



NT Bestyrelse (Møde i NT's bestyrelse)

24-03-2023 09:00 - 12:00

Nordjyske Jernbaner, Skydebanevej 1B, 9800 Hjørring

Information: Der er mulighed for frokost fra kl. 12.00

Indhold

Punkt 1: Passagertal i busser og tog.....	1
Punkt 2: Godkendelse af Regnskab 2022 til revision.....	2
Punkt 3: Hørings svar og anbefaling vedr. projektet 'Fremtidens kollektiv trafik'.....	3
Punkt 4: Nordjyske Jernbaner - Status og udpegning af medlemmer til bestyrelsen.....	4
Punkt 6: Meddelelser.....	5
Punkt 7: Eventuelt.....	6
Punkt 8: Kommende sager.....	7
Punkt 9: Beslutningsreferat.....	8
Punkt 10: Bestyrelsens 15 min.....	9
Punkt 11: Samlet dagsorden i pdf.....	10



1. Passagertal i busser, tog og flextrafik

I januar og februar 2022 nåede vi et samlet niveau for passagertallet i busser og tog på 87 hhv. 86 % i forhold til passagertallet i 2019, og fordelingen er følgende for februar:

- Busser: 82 %
- Tog: 103 %
- Flextrafik: 99 %

I budgettet for 2023 er det forudsat, at passagertallet i bustrafikken kommer på niveau med 2019 fra juni 2023, og at passagertallet i togtrafikken fra årets start ligger lidt over niveauet i 2019.

Status for de aktuelle passagertal i forhold til forudsætningerne i budgettet præsenteres på mødet.

Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.



17. marts 2023

2. Godkendelse af Regnskab 2022 til revision

Der foreligger nu et foreløbigt årsregnskab 2022 for Nordjyllands Trafikselskab (NT), og det foreløbige regnskab indeholder følgende hovedelementer:

- Regnskabsopgørelse
- Fordelingsregnskab
- Engagementsoversigt

NT forventer for regnskabsåret 2022 et samlet merforbrug på 55,0 mio. kr. i forhold til budget og en overførselsadgang på 1,3 mio. kr. til 2023. For NT's ejerkreds betyder det en samlet efterregulering på 56,4 mio. kr.

Udkast til årsregnskab for 2022 (vedlagt) præsenteres nærmere på mødet.

Det indstilles,

- at foreløbigt årsregnskab for 2022 overdrages til revisionen med henblik på endelig godkendelse på bestyrelsesmødet den 21. april 2023.

Bilag

Bilag 2: NT Årsregnskab 2022 (16. regnskabsår), overdragelse af udkast til revision

NT ÅRSREGNSKAB 2022 (16. REGNSKABSÅR)

Overdragelse af udkast til revision





Indledning

Her præsenteres årsregnskab 2022 for Nordjyllands Trafikselvskab (NT).

NT's årsregnskab 2022 bygger på de udgiftsbaserede regnskabsprincipper. Regnskabsopgørelsen opfylder Social- og Indenrigsministeriets retningslinjer og danner grundlag for NT's efterregulering til de nordjyske kommuner og Region Nordjylland for regnskabsåret 2022.

NT's fordelingsregnskab tager udgangspunkt i de overordnede principper for fordeling af finansieringsansvaret, der er fastlagt i lov om trafikselvskaber og NT's vedtægter.

Indhold

Indledning	1
Selskabsoplysninger	3
Direktionens påtegning.....	4
Bestyrelsens påtegning.....	4
Den uafhængige revisors påtegning	5
Ledelsesberetning.....	6
Regnskabsopgørelse	8
Anvendt regnskabspraksis - regnskabsopgørelse	8
Regnskabsopgørelse	12
Hovedtal - Udgiftsbaseret.....	12
Hovedtal - Omkostningsbaseret	13
Omregningstabel	14
Balance	14
Aktiver.....	14
Passiver	14
Noter til Balance	15
Eventualforpligtigelser.....	17
Lejeforpligtigelser	17
Personaleoversigt	18
Pengestrømsopgørelse	18
Bemærkninger til årsregnskabet.....	19
Bustrafik.....	21



Togtrafik.....	28
Flextrafik	33
Fordelingsregnskab.....	37
Anvendt regnskabspraksis – fordelingsregnskab.....	37
Fordelingsregnskab NT	40
Fordelingsregnskab Bustrafik.....	41
Fordelingsregnskab Togtrafik	45
Fordelingsregnskab Flextrafik.....	46
Engagementsoversigt	52
NT.....	52
Brønderslev Kommune	53
Frederikshavn Kommune.....	54
Hjørring Kommune	55
Jammerbugt Kommune	56
Læsø Kommune	57
Mariagerfjord Kommune.....	58
Morsø Kommune	59
Rebild Kommune	60
Region Nordjylland	61
Thisted Kommune.....	62
Vesthimmerlands Kommune	63
Aalborg Kommune	64



Selskabsoplysninger

Selskab

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

Telefon:	99 34 11 11
Hjemmeside:	www.nordjyllandstrafikselskab.dk
E-mail	info@NTmail.dk
CVR-nummer:	30015940
Hjemsted:	Aalborg
Regnskabsperiode:	1. januar 2022 – 31. december 2022

Bestyrelse

Søren Kusk, Formand
Per Larsen, Næstformand
Jørgen Rørbæk Henriksen
John Christiansen
Jørgen Pontoppidan
Leon Sebbelin
Mikael Klitgaard
Niels Christian Hem
Niels Krebs Hansen

Direktion

Thomas Eybye Øster, Direktør
Ole Schleemann, Underdirektør
Nicolai Bernt Sørensen, Underdirektør

Revision

BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab
Visionsvej 51
DK-9000 Aalborg



Direktionens påtegning

Undertegnede har dags dato aflagt årsregnskab for 2022 for Nordjyllands Trafikselskab.

Årsregnskabet bygger på de obligatoriske oversigter og redegørelser, der skal aflægges i overensstemmelse med Lov om Kommunernes Styrelse og reglerne i ministeriets Budget- og Regnskabsystem for Kommuner.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, finansielle stilling samt årets økonomiske resultat.

Aalborg, den 21. april 2023

Thomas Eybye Øster
Direktør

Ole Schleemann
Underdirektør

Nicolai Bernt Sørensen
Underdirektør

Bestyrelsens påtegning

Bestyrelsen for Nordjyllands Trafikselskab har i dag behandlet og vedtaget årsregnskabet for regnskabsåret 2022.

Aalborg, den 21. april 2023

Søren Kusk
Bestyrelsesformand

Per Larsen
Næstformand

Jørgen Rørbæk Henriksen

John Christiansen

Jørgen Pontoppidan

Leon Sebbelin

Mikael Klitgaard

Niels Christian Hem

Niels Krebs Hansen



Den uafhængige revisors påtegning

UDKAST



Ledelsesberetning

Væsentligste aktiviteter

Nordjyllands Trafikselskab (NT) udbyder og planlægger kollektiv trafik i Nordjylland indenfor de rammer, som ejerkredsen, der består af Region Nordjylland og de 11 nordjyske kommuner, udstikker.

NT fastlægger ruter og køreplaner for busser og tog i Nordjylland – dog undtaget Aalborg Kommune, der selv varetager køreplaner for busserne i kommunen. Køreplaner godkendes af de nordjyske kommuner og Region Nordjylland, idet de enkelte kommuner og Region Nordjylland sætter serviceniveauet for den kollektive trafik i Nordjylland.

NT indgår gennem udbud kontrakter med entreprenører om kørsel på NT's busruter eller flextrafik. Det er dermed entreprenørerne, der varetager den daglige bus-, tog- og flextrafik i regionen. Entreprenørerne ejer busserne, togene og flextrafikbilerne, og det er også entreprenørerne, der ansætter de chauffører, der skal køre dem.

Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

NT's årsregnskab for 2022 er markant påvirket af stigende energipriser og inflation. Energi- og inflationskrisen udviklede sig hastigt efter Ruslands angreb på Ukraine den 24. februar 2022 og var bl.a. forårsaget af mindre forsyninger af russisk gas til europæiske lande og højere priser på de fleste former for energi. Denne udvikling satte sit tydelige præg på de omkostningsindeks, som kontraktbetalingen til NT's operatører reguleres efter, og medførte en merudgift for driften af den kollektive trafik i Nordjylland på mere end 110 mio. kr. i forhold til budgettet for 2022.

Et andet væsentligt element i årsregnskabet er den fortsatte påvirkning fra COVID-19 pandemien på den kollektive trafik. Regeringen, KL og Danske Regioner indgik tilbage i 2020 og 2021 aftale om håndtering af trafikselskabernes økonomiske udfordringer som følge af COVID-19. Staten påtog sig således at kompensere nettomerudgifter og nettomindreindtægter, som trafikselskaberne pådrog sig i 2020, 2021 og delvist i 2022. Årsregnskabet for 2022 indeholder en samlet COVID-19 nettokompensation fra staten på 46,1 mio. kr., hvor det bør bemærkes, at tabet af mistede passagerindtægter i 2022 i forhold til budgettet alene udgør 60 mio. kr.

Umiddelbart efter godkendelsen af NT Årsregnskab 2022 indsender NT udfyldt COVID-19 regnskabsmodel og tilhørende revisorerklæring til Trafikstyrelsen.

Resultatet for 2022

Det udgiftsbaserede årsregnskab viser samlet et merforbrug på 55,0 mio. kr. før resultatdisponering i forhold til Budget 2022.

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal NT's tilskudsbehov dækkes af tilskud fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. De nordjyske kommuner og Region Nordjylland har i 2022 indbetalt 1.013,4 mio. kr. i tilskud til NT. Årsregnskabet for 2022 viser imidlertid, at det faktiske tilskudsbehov reelt udgør 1.068,5 mio. kr. og en overførselsadgang på 1,3 mio. kr., hvilket viser en resultatdisponering, hvor der skal opkræves (efterreguleres) 56,4 mio. kr. hos NT's ejerkreds. Resultatdisponeringen blandt NT's ejere fremgår af fordelingsregnskabet.



Ejerkredsens udskudte finansiering af feriepenge til indefrysning efter ny ferielov er i henhold til valgt regnskabspraksis ført over egenkapitalen.

I tabeller og tekst kan afrunding medføre, at tallene ikke summer til totalerne.

Forventet udvikling

Eftervirkningerne af COVID-19 vil også i 2023 påvirke antallet af passagerer i den kollektive trafik i Nordjylland. Ved indgangen til 2023 er NT tilsvarende øvrige trafikselskaber i Danmark fortsat ikke på niveau med de passagertal, der blev realiseret umiddelbart inden pandemiens indtræden. På tværs af busser og tog i Nordjylland, savner NT således fortsat omkring 10 procent af vores tidligere passagerer. NT har en forhåbning om, at vores mange kommunikative og kommercielle tiltag vil betyde, at NT i løbet af 2023 vil komme tilbage på niveauet før pandemien, men det er en forhåbning behæftet med usikkerheder.

I forhold til det vedtagne budget for 2023 forventer NT desuden, at udviklingen i trafikselskabernes omkostningsindeks fortsat vil kunne udfordre økonomien. NT er kontraktuelt forpligtet til at anvende en række omkostningsindeks til regulering af betalingssatser i den løbende afregning af både bus-, tog- og flexentreprenører. Siden sommeren 2021 har udviklingen i de anvendte omkostningsindeks været stigende i spændet 8 % til 30 %, hvor der i perioden kun blev budgetteret med stigninger på gennemsnitligt knap 3 %. NT har igennem de seneste måneder oplevet en delvis stabilisering af energipriserne, men kan samtidigt konstatere, at der fortsat er usikkerhed vedr. prisniveauet på længere sigt. I tillæg til det er inflationen fortsat på et meget højt niveau, ligesom de igangværende overenskomstforhandlinger på transportområdet vil have en påvirkning.

Finansielle risici

NT's aktiviteter er afhængige af en fortsat politisk opbakning til den kollektive trafik og er i øvrigt påvirket af sædvanlige forretningsmæssige risici, herunder udviklingen i erhverv, turisme og demografi i Nordjylland.

I Budget 2023 blev der indarbejdet en forventning om et begrænset tab af passagerindtægter som følge af eftervirkningerne fra COVID-19, hvilket ikke er forudsat kompenseres af staten.

Endeligt forventer NT og de øvrige trafikselskaber øgede operatørudgifter i 2023 som følge af udviklingen i de omkostningsindeks, som entreprenørkontrakterne reguleres i henhold til.

Efterfølgende begivenheder

Efter regnskabsårets afslutning er der ikke indtruffet begivenheder, som vil kunne forrykke NT's stilling væsentligt.



Regnskabsopgørelse

Anvendt regnskabspraksis - regnskabsopgørelse

Generelt

NT er etableret i henhold til lov om trafikkselskaber og er som fælleskommunal virksomhed at sammenligne med et selskab oprettet efter styrelseslovens § 60, hvorfor regnskabet aflægges i henhold til gældende lovgivning og efter de retningslinjer, der er fastlagt af Social- og Indenrigsministeriet i Budget- og Regnskabssystem for Kommuner.

God bogføringsskik

NT's bogføring foretages i overensstemmelse med god bogføringsskik, herunder følges reglerne i Budget- og Regnskabssystemet for Kommuner og andre relevante forskrifter.

Ændringer i anvendt regnskabspraksis i forhold til foregående år

Ingen ændringer.

Driftsregnskab

Indregning af indtægter, udgifter og omkostninger

Indtægter indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet. Driftsudgifter i regnskabsopgørelsen og omkostninger i resultatopgørelsen indregnes i det regnskabsår, de vedrører, jf. transaktionsprincippet. Ovennævnte forudsætter dog, at indtægter/udgifter er kendte for NT inden udløb af supplementsperioden, der slutter medio februar i det nye regnskabsår.

Balancen

Formålet med balancen er at vise selskabets aktiver og passiver opgjort henholdsvis ultimo regnskabsåret og året før, idet der ved passiver forstås summen af egenkapital og forpligtigelser.

Materielle anlægsaktiver

Aktiver indregnes som hovedregel i balancen til kostpris og afskrives over den forventede levetid. Ejendomsretten dokumenteres via bogførte fakturaer og leasingaftaler m.v.

Ejendomsretten til de i balancen indregnede grunde og bygninger er dokumenteret i elektronisk indhentede tingbogsattester.

Aktiver med en levetid på 1 år eller derunder - samt aktiver under 100.000 kr. - afskrives straks og registreres således ikke i anlægskartoteket.

Indretning af lejede lokaler samt anlæg, driftsmateriel og inventar, herunder IT-udstyr, måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Udgifter på over 100.000 kr., der medfører en væsentlig forbedring af et aktivs egenskaber eller en væsentlig forlængelse af et aktivs levetid, aktiveres sammen med det pågældende aktiv og afskrives over den nye levetid.



Udgifter til mindre reparationer og lignende, som ikke har væsentlig indflydelse på aktivets levetid eller egenskaber i øvrigt, udgiftsføres i det regnskabsår, hvori de afholdes.

Grunde og bygninger

Ikke aktuel.

Øvrige materielle anlægsaktiver

Øvrige materielle anlægsaktiver er indregnet til anskaffelsespris med fradrag af afskrivninger. Aktiver til over 100.000 kr., der indgår som en del af et større anlæg, registreres som et samlet anlæg. Inventar indkøbt til samme formål aktiveres, når der er tale om en start/nybygning eller om en væsentlig modernisering eller udvidelse.

Levetider materielle anlægsaktiver

Levetider er fastlagt til følgende:

Aktivtype	Levetid
Bygninger	Ikke aktuel i 2022
Installationer	Ikke aktuel i 2022
Tekniske anlæg, maskiner mv.	3-10 år
Inventar, IT-udstyr mv.	3-5 år

Såfremt der er afvejet fra levetiderne udmeldt af Social- og Indenrigsministeriet, er dette anført som note til anlægsnoten i regnskabet.

For enkelte aktiver fastsættes ved anskaffelsen en forventet scrapværdi, der ikke afskrives.

Der afskrives ikke på materielle anlæg under udførelse. Først når anlægget er udført, påbegyndes afskrivning over anlæggets forventede levetid.

Finansielt leasede anlægsaktiver

Leasingkontrakter for materielle anlægsaktiver, hvor NT har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), registreres i anlægskartoteket og indregnes til kostprisen. Kostprisen måles som den laveste af enten dagsværdien af det leasede aktiv eller nutidsværdien af minimumsleasingydelse med tillæg af omkostninger.

Finansielt leasede anlægsaktiver afskrives over den forventede levetid, der fastsættes efter typen af aktiv.

Materielle anlægsaktiver under udførelse

Igangværende materielle anlægsaktiver værdiansættes til de samlede afholdte omkostninger på balancetidspunktet.

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver afskrives lineært over maksimalt 10 år. Ved kontrakter, aftaler og lignende anvendes så vidt muligt den gældende kontraktperiode.

Finansielle anlægsaktiver - aktier og andelsbeviser

Andele af aktieskaber, som NT har medejerskab til, indgår i balancen med den andel af virksomhedernes indre værdi, jf. senest foreliggende årsregnskab, som svarer til selskabets ejerandel.

**Finansielle anlægsaktiver – langfristede tilgodehavender**

Tilgodehavender er optaget i balancen til nominel værdi under de respektive regnskabsposter hertil. Der nedskrives til imødegåelse af forventede tab til nettorealisationsværdien.

Omsætningsaktiver - varebeholdninger

Ikke aktuel.

Omsætningsaktiver - fysiske aktiver til salg

Ikke aktuel.

Omsætningsaktiver - tilgodehavender

Indtægter modtaget inden regnskabsårets udgang, men som vedrører efterfølgende regnskabsår, er klassificeret som periodeafgrænsningspost under omsætningsaktiver – tilgodehavender.

Indtægter, som vedrører indeværende regnskabsår, men som først betales i det efterfølgende regnskabsår, er klassificeret som kortfristet tilgodehavende.

Omsætningsaktiver - værdipapirer

Værdipapirer omfatter beholdninger af kortfristede værdipapirer, der uden hindring kan omsættes til likvide beholdninger, og hvorpå der kun er ubetydelig risiko for værdiændringer. Værdipapirer indregnes til dagsværdi (kurs) på balancedagen.

Egenkapital

Det er interessenternes intention, at selskabet skal hvile i sig selv, hvorfor årets resultat fra selskabets forskellige aktiviteter alene tillægges/fradrages selskabets egenkapital.

Hensatte forpligtigelser

Forpligtigelser indregnes i balancen, når selskabet på balancedagen har en retslig eller faktisk forpligtigelse, som resultat af en tidligere begivenhed, og det er sandsynligt, at afviklingen heraf vil medføre et træk på selskabets økonomiske ressourcer, og der kan foretages en pålidelig beløbsmæssig måling af forpligtigelsen.

Selskabets forpligtigelser vedrørende eksempelvis miljøforurening, retssager og erstatningskrav optages på balancen til den løbende ydelses kapitaliserede værdi opgjort pr. ydelsesmodtager. NT har ikke registreret forpligtigelser af denne type.

Langfristede gældsforpligtigelser

Langfristet gæld til realkreditinstitutter og andre kreditinstitutter er optaget med restgælden på balancetidspunktet.

Den kapitaliserede restleasingforpligtigelse vedrørende finansielt leasede anlægsaktiver indregnes i balancen som en gældsforpligtigelse, og leasingydelsens rentedel indregnes over kontraktens løbetid i resultatopgørelsen.

Andre gældsforpligtigelser, som omfatter gæld til leverandører, andre myndigheder samt anden gæld, måles til nominel værdi.

Gæld i udenlandsk valuta reguleres til kursen ultimo regnskabsåret.



Den andel af feriepengeforpligtelsen, der vedrører indefrosne feriemidler jf. den nye ferielov, er indregnet som langsigtet gældsforpligtelse til feriefonden.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen tegner et billede af, hvor likviditeten kommer fra, og hvad den er anvendt til. Opgørelsen viser selskabets pengestrøm i året fordelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet for året samt årets forskydninger i likvider samt beholdningen primo og ultimo.

UDKAST



Regnskabsopgørelse

Hovedtal - Udgiftsbaseret

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	R 2022 vs. B 2022
Driftsindtægter	265.283	276.694	352.847	351.111	-1.736
Passagerindtægter	338.297	346.258	492.707	429.692	-63.015
Takstsamarbejde	-73.013	-69.564	-87.199	-78.581	8.619
COVID-19 reduktion	0	0	-52.661	0	52.661
Tilskud	917.260	949.088	919.272	1.013.441	94.169
Tilskud a conto	627.545	640.561	642.379	683.782	41.403
Kørselsbidrag	261.993	282.113	249.134	303.086	53.953
Administrationsbidrag	27.722	26.414	27.759	26.572	-1.187
Tilskud vedr. COVID-19	112.898	156.262	52.661	46.080	-6.581
Mistede driftsindtægter	124.361	118.673	52.661	40.773	-11.887
Nettomerdgifter	-11.462	37.589	0	5.306	5.306
Indtægter i alt	1.295.442	1.382.044	1.324.780	1.410.631	85.852
Operatørudgifter	-1.129.195	-1.208.847	-1.175.532	-1.330.361	-154.829
Bustrafik	-715.546	-744.418	-737.133	-825.157	-88.024
Flextrafik	-244.915	-284.486	-254.943	-308.482	-53.539
Togtrafik	-168.734	-179.943	-183.456	-196.722	-13.266
Øvrige driftsudgifter	-72.117	-63.822	-71.117	-58.793	12.324
Busterminaler	-10.216	-9.300	-8.779	-8.636	143
Kundecenter	-12.673	-12.819	-12.870	-12.046	824
BusIT	-9.205	-8.544	-8.553	-5.994	2.558
Billetteringsudstyr	-15.321	-13.634	-15.837	-14.204	1.633
Lånefinansiering	-5.222	-3.070	-6.354	-572	5.782
Billetudgifter	-18.558	-15.806	-18.423	-17.246	1.178
Stoppestedsudstyr	-922	-650	-300	-95	205
Kapacitetsudgifter	-75.148	-76.333	-77.331	-75.813	1.517
Administration	-51.319	-50.875	-53.132	-51.632	1.499
Salgsudgifter	-2.656	-3.872	-3.708	-4.016	-308
Samarbejdsaftaler	-19.138	-18.830	-17.991	-18.371	-379
Udviklingspulje	-2.035	-2.757	-2.500	-1.794	706
Ekstraordinære poster	0	-474	-475	-474	1
Udgifter i alt	-1.276.460	-1.349.476	-1.324.455	-1.465.441	-140.987
Driftsresultat før finansielle poster	18.982	32.568	325	-54.810	-55.135
Finansielle poster	-699	-361	-325	-234	91
Resultat før disponering	18.283	32.207	0	-55.044	-55.044
Overførselsadgang	-6.460	-1.500	0	-1.331	-1.331
Efterregulering	-11.823	-30.707	0	56.375	56.375
Resultat	0	0	0	0	0



Hovedtal - Omkostningsbaseret

(1.000 kr.)	R 2022
Driftsindtægter	351.111
Passagerindtægter	429.692
Takstsamarbejde	-78.581
Tilskud	1.013.441
Tilskud a conto	683.782
Kørselsbidrag	303.086
Administrationsbidrag	26.572
Tilskud vedr. COVID-19	46.080
Mistede driftsindtægter	40.773
Nettomerdgifter	5.306
Indtægter i alt	1.410.631
Operatørudgifter	-1.330.361
Bustrafik	-825.157
Flextrafik	-308.482
Togtrafik	-196.722
Øvrige driftsudgifter	-62.322
Busterminaler	-8.636
Kundecenter	-12.046
BusIT	-5.994
Billetteringsudstyr	-11.950
Lånefinansiering	-6.354
Billetudgifter	-17.246
Stoppestedsudstyr	-95
Kapacitetsudgifter	-74.084
Administration	-49.903
Salgsudgifter	-4.016
Samarbejdsaftaler	-18.371
Udviklingspulje	-1.794
Ekstraordinære poster	-473,97
Udgifter i alt	-1.467.240
Driftsresultat før finansielle poster & afskrivninger	-56.609
Afskrivninger	-8.025
Driftsresultat før finansielle poster	-64.634
Finansielle poster	-175
Resultat før disponering	-64.809



Omregningstabel

(1.000 kr.)	R 2022
Årets omkostningsbaserede resultat	-64.809
+ Afskrivninger	8.025
- Gevinst ved salg af aktiver	0
- Rente og afdrag vedr. ansvarlig lånekapital	5.722
+ Ekstern lånefinansiering 2020	0
- Rente og afdrag vedr. Leasingforpligtelser	-1.387
Årets udgiftsbaserede resultat før investeringer	-52.450
- Investeringer i anlægsaktiver	-2.594
- Salg af anlægsaktiver	0
- Kapitaludvidelser i Rejsekort A/S	0
Årets udgiftsbaserede resultat før disponering	-55.044

Balance

Aktiver

Note	(1.000 kr.)	Primo	Ultimo
	Tekniske anlæg	18.602	16.150
	Inventar	1.857	337
1.0	Materielle anlægsaktiver	20.460	16.487
1.0	Immaterielle anlægsaktiver	3.318	1.861
2.0 & 2.1	Aktier mv.	130.882	134.985
	Finansielle anlægsaktiver	130.882	134.985
3.0	Tilgodehavende	178.949	276.667
	Tilgodehavender	178.949	276.667
6.0	Kontantbeholdning	46	47
	Bankindestående	0	0
	Likvide beholdninger	46	47
	Total	333.656	430.047

Passiver

Note	(1.000 kr.)	Primo	Ultimo
	Egenkapital	-196.505	-167.480
	Årets resultat		64.809
4.0 & 8.0	Egenkapital	-196.505	-102.671
5.0	KommuneKredit (herunder leasingforpligtelser)	-43.222	-36.467
	Langfristede gældsforpligtelser	-43.222	-36.467
6.0	Bankgæld	-5.173	-63.138
7.0	Øvrig kortfristet gæld	-88.756	-227.771
	Kortfristede Gældsforpligtelser	-93.929	-290.909
	Total	-333.656	-430.047



Noter til Balance

Note 1.0

Anlægsoversigt (1.000 kr.)	Tekniske anlæg m.v.	Inventar m.v.	Immaterielle	Total
Kostpris 01.01.2022	86.730	17.412	10.452	114.594
Tilgang	2.254	341	0	2.594
Afgang	0	0	0	0
Kostpris 31.12.2022	88.984	17.752	10.452	117.188
Ned- og afskrivninger 01.01.2022	-68.128	-15.554	-7.134	-90.816
Årets Afskrivninger	-4.706	-1.861	-1.458	-8.025
Af- og nedskrivninger afhændede aktiver	0	0	0	0
Ned- og afskrivninger 31.12.2022	-72.834	-17.415	-8.591	-98.840
Regnskabsmæssig værdi 31.12.2022	16.150	337	1.861	18.348
Afskrivning (antal år)	3-10 år	3-5 år	3-6 år	

Note 2.0

Aktier og lignende (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
NJ Nordjylland Holding A/S	108.492	117.713
Rejsekort & Rejseplan A/S	12.337	12.941
Total	120.829	130.654

Note 2.1

Rejsekort (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
Ansvarlig indskudskapital	10.053	4.331
Total	10.053	4.331

Note 3.0

Tilgodehavender (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
Debitorer	136.174	256.441
Nedskrivning Debitorer	-4.336	-4.649
Forudbetalinger til Leverandører, fakturaer modtaget i 2022 vedr. 2023	6.594	6.704
Andre tilgodehavender - Diverse mellemregninger/betalingsløsninger	199	386
Andre tilgodehavender - Rejsekort	3.911	3.459
Tilgodehavender Gældsstyrelse	0	7.749
Andre tilgodehavender - Covid-19	26.647	0
Øvrige periodeafgrænsningsposter	9.762	6.577
Total	178.949	276.667

**Note 4.0**

Egenkapital (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
Egenkapital	-206.635	-184.306
Øremærket Regulering 1	-9.970	0
Øremærket Regulering 2	0	-10.039
Overførselsadgang	-6.598	-6.879
Øremærket Projekter	-17.951	-5.113
Indefrysning Feriepenge	4.266	3.790
Lånefinansiering til afvikling	40.435	35.067
Hensatte renteindtægter rejsekort (Ansvarlig indskud i Rejsekort)	-52	0
Årets Resultat		64.809
Total	-196.505	-102.671

Note 5.0

Langfristet gæld (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
KommuneKredit	-40.435	-35.067
Leasingforpligtelser	-2.787	-1.400
Indefrysning Feriepenge	0	0
Total	-43.222	-36.467

