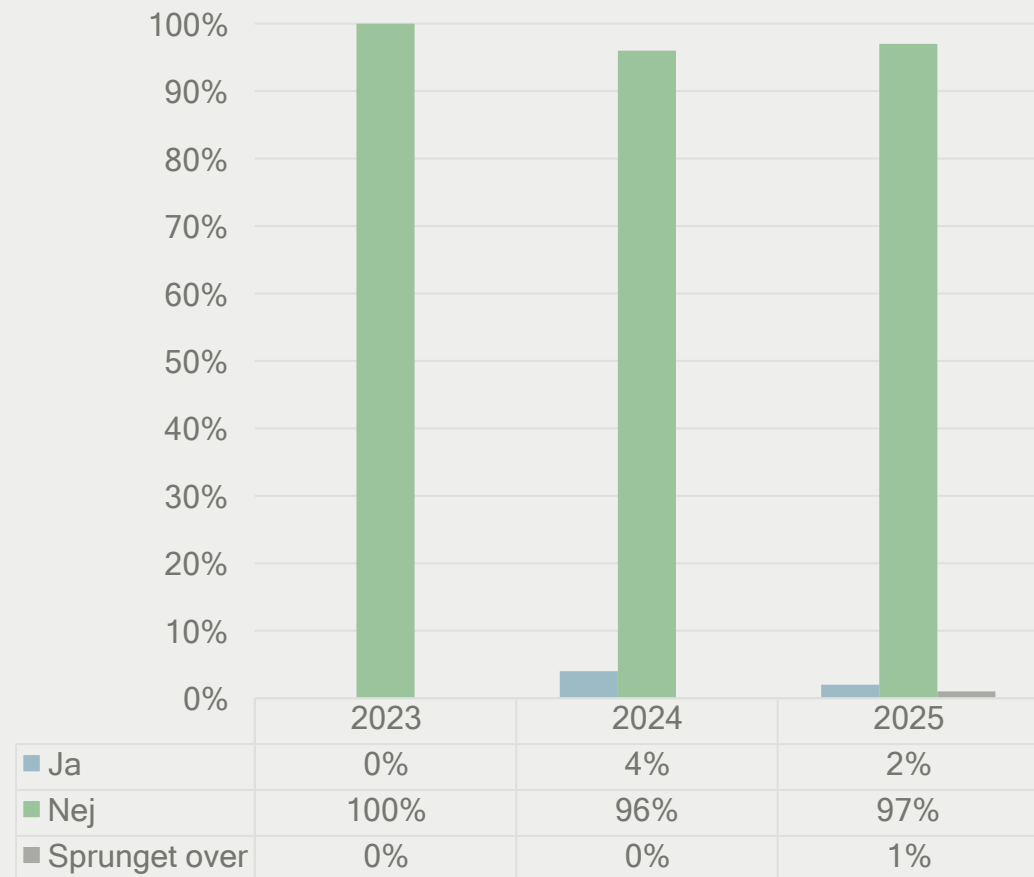
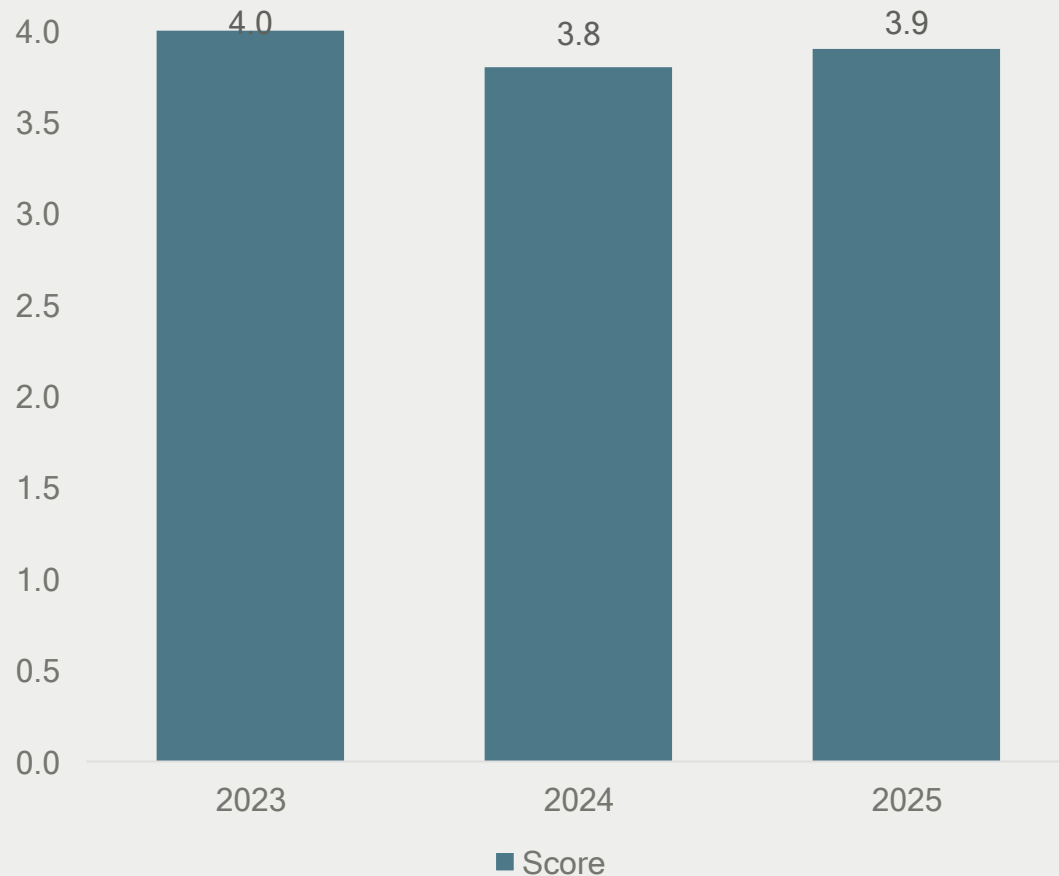
Trusler om vold: Har du i det seneste år været udsat for trusler i forbindelse med dit arbejde?
Med trusler menes mundtlige eller skriftlige trusler eller truende adfærd. – *Uændret
spørgsmål*





Krænkende handlinger

Fysisk vold: Har du det seneste år været udsat for fysisk vold i forbindelse med dit arbejde?
– *Uændret spørgsmål*