Note 6.0

Likvider (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
Banker	-5.173	-63.138
Kassebeholdning	46	47
Total	-5.126	-63.091

Note 7.0

Øvrig kortfristet gæld (1.000 kr.)	Primo	Ultimo
Kreditorer	-44.762	-43.602
Forudbetalinger fra kunder/periodisering af betalinger	-1.299	-1.554
Periodisering, Leverandørfakturer modtaget i 2023 vedr. 2022	-526	-1.388
Skyldig vedr. løn	-352	-351
Rejsekort Float	-17.234	-17.271
Anden Gæld	-23.610	-162.263
Bod	-421	-718
Moms	-553	-625
Total	-88.756	-227.771



Note 8.0

Projekter (1.000 kr.)	Primo	Bevægelse	Ultimo
Plusbus	-189	189	0
Digitaliseringsprojekt	-3.225	436	-2.788
Handlingsplan for Grøn Transport	-100	100	0
NT's Mobilitetsindeks	222	-222	0
Ekstern Salg og Service	-1.045	1.045	0
Plustur Implementering	55	-55	0
Knudepunkter	-4.288	0	-4.288
Strategisk opgradering af stoppesteder	2.740	3.763	6.504
Hovednet Vest	-1.399	2.732	1.333
Evaluering af det Nordjyske Hovednet & Plustur	-286	286	0
Forretningsplan 2025	-1.480	0	-1.480
NaboGo	-145	0	-145
"Showcases" på busterminaler	-1.237	0	-1.237
På cykel til de nordjyske tog	-450	228	-221
Morgendagens Rejse med Ekspresbus	-181	181	0
Fyrtårn	-467	467	0
Dynamics 365 Business Central	-900	900	0
NOP udvikling og implementering	1.158	4.252	5.410
Fremtidens kollektive trafik	0	437	437
Fremkommelighedsprojekt	0	-134	-134
Salgs- og Kommunikationsplatform	0	-1.037	-1.037
Projekter	-11.216	13.569	2.353
Serviceforbedrende tiltag (Overløbspulje) - Bustrafik	-4.562	-954	-5.516
Serviceforbedrende tiltag (Overløbspulje) - Flextrafik	-2.173	223	-1.951
Puljer	-6.736	-731	-7.467
Total	-17.951	12.838	-5.113

Eventualforpligtigelser

Diverse (1.000 kr.)	Beløb
Garantiforpligtigelse for Nordjyske Jernbaner A/S hos KommuneKredit	10.500
Finansiel leasingaftale (Køreplanssystem) hos KommuneLeasing	1.400
Feriepengeforpligtigelse over for FlexDanmarks medarbejdere (NT's andel)	527
Feriepengeforpligtigelse over for NT-medarbejdere	3.955
Total	16.382

Lejeforpligtigelser

Årlig lejeforpligtigelse, Kennedy Arkaden Aalborg (1.000 kr.)	Aftaleudløb (år)	Beløb
Kundecenter, ventesal og administration (1-1042-1-4)	2030	4.404
Chaufførbygning, stuen (1-1042-50-2)	2035	227
Chaufførbygning, 1. og 2. sal (1-1042-51-2)	2035	139
Udendørsarealer (1-1042-53-2)	2035	1.269
Total		6.039



Personaleoversigt

Årsværk	R 2018	R 2019	R 2020	R 2021	R 2022
Direktion	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0
HR	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
IT Projekter	6,8	6,9	7,0	4,1	5,0
Intern Service	1,5	1,5	2,5	3,0	2,6
Kontrakter	11,6	12,5	13,3	5,9	5,2
Back Office Drift	0,0	0,0	0,0	11,0	12,8
Kontroller og Drift	5,3	5,8	6,3	5,6	6,9
Kundeservice Back Office	6,0	5,5	5,0	4,8	3,7
Salg og Kundeservice	16,0	18,3	17,7	17,0	17,1
Marketing	4,7	5,1	5,0	5,8	6,8
Planlægning	16,2	16,5	17,2	6,5	6,6
Rådgivning og Projekt	0,0	0,0	0,0	7,0	7,3
Økonomi	7,3	6,9	7,0	7,7	7,4
TITSAM	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1
Stationsværter og Trafiktælling	0,1	0,0	0,0	1,6	0,0
Total	81,3	85,1	87,1	85,9	87,5

Pengestrømsopgørelse

(1.000 kr.)	R 2022
Årets omkostningsbaserede resultat	-64.809
Afskrivninger	8.025
Tilbageførte afskrivninger	0
Egenkapitalforskydninger	-29.026
Finansforskydninger	41.298
<i>Forskydning i korte tilgodehavender</i>	<i>-97.717</i>
<i>Forskydning i kort gæld</i>	<i>139.015</i>
Driftens likviditetsvirkning	-44.512
Investeringer i anlægsaktiver	-2.594
Ændringer i finansielle anlægsaktiver	-4.103
Investeringer i alt	-6.698
Optagelse af Leasinggæld og afdrag	-1.387
Indefrysning Feriepenge	0
Afdrag på Kommunekreditlån	-5.368
Finansiering, i alt	-6.755
Årets samlede likviditetsvirkning	-57.965
Likvide aktiver primo året	-5.126
Likvide aktiver ultimo året	-63.091
Bevægelse likvide aktiver året	-57.965
Difference	0



Bemærkninger til årsregnskabet

Det udgiftsbaserede årsregnskab viser samlet et merforbrug på 55,0 mio. kr. i forhold til Budget 2022 samt overførsel af yderligere 1,3 mio. kr. til ny låneaftale med Rejskort og Rejseplan A/S. Den samlede efterregulering til NT's ejere vedr. 2022 bliver således 56,4 mio. kr.

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal NT's tilskudsbehov dækkes af tilskud fra de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. De nordjyske kommuner og Region Nordjylland har i 2022 indbetalt 1.013,4 mio. kr. i tilskud til NT. Årsregnskabet for 2022 viser imidlertid, at det faktiske tilskudsbehov reelt udgør 1.068,5 mio. kr. og en overførselsadgang på 1,3 mio. kr., hvilket viser en resultatdisponering, hvor der skal opkræves (efterreguleres) 56,4 mio. kr. hos NT's ejerkreds. Resultatdisponeringen blandt NT's ejere fremgår af fordelingsregnskabet.

Den markante efterregulering hos ejerkredsen i årsregnskabet for 2022 har to primære årsager. Den væsentlige årsag er som allerede nævnt i ledelsesberetningen energi- og inflationskrisen, der har medført en merudgift for NT på mere end 110 mio. kr. i forhold til budgettet. Den anden årsag er de følgevirkninger, som coronavirusepidemien fortsat har på den kollektive trafik, hvor der særligt i bustrafikken arbejdes hårdt med at få passagertal og passagerindtægter tilbage på niveauet fra før COVID-19 udbruddet i 2020. Passagerindtægterne på bustrafikken var i 2022 mere end 55 mio. kr. lavere, end niveauet før coronavirusepidemien udbrød i 2020 – hvilket dog delvist dækkes af COVID-19 kompensation fra staten i 2022.

For 2022 er der indgået aftale mellem Regeringen, KL og Danske Regioner om, at nettomerudgifter og manglende indtægter som følge af COVID-19 bliver delvist dækket i 2022. Den udbetalte COVID-19 nettokompensationen for NT's bus-, tog- og flextrafik er 46,1 mio. kr. i 2022, mens kompensationen for hhv. 2020 og 2021 var 112,9 mio. kr. og 156,3 mio. kr.

I forbindelse med kompensation fra Staten vedr. 2022 henledes opmærksomheden på, at Staten kompenserer for NT's nettomerudgifter forårsaget af COVID-19. Det betyder, at COVID-19 besparelser på den kollektive trafik i nogle forvaltninger skal anvendes til at medfinansiere COVID-19 merudgifter i andre forvaltninger i kommunerne og hos Region Nordjylland – dette forhold gør sig alene gældende for Flextrafik.

Årsregnskabet for 2022 indeholder en samlet COVID-19 nettokompensation fra staten på 46,1 mio. kr., som inkluderer:

- **Passagerindtægter:**
 - Andel af mindreindtægter fra billetter og kontrolafgifter for bus, tog og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2021.
- **Merudgifter:**
 - Andel af merudgifter til indsættelse af ekstracapacitet for at sikre afstand mellem passagererne under forudsætning af, at der er gældende statslige opfordringer om indsættelse heraf som følge af COVID-19.
 - Andel af merudgifter til værnemidler samt rengøring af busser, tog, flexbiler, salgssteder, kundefaciliteter og chaufførlokaler, der følger direkte af COVID-19.
 - Andel af merudgifter til flextrafik, som følger direkte af COVID-19, fx solo-kørsel.
 - Andel af merudgifter forbundet med kommunikation af bl.a. hensigtsmæssig adfærd vedr. COVID-19.



- Andel af merudgifter forbundet med såkaldt "crowd control" ved stoppesteder og knudepunkter, som følger direkte af COVID-19.
- Andel af modgående mindreudgifter ved reduceret drift for bus, tog og flextrafik i forhold til det budgetterede for 2022.

Trafikstyrelsen har udstedt følgende til brug for trafiksekskabernes opgørelse af COVID-19 kompensation for 2022:

- Regnskabsinstruks
- Revisionsinstruks
- Regnskabsmodel
- Revisorerklæring

NT skal indsende udfyldt regnskabsmodel og tilhørende revisorerklæring vedr. COVID-19 kompensation for 2022 til Trafikstyrelsen senest 31. maj 2023.

UDKAST



Bustrafik

Hovedtal - Udgiftsbaseret

Note	(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	R 2022 vs. B 2022
	Driftsindtægter	215.781	214.074	281.159	267.562	-13.597
B 1.0	Passagerindtægter	288.794	283.638	410.295	346.143	-64.151
B 1.1	Takstsamarbejde	-73.013	-69.564	-87.199	-78.581	8.619
B 1.2	COVID-19 reduktion	0	0	-41.936	0	41.936
B 2.0	Tilskud	507.961	516.315	523.522	558.326	34.803
	Tilskud a conto	507.961	516.315	523.522	558.326	34.803
B 2.1	Tilskud vedr. COVID-19	112.936	120.958	41.936	38.739	-3.197
	Mistede driftsindtægter	104.501	110.098	41.936	37.572	-4.364
	Nettomerdgifter	8.435	10.860	0	1.167	1.167
	Indtægter i alt	836.677	851.346	846.618	864.627	18.009
	Operatørudgifter	-715.546	-744.418	-737.133	-825.157	-88.024
B 3.1	Buskørsel	-706.302	-733.407	-724.025	-810.134	-86.109
B 3.2	Flexlinje, Flextur og Plustur	-9.244	-11.011	-13.108	-15.023	-1.915
	Øvrige driftsudgifter	-64.151	-55.508	-62.243	-50.293	11.949
B 4.1	Busterminaler	-10.216	-9.300	-8.779	-8.636	143
B 4.2	Kundecenter	-10.920	-10.512	-10.783	-9.783	999
B 4.3	BusIT	-8.180	-7.648	-7.689	-5.352	2.337
B 4.4	Billetteringsudstyr	-13.747	-12.221	-14.118	-12.589	1.530
B 4.5	Lånefinansiering	-4.686	-2.752	-5.665	-507	5.157
B 4.6	Billetudgifter	-15.479	-12.425	-14.910	-13.331	1.579
B 4.7	Stoppestedsudstyr	-922	-650	-300	-95	205
	Kapacitetsudgifter	-45.575	-45.027	-46.491	-45.150	1.341
B 5.1	Administration	-35.763	-34.418	-35.228	-34.782	446
B 5.2	Salgsudgifter	-2.439	-3.592	-3.349	-3.663	-314
B 5.3	Samarbejdsaftaler	-5.433	-4.439	-5.584	-5.030	555
B 5.4	Udviklingspulje	-1.940	-2.577	-2.330	-1.676	654
B 6.0	Ekstraordinære poster	0	-474	-475	-474	1
	Udgifter i alt	-825.272	-845.427	-846.342	-921.075	-74.733
	Driftsresultat før finansielle poster	11.405	5.920	276	-56.448	-56.723
B 7.0	Finansielle poster	-632	-308	-276	-165	111
	Resultat før disponering	10.773	5.611	0	-56.612	-56.612
B 8.0	Overførselsadgang	-5.319	-1.356	0	-1.180	-1.180
	Efterregulering	-5.454	-4.255	0	57.792	57.792
	Resultat	0	0	0	0	0

Bemærkninger til Bustrafik

Årsregnskabet for Bustrafik viser et merforbrug på 56,6 mio. kr. i forhold til Budget 2022. Driftsindtægterne er 13,6 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket er udtryk for, at kunderne ikke er kommet så hurtigt tilbage i bustrafikken som budgetteret.

Den generelt stigende prisudvikling (og særligt på drivmidler så som diesel, HVO, gas og el) er den primære årsag til, at operatørudgifterne blev 88,0 mio. kr. højere end budgetteret. Den voldsomme prisudvikling i 2022 er også årsagen til, at flere ejere i slutningen af 2022 indbetalte ekstraordinære a conto tilskud for i alt 34,8 mio. kr. På



Øvrige driftsudgifter realiseres et mindreforbrug på 11,9 mio. kr., mens der på Kapacitetsudgifterne realiseres et mindreforbrug på 1,3 mio. kr.

Noter til Bustrafik

Note B 1.0

Driftsindtægter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Kontant-/Enkeltbillet i alt	11.993	10.113	21.788	16.102
Kontant-/Enkeltbillet	8.488	6.656	13.158	13.053
Kontant-/Enkeltbillet (automatsalg)	3.505	3.456	8.630	3.049
Mobil, app og webshop	18.201	24.514	31.169	31.395
Rejsekort	117.937	122.130	196.331	150.996
Rejsekort	94.668	94.452	152.248	114.567
Off-Peak kompensation	10.503	10.321	15.099	12.826
Rejsekort + off-peak, Regional togdrift	12.766	17.356	28.984	23.604
Periode-/månedskort	24.121	22.415	31.663	31.341
3. parts kort	78.758	64.960	90.532	75.293
Ungdomskort (U)	47.800	38.385	57.243	44.767
Ungdomskort (V)	7.395	5.317	10.518	8.512
Ungdomskort (X)	4.175	3.658	4.303	4.714
Skolekort	16.293	14.773	15.620	14.359
Øvrige kort	3.095	2.828	2.848	2.941
NTbestilling	863	1.427	2.246	2.305
Flexlinje, Flextur og Plustur	3.683	4.281	5.710	4.537
Billetaftaler	12.086	11.633	10.103	9.986
Diverse indtægter	2.921	3.345	2.316	5.256
Kompensation (aldersgrænser)	18.947	19.544	18.947	19.808
Hovednet Vest	-715	-723	-511	-876
Passagerindtægter før ændringer	288.794	283.638	410.295	346.143
Passagerindtægter	288.794	283.638	410.295	346.143
Takstsamarbejde	-73.013	-69.564	-87.199	-78.581
DSB	-27.864	-10.169	-9.216	0
Togtrafik	-46.070	-58.302	-76.603	-78.581
Arriva	920	-1.093	-1.380	0
Driftsindtægter	215.781	214.074	323.095	267.562

Note B 1.1

Takstsamarbejde (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
DSB a conto	-17.520	-13.162	-9.216	0
DSB efterregulering	-10.344	2.993	0	0
Togtrafik a conto	-46.070	-50.944	-76.603	-78.581
Togtrafik efterregulering	0	-7.359	0	0
Arriva a conto	-800	-919	-1.380	0
Arriva efterregulering	1.720	-174	0	0
Total	-73.013	-69.564	-87.199	-78.581



Note B 1.2

COVID-19 reduktion (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
COVID-19 reduktion	0	0	-41.936	0
Total	0	0	-41.936	0

Note B 2.0

Tilskud (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Tilskud a conto	507.961	516.315	523.522	558.326
Total	507.961	516.315	523.522	558.326

Note B 2.1

Tilskud vedr. COVID-19 (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Mistede driftsindtægter	104.501	110.098	41.936	37.572
Ekstra kapacitet	3.420	1.292	0	0
Værnemidler og rengøring	9.784	10.633	0	997
Merudgifter til Flextrafik	0	-1.711	0	263
Kommunikation	484	175	0	26
Crowd control	798	1.040	0	4
Reduceret drift	-6.052	-570	0	-122
Nettomerudgifter	8.435	10.860	0	1.167
Total	112.936	120.958	41.936	38.739

Note B 3.1

Operatørudgifter, Buskørsel (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Buskørsel, lokal	-476.827	-495.937	-486.381	-542.607
Buskørsel, regional	-229.475	-237.470	-237.645	-267.527
Total	-706.302	-733.407	-724.025	-810.134

Note B 3.2

Operatørudgifter - Flexlinje, Flextur & Plustur (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flextur	-8.367	-9.601	-10.389	-11.125
Plustur	-591	-1.134	-2.286	-3.642
Flexlinje	-286	-275	-433	-256
Total	-9.244	-11.011	-13.108	-15.023



Note B 4.1

Busterminaler (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Brovst busterminal	-475	-382	-261	-342
Brønderslev busterminal	-88	-86	-118	-75
Dronninglund Busterminal	-281	-180	-171	-157
Farsø Busterminal	-301	-232	-196	-196
Fjerritslev Busterminal	-338	-333	-295	-337
Frederikshavn busterminal	-152	-160	-203	-119
Hadsund Busterminal	-326	-283	-245	-288
Hjallerup Busterminal	-295	-204	-202	-192
Hjørring busterminal	-76	-83	-109	-65
Hobro Busterminal	-266	-280	-299	-264
Hurup chaufførlokaler	-29	-35	-34	-22
Løgstør busterminal	-248	-239	-262	-235
Nykøbing Mors busterminal	-330	-311	-321	-273
Mariager Busterminal		0	0	-9
Sæby Busterminal	-477	-175	-184	-167
Thisted Trafikterminal	-73	-89	-102	-63
Aabybro Busterminal	-307	-169	-159	-177
Aalborg Busterminal	-3.181	-3.126	-3.157	-3.176
Aalborg Busterminal - Ventesal	-2.225	-2.376	-1.903	-1.955
Aalestrup Busterminal	-205	-166	-185	-154
Aars Busterminal	-544	-390	-371	-370
Total	-10.216	-9.300	-8.779	-8.636

Note B 4.2

Kundecenter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Kundecenter	-10.920	-10.512	-10.783	-9.783
Total	-10.920	-10.512	-10.783	-9.783

Note B 4.3

BusIT (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Udfaktureret løn	-925	-947	-969	-962
Serviceaftaler, kommunikation mv.	-7.255	-6.702	-6.720	-4.389
Total	-8.180	-7.648	-7.689	-5.352



Note B 4.4

Billetteringsudstyr (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Drift/vedligehold, øvrigt udstyr	-131	-212	-124	-311
Udfaktureret løn	-2.984	-3.027	-3.068	-3.050
Webshop	-716	-763	-802	-995
Rejsekort Drift	-9.917	-8.219	-10.124	-8.232
Total	-13.747	-12.221	-14.118	-12.589

Note B 4.5

Lånefinansiering (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Afvikling af optaget lån	-5.702	-5.696	-5.665	-5.632
Renteindtægter Ansvarlige Lån	1.016	2.944	0	5.124
Total	-4.686	-2.752	-5.665	-507

Note B 4.6

Billetudgifter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Transaktionsudgifter, Rejsekort	-14.932	-12.215	-12.960	-11.800
Transaktionsudgifter, Øvrige produkter	-560	-745	-701	-849
Indkøb af rejsehjemler	-1.426	-1.566	-1.546	-1.416
Provision	769	1.270	-24	-42
Gebyrindtægter, Rejsekort	1.256	1.166	1.214	1.176
Distributionshonorar og -afgifter, Rejsekort	87	307	0	444
Kort og betalingsgebyrer, Nets & Teller	-672	-642	-893	-844
Total	-15.479	-12.425	-14.910	-13.331

Note B 4.7

Stoppestedsudstyr (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Standere, skilte, tavler o. lign.	-922	-650	-300	-95
Total	-922	-650	-300	-95

Note B 5.1

Administration (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Lokaler og kontorhold	-3.572	-3.152	-2.771	-2.754
Personale	-979	-1.004	-1.492	-1.514
Løn	-20.678	-21.346	-21.364	-21.434
Intern IT	-7.605	-5.879	-7.035	-6.214
Konsulenter	-2.929	-3.038	-2.565	-2.866
Total	-35.763	-34.418	-35.228	-34.782

**Note B 5.2**

Salgsudgifter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Markedsføring	-2.439	-3.592	-3.349	-3.663
Total	-2.439	-3.592	-3.349	-3.663

Note B 5.3

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bus & Tog, B&T Sekretariat	217	0	0	0
Bus & Tog, Takstsamarbejde	0	-140	-143	0
Trafikselskaberne i Danmark	-123	-79	-124	-112
Ankenævn for Bus, Tog og Metro	-88	-86	-62	-63
COWI, Indtægtsdeling DSB/NT	0	0	0	-33
Rejsekort & Rejseplan A/S, Køb af data	-203	-225	-229	-244
Rejsekort & Rejseplan A/S, Takst Vest	-109	-115	-112	-109
Rejsekort & Rejseplan A/S, Driftsøkonomigruppen	0	-1	0	0
Rejsekort & Rejseplan A/S, Indtægtsdeling DSB	-39	-38	-44	-39
Rejseplanen A/S, Medlemsbidrag	-1.155	-1.114	-1.044	-1.093
TITSAM, Administrationsbidrag	-27	-9	0	-10
Subtotal	-1.527	-1.809	-1.758	-1.703
X Bus *	-163	0	0	0
Overførsel Flexlinje, Flextur og Plustur	-3.743	-2.630	-3.826	-3.327
Total	-5.433	-4.439	-5.584	-5.030

* Finansieres af Region Nordjylland

Note B 5.4

Udviklingspulje (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Pulje afsat til forretnings- og handlingsplaner	-1.940	-2.577	-2.330	-1.676
Total	-1.940	-2.577	-2.330	-1.676

Note B 6.0

Ekstraordinære poster (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Indefrysning af feriepenge, jf. ny ferielovgivning	0	-474	-475	-474
Total	0	-474	-475	-474

Note B 7.0

Finansielle poster (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Finansielle udgifter	-641	-357	-276	-222
Finansielle indtægter	9	49	0	57
Total	-632	-308	-276	-165



Note B 8.0

Overførselsadgang (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Busterminaler	-348	-400	0	0
Kundecenter	33	-205	0	0
BusIT	-104	-313	0	0
Billetteringsudstyr	684	0	0	0
Lånefinansiering	-1.015	0	0	-1.180
Billetudgifter	-258	-157	0	0
Stoppestedsudstyr	-276	0	0	0
Kapacitetsudgifter	-4.036	-280	0	0
Total	-5.319	-1.356	0	-1.180

UDKAST



Togtrafik

Hovedtal - Udgiftsbaseret

Note	(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	R 2022 vs. B 2022
	Driftsindtægter	46.026	58.255	65.879	78.562	12.683
T 1.0	Passagerindtægter	46.026	58.255	76.603	78.562	1.959
T 1.2	COVID-19 reduktion	0	0	-10.724	0	10.724
T 2.0	Tilskud	119.585	124.246	118.857	125.457	6.600
	Tilskud a conto, Lokalbener	34.959	46.713	67.523	74.123	6.600
	Tilskud a conto, Regional togdrift	84.626	77.533	51.334	51.334	0
T 2.1	Tilskud vedr. COVID-19	17.789	7.787	10.724	2.604	-8.120
	Mistede driftsindtægter	17.789	7.706	10.724	2.596	-8.128
	Nettomerdgifter	0	82	0	8	8
	Indtægter i alt	183.400	190.288	195.460	206.623	11.163
	Operatørudgifter	-168.734	-179.943	-183.456	-196.722	-13.266
T 3.1	Lokalbener	-58.336	-78.545	-80.116	-90.988	-10.872
T 3.2	Regional Togdrift	-110.398	-101.398	-103.340	-105.733	-2.393
	Øvrige driftsudgifter	-7.966	-8.314	-8.874	-8.500	374
T 4.2	Kundecenter	-1.752	-2.306	-2.087	-2.262	-175
T 4.3	BusIT	-1.025	-896	-864	-643	221
T 4.4	Billetteringsudstyr	-1.573	-1.413	-1.719	-1.615	104
T 4.5	Lånefinansiering	-536	-318	-690	-65	625
T 4.6	Billetudgifter	-3.080	-3.381	-3.513	-3.914	-401
	Kapacitetsudgifter	-2.764	-2.953	-3.110	-2.956	154
T 5.1	Administration	-2.473	-2.398	-2.568	-2.458	110
T 5.2	Salgsudgifter	-120	-250	-244	-259	-15
T 5.3	Samarbejdsaftaler	-75	-126	-128	-120	8
T 5.4	Udviklingspulje	-96	-180	-170	-118	51
	Udgifter i alt	-179.465	-191.210	-195.440	-208.178	-12.738
	Driftsresultat før finansielle poster	3.936	-922	20	-1.555	-1.575
T 7.0	Finansielle poster	-31	-21	-20	-12	8
	Resultat før disponering	3.905	-943	0	-1.566	-1.566
T 8.0	Overførselsadgang	-138	-144	0	-151	-151
	Efterregulering	-3.766	1.087	0	1.718	1.718
	Resultat	0	0	0	0	0

Bemærkninger til Togtrafik

Årsregnskabet for Togtrafik viser et merforbrug på 1,6 mio. kr. i forhold til Budget 2022. Driftsindtægterne er 12,7 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket skyldes at togpassagererne i løbet af 2022 er vendt tilbage på et højere niveau end før coronaviruspandemien udbrød i 2020. Det betyder derfor også, at COVID-19 kompensationen fra staten i 2022 er 8,1 mio. kr. lavere end budgetteret, da kompensation til mistede passagerindtægter primært var relevant i årets første kvartal. Operatørudgiften til Nordjyske Jernbaner stiger med 13,3 mio. som følge af den markant højere prisudvikling end budgetteret. Endeligt belastes togtrafikken med en større andel af de øvrige driftsudgifter (0,4 mio. kr.) og Kapacitetsudgifter (0,2 mio. kr.) i forhold til budgettet grundet togtrafikkens større andel af NT's samlede passagerindtægter og køreplantimeproduktion.



Noter til Togtrafik

Note T 1.0

Driftsindtægter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Passagerindtægter	46.026	58.255	76.603	78.562
Lokalbaner	20.474	14.187	16.083	16.098
Regional togdrift	25.552	44.068	60.520	62.464
Driftsindtægter	46.026	58.255	76.603	78.562

Note T 1.2

COVID-19 reduktion (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Lokalbaner	0	0	-2.252	0
Regional togdrift	0	0	-8.473	0
Total	0	0	-10.724	0

Note T 2.0

Tilskud (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Tilskud a conto, Lokalbaner	34.959	46.713	67.523	74.123
Tilskud a conto, Regional togdrift	84.626	77.533	51.334	51.334
Total	119.585	124.246	118.857	125.457

Note T 2.1

Tilskud vedr. COVID-19 (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Mistede driftsindtægter	17.789	7.706	10.724	2.596
Værnemidler og rengøring	0	42	0	6
Kommunikation	0	10	0	1
Crowd kontrol	0	30	0	0
Nettomerdgifter	0	82	0	8
Total	17.789	7.787	10.724	2.604

Note T 3.1

Operatørudgifter Lokalbaner (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Operatørudgifter	-57.697	-77.822	-79.292	-89.625
Bonus	-640	-723	-824	-737
Vedligeholdelsestilskud	0	0	0	-6.600
Claw back	0	0	0	5.974
Total	-58.336	-78.545	-80.116	-90.988



Note T 3.2

Operatørudgifter Regional togdrift (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Operatørudgifter	-102.804	-100.064	-102.103	-115.369
Bonus	-960	-1.334	-1.237	-1.390
Claw back	0	0	0	11.026
Erstatningskørsel	-6.634	0	0	0
Total	-110.398	-101.398	-103.340	-105.733

Note T 4.2

Kundecenter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Øvrige udgifter	-1.752	-2.306	-2.087	-2.262
Total	-1.752	-2.306	-2.087	-2.262

Note T 4.3

BusIT (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Løn	-116	-111	-109	-116
Serviceaftaler, kommunikation mv.	-909	-785	-755	-527
Total	-1.025	-896	-864	-643

Note T 4.4

Billetteringsudstyr (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Drift/vedligehold, øvrigt udstyr	-15	-24	-15	-40
Udfaktureret løn	-341	-350	-374	-391
Webshop	-82	-88	-98	-128
Rejsekort Drift	-1.135	-950	-1.233	-1.056
Total	-1.573	-1.413	-1.719	-1.615

Note T 4.5

Lånefinansiering (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Afvikling af optaget lån	-653	-659	-690	-723
Renteindtægter Ansvarlige Lån	116	340	0	658
Total	-536	-318	-690	-65

**Note T 4.6**

Billetudgifter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Transaktionsudgifter, Rejsekort	-2.971	-3.324	-3.054	-3.465
Transaktionsudgifter, Øvrige produkter	-111	-203	-165	-249
Indkøb af rejsehjemler	-284	-426	-364	-416
Provision	153	346	-6	-12
Gebyrindtægter, Rejsekort	250	317	286	345
Distributionshonorar og -afgifter, Rejsekort	17	84	0	130
Kort og betalingsgebyrer, Nets & Teller	-134	-175	-210	-248
Total	-3.080	-3.381	-3.513	-3.914

Note T 5.1

Administration (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Lokale og kontorhold	-176	-220	-202	-195
Personale	-48	-70	-109	-107
Løn	-1.054	-1.487	-1.557	-1.515
Intern IT	-375	-410	-513	-439
Konsulent	-820	-212	-187	-203
Total	-2.473	-2.398	-2.568	-2.458

Note T 5.2

Salgsudgifter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Markedsføring	-120	-250	-244	-259
Total	-120	-250	-244	-259

Note T 5.3

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bus & Tog, B&T Sekretariat	11	0	0	0
Bus & Tog, Takstsamarbejde	0	-10	-10	0
Trafikselskaberne i Danmark	-6	-5	-9	-8
Ankenævn for Bus, Tog og Metro	-4	-6	-5	-4
COWI, Indtægtsdeling DSB/NT	0	0	0	-2
Rejsekort & Rejseplan A/S, Køb af data	-10	-16	-17	-17
Rejsekort & Rejseplan A/S, Takst Vest	-5	-8	-8	-8
Rejsekort & Rejseplan A/S, Driftsøkonomigruppen	0	0	0	0
Rejsekort & Rejseplan A/S, Indtægtsdeling NT/DSB	-2	-3	-3	-3
Rejseplanen A/S, Medlemsbidrag	-57	-78	-76	-77
TITSAM, Administrationsbidrag	-1	-1	0	-1
Total	-75	-126	-128	-120



Note T 5.4

Udviklingspulje (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Pulje afsat til forretningsplan/handlingsplaner	-96	-180	-170	-118
Total	-96	-180	-170	-118

Note T 7.0

Finansielle poster (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Finansielle udgifter	-32	-25	-20	-16
Finansielle indtægter	0	3	0	4
Total	-31	-21	-20	-12

Note T 8.0

Overførselsadgang (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Kundecenter	-122	-45	0	0
BusIT	-117	-37	0	0
Billetteringsudstyr	73	0	0	0
Lånefinansiering	-118	0	0	-151
Billetudgifter	-51	-43	0	0
Kapacitetsudgifter	197	-20	0	0
Total	-138	-144	0	-151



Flextrafik

Hovedtal - Udgiftsbaseret

Note	(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022	R 2022 vs. B 2022
	Driftsindtægter	3.477	4.365	5.809	4.987	-823
	Passagerindtægter	3.477	4.365	5.809	4.987	-823
F 1.1	Egenbetaling	3.477	4.365	5.809	4.987	-823
	Tilskud	289.714	308.527	276.893	329.658	52.766
F 2.2	Kørselsbidrag	261.993	282.113	249.134	303.086	53.953
	Flexaktivitet	35.615	29.717	34.314	35.518	1.204
	Flexhandicap	20.002	18.301	18.282	19.782	1.500
	Flexlæge	27.062	31.473	25.043	30.814	5.771
	Flexskole	102.713	108.693	97.285	126.498	29.213
	Flexskole - Bus	317	62	348	73	-275
	Flexsygehus	76.240	93.832	73.862	90.373	16.511
	Øvrige	43	35	0	28	28
F 2.3	Administrationsbidrag	22.060	26.414	27.759	26.572	-1.187
	Flexaktivitet	1.280	1.530	1.984	1.749	-235
	Flexhandicap	6.161	7.264	9.347	8.022	-1.325
	Flexlæge	2.757	3.826	3.774	3.512	-261
	Flexskole	4.023	4.775	4.514	5.383	869
	Flexskole - Bus	26	8	50	9	-41
	Flexsygehus	7.814	9.010	8.090	7.897	-193
F 2.4	Ekstra administrationsbidrag	5.661	0	0	0	0
F 3.0	Tilskud vedr. COVID-19	-17.827	27.517	0	4.736	4.736
	Mistede driftsindtægter	2.071	870	0	605	605
	Nettomerdgifter	-19.897	26.647	0	4.131	4.131
	Indtægter i alt	275.364	340.409	282.702	339.381	56.679
F 4.0	Operatørudgifter	-244.915	-284.486	-254.943	-308.482	-53.539
	Flexaktivitet	-24.273	-29.599	-34.314	-35.536	-1.222
	Flexhandicap	-17.831	-21.423	-24.091	-24.835	-744
	Flexlæge	-21.802	-31.402	-25.043	-30.825	-5.783
	Flexskole	-91.540	-108.377	-97.285	-126.562	-29.277
	Flexskole - Bus	-171	-62	-348	-73	275
	Flexsygehus	-89.240	-93.567	-73.862	-90.571	-16.710
	Øvrige	-57	-56	0	-79	-79
	Kapacitetsudgifter	-26.809	-28.353	-27.730	-27.707	23
F 5.0	Administration	-13.083	-14.059	-15.336	-14.392	944
F 5.1	Salgsudgifter	-96	-29	-115	-94	21
F 5.2	Samarbejdsaftaler	-13.630	-14.265	-12.279	-13.221	-942
	Udgifter i alt	-271.724	-312.839	-282.673	-336.189	-53.516
	Driftsresultat før finansielle poster	3.640	27.570	29	3.192	3.163
F 7.0	Finansielle poster	-36	-31	-29	-57	-28
	Resultat før disponering	3.605	27.539	0	3.135	3.135
F 8.0	Overførselsadgang	-1.002	0	0	0	0
	Efterregulering	-2.603	-27.539	0	-3.135	-3.135
	Resultat	0	0	0	0	0



Bemærkninger til Flextrafik

Årsregnskabet for Flextrafik viser et mindreforbrug på 3,1 mio. kr. På indtægtssiden er driftsindtægterne 0,8 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket dog bliver delvist dækket af COVID-19 kompensation fra staten. Tilskuddet fra ejerkredsen stiger med 52,8 mio. kr., hvilket skyldes stigende udgiftsniveau for i alt 53,5 mio. kr. hos operatørerne (både prisudvikling, serviceniveau og udbudseffekter). Den samlede COVID-19 kompensation fra staten vedr. 2022 udgør 4,7 mio. kr., hvoraf 0,6 mio. kr. er delvis kompensation for mistede passagerindtægter og 4,1 mio. er delvis kompensation for nettoerudgifter.

Noter til Flextrafik

Note F 1.1

Egenbetaling (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	0	0	0	0
Flexhandicap	3.463	4.345	5.809	4.955
Flexlæge	0	0	0	0
Flexskole	0	0	0	0
Flexskole - Bus	0	0	0	0
Flexsygehus	0	0	0	0
Øvrige	13	20	0	32
Total	3.477	4.365	5.809	4.987

Note F 2.2

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	35.615	29.717	34.314	35.518
Flexhandicap	20.002	18.301	18.282	19.782
Flexlæge	27.062	31.473	25.043	30.814
Flexskole	102.713	108.693	97.285	126.498
Flexskole - Bus	317	62	348	73
Flexsygehus	76.240	93.832	73.862	90.373
Øvrige	43	35	0	28
Total	261.993	282.113	249.134	303.086

Note F 2.3

Administrationsbidrag (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	1.280	1.530	1.984	1.749
Flexhandicap	6.161	7.264	9.347	8.022
Flexlæge	2.757	3.826	3.774	3.512
Flexskole	4.023	4.775	4.514	5.383
Flexskole - Bus	26	8	50	9
Flexsygehus	7.814	9.010	8.090	7.897
Total	22.060	26.414	27.759	26.572



Note F 2.4

Administrationsbidrag (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	1.280	1.530	1.984	1.749
Flexhandicap	6.161	7.264	9.347	8.022
Flexlæge	2.757	3.826	3.774	3.512
Flexskole	4.023	4.775	4.514	5.383
Flexskole - Bus	26	8	50	9
Flexsygehus	7.814	9.010	8.090	7.897
Total	22.060	26.414	27.759	26.572

Note F 3.0

Tilskud vedr. COVID-19 (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	0	0	0	0
Flexhandicap	2.071	870	0	605
Flexlæge	0	0	0	0
Flexskole	0	0	0	0
Flexskole - Bus	0	0	0	0
Flexsygehus	0	0	0	0
Øvrige	0	0	0	0
Mistede driftsindtægter	2.071	870	0	605
Flexaktivitet	-11.351	-1.660	0	-599
Flexhandicap	-4.887	-1.256	0	-267
Flexlæge	-5.269	4.730	0	257
Flexskole	-11.207	12.045	0	3.224
Flexskole - Bus	-146	-261	0	-44
Flexsygehus	12.964	13.049	0	1.561
Øvrige	0	0	0	0
Nettomerdgifter	-19.897	26.647	0	4.131
Total	-17.827	27.517	0	4.736

Note F 4.0

Operatørudgifter, Flextrafik (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Flexaktivitet	-24.273	-29.599	-34.314	-35.536
Flexhandicap	-17.831	-21.423	-24.091	-24.835
Flexlæge	-21.802	-31.402	-25.043	-30.825
Flexskole	-91.540	-108.377	-97.285	-126.562
Flexskole - Bus	-171	-62	-348	-73
Flexsygehus	-89.240	-93.567	-73.862	-90.592
Øvrige	-57	-56	0	-59
Total	-244.915	-284.486	-254.943	-308.482



Note F 5.0

Administration (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Lokale og kontorhold	-748	-783	-1.070	-664
Personale	-153	-213	-365	-240
Løn	-10.404	-10.481	-10.806	-10.932
Intern IT	-1.091	-2.136	-2.090	-2.097
Konsulenter	-686	-445	-1.005	-459
Total	-13.083	-14.059	-15.336	-14.392

Note F 5.1

Salgsudgifter (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Markedsføring	-96	-29	-115	-94
Total	-96	-29	-115	-94

Note F 5.2

Samarbejdsaftaler (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
FlexDanmark, Call center	-9.415	-9.297	-9.020	-9.126
FlexDanmark, Drift	-5.559	-6.300	-5.936	-5.936
FlexDanmark, Udvikling	-1.142	-1.141	-1.088	-1.088
FlexDanmark, NOP	-1.043	0	0	0
FlexDanmark, SMS advisering	-30	-99	-60	-159
Overførsel Flexlinje, Flextur og Plustur	3.559	2.573	3.826	3.090
Total	-13.630	-14.265	-12.279	-13.221

Note F 7.0

Finansielle poster (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Finansielle udgifter	-36	-32	-29	-57
Finansielle indtægter	0	1	0	0
Total	-36	-31	-29	-57

Note F 8.0

Overførselsadgang (1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Kapacitetsudgifter	-1.002	0	0	0
Total	-1.002	0	0	0



Fordelingsregnskab

NT's finansieringsmodel tager udgangspunkt i de overordnede principper for fordeling af finansieringsansvaret, der er fastlagt i Lov om Trafikselskaber, samt de tilkendegivelser og beslutninger, der er 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 ejerne 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, at nedenstående fastlægges af den part, der har finansieringsansvaret.

- 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

Anvendt regnskabspraksis – Bustrafik

Operatørudgifter

Fordelingen af kontraktbetalingen til operatørerne på finansieringsenheder opgøres konkret.

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter vedr. Bustrafik og Togtrafik er integreret og fordeles fra og med Budget 2018 ud fra fordelingsnøglerne, som beskrives i nedenstående afsnit:



- **Busterminaler:** Udgifter pr. busterminal fordeles på ruter efter antal anløb, hvorefter udgifterne fordeles til ejerne ud fra ejernes finansieringsgrad på de pågældende ruter.
Der er en særlig aftale vedr. ventesalen på Aalborg Busterminal, idet udgiften til ventesalen fordeles til ejerne (primært Aalborg Kommune og Region Nordjylland) på baggrund af en interviewundersøgelse blandt brugerne af ventesalen om anvendelse af ruter, omstigning mv.
- **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.
- **BusIT:** Udgiften vedrører indkøb og drift af IT-udstyr i busserne og tog (infoskærme, bus-PC mv.) og drift af realtidsskilte, infoskærme mv. på stoppesteder og terminaler. Udgifterne fordeles til ejerne efter antal A-kontrakt busser og tog med IT-udstyr og stoppesteder med realtid.
- **Billetteringsudstyr og Lånefinansiering:** Udgiften vedrører indkøb, herunder afdrag på lån, og drift, vedligeholdelse og udvikling af. Udgifterne fordeles efter antal busser og tog, hvor A-kontraktbusser vægter 100 %, B/T-kontraktbusser vægter 50 % og tog vægter 200 %.
- **Billetudgifter:** Udgiften vedrører hovedsageligt transaktionsbaserede udgifter ved salg af billetter (f.eks. abonnementsafgift til Rejekort A/S, salgsgebyrer til Nets, klikafgifter til leverandøren af App/Webshop, provision etc.). Billetudgifter fordeles til ejerne ud fra en fordelingsnøgle genereret på baggrund af driftsindtægterne, da udgifterne er afledt af salget.
- **Stoppesteder:** Udgiften vedrører stoppestedstandere og -skilte, indkøb af realtidsskilte samt køreplankassetter. Idet udgifterne til stoppestedsskilte mv. påhviler vejmyndigheden og dermed kommunerne, fordeles udgiften efter antal topskilte i de enkelte kommuner. Da Aalborg Kommune selv afholder udgifterne til topskilte, indgår topskilte i Aalborg Kommune ikke i fordelingen.

Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter vedrører administration (husleje, kontorhold, lønudgifter, intern IT mv.), øvrige salgsudgifter (markedsføring mv.), samarbejdsaftaler samt udviklingspulje. Kapacitetsudgifter inklusiv finansielle poster fordeles til ejerne med køreplantimer som fordelingsnøgle, hvor A-kontraktbusser og tog vægter 100 %, og B/T-kontraktbusser vægter 50 %.

Driftsindtægter

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

NT's indtægtsfordelingsmodellen fordeler alle passagerindtægter ud på ruter (dvs. også togstrækninger), hvorfra passagerindtægterne fordeles til den enkelte rutes finansieringsenhed(er). Indtægtsfordelingsmodellens principper fastlægges af NT's bestyrelse.

Anvendt regnskabspraksis – Togtrafik

Operatørudgifter

Betalingen til operatøren afregnes og bogføres særskilt.



Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter vedr. Togtrafik er integreret med øvrige driftsudgifter vedr. Bustrafik jf. afsnittet Øvrige driftsudgifter under Bustrafik. Dog fordeles udgifter til busterminaler og stoppesteder ikke til Togtrafik.

Kapacitetsudgifter

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

Driftsindtægter

Passagerindtægterne på lokalbaner og regional togdrift beregnes i NT's indtægtsfordelingsmodel og afregnes til Region Nordjylland. Indtægtsfordelingsmodellens principper fastlægges af NT's bestyrelse.

Anvendt regnskabspraksis – Flextrafik

Operatørudgifter

Kontraktbetalingen til vognmændene fordeles efter brugernes bopælskommune.

Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifterne til Flextrafik er regnskabsmæssigt adskilt fra kapacitetsudgifterne til Bus- og Togtrafik. Kapacitetsudgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Kørselsbidrag

NT opkræver månedligt et kørselsbidrag pr. udført tur til finansiering af kørselsudgifterne. Kørselsudgifterne opgøres konkret.

Administrationsbidrag

NT opkræver månedligt et a conto administrationsbidrag pr. bidragsgivende passager pr. tur til finansiering af NT's kapacitetsudgifter ved drift af flextrafikken. Hver kørselsordning i flextrafikken pålignes kun udgifter for den type kørsel og administrationsform, der er valgt for kørselsordningerne.

Driftsindtægter

Indtægterne fra egenbetaling fordeles som kørselsudgifterne, dvs. efter brugernes bopælskommune.



Fordelingsregnskab NT

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager -indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Overførsels -adgang	Resultat **
Brønderslev	-25.117	-1.117	-2.027	3.964	-24.297	21.157	545	-41	-2.637
Frederikshavn	-44.925	-1.442	-3.226	4.936	-44.658	40.669	1.372	-52	-2.670
Hjørring	-51.552	-1.194	-4.226	5.097	-51.876	48.549	960	-52	-2.419
Jammerbugt	-40.799	-1.053	-2.285	4.883	-39.254	39.076	1.561	-32	1.352
Læsø	-3.767	-9	-140	60	-3.857	3.867	65	0	75
Mariagerfjord	-42.412	-1.534	-3.046	5.948	-41.043	36.546	1.770	-52	-2.779
Morsø	-17.001	-299	-1.086	355	-18.032	17.278	86	0	-668
Rebild	-33.958	-1.295	-1.869	5.692	-31.429	28.291	838	-39	-2.339
Region Nordjylland	-554.820	-28.347	-26.933	181.175	-428.925	408.640	12.451	-524	-8.359
Thisted	-38.972	-1.372	-2.651	5.805	-37.189	34.035	634	-58	-2.579
Vesthimmerland	-34.950	-1.039	-2.098	3.296	-34.791	32.886	693	-37	-1.249
Aalborg	-428.419	-20.091	-26.934	129.902	-345.543	290.282	25.100	-444	-30.604
Ejere	-1.316.690	-58.793	-76.521	351.111	-1.100.894	1.001.275	46.075	-1.331	-54.875
Midttrafik	-13.614	0	0	0	-13.614	11.724	4	0	-1.886
Movia	-56	0	0	0	-56	442	0	0	386
Samarbejdspartnere	-13.670	0	0	0	-13.670	12.166	4	0	-1.501
Total	-1.330.361	-58.793	-76.521	351.111	-1.114.564	1.013.441	46.080	-1.331	-56.375

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	21.157	-268	20.889
Frederikshavn	40.669	-910	39.758
Hjørring	48.549	0	48.549
Jammerbugt	39.076	-460	38.616
Læsø	3.867	-8	3.859
Mariagerfjord	36.546	-113	36.433
Morsø	17.278	-824	16.454
Rebild	28.291	-875	27.416
Region Nordjylland	408.640	-5.078	403.562
Thisted	34.035	-391	33.644
Vesthimmerland	32.886	-858	32.028
Aalborg	290.282	-186	290.097
Kommuner	1.001.275	-9.970	991.305
Midttrafik	11.724	-66	11.658
Midttrafik	442	0	442
Samarbejdspartnere	12.166	-66	12.100
Total	1.013.441	-10.035	1.003.405



Fordelingsregnskab Bustrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Tilskud COVID-19	Overførsels- adgang	Resultat **
Brønderslev	-22.403	-1.117	-1.197	3.579	-21.139	18.037	524	-41	-2.619
Frederikshavn	-23.700	-1.442	-1.590	4.544	-22.189	18.508	1.079	-52	-2.653
Hjørring	-27.354	-1.194	-1.677	4.547	-25.678	22.473	1.119	-52	-2.138
Jammerbugt	-16.934	-1.053	-1.057	4.610	-14.433	14.103	570	-32	207
Læsø	-3.041	-9	-91	45	-3.097	3.110	28	0	41
Mariagerfjord	-28.566	-1.534	-1.578	5.704	-25.974	21.548	1.640	-52	-2.837
Morsø	-15.646	-299	-754	241	-16.459	14.937	101	0	-1.421
Rebild	-17.989	-1.295	-1.002	5.528	-14.757	12.831	460	-39	-1.506
Thisted	-35.444	-1.372	-1.767	5.441	-33.141	30.035	643	-58	-2.522
Vesthimmerland	-20.296	-1.039	-1.190	3.030	-19.495	17.641	585	-37	-1.307
Aalborg	-332.723	-20.091	-18.173	127.681	-243.306	188.495	23.701	-444	-31.553
Kommuner	-544.095	-30.446	-30.076	164.950	-439.668	361.717	30.449	-807	-48.308
Region Nordjylland	-267.527	-19.847	-15.714	102.613	-200.475	184.913	8.286	-373	-7.649
Regioner	-267.527	-19.847	-15.714	102.613	-200.475	184.913	8.286	-373	-7.649
Subtotal	-811.622	-50.293	-45.789	267.562	-640.142	546.630	38.735	-1.180	-55.957
Midttrafik	-13.535	0	0	0	-13.535	11.695	4	0	-1.835
Total	-825.157	-50.293	-45.789	267.562	-653.677	558.326	38.739	-1.180	-57.792

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	18.037	-29	18.008
Frederikshavn	18.508	-637	17.871
Hjørring	22.473	0	22.473
Jammerbugt	14.103	-323	13.780
Læsø	3.110	-1	3.109
Mariagerfjord	21.548	29	21.577
Morsø	14.937	-783	14.155
Rebild	12.831	-819	12.012
Thisted	30.035	-238	29.797
Vesthimmerland	17.641	-709	16.932
Aalborg	188.495	873	189.368
Kommuner	361.717	-2.636	359.081
Regionale busruter	184.913	-1.239	183.674
Region Nordjylland	184.913	-1.239	183.674
Subtotal	546.630	-3.875	542.756
Midttrafik	11.695	-66	11.629
Total	558.326	-3.941	554.385



Operatørudgifter Bustrafik

Operatørudgifter (1.000 kr.)	A-kontrakter	B/T-kontrakter	Flexlinje	Flextur	Plustur	Total
Brønderslev	-13.126	-8.546	0	-479	-252	-22.403
Frederikshavn	-18.623	-3.732	0	-1.068	-278	-23.700
Hjørring	-11.818	-13.295	0	-1.661	-579	-27.354
Jammerbugt	-5.588	-9.467	0	-1.238	-641	-16.934
Læsø	0	-2.713	0	-284	-44	-3.041
Mariagerfjord	-12.238	-14.627	0	-1.404	-297	-28.566
Morsø	-2.414	-12.290	0	-826	-116	-15.646
Rebild	-7.728	-9.502	0	-510	-249	-17.989
Thisted	-19.436	-14.223	0	-1.309	-477	-35.444
Vesthimmerland	-9.776	-9.240	0	-930	-349	-20.296
Aalborg	-316.224	-14.465	-255	-1.417	-361	-332.723
Kommuner	-416.973	-112.100	-256	-11.125	-3.642	-544.095
Region Nordjylland	-261.924	-5.603	0	0	0	-267.527
Regioner	-261.924	-5.603	0	0	0	-267.527
Subtotal	-678.896	-117.703	-256	-11.125	-3.642	-811.622
Midttrafik	-13.535	0	0	0	0	-13.535
Total	-692.431	-117.703	-256	-11.125	-3.642	-825.157

Køreplantimer Bustrafik

Operatørudgifter (Køreplantimer)	A-kontrakter	B/T-kontrakter	Total
Brønderslev	14.696	9.321	24.017
Frederikshavn	21.790	4.519	26.308
Hjørring	13.670	15.545	29.214
Jammerbugt	6.254	12.681	18.935
Læsø	0	2.115	2.115
Mariagerfjord	14.320	16.639	30.960
Morsø	3.479	14.066	17.545
Rebild	9.119	12.496	21.615
Thisted	20.187	14.437	34.624
Vesthimmerland	11.566	11.596	23.162
Aalborg	352.332	17.012	369.344
Kommuner	467.413	130.427	597.840
Region Nordjylland	295.180	6.024	301.204
Regioner	295.180	6.024	301.204
Subtotal	762.593	136.451	899.044
Midttrafik	15.474	0	15.474
Total	778.067	136.451	914.518



Passagerer Flexlinje, Flextur og Plustur

Operatørudgifter (Bidragsgivende passagerer)	Flexlinje	Flextur	Plustur	Total
Brønderslev	0	3.667	1.745	5.412
Frederikshavn	0	7.587	1.841	9.428
Hjørring	0	11.744	4.292	16.036
Jammerbugt	0	7.829	4.216	12.045
Læsø	0	869	102	971
Mariagerfjord	0	9.764	1.474	11.238
Morsø	0	5.086	684	5.770
Rebild	0	4.108	1.768	5.876
Thisted	0	7.285	2.386	9.671
Vesthimmerland	1	6.078	2.104	8.183
Aalborg	840	11.007	2.479	14.326
Kommuner	841	75.024	23.091	98.956
Region Nordjylland	0	0	0	0
Regioner	841	75.024	23.091	98.956
Total	841	75.024	23.091	98.956

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter (1.000 kr.)	Bus- terminaler *	Kunde-center **	BusIT ***	Billetterings- udstyr ****	Låne- finansiering ****	Billet- udgifter *****	Stoppested- udstyr *****	Total
Brønderslev	-169	-156	-151	-436	-18	-178	-10	-1.117
Frederikshavn	-113	-197	-318	-553	-22	-226	-12	-1.442
Hjørring	-41	-189	-149	-551	-22	-227	-16	-1.194
Jammerbugt	-174	-163	-121	-344	-14	-230	-7	-1.053
Læsø	0	-5	0	0	0	-2	-3	-9
Mariagerfjord	-302	-224	-137	-553	-22	-284	-11	-1.534
Morsø	-171	-39	-71	0	0	-12	-6	-299
Rebild	-216	-197	-161	-420	-17	-275	-9	-1.295
Thisted	-54	-232	-155	-622	-25	-271	-13	-1.372
Vesthimmerland	-212	-136	-118	-399	-16	-151	-8	-1.039
Aalborg	-1.722	-4.558	-2.525	-4.734	-191	-6.362	0	-20.091
Kommuner	-3.173	-6.095	-3.906	-8.612	-347	-8.219	-95	-30.446
Region Nordjylland	-5.463	-3.689	-1.446	-3.977	-160	-5.113	0	-19.847
Regioner	-5.463	-3.689	-1.446	-3.977	-160	-5.113	0	-19.847
Total	-8.636	-9.783	-5.352	-12.589	-507	-13.331	-95	-50.293

* Fordeling: Udgifter pr. busterminal fordelt på ruter efter antal anløb (særlig fordeling vedr. Aalborg Busterminal)

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

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

***** Fordeling: Udgifter fordelt efter antal topskilte i de enkelte kommuner



Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter * (1.000 kr.)	Kapacitetsudgifter (ekskl. Flexlinje, Flextur og Plustur) **	Fradrag Aalborg Kommune ***	Kapacitetsudgifter (vedr. Flexlinje, Flextur og Plustur) ****	Total
Brønderslev	-178	0	-1.009	-1.186
Frederikshavn	-319	0	-1.253	-1.572
Hjørring	-536	0	-1.117	-1.653
Jammerbugt	-391	0	-656	-1.047
Læsø	-35	0	-55	-90
Mariagerfjord	-383	0	-1.180	-1.563
Morsø	-201	0	-548	-749
Rebild	-192	0	-801	-993
Thisted	-324	0	-1.428	-1.752
Vesthimmerland	-274	0	-905	-1.179
Aalborg	-496	1.311	-18.806	-17.990
Kommuner	-3.327	1.311	-27.759	-29.775
Region Nordjylland	0	0	-15.541	-15.541
Regioner	0	0	-15.541	-15.541
Total	-3.327	1.311	-43.299	-45.315

* 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

Ekstraordinære poster

Ekstraordinære poster (1.000 kr.)	Indefrysingsbeløb 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



Fordelingsregnskab Togtrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Overførsels- adgang	Resultat **
Lokalbaner	-90.988	-2.036	-1.240	16.098	-78.167	74.123	20	-48	-4.072
Regional Togdrift	-105.733	-6.463	-1.728	62.464	-51.461	51.334	2.584	-103	2.354
Total	-196.722	-8.500	-2.968	78.562	-129.627	125.457	2.604	-151	-1.718

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Lokalbaner	74.123	-160	73.963
Regional Togdrift	51.334	-3.607	47.728
Total	125.457	-3.766	121.690