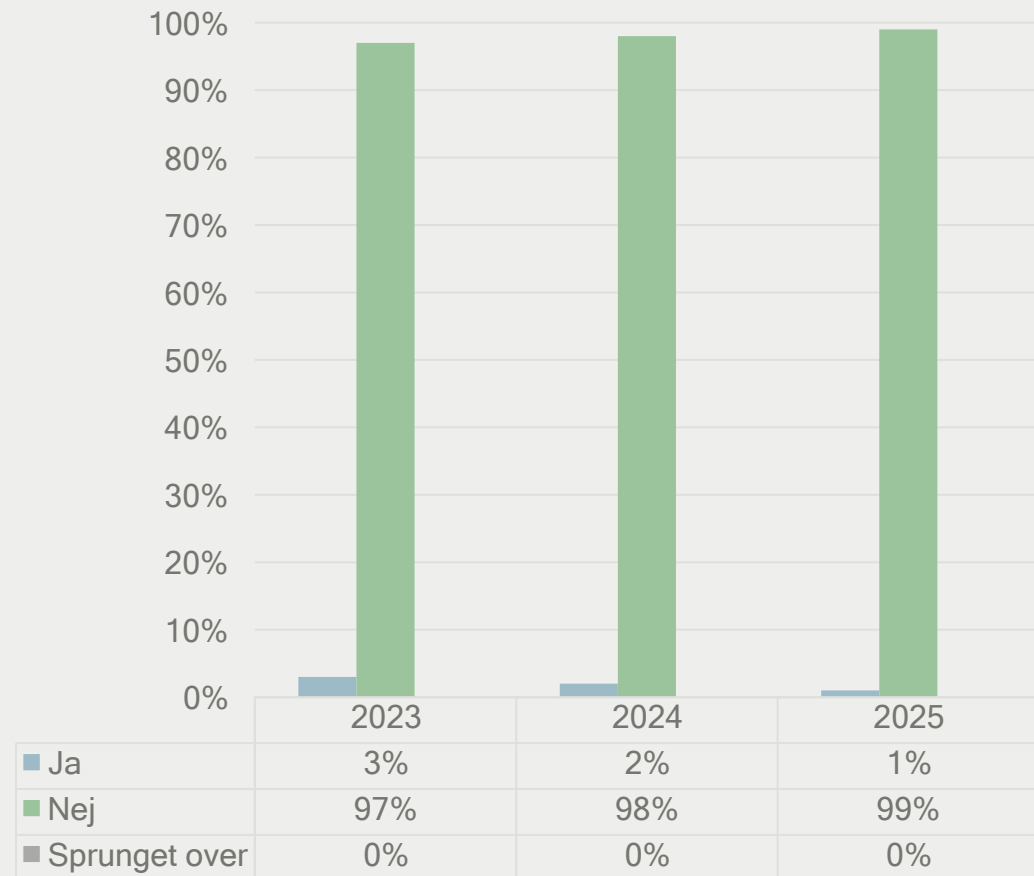
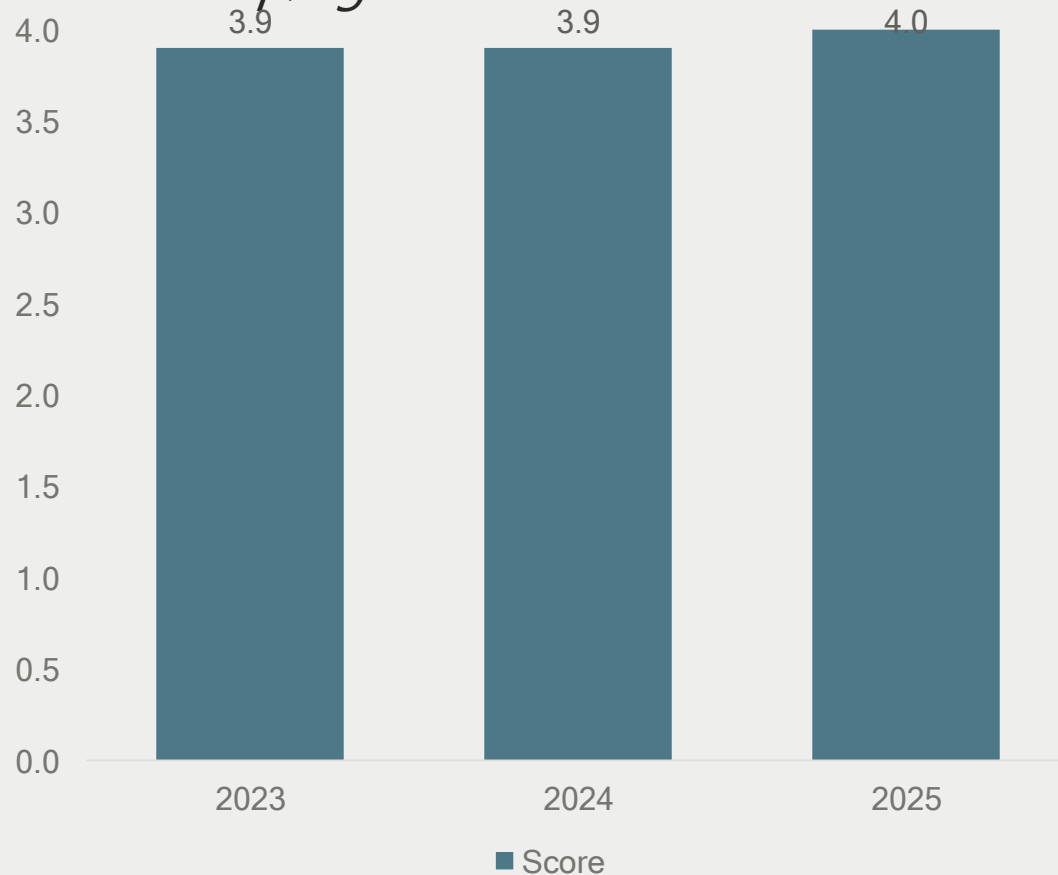




Krænkende handlinger

Mobning: Har du det seneste år været udsat for mobning på dit arbejde? Mobning finder sted, når en person gentagne gange og over længere tid bliver udsat for ubehagelige eller negative handlinger på sit arbejde, som vedkommende har svært ved at forsvare sig imod. –