Øvrige driftsudgifter

Øvrige driftsudgifter (1.000 kr.)	Bus- terminaler *	Kunde- center **	BusIT ***	Billetterings- udstyr ****	Låne- finansiering ****	Billet- udgifter *****	Stoppested- udstyr *****	Total
Lokalbaner	0	-495	-205	-514	-21	-802	0	-2.036
Regional Togdrift	0	-1.767	-438	-1.101	-44	-3.112	0	-6.463
Total	0	-2.262	-643	-1.615	-65	-3.914	0	-8.500

* Fordeling: Udgifter pr. busterminal fordelt på ruter efter antal anløb (særlig fordeling vedr. Aalborg Busterminal)

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

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

***** Fordeling: Udgifter fordelt efter antal topskilte i de enkelte kommuner

Kapacitetsudgifter

Kapacitetsudgifter * (1.000 kr.)	Kapacitetsudgifter (ekskl. Flexlinje, Flextur og Plustur) **	Togplanlægger ***	Total
Lokalbaner	-1.037	-203	-1.240
Regional Togdrift	-1.446	-282	-1.728
Total	-2.483	-485	-2.968

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

** Kapacitetsudgifter inkluderer også Finansielle poster

*** Aftale med Region Nordjylland



Fordelingsregnskab Flextrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Brønderslev	-2.714	-830	383	-3.161	3.120	21	3.141	-20
Frederikshavn	-21.225	-1.636	389	-22.472	22.160	293	22.453	-19
Hjørring	-24.198	-2.550	546	-26.202	26.075	-158	25.917	-285
Jammerbugt	-23.865	-1.228	271	-24.822	24.974	991	25.965	1.143
Læsø	-725	-49	14	-760	757	37	794	34
Mariagerfjord	-13.846	-1.468	243	-15.071	14.998	130	15.127	57
Morsø	-1.354	-332	113	-1.573	1.558	-15	1.543	-30
Rebild	-15.969	-867	162	-16.673	16.629	378	17.007	334
Region Nordjylland	-90.592	-8.251	0	-98.843	98.270	1.561	99.831	987
Thisted	-3.528	-884	361	-4.050	4.001	-9	3.992	-59
Vesthimmerland	-14.654	-908	265	-15.297	15.245	109	15.354	57
Aalborg	-95.696	-8.761	2.206	-102.251	101.787	1.400	103.186	935
Ejere	-308.367	-27.764	4.955	-331.177	329.574	4.736	334.310	3.133
Midttrafik	-59	0	32	-27	28	0	28	2
Movia	-56	0	0	-56	56	0	56	-0
Samarbejdspartnere	-115	0	32	-83	85	0	85	2
Total	-308.482	-27.764	4.987	-331.260	329.658	4.736	334.395	3.135

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	3.120	-239	2.882
Frederikshavn	22.160	-273	21.887
Hjørring	26.075	0	26.075
Jammerbugt	24.974	-137	24.837
Læsø	757	-7	750
Mariagerfjord	14.998	-141	14.856
Morsø	1.558	-41	1.517
Rebild	16.629	-56	16.573
Region Nordjylland	98.270	-73	98.197
Thisted	4.001	-153	3.847
Vesthimmerland	15.245	-149	15.096
Aalborg	101.787	-1.059	100.728
Ejere	329.574	-2.328	327.245
Midttrafik	28	0	28
Movia	56	0	56
Samarbejdspartnere	85	0	85
Total	329.658	-2.328	327.330



Fordelingsregnskab Flexaktivitet

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Frederikshavn	-4.152	-180	0	-4.332	4.317	98	4.415	82
Hjørring	-5.935	-528	0	-6.463	6.438	-334	6.104	-359
Jammerbugt	-1.753	-61	0	-1.814	1.811	-123	1.688	-126
Mariagerfjord	-1.636	-146	0	-1.781	1.774	-83	1.692	-89
Rebild	-1.169	-41	0	-1.210	39	-63	-24	-1.233
Thisted	-210	-30	0	-241	239	10	250	9
Aalborg	-20.682	-841	0	-21.523	21.479	-105	21.374	-148
Total	-35.536	-1.827	0	-37.364	37.267	-599	36.668	-696

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Frederikshavn	4.317	2	4.319
Hjørring	6.438	0	6.438
Jammerbugt	1.811	1	1.812
Mariagerfjord	1.774	2	1.776
Rebild	39	3	42
Thisted	239	-4	235
Aalborg	21.479	-8	21.472
Total	37.267	-5	37.262



Fordelingsregnskab Flexhandicap

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Brønderslev	-1.739	-678	383	-2.034	2.000	14	2.014	-20
Frederikshavn	-1.870	-608	389	-2.090	2.058	52	2.110	20
Hjørring	-2.528	-782	546	-2.764	2.721	35	2.756	-9
Jammerbugt	-1.340	-417	271	-1.485	1.463	11	1.473	-12
Læsø	-308	-29	14	-322	320	23	343	21
Mariagerfjord	-1.207	-319	243	-1.283	1.263	-19	1.244	-39
Morsø	-556	-190	113	-633	624	-15	610	-24
Rebild	-735	-213	162	-785	774	-9	766	-20
Thisted	-1.830	-644	361	-2.112	2.073	8	2.082	-30
Vesthimmerland	-1.168	-324	265	-1.228	1.205	40	1.245	18
Aalborg	-11.498	-4.178	2.206	-13.470	13.247	197	13.444	-26
Ejere	-24.779	-8.382	4.955	-28.206	27.748	338	28.086	-120
Movia	-56	0	0	-56	56	0	56	-0
Samarbejdspartnere	-56	0	0	-56	56	0	56	-0
Total	-24.835	-8.382	4.955	-28.262	27.804	338	28.142	-120

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	2.000	-234	1.766
Frederikshavn	2.058	-283	1.775
Hjørring	2.721	0	2.721
Jammerbugt	1.463	-144	1.319
Læsø	320	-7	313
Mariagerfjord	1.263	-137	1.126
Morsø	624	-46	578
Rebild	774	-69	706
Thisted	2.073	-165	1.908
Vesthimmerland	1.205	-156	1.049
Aalborg	13.247	-1.099	12.147
Ejere	27.748	-2.340	25.408
Movia	56	0	56
Samarbejdspartnere	56	0	56
Total	27.804	-2.340	25.464



Fordelingsregnskab Flexlæge

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Brønderslev	-975	-152	0	-1.127	1.120	7	1.127	-0
Frederikshavn	-3.572	-448	0	-4.020	4.000	-68	3.932	-88
Hjørring	-3.616	-455	0	-4.071	4.051	162	4.212	141
Jammerbugt	-5.632	-338	0	-5.970	5.954	107	6.061	90
Læsø	-418	-20	0	-438	437	14	450	13
Mariagerfjord	-345	-45	0	-390	388	-8	379	-10
Morsø	-722	-128	0	-850	844	-16	828	-22
Rebild	-893	-123	0	-1.016	1.010	-77	933	-83
Thisted	-1.488	-209	0	-1.698	1.688	-28	1.660	-37
Vesthimmerland	-1.225	-171	0	-1.396	1.388	21	1.409	13
Aalborg	-11.939	-1.580	0	-13.519	13.446	145	13.591	72
Total	-30.825	-3.670	0	-34.495	34.326	257	34.583	88

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	1.120	-5	1.116
Frederikshavn	4.000	12	4.013
Hjørring	4.051	0	4.051
Jammerbugt	5.954	26	5.980
Læsø	437	-0	436
Mariagerfjord	388	-2	386
Morsø	844	3	847
Rebild	1.010	8	1.018
Thisted	1.688	16	1.704
Vesthimmerland	1.388	0	1.388
Aalborg	13.446	34	13.480
Total	34.326	91	34.418



Fordelingsregnskab Flexskole

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Frederikshavn	-11.630	-400	0	-12.030	11.785	211	11.996	-34
Hjørring	-12.119	-784	0	-12.903	12.866	-21	12.845	-58
Jammerbugt	-15.067	-403	0	-15.470	15.664	1.041	16.705	1.235
Mariagerfjord	-10.659	-959	0	-11.617	11.573	240	11.812	195
Morsø	-77	-14	0	-91	90	16	105	15
Rebild	-13.172	-490	0	-13.662	13.637	527	14.164	502
Vesthimmerland	-12.261	-412	0	-12.673	12.652	48	12.700	26
Aalborg	-51.577	-2.163	0	-53.740	53.615	1.162	54.777	1.038
Total	-126.562	-5.625	0	-132.186	131.881	3.224	135.105	2.919

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Frederikshavn	11.785	-5	11.780
Hjørring	12.866	0	12.866
Jammerbugt	15.664	-18	15.646
Mariagerfjord	11.573	-4	11.568
Morsø	90	2	92
Rebild	13.637	3	13.639
Vesthimmerland	12.652	7	12.659
Aalborg	53.615	15	53.630
Total	131.881	-1	131.880

Fordelingsregnskab Flexskole - Bus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Jammerbugt	-73	-9	0	-82	82	-44	38	-44
Total	-73	-9	0	-82	82	-44	38	-44

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Jammerbugt	82	-2	80
Total	82	-2	80



Fordelingsregnskab Flexsygehus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Region Nordjylland	-90.592	-8.251	0	-98.843	98.270	1.561	99.831	987
Total	-90.592	-8.251	0	-98.843	98.270	1.561	99.831	987

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Region Nordjylland	98.270	-73	98.197
Total	98.270	-73	98.197

Fordelingsregnskab Øvrige

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	COVID-19 tilskud	Tilskud vedr. 2022	Resultat **
Midttrafik	-59	0	32	-27	28	0	28	2
Total	-59	0	32	-27	28	0	28	2

* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2022	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Midttrafik	28	0	28
Total	28	0	28



Engagementsoversigt

NT

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik				
Udgifter i alt	-825.904	-845.735	-846.618	-921.240
Passagerindtægter i alt	215.781	214.074	281.159	267.562
Resultat før tilskud fra ejere	-610.123	-631.661	-565.459	-653.677
Tilskud fra ejere	507.961	516.315	523.522	558.326
Tilskud vedr. COVID-19	112.936	120.958	41.936	38.739
Resultat før disponering	10.773	5.611	0	-56.612
Overførselsadgang	-5.319	-1.356	0	-1.180
Resultat *	5.454	4.255	0	-57.792
Regulering vedr. tidligere år **	-8.081	16.957	-3.941	-3.941
Tilskud fra ejere inkl. regulering	499.880	533.272	519.582	554.385
Togtrafik				
Udgifter i alt	-179.496	-191.232	-195.460	-208.189
Passagerindtægter i alt	46.026	58.255	65.879	78.562
Resultat før tilskud fra ejere	-133.470	-132.977	-129.581	-129.627
Tilskud fra ejere	119.585	124.246	118.857	125.457
Tilskud vedr. COVID-19	17.789	7.787	10.724	2.604
Resultat før disponering	3.905	-943	0	-1.566
Overførselsadgang	-138	-144	0	-151
Resultat *	3.766	-1.087	0	-1.718
Regulering vedr. tidligere år **	-10.006	-16.598	-3.766	-3.766
Tilskud fra ejere inkl. regulering	109.579	107.648	115.090	121.690
Flextrafik				
Udgifter i alt	-271.760	-312.870	-282.702	-336.246
Passagerindtægter	3.477	4.365	5.809	4.987
Resultat før tilskud fra ejere	-268.283	-308.505	-276.893	-331.260
Tilskud fra ejere	289.714	308.527	276.893	329.658
Tilskud vedr. COVID-19	-17.827	27.517	0	4.736
Resultat før disponering	3.605	27.539	0	3.135
Overførselsadgang	-1.002	0	0	0
Resultat *	2.603	27.539	0	3.135
Regulering vedr. tidligere år **	104	-341	-2.328	-2.328
Tilskud fra ejere inkl. regulering	289.818	308.186	274.564	327.330
Total				
Tilskud fra ejere	917.260	949.088	919.272	1.013.441
Resultat før disponering	18.283	32.207	0	-55.044
Overførselsadgang	-6.460	-1.500	0	-1.331
Resultat *	11.823	30.707	0	-56.375
Regulering vedr. tidligere år **	-17.983	19	-10.035	-10.035
Tilskud fra ejere inkl. regulering	899.277	949.106	909.236	1.003.405

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



Brønderslev Kommune

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik				
Operatørudgifter	-18.530	-19.849	-19.610	-22.403
Øvrige driftsudgifter	-1.547	-1.304	-1.486	-1.117
Kapacitetsudgifter	-1.167	-1.138	-1.239	-1.186
Ekstraordinære poster	0	-11	-11	-11
Udgifter i alt	-21.244	-22.302	-22.346	-24.717
Passagerindtægter i alt	3.277	3.072	3.796	3.579
Resultat før tilskud fra ejere	-17.967	-19.230	-18.549	-21.139
Tilskud fra ejere	16.421	17.382	18.037	18.037
Tilskud vedr. COVID-19	1.818	1.399	512	524
Resultat før disponering	271	-449	0	-2.578
Overførselsadgang	-242	-47	0	-41
Resultat *	29	-497	0	-2.619
Regulering vedr. tidligere år **	-532	737	-29	-29
Tilskud fra ejere inkl. regulering	15.889	18.119	18.008	18.008
Flextrafik				
Operatørudgifter	-2.025	-2.641	-2.829	-2.714
Kapacitetsudgifter	-810	-772	-825	-830
Udgifter i alt	-2.835	-3.413	-3.654	-3.544
Passagerindtægter	234	318	440	383
Resultat før tilskud fra ejere	-2.601	-3.094	-3.214	-3.161
Tilskud kørselsbidrag	2.496	2.406	2.389	2.326
Tilskud administrationsbidrag	837	718	825	794
Tilskud fra ejere	3.333	3.125	3.214	3.120
Tilskud vedr. COVID-19	-461	-94	0	21
Resultat før disponering	270	-63	0	-20
Overførselsadgang	-31	0	0	0
Resultat *	239	-63	0	-20
Regulering vedr. tidligere år **	-14	-6	-239	-239
Tilskud fra ejere inkl. regulering	3.319	3.119	2.975	2.882
Total				
Tilskud fra ejere	19.754	20.507	21.250	21.157
Tilskud vedr. COVID-19	1.356	1.305	512	545
Resultat før disponering	541	-513	0	-2.598
Overførselsadgang	-273	-47	0	-41
Resultat *	268	-560	0	-2.639
Regulering vedr. tidligere år **	-546	732	-268	-268
Tilskud fra ejere inkl. regulering	19.208	21.238	20.982	20.889

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



Frederikshavn Kommune

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik				
Operatørudgifter	-21.244	-21.064	-20.862	-23.700
Øvrige driftsudgifter	-2.017	-1.750	-2.032	-1.442
Kapacitetsudgifter	-1.799	-1.532	-1.601	-1.572
Ekstraordinære poster	0	-18	-18	-18
Udgifter i alt	-25.061	-24.363	-24.514	-26.733
Passagerindtægter i alt	4.463	4.007	5.406	4.544
Resultat før tilskud fra ejere	-20.597	-20.357	-19.108	-22.189
Tilskud fra ejere	19.659	17.990	18.369	18.508
Tilskud vedr. COVID-19	1.833	2.359	739	1.079
Resultat før disponering	894	-8	0	-2.601
Overførselsadgang	-257	-57	0	-52
Resultat *	637	-65	0	-2.653
Regulering vedr. tidligere år **	335	-422	-637	-637
Tilskud fra ejere inkl. regulering	19.993	17.568	17.732	17.871
Flextrafik				
Operatørudgifter	-15.291	-19.134	-17.643	-21.225
Kapacitetsudgifter	-1.765	-1.802	-1.795	-1.636
Udgifter i alt	-17.056	-20.936	-19.439	-22.861
Passagerindtægter	318	371	542	389
Resultat før tilskud fra ejere	-16.738	-20.565	-18.896	-22.472
Tilskud kørselsbidrag	17.244	19.059	17.101	20.594
Tilskud administrationsbidrag	1.823	1.677	1.795	1.566
Tilskud fra ejere	19.067	20.737	18.896	22.160
Tilskud vedr. COVID-19	-1.999	1.582	0	293
Resultat før disponering	330	1.754	0	-19
Overførselsadgang	-56	0	0	0
Resultat *	273	1.754	0	-19
Regulering vedr. tidligere år **	-25	0	-273	-273
Tilskud fra ejere inkl. regulering	19.042	20.737	18.623	21.887
Total				
Tilskud fra ejere	38.725	38.726	37.265	40.669
Tilskud vedr. COVID-19	-166	3.941	739	1.372
Resultat før disponering	1.224	1.746	0	-2.620
Overførselsadgang	-314	-57	0	-52
Resultat *	910	1.689	0	-2.672
Regulering vedr. tidligere år **	310	-422	-910	-910
Tilskud fra ejere inkl. regulering	39.036	38.304	36.355	39.758

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



Hjørring Kommune

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Operatørudgifter	-29.153	-26.875	-24.463	-27.354
Øvrige driftsudgifter	-2.211	-1.683	-1.642	-1.194
Kapacitetsudgifter	-2.160	-1.772	-1.964	-1.653
Ekstraordinære poster	0	-23	-24	-23
Udgifter i alt	-33.525	-30.353	-28.093	-30.225
Passagerindtægter i alt	6.168	5.221	5.385	4.547
Resultat før tilskud fra ejere	-27.357	-25.132	-22.708	-25.678
Tilskud fra ejere	27.446	24.889	21.900	22.473
Tilskud vedr. COVID-19	2.096	2.014	808	1.119
Resultat før disponering	2.186	1.772	0	-2.086
Overførselsadgang	-673	-36	0	-52
Resultat *	1.513	1.736	0	-2.138
Regulering vedr. tidligere år **	485	-1.686	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering	27.931	23.204	21.900	22.473
Operatørudgifter	-18.162	-22.687	-22.345	-24.198
Kapacitetsudgifter	-2.835	-2.717	-2.878	-2.550
Udgifter i alt	-20.997	-25.404	-25.223	-26.748
Passagerindtægter	379	528	651	546
Resultat før tilskud fra ejere	-20.617	-24.876	-24.572	-26.202
Tilskud kørselsbidrag	23.687	22.352	21.694	23.635
Tilskud administrationsbidrag	2.927	2.529	2.878	2.440
Tilskud fra ejere	26.614	24.880	24.572	26.075
Tilskud vedr. COVID-19	-5.603	711	0	-158
Resultat før disponering	394	715	0	-285
Overførselsadgang	-119	0	0	0
Resultat *	274	715	0	-285
Regulering vedr. tidligere år **	-6	-277	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering	26.608	24.603	24.572	26.075
Tilskud fra ejere	54.061	49.770	46.472	48.549
Tilskud vedr. COVID-19	-3.507	2.725	808	960
Resultat før disponering	2.580	2.487	0	-2.371
Overførselsadgang	-792	-36	0	-52
Resultat *	1.788	2.451	0	-2.422
Regulering vedr. tidligere år **	478	-1.963	0	0
Tilskud fra ejere inkl. regulering	54.539	47.807	46.472	48.549

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



Jammerbugt Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-14.724	-15.303	-15.148	-16.934
	Øvrige driftsudgifter	-1.393	-1.180	-1.342	-1.053
	Kapacitetsudgifter	-982	-988	-1.080	-1.047
	Ekstraordinære poster	0	-10	-10	-10
	Udgifter i alt	-17.099	-17.480	-17.580	-19.043
	Passagerindtægter i alt	4.021	3.831	4.736	4.610
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.078	-13.649	-12.844	-14.433
	Tilskud fra ejere	11.806	12.282	12.196	14.103
	Tilskud vedr. COVID-19	1.710	2.058	648	570
	Resultat før disponering	438	690	0	239
	Overførselsadgang	-115	-24	0	-32
	Resultat *	323	667	0	207
	Regulering vedr. tidligere år **	-217	162	-323	-323
Tilskud fra ejere inkl. regulering	11.590	12.444	11.873	13.780	
Flextrafik	Operatørudgifter	-14.708	-19.687	-18.190	-23.865
	Kapacitetsudgifter	-1.214	-1.159	-1.170	-1.228
	Udgifter i alt	-15.922	-20.846	-19.361	-25.093
	Passagerindtægter	167	215	278	271
	Resultat før tilskud fra ejere	-15.755	-20.632	-19.082	-24.822
	Tilskud kørselsbidrag	17.624	19.524	17.912	23.798
	Tilskud administrationsbidrag	1.254	1.079	1.170	1.176
	Tilskud fra ejere	18.879	20.603	19.082	24.974
	Tilskud vedr. COVID-19	-2.953	2.501	0	991
	Resultat før disponering	171	2.472	0	1.143
	Overførselsadgang	-34	0	0	0
	Resultat *	137	2.472	0	1.143
	Regulering vedr. tidligere år **	-36	5	-137	-137
Tilskud fra ejere inkl. regulering	18.842	20.608	18.945	24.837	
Total	Tilskud fra ejere	30.685	32.885	31.278	39.076
	Tilskud vedr. COVID-19	-1.243	4.559	648	1.561
	Resultat før disponering	609	3.163	0	1.382
	Overførselsadgang	-149	-24	0	-32
	Resultat *	460	3.139	0	1.350
	Regulering vedr. tidligere år **	-253	167	-460	-460
Tilskud fra ejere inkl. regulering	30.432	33.052	30.818	38.616	

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



Læsø Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-2.753	-2.742	-3.006	-3.041
	Øvrige driftsudgifter	-23	-32	-35	-9
	Kapacitetsudgifter	-163	-113	-120	-90
	Ekstraordinære poster	0	-1	-1	-1
	Udgifter i alt	-2.939	-2.889	-3.162	-3.142
	Passagerindtægter i alt	57	28	52	45
	Resultat før tilskud fra ejere	-2.882	-2.861	-3.110	-3.097
	Tilskud fra ejere	2.742	2.630	3.110	3.110
	Tilskud vedr. COVID-19	149	100	0	28
	Resultat før disponering	9	-131	0	41
	Overførselsadgang	-8	-1	0	0
	Resultat *	1	-132	0	41
	Regulering vedr. tidligere år **	110	128	-1	-1
Tilskud fra ejere inkl. regulering	2.852	2.758	3.109	3.109	
Flextrafik	Operatørudgifter	-250	-344	-279	-725
	Kapacitetsudgifter	-51	-34	-47	-49
	Udgifter i alt	-301	-378	-326	-774
	Passagerindtægter	4	5	13	14
	Resultat før tilskud fra ejere	-297	-372	-312	-760
	Tilskud kørselsbidrag	250	340	265	710
	Tilskud administrationsbidrag	52	31	47	47
	Tilskud fra ejere	302	371	312	757
	Tilskud vedr. COVID-19	7	139	0	37
	Resultat før disponering	13	138	0	34
	Overførselsadgang	-5	0	0	0
	Resultat *	7	138	0	34
	Regulering vedr. tidligere år **	7	0	-7	-7
Tilskud fra ejere inkl. regulering	309	371	305	750	
Total	Tilskud fra ejere	3.044	3.002	3.422	3.867
	Tilskud vedr. COVID-19	157	238	0	65
	Resultat før disponering	21	7	0	75
	Overførselsadgang	-13	-1	0	0
	Resultat *	8	6	0	75
	Regulering vedr. tidligere år **	117	128	-8	-8
Tilskud fra ejere inkl. regulering	3.161	3.129	3.414	3.859	

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



Mariagerfjord Kommune

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Operatørudgifter	-24.826	-26.299	-25.915	-28.566
Øvrige driftsudgifter	-2.267	-1.942	-2.042	-1.534
Kapacitetsudgifter	-1.733	-1.540	-1.710	-1.563
Ekstraordinære poster	0	-15	-15	-15
Udgifter i alt	-28.826	-29.796	-29.681	-31.677
Passagerindtægter i alt	6.199	5.761	7.141	5.704
Resultat før tilskud fra ejere	-22.627	-24.035	-22.540	-25.974
Tilskud fra ejere	19.495	21.725	21.548	21.548
Tilskud vedr. COVID-19	3.338	2.718	992	1.640
Resultat før disponering	207	408	0	-2.786
Overførselsadgang	-235	-34	0	-52
Resultat *	-29	374	0	-2.837
Regulering vedr. tidligere år **	-1.754	505	29	29
Tilskud fra ejere inkl. regulering	17.741	22.229	21.577	21.577
Operatørudgifter	-9.881	-12.090	-11.716	-13.846
Kapacitetsudgifter	-1.372	-1.424	-1.392	-1.468
Udgifter i alt	-11.252	-13.514	-13.108	-15.314
Passagerindtægter	198	241	326	243
Resultat før tilskud fra ejere	-11.055	-13.273	-12.782	-15.071
Tilskud kørselsbidrag	11.451	11.952	11.390	13.593
Tilskud administrationsbidrag	1.416	1.325	1.392	1.405
Tilskud fra ejere	12.867	13.277	12.782	14.998
Tilskud vedr. COVID-19	-1.602	607	0	130
Resultat før disponering	210	611	0	57
Overførselsadgang	-69	0	0	0
Resultat *	141	611	0	57
Regulering vedr. tidligere år **	-19	-1	-141	-141
Tilskud fra ejere inkl. regulering	12.849	13.276	12.641	14.856
Tilskud fra ejere	32.363	35.002	34.330	36.546
Tilskud vedr. COVID-19	1.736	3.325	992	1.770
Resultat før disponering	417	1.019	0	-2.729
Overførselsadgang	-304	-34	0	-52
Resultat *	113	985	0	-2.781
Regulering vedr. tidligere år **	-1.773	503	-113	-113
Tilskud fra ejere inkl. regulering	30.590	35.505	34.217	36.433

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



Morsø Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-13.271	-14.093	-14.045	-15.646
	Øvrige driftsudgifter	-474	-360	-363	-299
	Kapacitetsudgifter	-773	-711	-806	-749
	Ekstraordinære poster	0	-6	-6	-6
	Udgifter i alt	-14.518	-15.170	-15.220	-16.700
	Passagerindtægter i alt	148	206	283	241
	Resultat før tilskud fra ejere	-14.370	-14.963	-14.937	-16.459
	Tilskud fra ejere	15.140	14.776	14.937	14.937
	Tilskud vedr. COVID-19	19	285	0	101
	Resultat før disponering	788	98	0	-1.421
	Overførselsadgang	-6	-19	0	0
	Resultat *	783	79	0	-1.421
	Regulering vedr. tidligere år **	-522	94	-783	-783
Tilskud fra ejere inkl. regulering	14.618	14.870	14.155	14.155	
Flextrafik	Operatørudgifter	-1.045	-1.575	-1.432	-1.354
	Kapacitetsudgifter	-335	-409	-370	-332
	Udgifter i alt	-1.380	-1.984	-1.801	-1.686
	Passagerindtægter	82	116	106	113
	Resultat før tilskud fra ejere	-1.298	-1.868	-1.696	-1.573
	Tilskud kørselsbidrag	1.385	1.483	1.326	1.240
	Tilskud administrationsbidrag	346	380	370	318
	Tilskud fra ejere	1.731	1.863	1.696	1.558
	Tilskud vedr. COVID-19	-382	64	0	-15
	Resultat før disponering	51	59	0	-30
	Overførselsadgang	-10	0	0	0
	Resultat *	41	59	0	-30
	Regulering vedr. tidligere år **	-2	-3	-41	-41
Tilskud fra ejere inkl. regulering	1.729	1.860	1.655	1.517	
Total	Tilskud fra ejere	16.871	16.639	16.633	16.495
	Tilskud vedr. COVID-19	-363	349	0	86
	Resultat før disponering	840	157	0	-1.452
	Overførselsadgang	-16	-19	0	0
	Resultat *	824	138	0	-1.452
	Regulering vedr. tidligere år **	-524	92	-824	-824
Tilskud fra ejere inkl. regulering	16.347	16.731	15.809	15.671	

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



Rebild Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-15.216	-15.937	-16.219	-17.989
	Øvrige driftsudgifter	-1.612	-1.428	-1.621	-1.295
	Kapacitetsudgifter	-1.074	-948	-1.085	-993
	Ekstraordinære poster	0	-9	-9	-9
	Udgifter i alt	-17.902	-18.323	-18.935	-20.285
	Passagerindtægter i alt	4.692	4.279	5.345	5.528
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.209	-14.044	-13.589	-14.757
	Tilskud fra ejere	12.466	12.321	12.831	12.831
	Tilskud vedr. COVID-19	1.634	1.867	759	460
	Resultat før disponering	891	144	0	-1.467
	Overførselsadgang	-72	-28	0	-39
	Resultat *	819	116	0	-1.506
	Regulering vedr. tidligere år **	206	133	-819	-819
Tilskud fra ejere inkl. regulering	12.672	12.453	12.012	12.012	
Flextrafik	Operatørudgifter	-10.055	-13.070	-11.880	-15.969
	Kapacitetsudgifter	-744	-708	-771	-867
	Udgifter i alt	-10.799	-13.778	-12.651	-16.836
	Passagerindtægter	109	130	186	162
	Resultat før tilskud fra ejere	-10.690	-13.648	-12.465	-16.673
	Tilskud kørselsbidrag	11.492	13.202	11.694	15.799
	Tilskud administrationsbidrag	768	659	771	830
	Tilskud fra ejere	12.261	13.861	12.465	16.629
	Tilskud vedr. COVID-19	-1.460	1.189	0	378
	Resultat før disponering	111	1.402	0	334
	Overførselsadgang	-55	0	0	0
	Resultat *	56	1.402	0	334
	Regulering vedr. tidligere år **	3	5	-56	-56
Tilskud fra ejere inkl. regulering	12.264	13.866	12.410	16.573	
Total	Tilskud fra ejere	24.726	26.182	25.296	29.460
	Tilskud vedr. COVID-19	174	3.056	759	838
	Resultat før disponering	1.001	1.546	0	-1.132
	Overførselsadgang	-126	-28	0	-39
	Resultat *	875	1.518	0	-1.172
	Regulering vedr. tidligere år **	209	138	-875	-875
Tilskud fra ejere inkl. regulering	24.936	26.320	24.421	28.585	

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



Region Nordjylland

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik				
Udgifter i alt	-269.311	-274.706	-276.630	-303.088
Passagerindtægter i alt	74.765	81.477	98.570	102.613
Resultat før tilskud fra ejere	-194.546	-193.228	-178.060	-200.475
Tilskud fra ejere	153.980	156.768	163.113	184.913
Tilskud vedr. COVID-19	43.523	35.395	14.947	8.286
Resultat før disponering	2.957	-1.066	0	-7.276
Overførselsadgang	-1.719	-576	0	-373
Resultat *	1.239	-1.642	0	-7.649
Regulering vedr. tidligere år **	-7.410	9.036	-1.239	-1.239
Tilskud fra ejere inkl. regulering	146.570	165.804	161.874	183.674
Togtrafik				
Udgifter i alt	-179.496	-191.232	-195.460	-208.189
Passagerindtægter i alt	46.026	58.255	65.879	78.562
Resultat før tilskud fra ejere	-133.470	-132.977	-129.581	-129.627
Tilskud fra ejere	119.585	124.246	118.857	125.457
Tilskud vedr. COVID-19	17.789	7.787	10.724	2.604
Resultat før disponering	3.905	-943	0	-1.566
Overførselsadgang	-138	-144	0	-151
Resultat *	3.766	-1.087	0	-1.718
Regulering vedr. tidligere år **	-10.006	-16.598	-3.766	-3.766
Tilskud fra ejere inkl. regulering	109.579	107.648	115.090	121.690
Flextrafik				
Udgifter i alt	-96.756	-103.250	-81.952	-98.843
Passagerindtægter	0	0	0	0
Resultat før tilskud fra ejere	-96.756	-103.250	-81.952	-98.843
Tilskud fra ejere	84.002	102.842	81.952	98.270
Tilskud vedr. COVID-19	12.964	13.049	0	1.561
Resultat før disponering	209	12.641	0	987
Overførselsadgang	-137	0	0	0
Resultat *	73	12.641	0	987
Regulering vedr. tidligere år **	33	-20	-73	-73
Tilskud fra ejere inkl. regulering	84.035	102.822	81.879	98.197
Total				
Tilskud fra ejere	357.567	383.855	363.921	408.640
Tilskud vedr. COVID-19	74.276	56.231	25.671	12.451
Resultat før disponering	7.071	10.632	0	-7.855
Overførselsadgang	-1.994	-720	0	-524
Resultat *	5.078	9.911	0	-8.380
Regulering vedr. tidligere år **	-17.384	-7.581	-5.078	-5.078
Tilskud fra ejere inkl. regulering	340.183	376.274	358.844	403.562

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



Thisted Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-26.423	-29.957	-30.612	-35.444
	Øvrige driftsudgifter	-2.023	-1.612	-1.863	-1.372
	Kapacitetsudgifter	-1.743	-1.713	-1.838	-1.752
	Ekstraordinære poster	0	-15	-15	-15
	Udgifter i alt	-30.189	-33.297	-34.328	-38.582
	Passagerindtægter i alt	5.010	4.574	5.532	5.441
	Resultat før tilskud fra ejere	-25.179	-28.723	-28.796	-33.141
	Tilskud fra ejere	23.323	26.396	28.035	30.035
	Tilskud vedr. COVID-19	2.361	2.317	762	643
	Resultat før disponering	506	-10	0	-2.464
	Overførselsadgang	-268	-32	0	-58
	Resultat *	238	-42	0	-2.522
	Regulering vedr. tidligere år **	-64	7	-238	-238
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	23.260	26.404	27.797	29.797
	Flextrafik	Operatørudgifter	-2.217	-3.456	-3.086
Kapacitetsudgifter		-900	-898	-865	-884
Udgifter i alt		-3.117	-4.354	-3.951	-4.412
Passagerindtægter		214	319	382	361
Resultat før tilskud fra ejere		-2.903	-4.034	-3.569	-4.050
Tilskud kørselsbidrag		3.297	3.225	2.704	3.155
Tilskud administrationsbidrag		930	836	865	846
Tilskud fra ejere		4.226	4.060	3.569	4.001
Tilskud vedr. COVID-19		-1.107	360	0	-9
Resultat før disponering		216	386	0	-59
Overførselsadgang		-63	0	0	0
Resultat *		153	386	0	-59
Regulering vedr. tidligere år **		11	-6	-153	-153
Tilskud fra ejere inkl. regulering		4.237	4.054	3.415	3.847
Total		Tilskud fra ejere	27.550	30.457	31.603
	Tilskud vedr. COVID-19	1.255	2.677	762	634
	Resultat før disponering	722	376	0	-2.523
	Overførselsadgang	-331	-32	0	-58
	Resultat *	391	344	0	-2.581
	Regulering vedr. tidligere år **	-53	1	-391	-391
Tilskud fra ejere inkl. regulering	27.496	30.458	31.212	33.644	

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



Vesthimmerlands Kommune

(1.000 kr.)	R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik				
Operatørudgifter	-17.363	-17.615	-18.323	-20.296
Øvrige driftsudgifter	-1.552	-1.409	-1.544	-1.039
Kapacitetsudgifter	-1.158	-1.135	-1.217	-1.179
Ekstraordinære poster	0	-11	-11	-11
Udgifter i alt	-20.073	-20.170	-21.094	-22.525
Passagerindtægter i alt	2.942	2.698	3.363	3.030
Resultat før tilskud fra ejere	-17.132	-17.472	-17.731	-19.495
Tilskud fra ejere	16.922	16.511	17.276	17.641
Tilskud vedr. COVID-19	1.047	1.445	455	585
Resultat før disponering	838	483	0	-1.270
Overførselsadgang	-129	-31	0	-37
Resultat *	709	452	0	-1.307
Regulering vedr. tidligere år **	821	0	-709	-709
Tilskud fra ejere inkl. regulering	17.743	16.511	16.567	16.932
Flextrafik				
Operatørudgifter	-10.543	-12.150	-12.835	-14.654
Kapacitetsudgifter	-876	-898	-900	-908
Udgifter i alt	-11.419	-13.047	-13.735	-15.562
Passagerindtægter	218	249	330	265
Resultat før tilskud fra ejere	-11.201	-12.799	-13.405	-15.297
Tilskud kørselsbidrag	13.286	11.975	12.505	14.376
Tilskud administrationsbidrag	904	835	900	869
Tilskud fra ejere	14.191	12.810	13.405	15.245
Tilskud vedr. COVID-19	-2.814	-605	0	109
Resultat før disponering	176	-593	0	57
Overførselsadgang	-27	0	0	0
Resultat *	149	-593	0	57
Regulering vedr. tidligere år **	-15	4	-149	-149
Tilskud fra ejere inkl. regulering	14.176	12.814	13.256	15.096
Total				
Tilskud fra ejere	31.113	29.321	30.681	32.886
Tilskud vedr. COVID-19	-1.766	840	455	693
Resultat før disponering	1.014	-110	0	-1.213
Overførselsadgang	-156	-31	0	-37
Resultat *	858	-141	0	-1.251
Regulering vedr. tidligere år **	806	4	-858	-858
Tilskud fra ejere inkl. regulering	31.919	29.325	29.823	32.028

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



Aalborg Kommune

(1.000 kr.)		R 2020	R 2021	B 2022	R 2022
Bustrafik	Operatørudgifter	-290.878	-305.152	-299.588	-332.723
	Øvrige driftsudgifter	-24.680	-21.414	-25.221	-20.091
	Kapacitetsudgifter	-17.971	-18.077	-18.349	-17.990
	Ekstraordinære poster	0	-183	-183	-183
	Udgifter i alt	-333.529	-344.825	-343.340	-370.987
	Passagerindtægter i alt	104.039	98.921	141.550	127.681
	Resultat før tilskud fra ejere	-229.490	-245.904	-201.791	-243.306
	Tilskud fra ejere	176.952	180.954	180.477	188.495
	Tilskud vedr. COVID-19	53.260	68.882	21.314	23.701
	Resultat før disponering	722	3.933	0	-31.109
	Overførselsadgang	-1.595	-472	0	-444
	Resultat *	-873	3.461	0	-31.553
	Regulering vedr. tidligere år **	462	8.262	873	873
Tilskud fra ejere inkl. regulering	177.414	189.216	181.350	189.368	
Flextrafik	Operatørudgifter	-71.407	-83.984	-78.797	-95.696
	Kapacitetsudgifter	-8.427	-7.881	-8.656	-8.761
	Udgifter i alt	-79.834	-91.865	-87.453	-104.458
	Passagerindtægter	1.541	1.854	2.555	2.206
	Resultat før tilskud fra ejere	-78.293	-90.011	-84.898	-102.251
	Tilskud kørselsbidrag	83.462	82.682	76.242	93.402
	Tilskud administrationsbidrag	8.702	7.334	8.656	8.385
	Tilskud fra ejere	92.163	90.016	84.898	101.787
	Tilskud vedr. COVID-19	-12.416	8.013	0	1.400
	Resultat før disponering	1.454	8.018	0	935
	Overførselsadgang	-395	0	0	0
	Resultat *	1.059	8.018	0	935
	Regulering vedr. tidligere år **	167	-43	-1.059	-1.059
Tilskud fra ejere inkl. regulering	92.331	89.974	83.839	100.728	
Total	Tilskud fra ejere	269.115	270.971	265.375	290.282
	Tilskud vedr. COVID-19	40.844	76.896	21.314	25.100
	Resultat før disponering	2.176	11.951	0	-30.174
	Overførselsadgang	-1.990	-472	0	-444
	Resultat *	186	11.479	0	-30.618
	Regulering vedr. tidligere år **	629	8.220	-186	-186
Tilskud fra ejere inkl. regulering	269.744	279.190	265.190	290.097	

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



3. Høringsvar og anbefaling vedr. projektet 'Fremtidens kollektiv trafik'

I NT's forretningsplan og mobilitetsplan har vi et ambitiøst mål om at tiltrække flere kunder til hovednettet, og det vil vi især opnå ved at fastholde og udbygge betjeningen med tog og ekspresbusser – Vel at mærke indenfor den nuværende økonomiske ramme, som stilles til rådighed af vores ejere i kommunerne og Regionen. På den baggrund opstartede kommunerne, Regionen og NT i december 2021 et fælles projekt 'Fremtidens kollektive trafik', hvor vi sammen har udarbejdet en plan for, hvordan vi kan nå dette ambitiøse mål. Projektet blev præsenteret på et politiske 'topmøde' i juni 2022, hvor deltagerne fra kommuner, Regionen og NT diskuterede, hvordan vi sammen får skabt fremtidens bedst mulige kollektive trafik.

Projektet fik en masse gode input med hjem, som efterfølgende blev omsat til konkrete forslag og en konkret anbefaling fra projektets styregruppe. Anbefalingerne blev præsenteret og debatteret på endnu et 'topmøde' den 22. november, og de forskellige input fra dagen blev indarbejdet i et høringsnotat. De indkomne høringsvar foreligger nu, og input herfra er indarbejdet i administrationens forslag til en anbefaling vedr. projektet, som hermed forelægges bestyrelsen til godkendelse. Bestyrelsens anbefaling vedr. 'Fremtidens kollektive trafik' drøftes på et møde den 12. april 2023 mellem bl.a. Kontaktudvalget, formandskabet for de udvalg i kommunerne og hos regionen, som er budgetansvarlige for kollektiv trafik, og NT's bestyrelse og repræsentantskab. Endelig behandles anbefalingerne i Kontaktudvalget den 21. april 2023.

Høringsvar

Høringsudgaven af 'Fremtidens kollektive trafik' blev godkendt af NT's bestyrelse den 2. december 2022 og udsendt i høring i perioden 5. december 2022 til 8. marts 2023 hos kommunerne og Regionen samt en lang række øvrige interessenter.

I høringsperioden har NT's administration præsenteres og drøftet projektet i byråd og politiske udvalg i kommunerne og Regionen. Vi har modtaget 35 høringsvar i forbindelse med 'Fremtidens kollektive trafik'. Høringsparterne, en oversigt over dialogmøder med kommuner og Regionen, administrationens sammenfatning af høringsvarene, en beskrivelse af den videre proces samt de enkelte høringsvar fremgår af vedlagte bilag.

Indhold i projektet 'Fremtidens kollektiv trafik'

Ved at sætte de fleksible produkter mere i spil, forbedre knudepunkter og stoppesteder og indsætte flere ekspresbusser i den regionale trafik, kan vi tiltrække flere kunder indenfor samme økonomiske ramme og dermed mindske gabet mellem udgifter og indtægter. Det vil ikke kun give Nordjylland en økonomisk sundere kollektiv trafik. Det vil også sikre, at vi fortsat kan tilbyde god mobilitet og god service til alle i Nordjylland. De konkrete forslag er beskrevet i høringsoplægget 'Fremtidens kollektive trafik', som var vedlagt dagsordenen til bestyrelsesmødet den 2. december 2022. Hovedelementerne i oplægget er:

- Ekspresbusserne kører med få stop, så de kommer hurtigt frem mellem de større byer. Ved at indsætte ekspresbusser flere steder i Nordjylland, vil vi kunne tiltrække flere kunder og dermed sikre en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik.

- De fleksible produkter i form af Flextur og Plustur gør den kollektive trafik attraktiv og finmasket og bidrager til, at der kun køres, når der er et reelt behov. Ved bl.a. at forenkle rejseregler, takster og bestillingsmuligheder, bliver de fleksible produkter lettere og enklere at benytte.
- Knudepunkter og stoppesteder har stor betydning for, hvordan den samlede rejse opleves. Derfor skal de have et højt, ensartet serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, et ensartet udtryk og god og relevant information. Kunderne skal føle sig trygge, når de færdes på knudepunkterne.

Baseret på elementerne ovenfor estimeres det, at benyttelsen vil stige med ca. 0,4 mio. rejser årligt, hvis de foreslåede ændringer gennemføres, serviceniveauet vil blive øget med knap 5.000 køreplantimer årligt, og de samlede nettoudgifter reduceres med 4,3 mio. kr. årligt.

Anbefalinger

Med udgangspunkt i høringsoplægget til 'Fremtidens kollektive trafik', input fra dialogen mellem kommunerne, Regionen og NT samt de indkomne høringssvar, har administrationen udarbejdet en række anbefalinger til beslutninger i forlængelse af projektet 'Fremtidens kollektive trafik'. Der er redegjort nærmere for anbefalingerne i vedlagte notat, og de centrale anbefalinger er følgende:

- Expresbusnettet udvides og tilpasses indenfor de rammer, som er angivet i høringsoplægget, og serviceniveauet øges generelt med flere afgangsbåde hverdage, aften og weekend. De supplerende regionalruter tilpasses inden for de rammer, som er angivet i høringsoplægget, så de primært understøtter expresbusser og tog og fungerer som tilbringerruter.
- Plustur og Flextur erstatter i højere grad end i dag den rutebårne bustrafik i områder og på tidspunkter, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre rutetrafik.
- Kommunerne har mulighed for at tilvælge natbetjening på Flextur (selvfinansierende), så der er betjening døgnet rundt alle ugens dage.
- NT skal intensivere kommunikationen om Flextur og Plustur som et ligeværdigt tilbud om kollektiv trafik sammen med promovning af busser og tog.
- I anbefalingen indgår en handlingsplan for etablering, fornyelse, vedligeholdelse og drift af de 218 knudepunkter og stoppesteder, der er en del af expresbusnettet. Eksisterende knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet beliggende i Aalborg Kommune er ikke omfattet af handlingsplanen, da en stor del af disse er reklamefinansierede. Udstyr til knudepunkter og stoppesteder følger et fælles designkoncept, så de har et ensartet udtryk.
- I høringsoplægget og administrationens anbefaling indgår desuden, at vedligeholdelse af udstyr på de 218 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet forankres hos NT og finansieres af en ny post i NT's budget, hvor kommunerne finansierer 50 % og Region Nordjylland 50 %, dels at der indgås SLA vedr. drift af de 218 knudepunkter og stoppesteder, hvor kommunerne udfører driftsopgaverne. Der er blandt kommunerne og Regionen en overordnet tilslutning til et fælles vedligeholdelsesbudget og en fælles SLA. Region Nordjylland forudsætter, at alle nordjyske kommuner og Region Nordjylland tilslutter sig et fælles finansieringsbudget, hvis Regionen skal være medfinansierende. Enkelte kommuner kan dog ikke bakke op om, at opgaven vedr. vedligeholdelse af de 218 knudepunkter og

stoppesteder på expresbusnettet forankres hos NT samt en fælles SLA. Det anbefales på den baggrund, at temaet behandles i den videre dialog mellem kommunerne, Regionen og NT.

- Administrationen foreslår, at telefonisk bestilling af Plustur drøftes. Fra flere sider fremsættes et ønske om, at Plustur udvides med en telefonisk bestillingsservice. Plustur kan i dag kun bestilles via en landsdækkende selvbetjeningsløsning via rejseplanen for at sikre, at Plusturen faktisk planlægges i forlængelse af en bus- eller togtur. NT har herudover et ønske om stigende selvbetjening, da det mindsker behovet for administration. Telefonisk bestilling af Plustur vil det kræve, at kommunerne visiterer borgere ind til en sådan service, der vil øge omkostningerne til bestillingsmodtagelse af Plustur, både for NT, kommuner og Region.

Økonomi og finansiering

Hvad angår økonomi og finansiering indgår følgende hovedelementer i anbefalingen:

- Finansiering af rute 55, Aalborg – Kongerslev – Terndrup, og rute 111, Aars - Farsø – Løgstør, justeres.
- Plustur finansieres fremadrettet 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne.
- Økonomien i de fleksible produkter Plustur og Flextur følges nøje, så der kan iværksættes tiltag i form af fx takstændringer til at sikre en passende balance mellem benyttelse og økonomi.
- Der søges puljemidler til etablering og opgradering af knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet, og restfinansiering af anlægsudgifter til etablering af nye knudepunkter og stoppesteder afholdes af vejmyndighederne, mens restfinansieringen vedr. udstyr finansieres af NT's budget.
- Vedrørende finansiering af vedligeholdelse af udstyr på de 218 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet samt den foreslåede SLA vedr. anbefales, som nævnt ovenfor, at temaet behandles i den videre dialog mellem kommunerne.

Implementering

De anbefalede ændringer er omfattende, og derfor anbefales, at ændringerne implementeres i tre faser ved køreplanskiftet i august i hhv. 2024, 2025 og 2026 efter den plan, som indgår i høringsoplægget. Hvilke ændringer, der gennemføres hvornår, afhænger af forskellige faktorer som fx økonomi og etablering af nødvendige knudepunkter. Uanset implementeringsplanen ligger den endelige beslutning vedr. serviceniveauet hos kommunerne og Region Nordjylland i forbindelse med den årlige 'bestilling' af serviceniveau.

Det indstilles,

- at de indkomne høringssvar tages til efterretning, og
- at bestyrelsen godkender administrationens anbefalinger til beslutninger i forlængelse af projektet 'Fremtidens kollektive trafik'.

Bilag

Bilag 3A, Hvidbog, Fremtidens kollektive trafik

Bilag 3B, Notat vedr. anbefalinger til beslutninger vedr. projektet 'Fremtidens kollektive trafik'

Hvidbog Fremtidens kollektive trafik



Fremtidens
Kollektive
Trafik



Indhold

1. Høringsproces	3
Høringsparter.....	4
Dialogmøder	6
2. Høringsbrev	7
3. Resultat af høring	8
Næste skridt	10
Bilag: Høringsvar	11

1. Høringsproces

Forud for høringen af *'Fremtidens Kollektive Trafik'*, blev der afholdt politiske topmøder den 3. juni og 22. november 2022. På møderne blev der i fællesskab sat lys på, hvordan den kollektive trafik sikrer mobilitet til virksomheder, uddannelsessteder og turistmål, men også syn for, at rammebetingelserne for den kollektive trafik i Nordjylland er udfordret. Derudover handlede dialogen også om, hvordan vi kan skabe en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik i Nordjylland, ved at tiltrække flere kunder for samme økonomi - der både omfatter bedre fleksible produkter, bedre knudepunkter og flere ekspresbusser.

Høringsudgaven af *'Fremtidens Kollektive Trafik'* blev godkendt af NT's bestyrelse den 2. december 2022, og blev efterfølgende udsendt i høring i perioden 5. december 2022 til 8. marts 2023.

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



Fleksible
produkter

+



Knudepunkter og
stoppesteder

+



Ekspresbusser

=



Flere kunder for
samme økonomi

Høringsparter

Høringen er gennemført hos følgende parter:

Aalborg Kommune	Mariagerfjord Gymnasium
Brønderslev Kommune	Martec
Frederikshavn Kommune	Minerva Hobro
Hjørring Kommune	Morsø Gymnasium
Jammerbugt Kommune	Nørresundby Gymnasium
Læsø Kommune	Skolen i Hammer Bakker
Mariagerfjord Kommune	Støvring Gymnasium
Morsø Kommune	Thisted Gymnasium
Rebild Kommune	Vesthimmerlands Gymnasium
Thisted Kommune	Viborg Amtsgymnasium
Vesthimmerland Kommune	Viborg Katedralskole
Region Nordjylland	VUC Vendsyssel
Brønderslev Gymnasium	VUC Vest
Dronninglund Gymnasium	VUC Aalborg-Hobro
EUC Nord	Aalborg Handelsskole
EUC Nordjysk Handelsgymnasium Nykøbing	Aalborg Katedralskole
Mors	Aalborg Studenterkursus
EUC Nordvest	Aalborg Tekniske Skole
FGU Himmerland	Aalborghus Gymnasium
FGU Vendsyssel	Aars Handelsskole
Fjerritslev Gymnasium	Aalborg City Gymnasium
Frederikshavn Gymnasium	VUC Nord
Frederikshavn Handelsskole	Thy-Mors HF og VUC
Hasseris Gymnasium	Rektorer gymnasier og erhvervsuddannelser i
HEG	Nordjylland
Hjørring Gymnasium	Danske Gymnasier

Danske Studerendes Fællesråd

Sydtrafik

Movia

BAT

Fynbus

Midttrafik

DSB

Arriva Tog

Thinggaard

Kombardo

Abildskou

Flixbus / Abildskou A/S

NaboGO

VOI

DonkeyRepublic

Ta' Med / FDM

KL - Kommunernes Landsforening

KKR Nordjylland

Danske Regioner

Region Midtjylland

Business Region Nordjylland

Erhverv Norddanmark

NT's entreprenører og entreprenørudvalg

NT's bestillergruppe

NT's driftsgruppe (bus & flextrafik)

NT's chaufførkontaktudvalg

NT's styregruppe for flextrafik

FlexDanmark

Rejsekort & Rejseplan A/S

Aalborg Lufthavn

BaneDanmark

Vejdirektoratet

Trafikstyrelsen

ITSdanmark

DI Transport

Dansk PersonTransport

Passagerpulsen

TØF

Dansk Vejforening

ViaTrafik

Kollektiv Trafik Forum

Destination Nord

Destination Limfjorden

Destination Nordvestkysten

Destination Himmerland

VisitNordjylland

Dansk Kyst- og Naturturisme

Landdistrikternes Fællesråd

Friluftsrådet

LAG

DGI

Ældre Sagen

Cyklistforbundet

Dansk Handicap Forbund

CONCITO

Gate21

Dansk Taxi Råd

AMU Nordjylland

Dialogmøder

I høringsperioden fra december 2022 til marts 2023 har NT deltaget i dialogmøder med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland, hvor *Fremtidens Kollektive Trafik* er blevet præsenteret og drøftet.

Nedenstående er en oversigt for de afholdte møder:

Dato	
13. december 2022	Jammerbugt Kommune (<i>Teknik- og Miljøudvalget</i>)
9. januar 2023	Region Nordjylland (<i>Udvalget for Regional Udvikling</i>)
25. januar 2023	Mariagerfjord Kommune (<i>Byrådet</i>)
26. januar 2023	Vesthimmerlands Kommune (<i>Byrådet</i>)
31. januar 2023	Hjørring Kommune (<i>Teknik- og Miljøudvalget</i>)
9. februar 2023	Frederikshavn Kommune (<i>Kultur- og Fritidsudvalget</i>)
10. februar 2023	Kommunekontaktråd (<i>KKR</i>)
14. februar 2023	Aalborg Kommune (<i>Klima- og Miljøudvalget</i>)
22. februar 2023	Morsø Kommune (<i>Udvalget for Teknik og Miljø</i>)
1. marts 2023	Brønderslev Kommune (<i>Byrådet</i>)
2. marts 2023	Rebild Kommune (<i>Byrådet</i>)
13. marts 2023	Thisted Kommune (<i>Erhverv-, Klima-, Miljø- og Teknikudvalget</i>)

2. Høringsbrev

Til NT's høringsparter

Hermed sendes Fremtidens Kollektive Trafik i høring hos NT's ejere, samarbejdspartnere og øvrige interessenter. Høringsudgaven af Fremtidens Kollektive Trafik, blev godkendt af NT's bestyrelse den 2. december 2022, og kan findes her:

[hoeringsoplaeg_fremtidenskollektivtrafik_web.pdf \(nordjyllandstrafikselskab.dk\)](#)

Den kollektive trafik skal sikre mobilitet til bl.a. virksomheder, uddannelsessteder, turistmål og fritidsaktiviteter. Rammebetingelserne for den kollektive trafik er dog udfordret, da omkostningerne er steget stødt gennem en årrække, samtidig med at passagertallet er faldet. Derfor er der behov for, at vi nytænker den kollektive trafik, så vi kan tilbyde mest mulig mobilitet og service for pengene.

I efteråret 2021 blev vi enige med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland om at etablere projekt 'Fremtidens Kollektive Trafik', og i fællesskab undersøge muligheden for at skabe en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik.

Med Fremtidens Kollektive Trafik ønsker vi at sikre den bedst mulige mobilitet og service for pengene, og muligheden for at kunne tiltrække endnu flere kunder - og gøre det indenfor samme økonomi som i dag. Vi ønsker at være der, hvor kunderne er, og at gøre den kollektive trafik så attraktiv som muligt.

Følgende tre fokusområder, skal skabe Fremtidens Kollektive Trafik:

- Bedre fleksible produkter
- Bedre knudepunkter
- Flere expresbusser

Gennem disse tre overordnede fokusområder, er ambitionen at nytænke og forbedre den kollektive trafik i hele Nordjylland. Det er vores ambition at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik i Nordjylland, ved at udbygge betjeningen med expresbusser. Styrke sammenhængen, ved at forbedre knudepunkter og de behovsstyrede fleksible løsninger som Plustur, så der sikres attraktiv kollektiv trafik i hele Nordjylland.

Vi ser frem til en god dialog med vores ejere, samarbejdspartnere og øvrige interessenter over de kommende måneder, omkring indholdet i Fremtidens Kollektive Trafik. Frist for indsendelse af høringssvar er **onsdag den 8. marts 2023**.