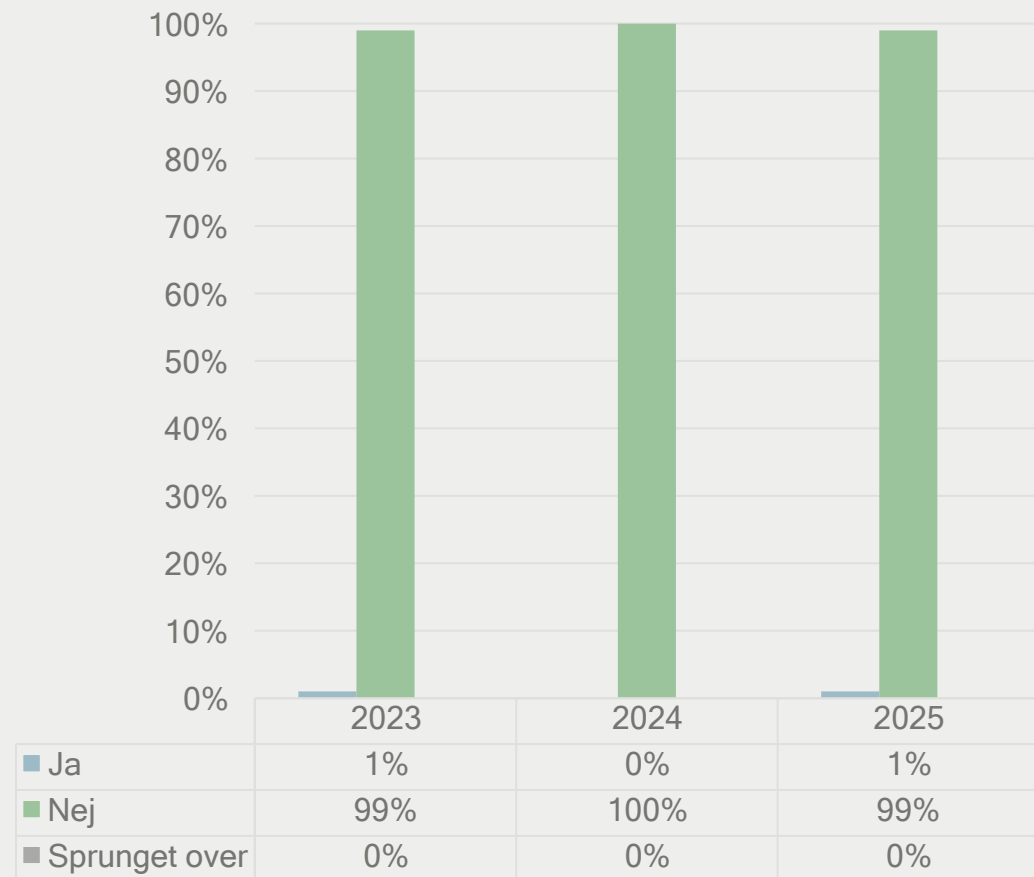
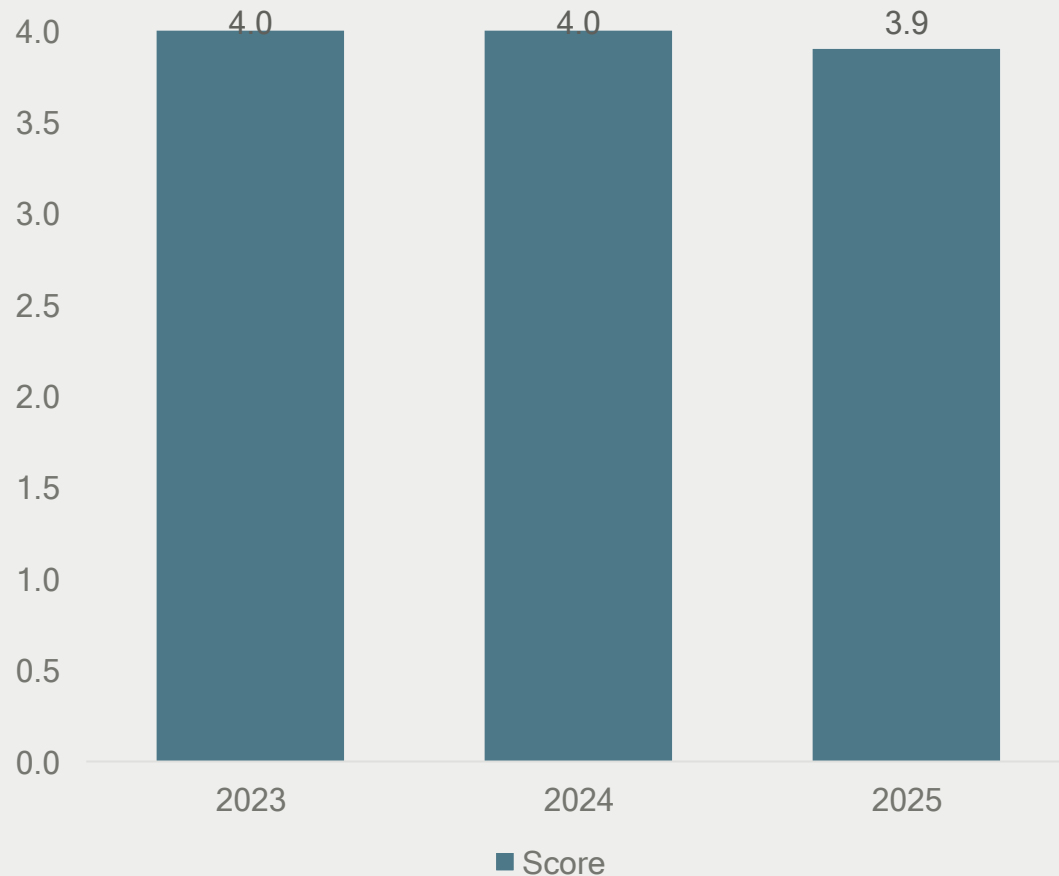
Uændret spørgsmål