Spørgsmål rettes til projektledelsen:

Ole Schleemann, os@NTmail.dk eller Anne-Marie Sanvig Knudsen, ask@NTmail.dk

Høringsvaret sendes til:

hoerings svar-FKT@NTmail.dk

Med venlig hilsen / Best regards

Thomas Eybye Øster

Adm. direktør

to@NTmail.dk

Tel. + 45 9811 1111

Mob. +45 2219 5073



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1T, 3. Sal

9000 Aalborg

3. Resultat af høring

Overordnet set kan det på baggrund af indkomne høringssvar konstateres, at der er en bred opbakning til principperne og målene i planen for *Fremtidens Kollektive Trafik*. Tak for alle høringssvar.

Generelt kan en behandling af høringssvarene sammenfattes således:

Fremtidens expresbusser

NT takker for alle konkrete input til busbetjeningen i *Fremtidens Kollektive Trafik*. NT tager alle input med videre i planlægningen af bustrafikken i tæt dialog med Region, kommuner og øvrige interessenter.

NT tager imod invitationen fra Mariagerfjord Kommune, om en konkret dialog om betjening med expresbusser mellem hovedbyerne Hadsund, Mariager og Hobro - skiftevis nord og syd om fjorden, for at styrke uddannelsesbyen Hobro.

Fremtidens fleksible produkter

Økonomien i de fleksible produkter, Plustur og Flextur, følges nøje, så der kan iværksættes tiltag i form af fx takstændringer, til at sikre en passende balance mellem benyttelse og økonomi.

NT anerkender at der kan være en udfordring i forbindelse med bestilling af Plustur

for ikke-digitale borgere. Det er en mulighed at lave en bestillingsordning for særligt visiterede borgere. En sådan ordning forudsætter, at kommunerne administrerer visitationen.

NT anerkender desuden, at der vil være en omfordeling af økonomien. Dette er der taget højde for i oplægget for *Fremtidens Kollektive Trafik*, hvor Region Nordjylland varetager en 50% medfinansiering af Plustur. NT følger økonomien for Plustur og de andre fleksible produkter nøje, i tæt dialog med NT's ejere.

Derudover anerkender NT, at kapaciteten i flextrafik, er en forudsætning for *Fremtidens Kollektive Trafik*. NT følger og justerer kapaciteten nøje, og er opmærksomme på at kunderne skal kunne forstå de fleksible produkter og være trygge i anvendelsen af dem.

Kendskabet til NT's fleksible produkter, såsom Plustur, promoveres gennem blandt andet info-kampagner og samarbejde med de nordjyske kommuner. NT er jævnligt på besøg ude i borgerservicecentre, biblioteker, messer, m.m. hvor NT informerer om bl.a. de fleksible produkter - både gennem fysiske informationsmaterialer og mundtlige dialoger med kunder.

Fremtidens knudepunkter

NT ser frem til en dialog med de nordjyske kommuner, Region Nordjylland og Vejdirektoratet om etablering, opgradering og finansiering af knudepunkter og stoppesteder på fremtidens expresbusnet.

I NT's vurdering af omkostninger til etablering og opgradering af knudepunkter og stoppesteder, er medtaget anlægsomkostninger og omkostninger til stoppestedsudstyr, baseret på erfaringsmæssige priser. Eventuelle omkostninger til projektering, sagsbehandling, ekspropriation og økonomisk risikotillæg er ikke medtaget i NT's vurdering.

Læsø Kommune vil gerne, at NT sikrer, at man som kunde bliver ledt rigtigt hen til knudepunktet i Frederikshavn, hvor besøgende og beboere på Læsø skal med Læsøfærgen. Derudover at der er en klar korrespondance mellem expresbus og Læsøfærgen. NT ser frem til en dialog om bedre samspil mellem expresbus, Læsøfærgen og knudepunkt, i forbindelse med den kommende planlægning af bustrafikken.

Der er en overvejende tilslutning til et fælles finansieringsbudget og forankring af indkøb og vedligeholdelse af stoppestedsudstyr på expresbusnettet hos NT. Region Nordjylland forudsætter, at alle nordjyske kommuner og Region Nordjylland tilslutter sig et fælles finansieringsbudget, hvis Regionen skal være medfinansierende. Enkelte

kommuner kan ikke bakke op om, at opgaven vedrørende vedligeholdelse af knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet, forankres hos NT. Temaet behandles i den videre dialog mellem kommunerne, Regionen og NT.

I forbindelse med opgradering og etablering af nødvendige knudepunkter og stoppesteder, er NT opmærksom på at skabe god tilgængelighed for alle kundetyper. Samtidig ser NT frem til en dialog med Aalborg Kommune om processen for etablering af nødvendige knudepunkter og stoppesteder, samt en tæt koordinering mellem Fremtidens Kollektive Trafik og det nye bybusnet i Aalborg.

Øvrige fokusområder

I NT's bestyrelse og administration er der fortløbende fokus på de administrative omkostninger i form af kapacitetsomkostninger og øvrige driftsudgifter.

Som et led i forretningsplanens mål, at blive et smartere og mere effektivt NT, foretages der generelt ikke prisfremskrivning af de administrative omkostninger i NT's budget, men alene i kontrakter, med indbyggede reguleringsprincipper. Denne praksis har været gældende i en del år, og på den måde bliver der hvert år indbygget et effektivitetskrav i NT's budget vedrørende de administrative omkostninger.

Næste skridt

På baggrund af de indkomne hørings svar og behandlingen af disse, vil den endelige proces for implementeringen af *Fremtidens Kollektive Trafik* blive tilrettet.

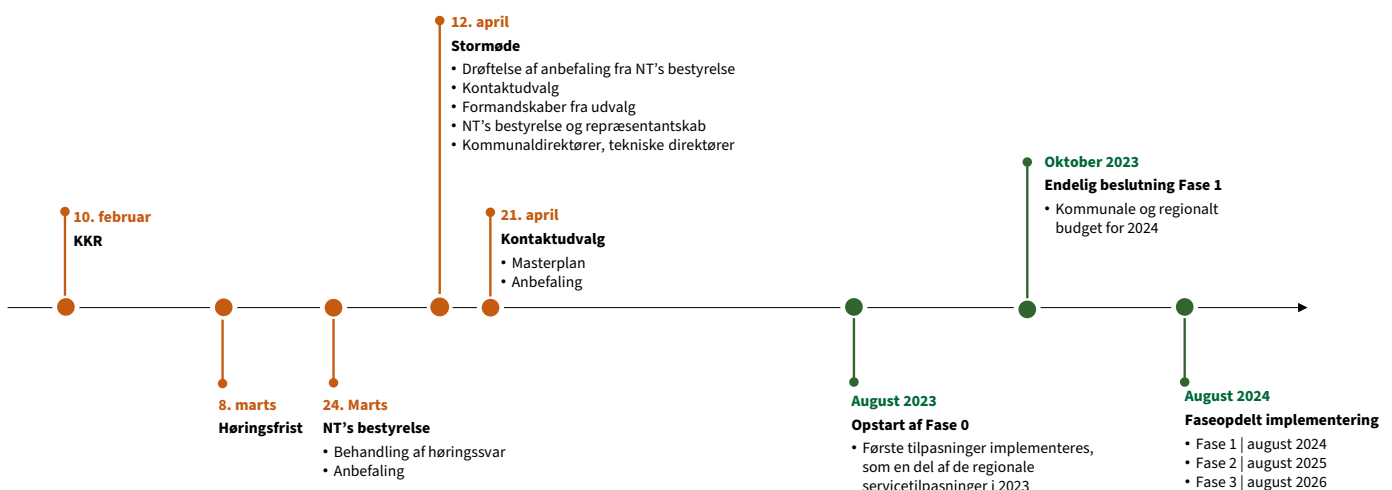
Implementeringen af *Fremtidens Kollektive Trafik* er inddelt i tre faser i forbindelse med køreplansskiftet i hhv. 2024, 2025 og 2026.

De økonomiske tilpasninger vil ligeledes blive indarbejdet i NT's budgetforslag for 2024, 2025 og 2026, og dernæst indgå i budgetprocessen hos de enkelte ejere fra efteråret 2023.

De anbefalede ændringer i rutenettet implementeres dernæst over en tre-årig periode, startende i august 2024. For at gøre projektet klar til implementering skal en række forudsætninger arbejdes på plads, herunder etablering af knudepunkter, økonomi og kommunikation samt involvering af interessenter.

Hvilke konkrete ændringer, der gennemføres hvornår, afhænger af forskellige faktorer som økonomi, udbud af buskørsel, ubrugtagning af NAU og etablering af nødvendige knudepunkter. Etablering af nødvendige knudepunkter er et centralt punkt for at kunne implementere Fremtiden Kollektive Trafik, da det er en forudsætning for at udvidelser på expresbusnettet kan gennemføres.

Uanset implementeringsplanen ligger den endelige beslutning vedr. serviceniveauet hos kommunerne og Region Nordjylland i forbindelse med den årlige "bestilling" af serviceniveau. Hovedparten af de involverede ruter i implementeringsplanen er finansieret af Region Nordjylland, og i forbindelse med budget- og planlægningsproces, afklares det hvordan ændringerne gennemføres i henhold til implementeringsplanen.



Bilag: Hørings svar

Der er modtaget hørings svar 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
- Vejdirektoratet
- Banedanmark
- Passagerpuls
- PassagerRåd Nordjylland
- Vesthimmerlands Kommunes Fritidsråd
- Vesthimmerlands Kommunes Landdistriktsråd
- Vesthimmerlands Kommunes Handicapråd
- Vesthimmerlands Kommunes Ældreråd
- DH Vesthimmerland
- Vesthimmerlands Ungeråd
- Erhverv Væksthimmerland
- Jammerbugt Kommunes Handicapråd
- Rebild Ældreråd
- Mariagerfjords Kommunes Handicapråd
- Mariagerfjords Kommunes Seniorråd
- Vestervig Skole
- FGU Aars
- Vesthimmerlands Gymnasium og HF
- EUC Nord
- Mariagerfjord Gymnasium
- Toppedalskolen og LBO

Alle indkomne hørings svar er vedlagt på de næste sider.



REGION NORDJYLLAND
- i gode hænder

Region Nordjylland

Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst

Region Nordjylland, Niels Bohrs Vej 30, 9220 Aalborg Øst
Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads 1T, 3.sal
Postboks 1359
9000 Aalborg

27. februar 2023

Hørings svar til Fremtidens Kollektive Trafik

Regionsrådet i Region Nordjylland har behandlet høringsoplægget til Fremtidens Kollektive Trafik på sit møde d. 27. februar og bakker op om principperne og ønsket om "mere kollektiv trafik for pengene", der ligger til grund for projektet. Det er vigtigt for Regionsrådet at understrege, at oplægget fra NT er baseret på en økonomi og et serviceniveau i Region og kommuner før de besparelser, som gennemføres i de kommende budgetår 2023 grundet de voldsomme energiprisstigninger.

Derfor er Regionsrådets vurdering og tilsagn baseret på det principielt nye i den skitserede model til Fremtidens Kollektive Trafik, vel vidende at den beskrevne økonomi i forslaget vil variere efter det aktuelle økonomiske råderum i Region og kommuner.

I høringsoplægget foreslås det at Regionen medfinansierer vedligeholdelse af udstyr på knudepunkter via et fælles finansieringsbudget med 50 % fra kommunerne og 50 % fra Region Nordjylland. Det vil være en betingelse for Regionens medfinansiering, at samtlige kommuner (på nær Aalborg, da de har reklamefinansierede stoppesteder) går med i denne ordning, da der ellers ikke vil være et ensartet udtryk, på knudepunkterne, for kunderne i de regionale busser på hovednettet.

Ligeledes lægges der op til at Regionen medfinansierer det fleksible produkt Plustur. Da Regionen ikke kan vide hvordan den nye rutestruktur vil påvirke økonomien i Plustur, har Regionen brug for, at den økonomiske udvikling i Plustur følges nøje. Yderligere er det afgørende for Regionen at der etableres mulighed for styring og regulering af økonomien i Plustur, fx via takstreguleringer eller andre parametre.

Regionen ønsker, at det beregnes, hvad det koster at sætte bestillingsvarslet ned fra to timer til henholdsvis en time eller halvanden time for Plusture.

I forhold til den præsenterede tids- og procesplan foreslår Regionen, at Kontaktudvalget inddrages for at sikre opbakning til oplægget i alle kommuner.

Aalborg Kommune, Klima og Miljø
Stigsborg Brygge 5, Boks 222, 9400 Nørresundby



NORDJYLLANDS TRAFIKSELSKAB
John F. Kennedys Plads 1 R 3
9000 Aalborg

Klima og Miljø
Klima og Miljø
Stigsborg Brygge 5, Boks 222
9400 Nørresundby
+4599319405

Sagsnr.: 2023-006956
Dok.nr.: 2023-006956-11

Mandag 9-15
Tirsdag 9-15
Onsdag 9-15
Torsdag 9-17
Fredag 9-14

09.02.2023

Kollektiv Trafik - Høringsvar på NT's plan: Fremtiden Kollektive Trafik

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har 9. december 2022 fremsendt "Fremtidens Kollektive Trafik" til høring hos NT's ejere, samarbejdspartnere og øvrige interessenter.

Høringsudgaven af Fremtidens Kollektive Trafik blev godkendt af NT's bestyrelse den 2. december 2022.

På Klima og Miljø's udvalgmøde 14.02.2023 redegjorde NT for planen.

NT angiver, at rammebetingelserne for den kollektive trafik er udfordret, da omkostningerne er steget stødt gennem en årrække, samtidig med at passagertallet er faldet. NT har derfor nytænkt den kollektive trafik, med henblik på, at kunne tilbyde mest mulig mobilitet og service for pengene.

I efteråret 2021 blev NT enige med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland om at etablere projekt 'Fremtidens Kollektive Trafik', og i fællesskab undersøge muligheden for at skabe en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik.

NT peger på følgende tre fokusområder:

1. Bedre fleksible produkter
2. Bedre knudepunkter
3. Flere ekspresbusser

Det er NT ambition med disse tre punkter at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik i Nordjylland.

Helt grundlæggende går forslaget ud på at styrke ekspresbusserne (tidligere X-busser) på bekostning af de øvrige regionale busser der, hvor samme strækninger betjenes. Hvor der bliver for langt til stoppestederne, skal fleksible løsninger benyttes. Desuden oprettes en række nye stoppesteder på ekspresbusnettet for at øge tilgængeligheden.

Med disse tiltag mindskes de samlede driftsudgifter, samtidigt med, at passagertallet øges. Den kollektive trafik rustes derved bedre til at tage udfordringen fra bilismen op, da ekspresbusnettet i flere tilfælde kan konkurrere med bilerne på rejsetid, komfort og pris.

Det skal bemærkes, at vægten på det arbejde, som NT har lavet, relaterer sig til de regionale linjer, og ikke Aalborg Kommunes bybusnet, hvor Aalborg Kommune netop er i gang med at planlægge ændringer.

Klima og Miljøudvalget har på mødet 28.02.2023 drøftet planen, og har på denne baggrund følgende kommentarer:

Aalborg Kommune anerkender, at udviklingen for den regionale kollektive trafik kun kan vendes, hvis fokus ændres som skitseret i planen med flere afgang på ekspresbusnettet, færre afgang på almindelige regionale ruter, og øget udvikling af nye knudepunkter og fleksible løsninger.

Aalborg Kommune lægger vægt på, at netop udviklingen af disse tiltag skal følge ændringerne på de regionale ruter således, at der er et acceptabelt alternativ for dem, som mister afgang på de regionale linjer. Det drejer sig bl.a. om en kraftig forbedring og forenkling af bestillingssystemerne, så det bliver nemmere at bestille de fleksible ture, samt sikring af, at kapaciteten i de fleksible tilbud er til stede, så kunderne oplever en god og stabil kvalitet.

Der er dele af Fremtidens kollektive trafik, som særligt vedrører Aalborg Kommune fordi mange af de regionale linjer har lokal betydning i Aalborg Kommune. Grunden er, at disse linjer enten supplerer lokale linjer, eller er den eneste Kollektiv Trafik i området - udover PLUStur og FLEXtur. Det gælder f.eks. på strækningerne:

- Aalborg - Nibe - Løgstør
- Aalborg Vestbjerg - Sulsted - Tylstrup - Brønderslev
- Aalborg - Hadsund

De foreslåede ændringer er lavet i samarbejde med Aalborg Kommune, og i Aalborg Kommunes forslag til nyt bybusnet, som forventes godkendt i foråret, er der taget højde for ændringerne. Det gælder især Løgstør-Nibe strækningen, som er tænkt ind i betjeningen af den vestlige del Aalborg by.

Det er vigtigt for Aalborg Kommune, at ændringerne sker i den rette takt med at de nødvendige anlæg (stoppesteder) etableres, så borgerne på de strækninger, som ændres, fortsat har Kollektiv Trafik betjening.

Det drejer sig om:

Aalborg - Nibe - Løgstør (linje 50/ 950X):

Ændringerne bør først etableres når stoppestederne på hovedvejen ved Farstrup og Sebbesund. Anlæggene vil medføre udgifter for Aalborg Kommune. Selvom der måske kan opnås støtte fra staten og NT's servicebestyrelse, skal det understreges, at anlæggene ikke har været drøftet politisk

Aalborg Vestbjerg - Sulsted - Tylstrup - Brønderslev (72)

Rute 72 reduceres til 9-10 daglige afgang t/r mellem Aalborg og Brønderslev på hverdage. I alt spares 750.000 kr. årligt. på linje 72.

I dag deles linje 42 og 72 om betjeningen mellem Tylstrup og Aalborg. De foreslåede besparelser på linje 72 i 2023 vil medføre en dårligere service for Aalborg Kommunes borgere mellem Tylstrup og Aalborg. Selvom Aalborg Kommune *i alt* står til at spare årligt 170.000 kr., når hele planen er gennemført, er disse midler desværre ikke nok til at dække de manglende afgang mellem Tylstrup og Aalborg, da disse afgang udgør den væsentligste del af besparelsen. Omvendt må man erkende, at de sparede afgang er meget lavt benyttet.

Aalborg - Hadsund (Linje 54/954X)

Ændringerne bør - som tilfældet med linje 50 - først etableres når stoppestedet ud for Fjellerad er lavet. Da der er tale om statsvej har etableringen ikke økonomiske konsekvenser for Aalborg Kommune.

Venlig hilsen

Charlotte Heldorf Rønn
Direktør

Per Clausen
Rådmand



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

Brønderslev Kommune
Plan og Byg
Rådhusgade 5
9330 Dronninglund
+4599454545
Raadhus@99454545.dk
www.bronderslev.dk

Jens Martin Dam
+4599454654
JEDA@99454545.dk

8. marts 2023
Sagsnr.: 13.05.00-K04-5-22

Høringsvar - Fremtidens Kollektive Trafik

Byrådet har på mødet den 1. marts 2023 behandlet det fra Nordjyllands trafikselskab fremsendte forslag til Fremtidens Kollektive Trafik.

Brønderslev Kommune godkender forslaget til Fremtidens Kollektive Trafik med følgende bemærkninger:

- At et fysisk stoppested med Ø. Thorupvej ikke er hensigtsmæssigt.
- At stoppestedet Dronninglund Efterskole opgraderes frem for det foreslået stoppested Fredensgade.
- At Hjallerup tilføjes til korridor 1, rute 973X, af hensyn til borgernes brug af bl.a. uddannelsesinstitutioner i Frederikshavn.

Med venlig hilsen

Mikael Klitgaard

Borgmester
Mikael.Klitgaard@99454545.dk

Søren Steensen

Kommunaldirektør
Soren.Steensen@99454545.dk



Dato: 7. marts 2023.

Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads 1T, 3. sal
9000 Aalborg
hoeringssvar-FKT@NTmail.dk

DokId: 7059549

Svar på høring af Fremtidens kollektive trafik

Kultur-og Fritidsudvalget har på møde den 9. februar 2023 forholdt sig til høringsmaterialet udsendt af NT og sender svar på høringen med følgende bemærkninger:

Frederikshavn kommune tilslutter sig NTs anbefalinger i høringsmaterialet, og vi imødeser de forbedringer vedrørende hovednettet i Region Nordjylland, som projektet lægger op til. Udvalget anerkender, at Region Nordjylland på trods af besparelser, har fokus på at styrke bus- og togforbindelser for at sikre mobilitet i Region Nordjylland.

Frederikshavn kommune ønsker en grøn omstilling, men er bekymret for de økonomiske konsekvenser af en forceret grøn omstilling i forhold til den kollektive trafik. Det bemærkes, at intentionen om at gennemføre mere mobilitet for de samme penge vil betyde en ændret økonomi for kommunerne, fordi Regionen visse steder reducerer antallet af køreplanruter på regionale ruter. Det må derfor forventes, at udgiften til flextur blive større, især i områder tilsvarende Frederikshavn kommune, hvor det samtidig har været nødvendigt at gennemføre besparelser i den kollektive trafik for at holde budgetrammen. Her er der en risiko for at udgiften til "tilbringertrafik" til hovednettet via flex- og plustur vil stige, så kommunerne kan imødesee øgede udgifter.

Vi er derfor interesseret i, at NT præsenterer en beregning af, hvad taksten for Flextur skal fastsættes til, hvis ordningen skal være udgiftsneutral, som det er tilfældet i forsøgsordningen med natbetjening i Flextur i Brønderslev kommune. Vi anbefaler at ejerne inddrages i en drøftelse om takster og finansiering af Flex- og Plustur-ordningen.

Det fremgår af høringsmaterialet, at der udarbejdes en handlingsplan for gradvis opgradering af 64 eksisterende stoppesteder/knudepunkter på hovednettet uden for Aalborg. Det er relevant med en plan for gradvis opgradering, dog fremgår det ikke af materialet, om der er stoppesteder/knudepunkter i Frederikshavn Kommune, som berøres af dette.

Der indgås en fælles SLA vedr. drift af stoppesteder og knudepunkter, hvor kommunerne udfører driftsopgaverne og NT monitorerer efterlevelse af SLA-aftalen. Det er som udgangspunkt godt med et aftalegrundlag, Frederikshavn Kommune udfører opgaven for egne midler og er derfor opmærksom på, at der er tale om anbefalinger til serviceniveauet og ikke absolutte tidsintervaller for eksempelvis rengøring af glassider og træelementer ved stoppesteder og kundepunkter, som nærmere er beskrevet i materialet på side 44 og 45.

Side2/2

Sluttelig bemærker udvalget, at resten af en fælles pulje på 11,3 mio. kr. til etablering af knudepunkter foreslås anvendt til opgradering, for at gøre punkterne mere attraktive ved fx at etablere pakkebokse og opslagstavler. Udvalget finder ikke, at NT skal bruge midler på postforretning, men i stedet tilbageføre midlerne til ejerne til nedbringelse af udgiften til fx vedligehold af knudepunkterne.

På vegne af Kultur- og fritidsudvalget

Peter Laigaard
Formand

Hjørring Kommune



27-02-2023

Side 1.

Hørings svar

Til Nordjyllands Trafikselskab

Sag nr. 13.05.00-G01-1-23

Hørings svar fra Hjørring Kommune på Fremtidens Kollektive Trafik

Hjørring Kommune har den 9. december 2022 modtaget høringsmateriale fra Nordjyllands Trafikselskab (NT) vedrørende projektet kaldet Fremtidens Kollektive Trafik, med høringsfrist den 8. marts 2023.

Udover høringsmaterialet har NT, repræsenteret af Direktør Thomas Øster og Vicedirektør Ole Schleemann, fremlagt høringsmaterialet for Hjørring Kommunes Teknik- og Miljøudvalg den 31. januar 2023.

Høringsmaterialet har desuden været videreformidlet til kommunens folke- og friskoler, og der er ikke modtaget bemærkninger herfra.

Hjørring Kommuner har behandlet høringsmaterialet og forholder sig positivt til indholdet og projektet Fremtidens Kollektive Trafik.

Kommunen vil gerne supplere ved at pointere, at information er yderst vigtigt i dette projekt, da mange skal vænne sig til nye løsninger og transportvaner. Særligt skal fremhæves information vedrørende knudepunkter og fleksible løsninger / tilbringer løsninger.

Godkendelse af udarbejdelse af hørings svar fra Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningstema

Godkendelse af udarbejdelse af hørings svar fra Teknik- og Miljøudvalget.

Sagsbeskrivelse

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har udarbejdet et oplæg for Fremtidens kollektive trafik som er i høring fra den 5. december 2022 til den 8. marts 2023. Oplægget ses i bilag og blev præsenteret af NT på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 28. november 2022.

Det fremgår af oplægget, at den kollektive trafik sikrer mobilitet til virksomheder, uddannelsessteder, turistmål og fritidsaktiviteter, og er derfor en hjørnesten for vækst og udvikling i Nordjylland. Rammebetingelserne for den kollektive trafik er dog udfordret. Omkostningerne er steget stødt gennem en årrække, og samtidig er passagertallet faldet. Med færre indtægter og stigende udgifter er der behov for, at NT nytænker den kollektive trafik, så NT også fremover kan tilbyde mest mulig mobilitet og service for pengene. I efteråret 2021 blev NT enige med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland om at etablere projekt Fremtidens Kollektive Trafik. De regionale busforbindelser, der binder Nordjylland sammen, er i fokus, og i fællesskab er muligheden for at skabe en mere økonomisk bæredygtig regional kollektiv trafik blevet undersøgt. Beslutningen er ikke blevet mindre aktuel af eftervirkningerne af Coronapandemien og dens negative effekt på passagertallet. Sammen med inflationen og de høje energipriser har det sat en ekstra streg under nødvendigheden af nytænkning af bl.a. struktur og principper, hvis NT skal lykkes med at vende udviklingen.

Ved at sætte de fleksible produkter mere i spil, forbedre knudepunkter og stoppesteder og indsætte flere expresbusser i den regionale trafik, vil NT tiltrække flere kunder indenfor samme økonomiske ramme og dermed mindske gabet mellem udgifter og indtægter. Det vil ikke kun give Nordjylland en økonomisk sundere kollektiv trafik. Det vil også sikre, at NT fortsat kan tilbyde god mobilitet og god service til alle i Nordjylland. De fleksible produkter gør den kollektive trafik attraktiv og finmasket og bidrager til, at der kun køres, når der er et reelt behov. Ved bl.a. at forenkle rejseregler, takster og bestillingsmuligheder, bliver de fleksible produkter lettere og enklere at benytte, så flere får øjnene op for dem og de muligheder, de giver. Knudepunkterne har stor betydning for, hvordan den samlede rejse opleves, og på om folk har lyst til at rejse med NT igen. Derfor skal de have et højt, ensartet serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, et ensartet udtryk og god og relevant information. Kunderne skal føle sig trygge, når de færdes på knudepunkterne, og de skal kunne bruge deres lokale knudepunkt til mere end blot at vente på at komme videre. Det vil give flere lyst til at benytte den kollektive trafik oftere. Expressbusserne kører med få stop, så de kommer hurtigt frem mellem de større byer. Komforten er i højsædet, og der er bl.a. borde, så man kan arbejde eller lave lektier undervejs. Ved at indsætte expresbusser flere steder i Nordjylland, vil NT tiltrække flere kunder og dermed sikre en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik. De konkrete forslag til, hvordan NT får de fleksible produkter bedre i spil, får forbedret knudepunkterne og indsat flere expresbusser i den regionale trafik, er beskrevet i høringsnotatet.

NT vil sørge for forenklede fleksible produkter. Det vil bl.a. betyde, at Plustur skal være inkluderet i billetten til bus/tog. Flextur skal på sigt køre døgnet rundt alle ugens dage og til en

forenklet takststruktur i hele Nordjylland.

NT foreslår, at fremtidens knudepunkter (stoppesteder og busterminaler) på de regionale strækninger overdrages til NT, der vil sørge for fælles design samt sikre, at den løbende drift og vedligeholdelse forbedres. Det skal bl.a. ske ved, at kommunernes midler til knudepunkter forankres i NT.