Krænkende handlinger

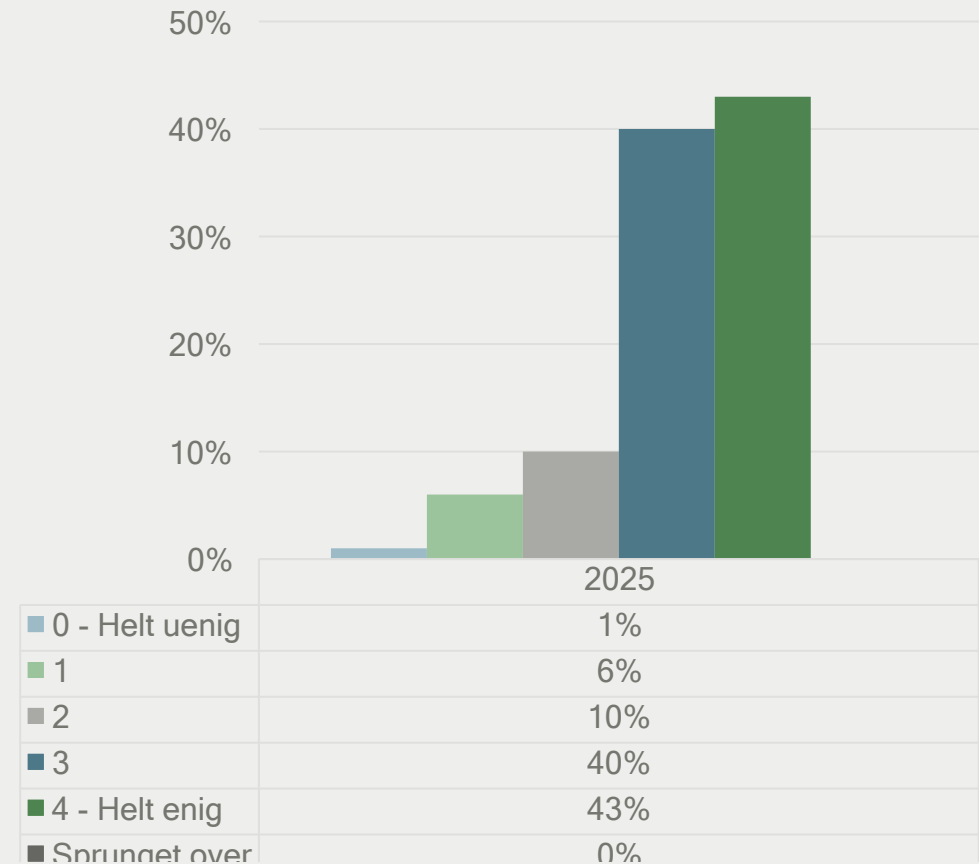
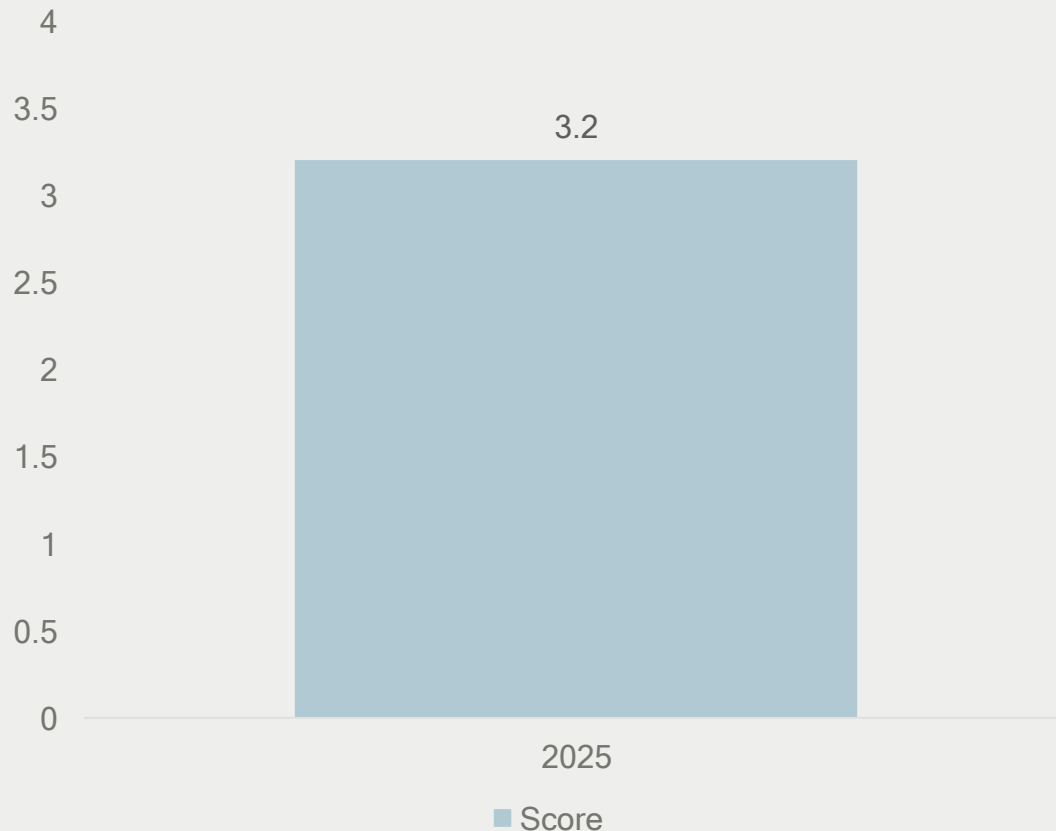
Seksuel chikane: Har du det seneste år været udsat for seksuel chikane på din arbejdsplads?
– *Uændret spørgsmål*





Udvikling & karriere

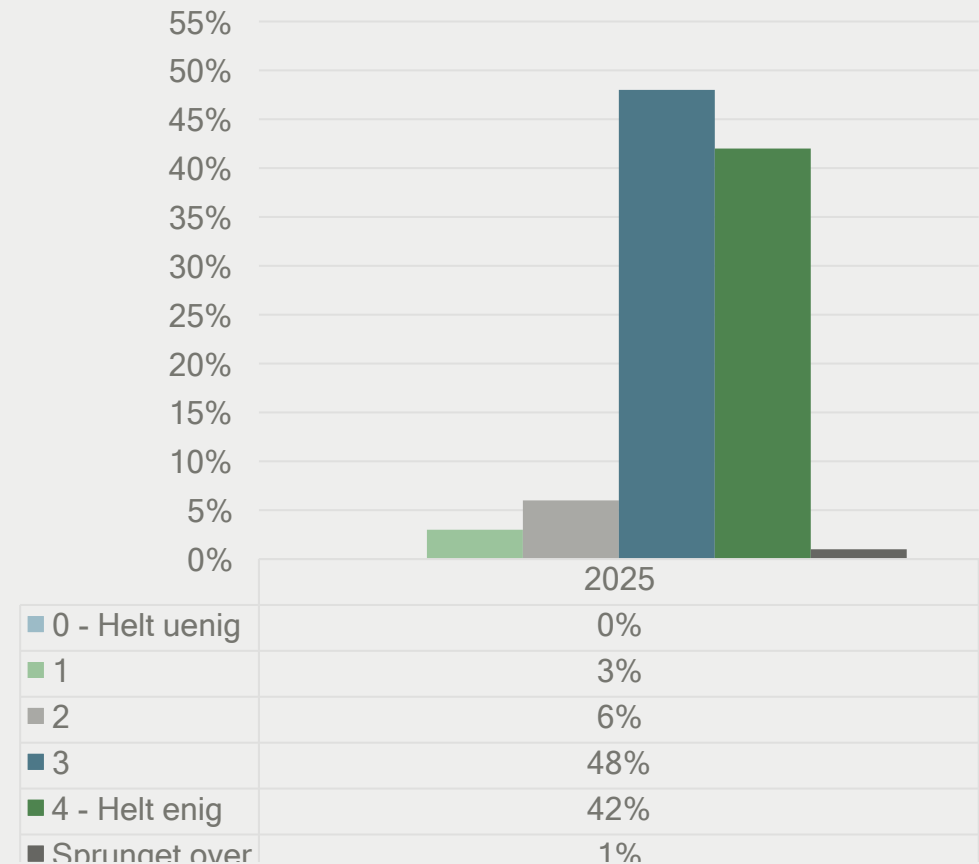
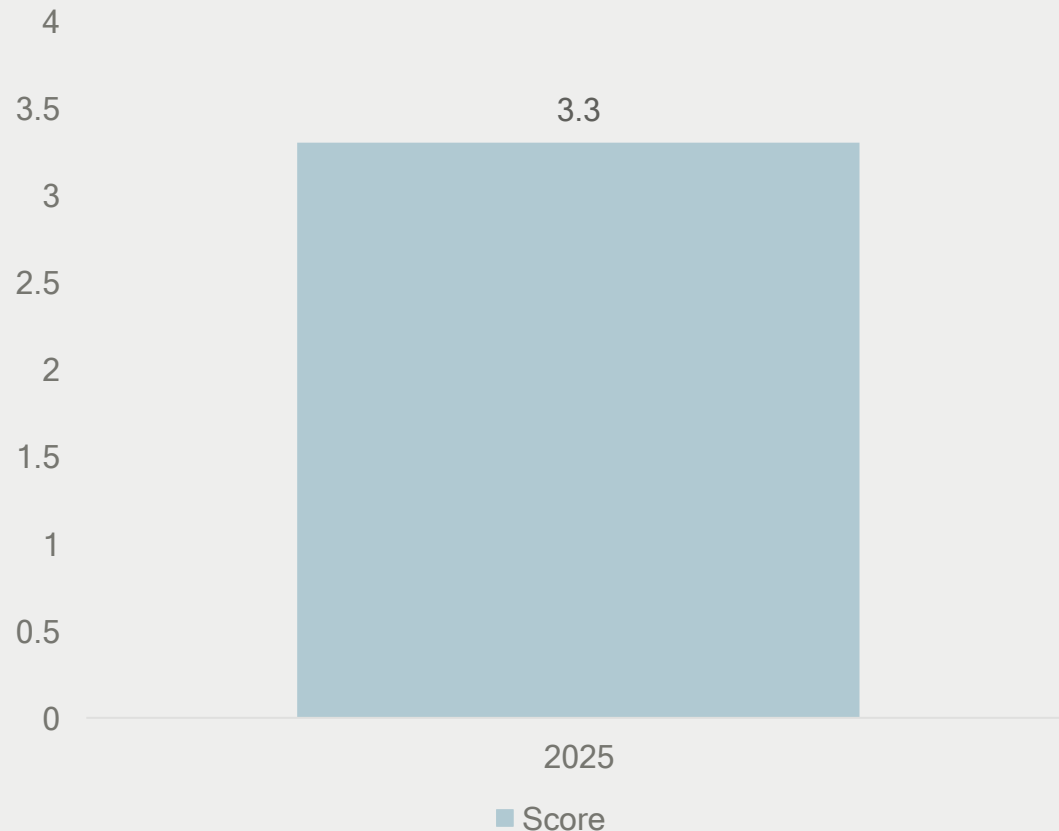
Udvikling og karriere: Jeg har i forbindelse med min ansættelse udviklet mig fagligt – *Nyt spørgsmål*





Udvikling & karriere

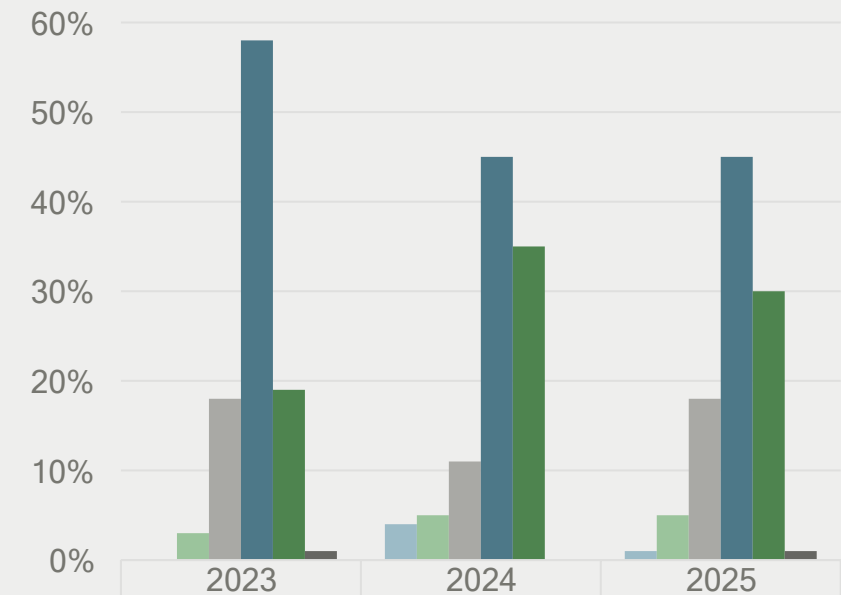
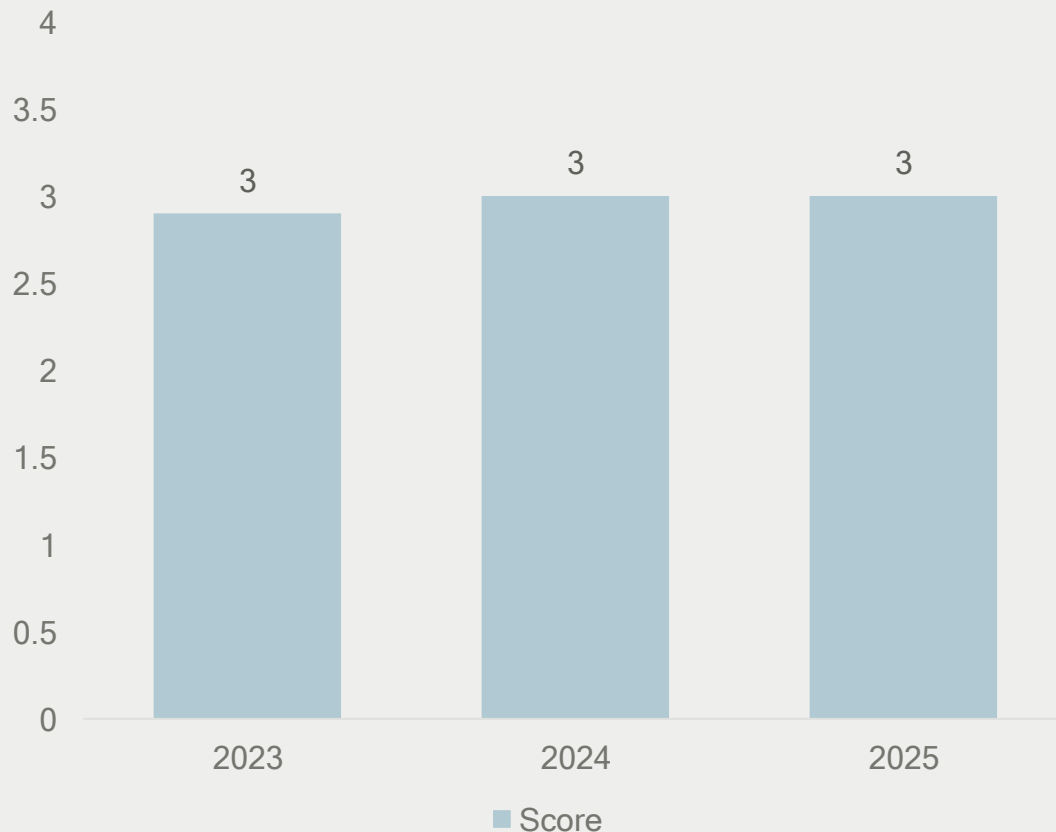
Udvikling og karriere: Jeg har i forbindelse med min ansættelse udviklet mig personligt – *Nyt spørgsmål*





Engagement

Engagement og glæde: Giver dit arbejde dig arbejdsglæde og faglig stolthed? – *Spørgsmål
korrigeret*