Fremtidens expresbusser har fokus på hurtig transport med få stop. Det betyder overordnet:

- De såkaldte vinkestrækninger, som i dag sikrer påstigning/afstigning på landet på et vilkårligt sted efter kundens ønske, nedlægges. I stedet skal Plustur transportere passagerer til/fra knudepunkter. Det vil navnlig have betydning for strækningen mellem Pandrup og Løkken, og fra Fjerritslev og mod vest ad den gamle hovedvej nord om Vejlerne.
- Expressbus 970X mellem Thisted og Aalborg vil - i modsætning til i dag - køre inden om Aabybro. Dette er en fordel for dem, der skal til/fra Aabybro, men en ulempe for dem, der kører mellem Aalborg og til byer vest for Aabybro.
- Ingen regionalruter vil køre via Aalborg Lufthavn. Det vil gavne mange passagerer med kortere transporttid i forhold til dem, der har fordel af at kunne stå på/af ved lufthavnen. Det vurderes at være en stor forbedring. Lufthavnen betjenes fortsat via bybusnettet Aalborg-Vadum-Nørhalne-Biersted-Aabybro samt via tog fra Lindholm Station.
- Rute 57 Hobro-Løgstør-Fjerritslev kommer til kun at køre Hobro-Løgstør. I stedet styrkes lokalrute 111 mellem Ranum og Fjerritslev, og det må anses for at være en fordel for unge, der går på Fjerritslev Gymnasium.
- Hovednet Vest, der blev påbegyndt i 2019, bliver i store træk rullet tilbage. Det har ikke den store betydning for den kollektive trafik i Jammerbugt Kommune.

NT forventer, at Fremtidens kollektive trafik samlet vil generere 400.000 flere passagerer årligt.

Vækst- og Udviklingsforvaltningen anerkender de samlede udfordringer, som NT beskriver i høringsoplægget, selv om udfordringerne for Jammerbugt Kommune ikke er så udtalte. Forvaltningen finder, at det er vanskeligt at gennemskue konsekvenserne af NTs forslag, fordi den kollektive trafik og de gensidige påvirkninger af de foreslåede tiltag er meget komplekse og uforudsigelige. Forvaltningen anbefaler kraftigt at anbefale, at regionalruterne ikke længere skal køre via Aalborg Lufthavn, da dette gavner langt flere, end det går ud over. Endelig ser forvaltningen det som en klar fordel, at arbejdet med etablering, drift og vedligeholdelse af stoppesteder varetages af NT, også selv om det sker med nuværende midler fra kommunerne.

Retsgrundlag

Lov om trafikkselskaber.

Budgetmæssige konsekvenser

NT estimerer, at de samlede udgifter til bustrafik og fleksible produkter vil blive reduceret med 4 mio. kr. årligt. Da reduktionerne i kørselsomfanget foregår på regionalruter, vil regionen spare penge, mens kommunerne vil få øgede udgifter til Plustur og Flextur. Derfor foreslår NT at tilpasse den nuværende finansieringsmodel, således at Region Nordjylland bliver medfinansierende af Plustur. Med den justerede finansieringsmodel vil Jammerbugt Kommune

få de samme udgifter til kollektiv trafik som i dag. Det samme gælder udgifterne til stoppesteder, hvis disse forankres i NT.

Høring/borger- og brugerinvolvering

Seniorrådet hilser det velkomment med et nyt knudepunkt i Aabybro og ønsker i det hele taget, at NT promoverer Flextrafik mere.

Handicaprådet har indsendt høringssvar 15. februar 2023, som ses i bilag. Handicaprådet udtrykker bekymring for negative konsekvenser ved nedlæggelse af busruter i yderområderne og bemærker, at busturen ikke forkortes ved at benytte landevejen mellem Birkelse og Aabybro i stedet for at køre via Ryå. Handicaprådet påpeger, at afstanden mellem adresse og stoppested på Flextrafikken er udfordrende. Rådets øvrige bemærkninger vedrører hovedsageligt den daglige drift, hvorfor Handicaprådets høringssvar videresendes til NT.

INDSTILLING

Vækst- og Udviklingsforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender at Vækst- og Udviklingsforvaltningen udarbejder høringssvar til NT om

at Jammerbugt Kommune overordnet kan anbefale implementering af Fremtidens kollektive trafik under forudsætning af, at finansieringsmodellen justeres som foreslået, så den samlede økonomiske ramme for Jammerbugt Kommune ikke forøges

at Jammerbugt Kommune hilser det velkomment, at regionalruterne ikke fremover skal køre via Aalborg Lufthavn

at arbejdet med etablering, drift og vedligeholdelse af stoppesteder med fordel kan forankres i NT, men inden for Jammerbugt Kommunes nuværende økonomiske rammer for stoppesteder.

BESLUTNING

Godkendt.



Doktorvejen 2, Byrum
9940 Læsø
Tlf: 9621 3000
kommunen@laesoe.dk
www.laesoe.dk

Side 1 af 1

NT

hoeringssvar-FKT@NTmail.dk

Den: 06-03-2023

Sagsnr.: 13.05.16-K04-1-23

Sagsbehandler: Susanne Lehmann Pagh

Direkte telefon: 30619223

Høringssvar Fremtidens Kollektive Trafik

Da oplægget *Fremtidens Kollektive Trafik* fortrinsvis vedrører trafiknettet på fastlandet, er der kun få kommentarer fra Læsø Kommunes Teknik- og Havneudvalg.

Der er i oplægget fokus på bl.a. en opgradering af knudepunkter/stoppesteder. I den forbindelse er det vigtigt for brugerne af Læsøfærgen som dagligt transportmiddel til/fra fastlandet, at busplanen for rute 973X (expresruten Frederikshavn-Aalborg) fastlægges i samspil med Læsøfærgens sejlplan. Dermed sikres det, at man kan anvende kollektiv trafik på hele rejsen til/fra opholdssted på Læsø til destination på fastlandet.

Det er også vigtigt, at kunderne ledes let hen til knudepunkter/stoppesteder. Som gående passager skal man i dag passere både bilerne, der kører ud fra færgen, og den trafikerede vej, Havnepladsen, for at komme med expresbussen mod Aalborg. Her er der klart forbedringsmuligheder i form af skiltning/markering i asfalten (nudging), alternativt en anden placering af stoppestedet ved Læsøfærgen.

På vegne af Teknik- og Havneudvalget

Med venlig hilsen

Susanne Lehmann Pagh

Åbningstider (for personlig henvendelse):

Mandage: 13.00 - 17.00

Onsdage: 10.00 - 14.00

Uden for åbningstiden: henvises til direkte numre på www.laesoe.dk



Til Nordjyllands Trafikselskab

Borgmesteren

Postadresse:
 Nordre Kajgade 1
 9500 Hobro
 Tlf. 97 11 30 00
 raadhus@mariagerfjord.dk
 www.mariagerfjord.dk

Journalnummer:
 13.05.22-P20-1-22

Ref.: Anders Lyngø Haagensen (anhaa)
 Direkte tlf. 97113648
 anhaa@mariagerfjord.dk

Dato: 03.03.2023

Hørings svar til Forslag til Fremtidens Kollektive Trafik

Nordjyllands Trafikselskab har fremsendt Fremtidens Kollektive Trafik i høring hos NT's ejere, samarbejdspartnere og øvrige interessenter.

Mariagerfjord Kommune fremsender hermed høringssvar.

Overordnet er der mange gode tiltag i forslaget, som vil kunne fremtidssikre en god og effektiv kollektiv trafik indenfor den nuværende økonomiske ramme.

Der er fokus på at etablere et solidt hovednet, hvor der er potentiale for at opfylde de primære behov hos kunderne, og hvor der er et stort kundegrundlag. Det udbyggede hovednet skal suppleres af gode og robuste fleksible løsninger (flex- og plusture), som kan dække behovet i de områder, hvor den nuværende busdækning sænkes.

Mariagerfjord Kommune har stort fokus på at fastholde og udvikle Hobro som uddannelsesby. For at dette skal kunne lykkes, er det helt afgørende, at mobiliteten til og fra ungdomsuddannelserne i Hobro styrkes. Det vil sige, at mobilitetsmulighederne mellem hovedbyerne både nord-syd og øst-vest har en passende frekvens og fleksibilitet.

Det er problematisk, at det fremsendte forslag indeholder en forbedret mobilitet til og fra Mariagerfjord Kommune, mens mobiliteten internt i Kommunen, særligt i forhold til Hobro, ikke styrkes, men i bedste fald fastholdes på nuværende niveau.

Der er en stor og velbegrunnet bekymring for, at dette decideret vil kunne modarbejde arbejdet med at styrke Hobro som uddannelsesby.

På regionalt plan er det også en prioritet, at der er en god geografisk fordeling af tilbuddene på ungdomsuddannelser i hele regionen. Mariagerfjord Kommune arbejder sammen med de tilstedeværende uddannelsesinstitutioner på, ikke kun at udvikle Uddannelsesby Hobro, men også på at etablere et bynært campus, hvis fremtidige succes i den grad afhænger af en styrket transportmulighed øst-vest i Kommunen.

Mariagerfjord Kommune har på baggrund af drøftelser med både Mariagerfjord Gymnasium, Himmerlands Erhvervs- og Gymnasieuddannelser (HEG) og SOSU Nord fået styrket opfat-



telsen af, at en effektiv øst-vest-transportmulighed rent faktisk vil have en ikke ubetydelig positiv afsmitning på søgningen til uddannelsesmulighederne i Hobro og dermed på muligheden for lokalt at uddanne lokale unge. Med de nuværende, mindre attraktive transportmuligheder opleves en uhensigtsmæssig stor søgning til andre uddannelsesbyer – herunder bl.a. til Randers og dermed udenfor Region Nordjylland.

Uddannelsesinstitutionerne har fået dette bekræftet gennem deres dialog med forældre/folkeskolebestyrelser, som understreger, at hurtigere og bedre busforbindelser vil betyde at flere elever fra Hadsund og østover samt fra Mariager ville vælge ungdomsuddannelserne i Hobro.

I de tidligere oplæg til Fremtidens Kollektive Trafik indgik en betjening med ekspresbusser mellem hovedbyerne Hadsund, Mariager (Oue/Valsgaard) og Hobro - skiftevis nord og syd om fjorden. Denne løsning ville meget konkret muliggøre realiseringen af øget søgning til lokale uddannelser i Hobro.

Begrundet med et behov for besparelser i regionen blev dette imidlertid udtaget i den afsluttende fase, da der ikke kunne findes finansiering, og der blev fastholdt den nuværende dækning internt i Mariagerfjord Kommune. Dette er som tidligere beskrevet ikke tilfredsstillende for Mariagerfjord Kommune, og der skal anmodes om, at det igen indarbejdes i Fremtidens Kollektive Trafik, at der fremadrettet vil ske en betjening med ekspresbusser nord og syd om fjorden mellem hovedbyerne i Mariagerfjord Kommune. Mariagerfjord Kommune er vidende om at der – trods en fastholdelse af de oprindelige tanker om ekspresbusser mellem Hobro-Mariager/Valsgaard og Hadsund – fortsat vil være mulighed for at realisere en besparelse for Region Nordjylland.

Mariagerfjord Kommune ønsker derfor, og vil hermed gerne invitere til, en konkret dialog om ovenstående konkrete forslag og dermed ekspres-forbindelse i tidsrummet 06.00-23.00 på den nævnte strækning.

En sådan forbindelse vil også regionalt medføre den fordel, at der herefter vil være et sammenhængende ekspres-bus-netværk fra/mellem Aalborg-Hadsund-Mariager/Valsgaard-Hobro og videre ind i Vesthimmerlands Kommune til Aars og Løgstør.

Venlig hilsen

På vegne af Byrådet i Mariagerfjord Kommune

Mogens Jespersen
Borgmester

Morsø Kommune:

Til Nordjyllands Trafikselskab

Morsø Kommune har følgende bemærkninger til planerne for Fremtidens Kollektive Trafik.

- Implementeringen af FKT sker som led i at finde besparelser, men samtidig fastholde et fornuftigt serviceniveau. Hvorfor strækker tidsplanen sig til og med 2026? Hvorfor ikke høste besparelserne hurtigere?
- Opmærksomhed på snyd med plustur, idet der ingen kontrol er med, om kunden rejser videre med kollektiv trafik.
- Opmærksomhed på at stoppestedet på Nørrebro til Nordic Food College fastholdes og opgraderes.
- Derudover savner vi en samlet plan for opgraderingen af stoppestederne for den fremtidige rute med x-bussen, så vi kan indarbejde det i vores budget.



Marts 2023

Hørings svar til Fremtidens kollektive trafik

Rebild Kommune medgiver at den kollektive trafik er udfordret pga. stigende udgifter og svigtende passagertal og anerkender gode tiltag i projekt Fremtidens kollektive trafik. Opprioritering af expresbusser og fleksible løsninger kan forhåbentlig medvirke til at vende udviklingen.

Rebild Kommune er især positiv overfor bedre expresbusbetjening i kommunens østlige og vestlige del med nye stop i Haverslev og Nørager samt Dollerup, Lyngby og Terndrup, idet nedlæggelse af afgang på rute 54 i Terndrup betragtes som erstattet af expresbusafgange.

Tilgængelighed

Rebild Kommune ønsker af hensyn til kommunens ældre og ikke-digitale borgere muligheden for at bestille plustur udenom appen. En mindre prisstigning på f.eks. 5 kr. vil være acceptabel for borgernes mulighed for at bestille pr. telefon.

Det opleves, som også bemærket i høringsrapporten, at de fleksible produkter med flex- og plustur ikke er tilstrækkeligt kendt i offentligheden og kommunen støtter derfor NT's intentioner om at udbrede ordningerne og opfordrer til at iværksætte oplysningskampagner.

Det anerkendes at flextrafikken har været under massivt pres på grund af chaufførmangel mv, hvilket har medført svigtende leveringssikkerhed og det har ført til kritik og en faldende tillid til flex- og plustur. NT bør derfor have ekstra opmærksomhed på at genoprette tilliden, da produkterne ellers risikerer ikke at slå igennem som ønsket i høringsoplægget.

Økonomi

Rebild Kommune henstiller til, at NT bør se på muligheden for at reducere administrationsomkostningerne mhp. at styrke keredriften med drift af busruter.

Rebild Kommune bifalder de økonomiske gevinster i Fremtidens kollektive trafik, men kan ikke give sin støtte til forslaget om at NT fremover skal varetage opgraderinger og vedligeholdelse af udstyr til stoppesteder på hovednettet samt sætte standarden for vedligeholdelse via en fælles SLA.

Rebild Kommune tilslutter sig fælles indkøb gennem NT, men ønsker selv at stå for etablering og vedligeholdelse samt at bestemme serviceniveauet herfor.

Venlig hilsen
Rebild Kommune

Nordjyllands Trafikselskab
Aalborg



THISTED KOMMUNE

Anlæg og Infrastruktur

16. marts 2023

SagsID: 13.05.16-G01-2-22

Høringssvar - Fremtidens Kollektive Trafik

Thisted Kommune har modtaget høringsoplæg for Fremtidens Kollektive Trafik fra Nordjyllands Trafikselskab (NT). Oplægget har været i høring hos Ældre-/Seniorrådet, Handicaprådet og Udsatterrådet. Udtalelser fra de tre råd fremgår af medsendte dagsordenspunkter.

Efterfølgende har Erhverv-, Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 6. februar og 13. marts 2023 behandlet høringsoplægget og godkendt nedenstående høringssvar:

- Thisted Kommune vil gerne anerkende NT for at være proaktive i forhold til at søge nye veje og alternative løsninger for at fastholde og udvide brugerkredsen i den kollektive trafik.
- Thisted Kommune er ikke interesseret i at bidrage til, at anlæggelse, drift og vedligeholdelse af stoppesteder overgår til NT-regi. I dag er der et ganske udmærket samarbejde med NT- og chaufførerne for at holde en høj standard af stoppestederne.
- Thisted Kommune insisterer på, at NT holder fokus på budgetterne og kerneopgaven i forhold til generelle besparelser.
De enkelte kommuner er hårdt pressede i arbejdet med at holde budgetterne inden for de givne rammer, dette skal NT respektere.
Endvidere skal NT minimere egne omkostninger.
- Det er Thisted Kommunes holdning, at alle kommuner er permanente medlemmer af bestyrelsen. Arbejdet med at få vedtægterne ændret skal igangsættes af NT snarest.

Med venlig hilsen

Jens Kr. Yde
Viceborgmester
Formand for Erhverv-, Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

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



VESTHIMMERLANDS
KOMMUNE
- lyst vil at gøre en forskel

Nordjyllands Trafikselskab
Att.: hoeringssvar-FKT@NTmail.dk

Dato: 6. marts 2023

Teknik- og Økonomiforvaltning
Vestre Boulevard 7
9600 Aars

Sagsnr.:
13.05.16-P17-1-22

Per Larsen
Telefon: 99 66 73 53
Mail: pel@vesthimmerland.dk

Fremtidens kollektive trafik - høringsvar fra Vesthimmerlands Kommune

Vesthimmerlands Kommune (VHK) anerkender at det regionale rutenet i den nærmeste fremtid af flere årsager (demografi, konstateret udvikling i passagertal m.m.) ikke kan forventes opretholdt i sit nuværende omfang og at der derfor er behov for at tilpasse og/eller forbedre mobiliteten mod større økonomisk bæredygtighed.

Overordnet forestår et afgørende strategisk valg om hvorvidt det overordnede busnet fortsat skal ligge som en slags sikkerhedsnet med en bred geografisk dækning eller det fremover primært skal indsættes og opprioriteres, hvor der er flest potentielle passagerer.

VHK tilslutter sig overordnet, at det overordnede busnet i fremtidens kollektive trafik skal baseres på sidstnævnte strategi som anbefalet i høringsoplægget. Det er derfor afgørende at de fleksible produkter – Plustur og Flextur – sideløbende bliver gjort lettere og enklere at benytte, som det også er hensigten ifølge høringsoplægget.

Fremtidens ekspresbusser

Målsætning om forenkling af busbetjeningen i retning mod faste frekvenser og faste minuttal er på sin vis fornuftig, men hvor der (kun) er time drift bør dette ikke prioriteres over andre vigtige elementer som f.eks. gode korrespondancer.

VHK har nedenstående forslag og bemærkninger til oplægget om ruteføring og stoppesteder i.f.m. ruter, der passerer gennem Vesthimmerlands kommune (korridor 6, 7 og 8):

Korridor 6

Rute 57 var en de ruter under projekt Hovednet i Vest skilte sig positivt ud. VHK noterer derfor med tilfredshed, at en del af den ekstra betjening indsat under forsøget bibeholdes i oplægget.

Løgstør by

Rute 57 betjener i Løgstør by i dag alene stoppested i Bredgade samt busterminalen. I oplægget er forudsat, at ruten føres ad Danmarksvej på baggrund af de mange arbejdspladser, der ligger her.

VHK finder baggrunden for den forudsatte ruteføring relevant, og det kan her tilføjes, at der på modsatte side af Danmarksvej ligger større områder med etageboliger, hvor andelen af husstande adgang med til egen bil må formodes at være under gennemsnittet og dermed potentielt rumme et pænt passagergrundlag.

Omvendt skal bemærkes, at der fra den sydvestlige del af Løgstør (stort parcelhusområde) ved flere lejligheder har været fremsat ønske om bedre/hurtigere busforbindelse til/fra Aars, hvilket kunne tale for en ruteføring ad Sønderport.

VHK finder derfor grund til at undersøge passagergrundlaget i Løgstør by nærmere, inden NT lægger sig fast på en ruteføring – medmindre rute 957X kan tilrettelægges, så den i sammenhængende rute betjener både Danmarksvej og Sønderport – eller alternativt får god korrespondance til rute 111, der kører ad Sønderport. En overvejelse kunne også være at tilrettelægge ruteføringen varierende i løbet af dagen afhængig af de potentielle påstigeres henholdsvis afstigeres behov.

Vindblæs

I oplægget er Vindblæs by indlagt som knudepunkt, hvilket VHK også anbefaler. Det skal dog samtidigt kraftigt anbefales, at stoppestedet i Gml. Vindblæs også lægges ind som stoppested på 957X. Det sker således det, at Toppedalskolen i løbet af 2024 samler alle sine aktiviteter på afdelingen i Gml. Vindblæs og samtidigt lukker ned i Brøndum. Der kan derved forventes flere potentielle passagerer til/fra stoppestedet i Gml. Vindblæs. Den tidsmæssige omkostning ved at indlægge dette yderligere stoppested vil være ret begrænset.

Samtidigt ønsker VHK, at stoppestedet på Toppedalsskolen (Vilstedvej 165) betjenes på de 3 daglige afgang på rute 57.

Gatten

Om end Gatten er et mindre bysamfund er det dog en lokalitet i vækst. Både med hensyn til indbyggertal og ikke mindst med hensyn til de kraftigt voksende faciliteter og aktiviteter på ressourcen Himmerland.

På denne baggrund finder VHK det ikke hensigtsmæssigt at koble Gatten af det overordnede (ekspres)busnet.

VHK er opmærksom på, at tilføjelse af Gatten som stoppested vil koste 2-3 minutter ekstra pr. busafgang svarende til en merudgift på ca. 0,4 mio. kr./år.

VHK anbefaler, at der i Gatten bør være time-betjening i dagtimer på hverdage og minimum hver 2. time i øvrige tidsrum.

Hornum

VHK anbefaler på 957X stoppested ved Hornum skole, hvor ventefaciliteter allerede er opgraderede i den ene retning og der er mulighed for tilsvarende i den modsatte side. Tilsvarende etableringer ved stoppestedet Mejerivej er ikke realistiske medmindre der eksproprieres arealer til formålet.

Den foreslåede placering af stoppested falder i forhold til ruteføring godt i tråd med vores anbefaling vedr. betjening af Gatten og der vil således ikke være grund til at føre 957X via Hvorvarp.

Skarp Salling

Se bemærkninger til korridor 8.

Myldretidsafgange – hvornår?

VHK anbefaler, at de 3 daglige afgang på rute 57 lægges med indkørsel til Aars til kl. ca. 7.45 og returkørsel ca. 14.15 og 15.15.

I den modsatte retning kan der være tilsvarende behov i forhold til skoler m.v. i Vindblæs og Løgstør. VHK anbefaler dette indtænkt i den videre planlægning.

Korridor 8

Skarp Salling

Med den foreslåede ruteføring på rute 957X bliver byen Skarp Salling i det store hele "efterladt" uden synderlig busbetjening, hvorved forventes et årligt tab på ca. 2.800 passagerer.

I retning til/fra Aars vil et primært behov dog blive dækket via fortsættelsen af enkelte ture på rute 57.

I retning til/fra Løgstør, der er nærmeste lokale hovedby, vil indbyggerne i byen til gengæld efter oplægget i realiteten alene være henvist til busbetjening via en tilknyttet Plustur. Det er indtil videre meget usikkert i hvilket omfang byens indbyggere vil få synderlig gavn af de 3 daglige ture på rute 57 mod Løgstør (se også korridor 6). På denne baggrund anbefales rute 50 inddraget i betjeningen mellem Skarp Salling og Løgstør, sådan at ruterne 57 og 50 tilsammen giver et vist omfang af muligheder for direkte busforbindelse mellem de to byer.

Rønbjerg (og Ranum)

VHK er forstående overfor, at der ikke kan opretholdes ekspresbus på strækningen med de aktuelle passagerantal. VHK anbefaler dog at der på 950X opretholdes afgang fra/til Ranum i.f.m. mange efterskoleelevers weekend-pendling til/fra Aalborg.

VHK vil på strækningen være nødsaget til at overveje indsættelse af busbetjening til erstatning for en del af den hidtidige betjening med rute 950X.

Fremtidens fleksible produkter

Med det i dag ikke uvæsentlige antal passager, der fremover bliver henvist til i større omfang at benytte Plustur og Flextur, er det afgørende for VHK, at der løbende bliver arbejdet med dels at udbrede kendskabet til disse produkter og dels at forbedre dem og gøre dem lettere anvendelige.

Som det også vil fremgå af andre høringssvar, er der fortsat et ønske fra flere sider om, at det bliver muligt at bestille en Plustur pr. telefon på samme måde som med en Flextur. VHK anbefaler det her overvejet, om der kan laves en model, hvor visse borgere – efter forudgående visitation af kommunerne – kan tillades at foretage bestilling af Plustur pr. telefon. Denne gruppe af borgere bør som udgangspunkt omfatte borgere, der er fritaget for at modtage digital post fra det offentlige.

VHK finder det interessant og relevant at udbrede forsøg med et udvidet tidsrum for betjening med Flextur.

Fremtidens knudepunkter

VHK tilslutter sig forslagene om, at indkøb af stoppestedsudstyr til vedligeholdelse af stoppesteder og knudepunkter forankres hos NT og at regionen samtidigt deltager i finansieringen af disse indkøb.

Ved udarbejdelse af det fælles koncept for udstyr på og indretning af knudepunkter og stoppesteder lægger VHK vægt på, at der tilknyttes rådgivning med indsigt i tilgængelighed ved forskellige former for handicap.

Med venlig hilsen

Allan Ritter Andersen
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Nordjyske Jernbaner:

Nordjyske Jernbaner har ingen bemærkninger til høringsoplægget om Fremtidens Kollektive Trafik



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

Sendt på e-mail til hoeringssvar-FKT@NTmail.dk samt
cc til hoeringer@vd.dk

Dato	24. februar 2023
Sagsbehandler	Aleks Danmark
Mail	alda@vd.dk
Telefon	
Dokument	23/02317-2
Side	1/2

Høringssvar - Fremtidens kollektive trafik (NT)

Vejdirektoratet har d. 9. februar 2023 modtaget Nordjyllands Trafikselskabs høringsoplæg til "Fremtidens kollektive trafik". Høringsfristen er onsdag d. 8. marts 2023. Vi har opdelt vores høringssvar til "Fremtidens kollektive trafik" på nogle generelle og mere specifikke bemærkninger.

Generelle bemærkninger

"Fremtidens kollektive trafik" forholder sig til en række udfordringer og indsatsområder inden for den fremtidige kollektive trafik. Vejdirektoratet fremgår som en samarbejdspart/aktør på flere af tiltagene som er relateret til statsvejene. Mobilitet og trafikanternes transportmuligheder er en vigtig del af Vejdirektoratets arbejde.

I "Fremtidens kollektive trafik" nævnes, at Nordjyllands Trafikselskabs opgave også handler om at sikre mest mulig mobilitet for pengene samt øge antallet af kunder i den kollektive trafik. Dette skal sikres gennem en omlægning af rutenettet, mere betjening med ekspresbusser samt forenklede fleksible produkter. Især mobilitetsløsningerne omkring koblingen mellem kollektiv trafik og privatbilismen har Vejdirektoratets interesse. Vejdirektoratet er ansvarlige for en række centralt placerede samkørselspladser ved motorvejene såvel som de øvrige statsveje.

Vejdirektoratet forholder sig til trafikken for alle trafikanter, så initiativer til forbedring af vejnettet gerne skulle komme flest mulige til gode. Dette betyder, at vi har fokus på bilister, erhvervstransporter, cykler, busser mm. i forhold til udbygningen og prioriteringen af midler til nye anlæg. Oplægget fra Nordjyllands Trafikselskab indeholder en række projekter på statsvejene, som er nye anlæg. Det er projekter, som er vurderet vigtige for den nye struktur af rutenettet i Nordjylland. Vejdirektoratet har pt. ingen midler til disse anlæg, men vil tage projekterne med i de kommende overvejelser omkring planlægningen af eventuelle nye kollektive trafikprojekter på statsveje eller mindre lokale forbedringer.

Specifikke bemærkninger

Etableringen af syv nye stoppesteder/knudepunkter ved statsvejene er beskrevet i høringsoplægget. Vejdirektoratet har været, og er løbende, i dialog med NT angående ønsker til stoppesteder på statsvejene. Vejdirektoratet har ingen faste midler afsat til forbedringer af den kollektive trafik. På nuværende tidspunkt udføres mindre stoppestedprojekter (perioden 2022-2024) med midler afsat i By & Landpuljen i Infrastrukturplanen 2035. Projekterne listet i "Fremtidens kollektive trafik" er

Vejdirektoratet
Niels Bohrs Vej 30
Postboks 8125
9220 Aalborg Øst
Telefon +45 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk
SE 60729018
EAN 5798000893450





ikke omfattet i denne pulje. Forud for etableringen af nye stoppesteder vil en skitseprogrammering være nødvendig for at sikre det økonomiske overslag samt vurdere om projektet er gennemførbart.

I forbindelse med stoppestedsofgraderinger på statens veje fremgår det, at udgifterne afholdes af NT. Vejdirektoratet gør opmærksom på, at ændringer/opsætning af nye stoppestedsfaciliteter vil kræve godkendelse ved Vejdirektoratet, gravetilladelse såvel som rådighedstilladelse. Vi indgår gerne i en dialog omkring opgraderingerne af eksisterende stoppesteder på statsvejene og er positivt indstillede over for dette.