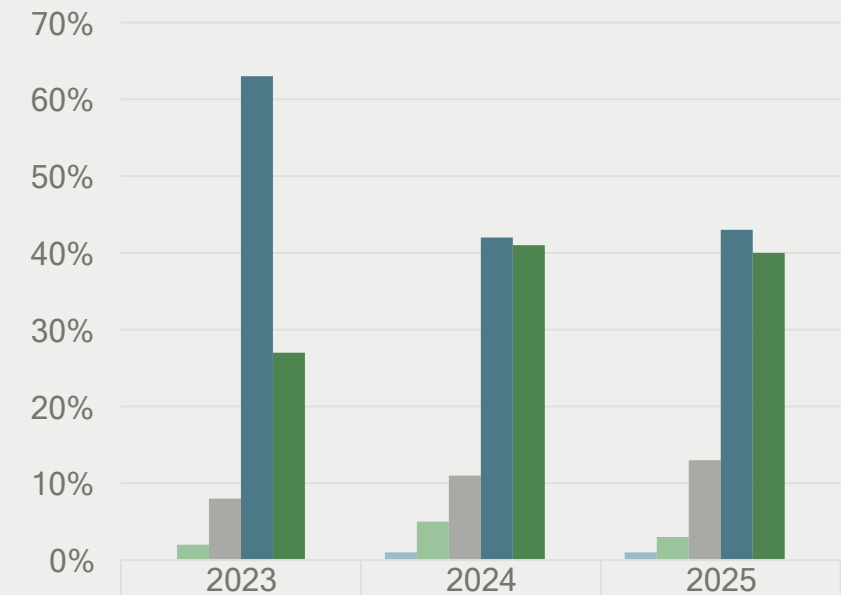
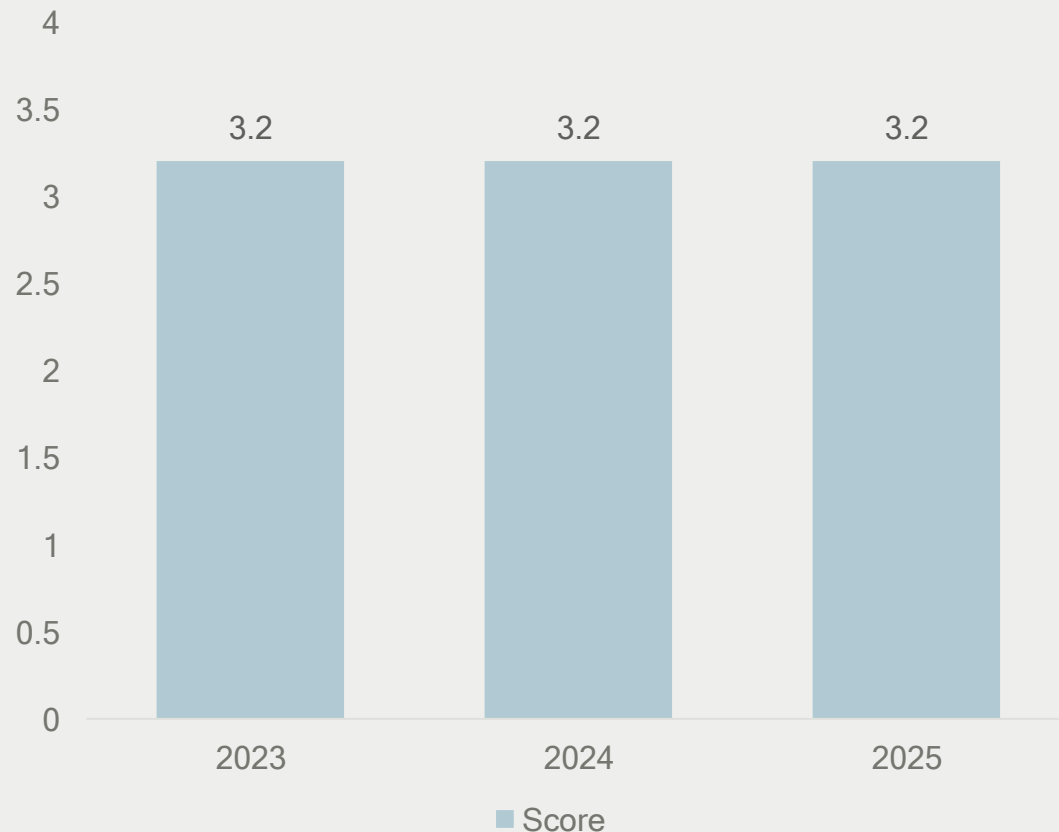


0 - I meget lav grad	0%	4%	1%
1	3%	5%	5%
2	18%	11%	18%
3	58%	45%	45%
4 - I meget høj grad	19%	35%	30%
Sprunget over	1%	0%	1%



Engagement

Jobtilfredshed: Hvor tilfreds er du med dit job alt i alt? – *Uændret spørgsmål*

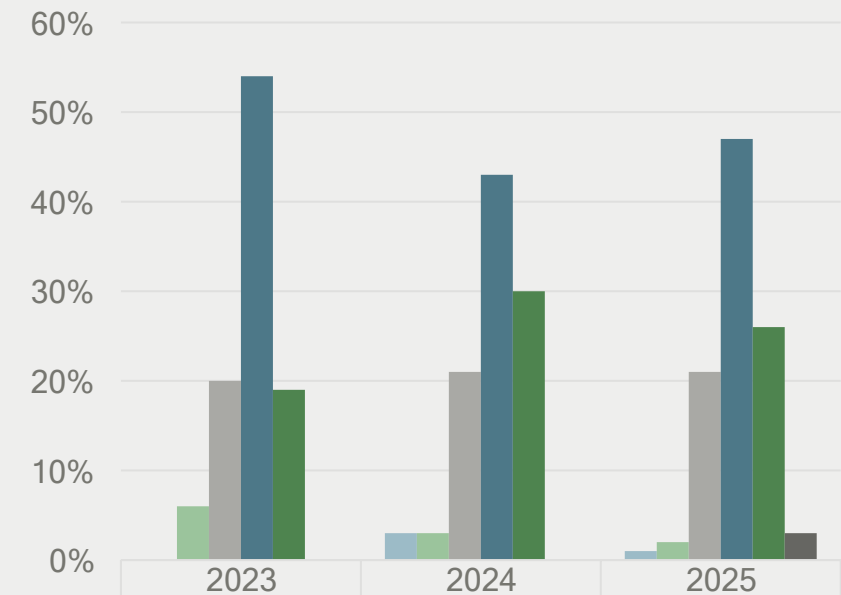
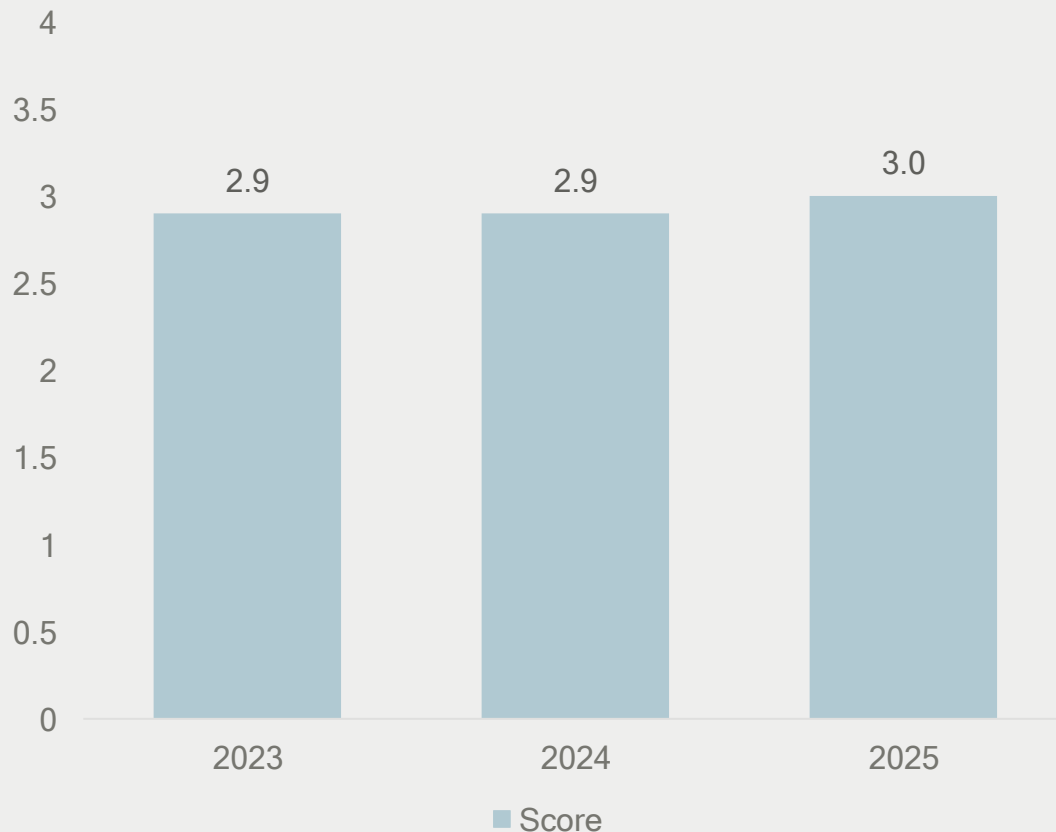


0 - I meget lav grad	0%	1%	1%
1	2%	5%	3%
2	8%	11%	13%
3	63%	42%	43%
4 - I meget høj grad	27%	41%	40%
Sprunget over	0%	0%	0%



Engagement

Engagement og glæde: Er du stolt over det resultat, vi opnår hos NT? – *Spørgsmål korrigeret*

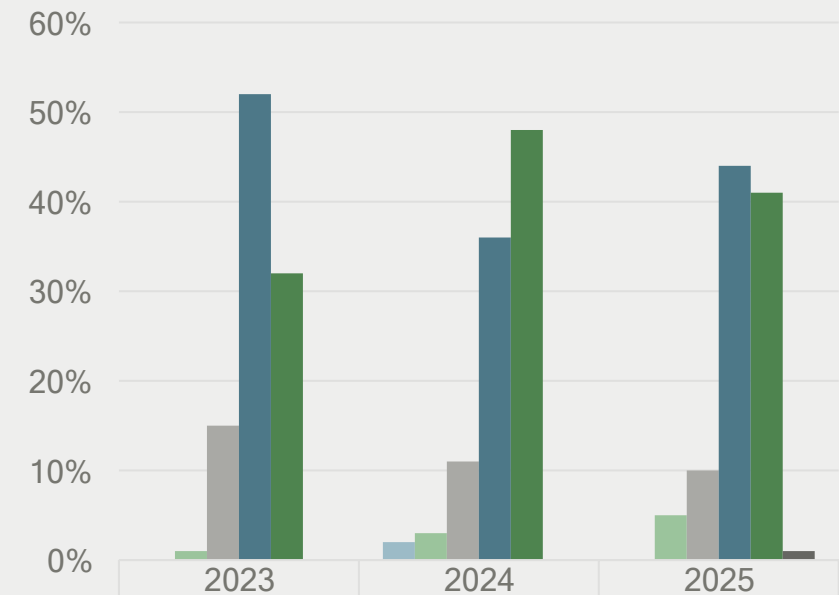
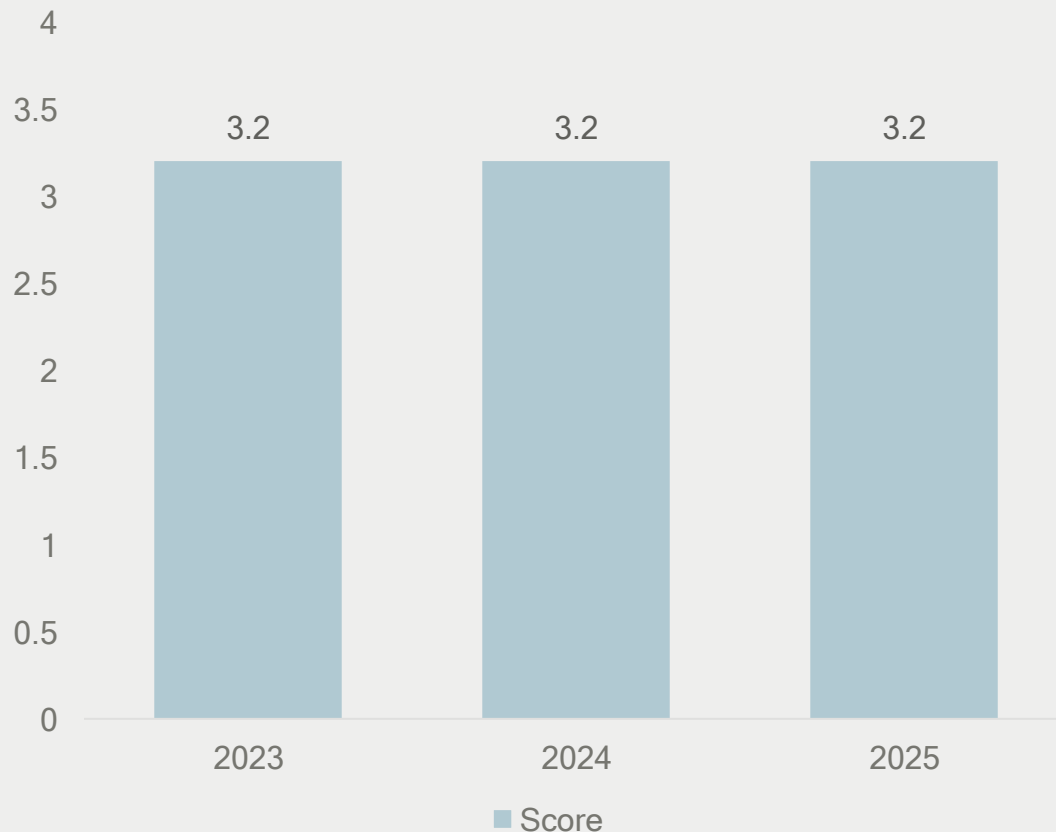


0 - I meget lav grad	0%	3%	1%
1	6%	3%	2%
2	20%	21%	21%
3	54%	43%	47%
4 - I meget høj grad	19%	30%	26%
Sprunget over	0%	0%	3%



Engagement

Jobtilfredshed: Oplever du, at NT er et godt sted at arbejde? – *Uændret spørgsmål*

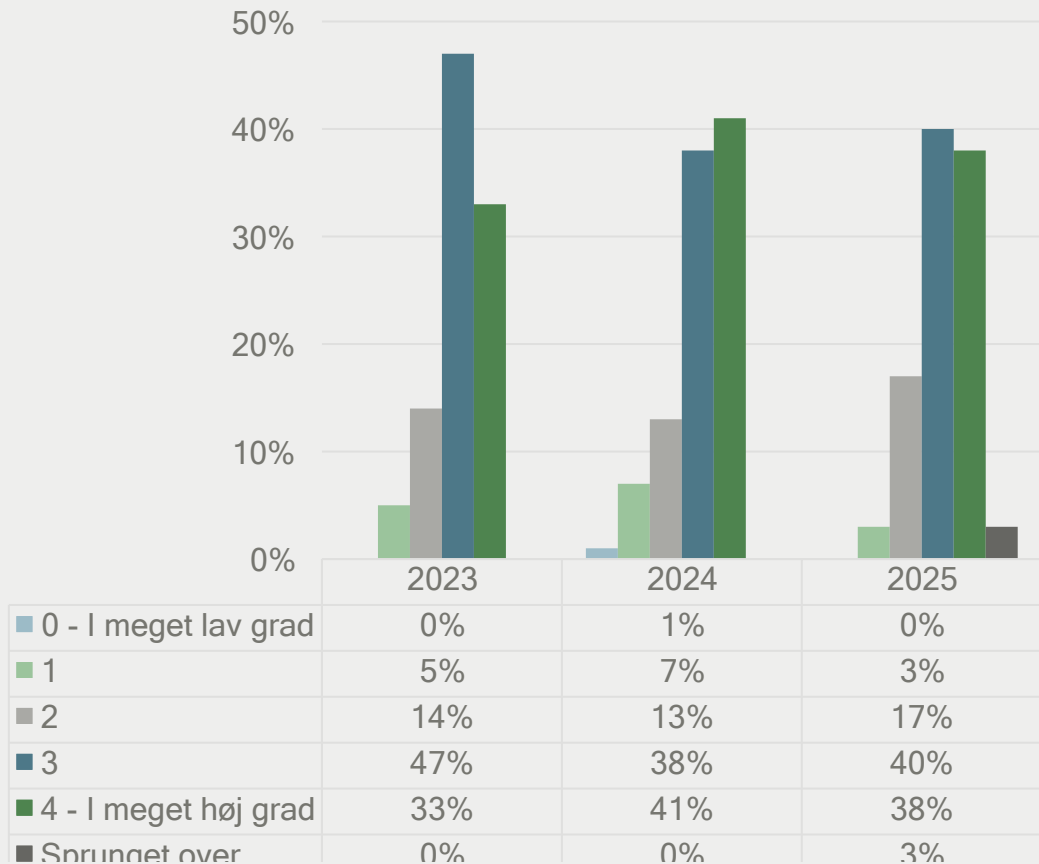
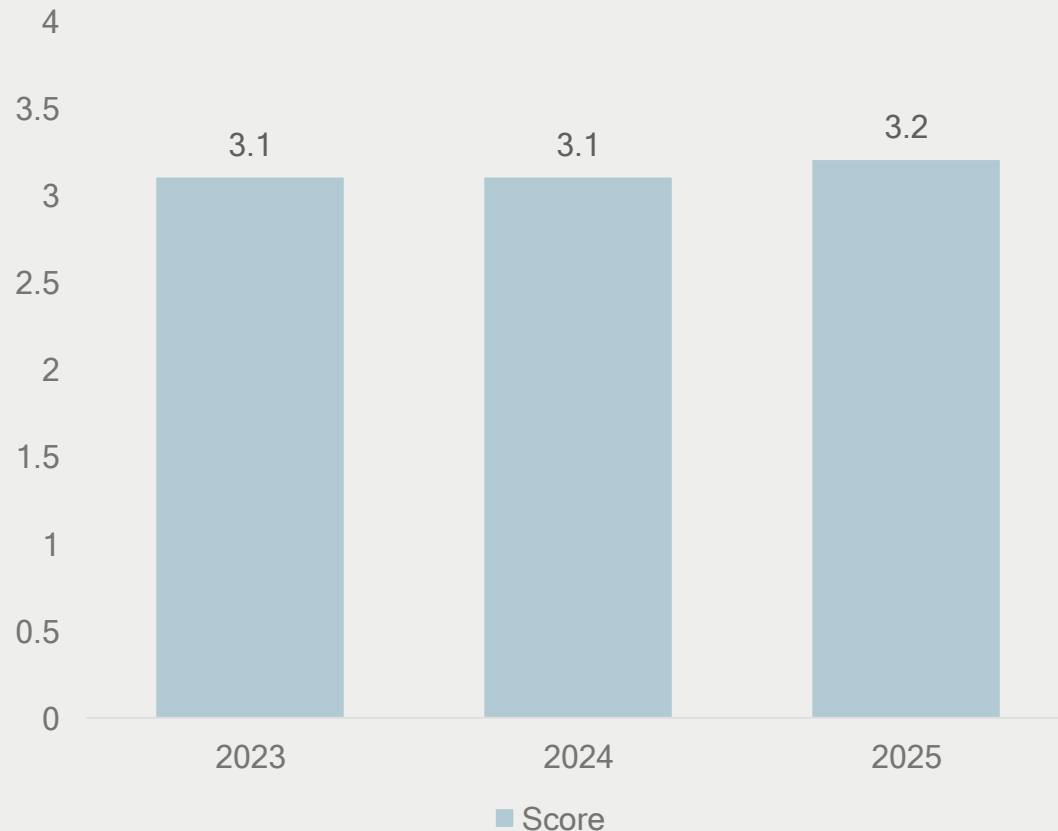


	2023	2024	2025
0 - I meget lav grad	0%	2%	0%
1	1%	3%	5%
2	15%	11%	10%
3	52%	36%	44%
4 - I meget høj grad	32%	48%	41%
Sprunget over	0%	0%	1%



Vurdering af arbejdspladsen

Employee Net Promotor Score: I hvilken grad vil du anbefale andre at søge en stilling hos NT?
– Spørgsmål korrigeret





vi rejser sammen



24. oktober 2025

8. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Status for indksering af buskontrakter
- Status for køreplanlægning og drift



9. Eventuelt



24. oktober 2025

10. Kommende sager

- Økonomirapport 3/2025
- Status for NT's Salgs- & Servicecenter
- Status for natbetjening på Flextur



24. oktober 2025

Beslutningsreferat

Punkt 12: Bestyrelsens 15 min.



24. oktober 2025

12. Bestyrelsens 15 min.