En fælles SLA vedr. drift af stoppesteder og knudepunkter er ligeledes nævnt i oplægget. Vejdirektoratet har gennem grænsedragningssaftalerne med kommunerne opdelt driften af stoppestederne i "ting i fladen" og "faciliteter". Vejdirektoratet er ansvarlige for fejning, vinterbekæmpelse og belægninger, mens kommunerne har ansvaret for faciliteterne ved stoppestederne ved statsvejene. Vejdirektoratet har egne procedurer for drift og vedligeholdelse af statsvejene. Oplægget til at drift og vedligeholdelse af alle stoppesteder varetages af NT og kommunerne, vil Vejdirektoratet gerne indgå i dialog omkring.

Prisoverslag for etablering af nye stoppesteder/knudepunkter på statsvejene virker lave. Vejdirektoratets erfaringer med priser fra tidligere gennemførte projekter har haft en større omkostning. Det fremgår ikke af priserne, om der er medregnet projektering, sagsbehandling, ekspropriation, økonomisk sikkerhed mm.

Størstedelen af de nye stoppesteder ved statsvejene er planlagt udført inden implementering af omlægningerne i 2026. Vejdirektoratet har ingen faste midler til stoppestedsområdet. Nye projekter kan eventuelt etableres gennem yderligere udmøntning fra By & Landpuljen i Infrastrukturplanen 2035. Det beror på en politisk stillingtagen. NT og kommunerne er altid velkomne til at søge Vejdirektoratet om at udføre projekterne som fremmed bygherre.

Vejdirektoratet har bemærket, at der i NT's fællespulje til etablering af knudepunkter er afsat 14,3 mio. kr. og pt. anvendt 3 mio.kr. Vi indgår gerne i dialog om etablering af knudepunkter på statens veje såfremt denne pulje kan anvendes til finansiering heraf.

Vejdirektoratet imødekommer et forsat og udviklende samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab omkring udfordringer og indsatser på statsvejene.

Venlig hilsen

Aleks Danmark
Ingeniør

Bane Danmark:

Tak for henvendelsen.

Banedanmark ingen bemærkninger til høringen.

Nordjyllands Trafikselskab
hoeringssvar-FKT@NTmail.dk

Dok. 245552
15. februar 2023

Høringssvar vedr. Nordjyllands Trafikselskabs strategiplan "Fremtidens Kollektive Trafik"

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har modtaget høringsoplægget om "Fremtidens kollektive trafik" i høring.

Vi har ingen bemærkninger til de overordnede tanker om at sætte de fleksible løsninger mere i spil, forbedre knudepunkter og indsætte flere expresbusser i den regionale trafik. Det afgørende her er naturligvis balancen mellem nedlægning af ruter med ringe passagerunderlag og forbedring af de fleksible løsninger. Her ligger djævelen i detaljen, og vi har ikke grundlag for at anfægte planen på dette punkt.

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra december 2022 viste, at lavere priser, kortere rejsetid, flere afgang og større pålidelighed er de fire primære forbedringer, som kan få flere til at rejse mere med kollektiv transport. Det er således afgørende, at en udvikling hen imod mere fleksible løsninger – som kan være velbegrunderet – gennemføres med disse forhold for øje.

Vi noterer os målsætningen om at forenkle rejseregler, takster og bestillingsmuligheder og vil i den forbindelse opfordre til, at der tages højde for, at ikke alle passagerer kan anvende digitale løsninger. Selvom de digitale løsninger for et flertal af passagerne opfylder deres behov, viser vores undersøgelse, at 23-35 procent af de danskere, der i udgangspunktet er digitale, mener, at de digitale selvbetjeningsløsninger kun 'i nogen grad' opfylder deres behov, og 4-6 procent mener, at de digitale selvbetjeningsløsninger 'i lav grad' eller 'slet ikke' kan opfylde deres behov¹.

Vi er glade for at se, at der lægges op til, at skoler og uddannelser fortsat betjenes af lokalruter. Det finder vi vigtigt at fastholde. Nutidens unge bliver generelt introduceret senere til kollektiv transport, end de ældre generationer blev det, og over halvdelen af forældrene til nutidens unge benytter ikke selv kollektiv transport. Det er et problem, da det gør det sværere at fastholde de unge som fremtidige brugere af kollektiv trafik i voksenlivet. Det er således vigtigt, at børn og unge, bl.a. gennem busser til skoler og uddannelsessteder, vænnes til at se kollektiv trafik som en god og naturlig transportform. Passagerpulsens har i sin rapport om "Unge og kollektiv trafik" fra 2022 undersøgt unge studerendes brug af samt holdninger og ønsker til kollektiv transport².

¹ [Undersøgelse: Digitalisering i kollektiv transport | Passagerpulsens \(taenk.dk\)](#)

² [Undersøgelse: Unge og kollektiv transport | Passagerpulsens \(taenk.dk\)](#)



Vi skal endelig opfordre til, at det videre arbejde med høringsnotatet og efterfølgende implementering i videst muligt omfang inddrager brugerne af kollektiv trafik og vil i den forbindelse pege på Passagerrådet for Region Nordjylland som en af de naturlige dialogparter.

Passagerrådet har modtaget høringsnotatet og vil selv fremsende sine bemærkninger.

Med venlig hilsen

Karin Breck
Afdelingschef

Vagn Jelsøe
Chefkonsulent

Venlig hilsen

[Navn]

[Titel]

Høringsbemærkninger – Fremtidens Kollektive Trafik – Nordjyllands Trafikselskab

Fra:

Passagerrådet for Region Nordjylland (under PassagerPulsen)

v. forperson Mike Hedlund-White

Tlf.: 24 47 77 60

E-post: mhwden444@hotmail.com

(Aalborg d. 7. marts 2023)

Den anbefalede og skitserede transformation fra den nuværende vægtning og organisering til en ruteforenklet struktur med vægt på et robust regionalt, opgraderet netværk af primære ekspresbusruter med høj frekvens alle dage det meste af døgnet understøttet af et solidt strømlinjet knudepunktssystem med tilknyttede til- og frabringer ordninger i form af lokale- og ordinære regional busforbindelser samt flex- og plus betjening suppleret af cykling og ekstra fodgængeri i visse tilfælde forekommer overordnet set som en spændende nytænkning i forhold til at ruste den kollektive transport til fremtiden.

Vi sér interessante perspektiver for os, hvis det lykkes at gøre de fleksible tilbud i det tyndt befolkede, og i den nuværende situation typisk dårligt betjente, områder reelt ukompliceret og billigt at benytte, som det stipuleres i oplægget.

Det er dog lidt ærgerligt, at analysen ikke beskæftiger sig med hele spektret af elementer i det samlede kollektive transport-billede, men det er dog fin tanke med et udvidet korridorprincip, der trods rute-justeringer skal sikre mest mulig mobilitet og service for flest mulige borgere inden for den stramme økonomi, der gælder.

I passagerrådet kan vi dog godt blive lidt bekymrede for, om ikke visse borgere lades i stikken med den nye model, ikke mindst hvis ikke man får løst udfordringen med at udbrede et let håndterligt og tilpas billigt flex- og plus system, som opleves rimeligt konkurrencedygtigt sammenlignet med privatbil. Desuden sér vi med bekymring på den meget stramme økonomi, der tynger det kollektive transportsystem, ikke mindst på busfronten – Er der en plan B, hvis forudsætningerne i den præsenterede plan ikke holder vand?

Ud fra tallene lader det også til, at NT forventer, at ud af 56.500 rejser, der bortfalder p.g.a. rute-justeringer og rutenedlæggelser, så vil kun de 13.000 rejser konverteres til flex- og plusture, hvorved 43.500 rejser ikke længere vil blive foretaget – Hvem er det typisk, der rammes herved og forventes disse at blive til bilture? Eller bliver de alle sammen eller kun nogle få tusinde af disse til nye ture et andet sted i systemet? Samlet set stiger turtallet forventeligt med 5.000 ture fra 282.000 til 292.000, men det kan jo være på helt andre strøg end de mistede tures ruteføringer.

De otte korridorer, der skal udgøre det overordnede skelet i systemet er skam ganske logiske og oplagte, men vi har spekuleret på, om ikke det var værd at overveje én eller to tværkorridorer, der forløber f.eks. fra Sæby til Brønderslev eller fra Hadsund over Støvring til Aars/Løgstør?

På det mere jordnære niveau mener vi, at der ikke bare er behov for læskure ved knudepunkterne, men også overdækkede cykel-parkeringspladser med mulighed for at låse cyklerne fast med egen kædelås til et antal ankerpladser, da der også er behov for trygge cykelparkeringsforhold, hvis man

Høringsbemærkninger – Fremtidens Kollektive Trafik – Nordjyllands Trafikselskab

skal gøre det attraktivt at cykle til og fra knudepunktet, ikke mindst med el-cykler, der ofte er mere kostbare end almindelige rugbrødscykler.

Passagerrådet for Region Nordjylland hilser enhver udvikling og struktur velkommen, der sikrer en robust, flerstrengt, tidseffektiv, højfrekvent og mest muligt døgndækkende kollektiv transport, men anerkender de udfordringer, der ligger i at få økonomi og virkelighed til at spille bedst muligt sammen – Det foreliggende oplæg sér besnærende ud, men vi savner svar på, hvad der evt. kan blive konsekvensen, hvis forudsætningerne brister af den ene eller anden grund. Vi sér meget nødig, at betjeningen svækkes væsentligt i forhold til den foreliggende plan for fremtidens kollektive trafik i Region Nordjylland.

Med venlig hilsen,
På vegne af Passagerråd Nordjylland

/ forperson Mike Hedlund-White

Vesthimmerland Kommunes Fritidsråd:

Vesthimmerlands Kommunes Fritidsråd har følgende høringsvar til NT's høringsoplæg vedrørende fremtidens kollektive trafik:

Fritidsrådet kan ikke tilslutte sig de foreslåede ændringer idet en ændret køreplan som foreslået ikke vil tilgodese Vesthimmerlands Kommune som landkommune og lokale foreningsaktiviteter.

Der skal som minimum være faste stoppesteder ved skolen i Vindblæs og i Gatten grundet områdets udvikling.

Plus- og flexture skal markedsføres intensivt. Fritidsrådet foreslår der afholdes borgernære fysiske møder og at der "uddannes" superbrugere lokalt.

Der skal være en alternativ bestillingsmetode til app. Fritidsrådet foreslår mulighed for telefonisk bestilling ved et callcenter.

Således besluttet på Fritidsrådets møde den 13. februar 2023.

Vesthimmerland Kommunes Landdistriktsråd:

Til NT

Landdistriktsrådet i Vesthimmerlands Kommune har følgende høringsvar til NT's høringsoplæg vedrørende fremtidens kollektive trafik, besluttet på mødet den 9. februar 2023:

Landdistriktsrådet kan ikke tilslutte sig de foreslåede ændringer idet en ændret køreplan som foreslået ikke vil tilgodese landdistrikterne og en øget bosætning.

Der skal som minimum være faste stoppesteder ved skolen i Vindblæs og i Gatten grundet områdets udvikling.

Plus- og flexture skal markedsføres intensivt. Landdistriktsrådet foreslår der afholdes borgernære fysiske møder og at der "uddannes" superbrugere lokalt.

Der skal være en alternativ bestillingsmetode til app. Landdistriktsrådet foreslår mulighed for telefonisk bestilling ved et callcenter.

Vesthimmerland Kommunes Handicapråd:

Hej!

Handicaprådet i Vesthimmerlands Kommune behandlede på møde den 14. februar 2023 høringsoplæg fra NT vedrørende Fremtidens kollektive trafik.

Hermed fremsendes høringssvar:

Det er vigtigt, for Handicaprådet, at informationsniveauet bliver højt, i forhold til hvilke muligheder borgere med handicap har i den kollektive trafik. Her tænkes både på flexture, Plusture og knudepunkter.

Ligeledes er det vigtig, at "Fremtidens kollektive trafik" tilgodeser alle borgere, herunder også borgere med forskellige handicaps og, at tilgængelighed indtænkes.

Handicaprådet er usikker på, om der er en kommunale del, som senere kommer i høring.

Vesthimmerland Kommunes Ældreråd:

Hej!

Ældrerådet i Vesthimmerlands Kommune behandlede på møde den 16. februar 2023 høringsoplæg fra NT vedrørende Fremtidens kollektive trafik.

Hermed fremsendes høringssvar:

Oplægget kan anbefales.

Danske Handicaporganisationer**Vesthimmerland**

v/Næstformand Jørgen Hansen

Telefon: 60579670, E-mail: jorgenhansen698@gmail.com

DANSKE HANDICAPORGANISATIONER

21. februar 2023

**Høringssvar til Nordjyllands Trafikselskabs oplæg til
"Fremtidens Kollektive Trafik"**

På DH Vesthimmerlands bestyrelsesmøde den 20. februar drøftede bestyrelsen og de fremmødte medlemmer oplægget til "fremtidens Kollektive Trafik"

På mødet var der enighed om at fremsende følgende høringssvar til oplægget.

Generelt:

DH Vesthimmerland anerkender at rammebetingelserne for den kollektive trafik er udfordret med stigende udgifter affødt af inflation og ufred i Europa, samtidig med at passagertallet falder. Derfor ser DH Vesthimmerland også behovet for nytænkning så der også fremadrettet kan ydes den nødvendige mobilitet og service overfor vores medlemmer, der i stor udstrækning er afhængig af en velfungerende kollektiv trafik.

Plusture og Flexture:

DH Vesthimmerland ser frem til at kendskabet til Plustur og flexstur, som en del af den kollektive trafik der kan benyttes af alle bliver, bliver synliggjort og udbredt.

Det er meget bekymrende at plusture kun kan bestilles via Rejseplanen. Dette vil udgøre en stor barriere for mange af DH 'medlemmer der ikke er eller kan blive en del af den igangværende digitaliseringsbølge. DH Vesthimmerland ser gerne flere indgange til bestilling af Plustur og gerne minimum samme mulighed som findes i forbindelse med bestilling af flexstur.

Knudepunkter og stoppesteder:

DH Vesthimmerland ser frem til at knudepunkter og stoppesteder følger et fælles design koncept, som giver ensartet udtryk og genkendelighed, så det bliver nemt at orientere sig uanset hvor i Nordjylland man rejser fra og til.

Et fælles designkoncept vil kunne tilgodese handicapegnede adgangsforhold, taktilbelægninger og via informativ skiltning og oplysning gøre rejsen sikker og tryk for alle rejsende.

Vi håber at vores bidrag til "Fremtidens Kollektiv trafik" vil indgå i den fremtidige planlægning, nytænkning og implementering af den kollektive trafik i Nordjylland .

Med venlig hilsen

Jørgen Hansen

Næstformand DH Vesthimmerland

Høringssvaret er sendt til:

Vesthimmerlands Kommune Teknik og Miljøudvalget: teknikmiljoe@vesthimmerland.dk.NT: hoeringssvar-FKT@NTmail.dk.

Høringsvar fra Handicaprådet i Jammerbugt Kommune Fremtidens Kollektive Trafik

Handicaprådet i Jammerbugt Kommune ønsker at indgive bemærkninger til høringsoplægget vedrørende Fremtidens Kollektive Trafik. Handicaprådet ønsker for så vidt angår tilgængelighed at bemærke, at det er vigtigt for den handicappedes tryghed, at der er adgang til at sidde tæt på buschaufføren. Desuden er det væsentligt, at der – såfremt der iværksættes nye busstoppesteder – er stort fokus på højdeforhold ved indstigning i bussen. Det er nødvendigt, at der skabes lettere adgang for den handicappede til at kunne medbringe sine hjælpemidler, herunder eksempelvis stok, kørestol, løbehjul, rollator, krykker m.v. I den forbindelse vil Handicaprådet i Jammerbugt Kommune også gerne anbefale, at det bliver muligt at forudbestille en handicapvenlig pladsbillet, så der ikke er risiko for at skulle stå op på en hel bustur. Dette gælder særligt tidspunkter på dagen, hvor busser er meget fyldte, eksempelvis ruter til gymnasier, universiteter m.v.

Gældende for bestillings- og betalingsmuligheder, mangler der i dag fleksibilitet, og Handicaprådet får ikke indtryk af, at en forbedring af dette er en del af planen. Det bør være muligt at bestille eksempelvis plustur via telefon eller sms, så det ikke er nødvendigt at skulle anvende en app eller tilgå hjemmeside. Derudover kan der være udfordringer ved betaling i de biler, der anvendes til plus- og flexture, idet overfladen på dankortmaskinen er en glat touchscreenoverflade, så det ikke er muligt for eksempelvis synshandicappede at mærke, hvor på maskinen tallene er.

Handicaprådet er bekymret for, hvad nedlæggelse af busruter i de mindre byer i yderområderne vil have af konsekvenser. X-bus konceptet bliver udfordret. Hvis der kommer flere stoppesteder på x-ruterne, må konsekvensen være, at det sker til gene for ruten og tidsforbruget. Dog ser Handicaprådet i Jammerbugt Kommune nødt, at yderområdernes adgang til kollektiv trafik skæres yderligere, idet plus- og flexture kan være forbundet med meget lang ventetid for de borgere, der i så fald er nødt til at bruge de tilbud.

Det bør desuden bemærkes, at det for mange handicappede borgere kan være en stor udfordring, at opsamlingsstedet/stoppested kan være op til 0,5 km fra bestillingsadressen, idet eksempelvis gangbesværede og synsbesværede kan være udfordrede ved at komme til stoppestedet uden pluskørsel, særligt i vinterperioder eller ved vejarbejde. Det vil kunne løses ved, at personer der er visiteret til flexhandicapkørsel kan bestille pluskørsel uden kilometerbegrænsning på opsamlingssted.

Det fremgår ikke tydeligt, hvorvidt busruten omkring Ryå nedlægges og erstattes af en expresrute, der udelukkende har stoppested langs langevejen. Såfremt dette er tilfældet,

ønsker Handicaprådet at bemærke, at ruten ikke forkortes ved at køre langs landevejen, men kan betyde, at borgere får større udfordringer med at benytte sig af kollektiv trafik.



kontakt@vhur.dk

7. marts 2023

Høring af FKT (fremtidens kollektive transport)

Fra Vesthimmerlands Ungeråd.

Vesthimmerlands Ungeråd ser en del potentiale i at styrke de overordnede kollektive hovedfærdselsårer i form af øgede antal afgang på de større busruter, med mere mobilitet til følge for unge i Vesthimmerlands største byer (Farsø, Løgstør, Aalestrup og Aars), hvoraf der allerede i dag ligger et stort ønske fra de unge i at kunne komme nemmere rundt mellem disse byer. Derfor ses der positivt på forslaget om betragteligt at øge antallet af afgang på ekspressruterne 951X og den nye rute 57. Det er derfor også ærgerligt at der ikke i samme omgang ligges op til at styrke busforbindelsen mellem Aars og Aalestrup, men at man i stedet har planer om at skalere ned for antallet af afgang i hverdage og især i weekenderne og om aftenerne, hvor det reelt bliver en del svære for unge i Aalestrup området at kunne transportere sig rundt i Vesthimmerland – uden allerførst at skulle til Aalborg. Det er vigtigt med stærke hovedforbindelser og derfor har det også for Vesthimmerlands Ungeråd, udløst en del undren over at lade Aalestrup og omegn blive mere utilgængelig for resten af Vesthimmerlands Kommune. Derfor vil ungerådet foreslå at man omdirigerer ekspressrute 61 til at gå igennem Aars og/eller revurdere planerne om rute 52, for at forsat som ung – og gammel, har rige busmuligheder mellem Aalestrup og resten af Vesthimmerland. Dertil at man vægter at bruge flere ressourcer på flere fokuserede afgang om aftenen og i weekenden til lokale samlingspunkter for unge i Vesthimmerland – som f.eks. Hotspot i Aars og klubberne i Farsø, Løgstør og Aalestrup, foreninger i de enkelte byer og andre populære besøgsmaal for unge i Vesthimmerlands Kommune.

Vesthimmerlands Ungeråd kan sagtens forstå tankegangen med at fokusere på de større busruter, hvorved man naturligt bliver nødt til at kigge på om de mindre busruter forsat kan være drift i det omfang de er i dag. For os er det dog vigtigt at hele Vesthimmerlands unge bliver tilgodeset i sådan en ændring og der derfor stadig skal være mulighed for at kunne tage kollektiv transport, selvom man ikke bor i én af de større byer. Derfor vurderes det at mange unge i Vesthimmerlands mindre byer og landområder på de berørte strækninger som f.eks. rute 67, 57, 50, hvor der ligges op til mindre antal stop og afgang, vil blive ramt hårdt på deres mobilitet rundt i Vesthimmerland – især i weekenden og om aftenen. Her tænkes ikke kun på de konkrete nævnte byer hvori busstoppene forsvinder, men også i de omkringliggende byer og landområder hvor unge i dag transportere sig hen til busstoppene – for dem vil denne omlægning blive markant for hvordan de i fremtiden vil kunne transportere sig

rundt i Vesthimmerland hvis man ikke har forældre/voksne til at stå for transport. Allerede i dag har mange unge svært ved at transportere sig rundt i yderområderne i Vesthimmerland, ud fra data fra vores egen undersøgelse foretaget i 2021. Derfor opfordrer ungerådet til at man afsøger mulighederne for at se på hvorvidt Plustur kan udvides til at gælde langt større områder af Vesthimmerland og at man kigger på hvorvidt man kan lave kravet om 2 timers bestillingsfrist mere fleksibelt, så det passer ind i de unges, meget omskiftelige ungeliv, med arbejde, venner, sport og skole, hvorved der tit for mange unges vedkommen skal planlægges efter busser og/eller privat transport og at man derfor "misser" en del af det ungeliv man ellers kunne have haft, hvis den kollektive transport ellers kunne understøtte det. Denne fleksibilitet og mobilitet vurderes med de nuværende planer til at blive langt yderligere forringet for dem som bor i de mindre byer og landområder.

Det bedste scenarie i Vesthimmerlands Ungeråds øjne, vil selvfølgelig være at nogle af de busruter, som vi kender dem i dag, består i et omfang som giver mening både økonomisk men også transportmæssigt og/eller Plustur tilbuddet kommer til at gælde flere og bliver mere i tråd med hvordan de unge transportere sig i dag – sammen med de nye forbedringer indenfor ekspressruterne. For mange unge er det ikke transporten til og fra skole der er nødvendigvis problemet. For mange unge er det først når ungelivet udenfor skoletiden begynder at det transportmæssige bliver problematisk (og det vil kun blive mere problematisk med nogle af nedskæringerne der liggess op til, selv i de større byer hvis man ikke tænker hele Vesthimmerland ind som et område, hvor man skal kunne transportere sig rundt i hverdage, aftener og weekender).

Erhverv Væksthimmerland:

Erhverv Væksthimmerland har med interesse læst NT's oplæg til Fremtidens Kollektive Trafik.

Særligt finder vi det interessant, at der til byerne, hvor langt de fleste arbejdspladser er beliggende, planlægges indsat større omfang af ekspresbusser, hvoraf flere samtidigt får en pæn høj frekvens. Det vil yde et godt bidrag til arbejdskraftens mobilitet. Også virksomheder i det vestlige Himmerland er afhængige af at kunne tiltrække arbejdskraft fra et større opland.

Erhverv Væksthimmerland finder det væsentligt at der på ekspresbusnettet bliver indlagt stoppesteder, hvor ruten går gennem erhvervsområder. Som vi læser materialet, ser dette ud til at blive opfyldt i Aars og Farsø.

Dernæst noterer vi os med en vis bekymring, at ekspresbusruten mellem Løgstør og Aars er lagt op til at køre udenom Gatten. I Gatten befinder sig bl.a. HimmerLand, der beskæftiger i omegnen af 220 ansatte, hvoraf flere er potentielle brugere af kollektiv trafik – f.eks. er mange unge ansat i servicefag. Tilsvarende bekymrer det os, at Rønbjerg med fjernelsen af ekspresbus 950X reelt efterlades uden betjening med kollektiv bustrafik. Feriepark Rønbjerg her er – ligesom HimmerLand – afhængige af, at kunne tiltrække arbejdskraft inden for specielt servicefagene.

Til: Nordjyllands Trafikselskab

HØRINGSSVAR:

Fra Rebild kommunes Ældreråd, i forbindelse med, at Nordjyllands Trafikselskab har sendt projekt Fremtidens kollektive trafik i høring med frist for svar 8. marts 2023.

Vi har i vores svar, udelukkende set på konsekvenserne af køreplansændringerne for borgerne i Rebild kommune og herunder de borgere, der er bosat i de tyndere befolkede dele af kommunen.

Vi protesterer mod redueringen af busdækningen med regionalruterne i kommunens yderområder uden at løse transportproblemet ved hjælp af alternative løsninger.

Eksempel:

Et ægtepar fra Smidie skal til Terndrup for at besøge lægehuset. I stedet for en returbillet til bussen er ægteparret ude i en løsning med Flextaxa. Merudgiften for ægteparret beløber sig til ca. 180,- kr. for en tur på de 10 km.

Der vil generelt blive tale om dårligere og væsentlig dyrere offentlig transport i yderområderne i forbindelse med de påtænkte nedskæringer.

De godt 40 afgangene i døgnet Tog/Bus mellem eksempelvis Støvring og Aalborg berøres ikke i forbindelse med omlægningen, hvilket forekommer som en skæv prioritering.

Vi har forståelse for, at store busser ikke skal køre rundt på kommunevejene, men der skal indsættes andre og gerne billigere løsninger på disse ruter, når afgangene nedlægges.

Vi ser positivt på planerne om, at flexture kan anvendes hele ugen og hele døgnet (i dag mellem kl. 6.00 og 23.00) og at bestillingsfristen på sigt nedsættes fra de nuværende 2 timer før afgang. Dertil kommer at NT har til hensigt at forbedre kendskabet til de fleksible produkter, da der er behov for at synliggøre ordningerne.

Med venlig hilsen

Rebild kommunes Ældreråd

Hadsund den 7. februar 2023

Handicaprådets hørings svar Fremtidens kollektive trafik

Handicaprådet finder det vigtigt, at det skal være tilgængeligt at bestille både på nettet og på telefonen.

En flex tur til eksempelvis kommunens sundhedscenter er ofte forbundet med lang ventetid både før og efter den aftalte tid til træning. Det bliver en lang dag for nogle af borgerne, hvilket de kan have svært ved grundet alder og/eller helbred.

En af anbefalingerne er, at der på sigt bliver mulighed for en flex tur døgnet rundt alle ugens dage. Bestillingsfristen ønskes kortere end i dag. Hvis taksterne gøres ens i Nordjylland, vil det også være nemmere at krydse kommunegrænserne. Handicaprådet bakker op om anbefalingen.

Det er ikke alle, der har mulighed for at bruge Expressbusserne, da der bliver færre stoppesteder. Det vil gøre det umuligt at benytte den kollektive trafik. Det gælder både ældre og mennesker med handicap, da der ikke længere er gåafstand til stoppestederne. Løbehjul og delecycler er nye former for transport, som ikke hører til den målgruppe handicaprådet repræsenterer.

Handicaprådet er bekendt med, at flere blinde og svagtseende har udfordringer med at bestille turer hos NT via en app. Vi vil opfordre til, at Digitaliseringsstyrelsen og NT får lavet det mere brugervenligt end det opleves i dag. Det vil give nogle bedre muligheder, også i forhold til de rabatmuligheder der findes.

På handicaprådets vegne

Lene Nielsen
formand

Mariagerfjord Kommunes Seniorråd:

III NI

Hermed fremsendes på vegne af Seniorrådet i Mariagerfjord Kommune, Rådets høringssvar til det fremlagte forslag:

Seniorrådet har følgende bemærkninger til det fremlagte forslag til Fremtidens Kollektive Trafik:

- Mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik.
- Styrke sammenhænge ved at forbedre knudepunkter og flere behovsstyrede fleksible løsninger.
- God idé med plusture og flexiture - disse ordninger er vigtige for vores ældre medborgere.
- Forslag om Expres-bus fra Hobro til Hadsund med stop i Mariager og så videre til Aalborg.
- Forslag om variable busstørrelser .
- At der forsat arbejdes på, at nærtoget fra Aalborg fortsætter til Hobro.

Vestervig Skole:

Skolebestyrelsen ved Vestervig skole har behandlet høringsoplægget ang. fremtidens kollektive trafik – men finder det ikke relevant, at kommenterer, da INGEN af NT's busser kommer til / fra / eller igennem Vestervig – hvilket undrer os!

På bestyrelsens vegne.

FGU Aars:

Til Nordjyllands Trafikselskab

Høringssvar vedr. Fremtiden Kollektive Trafik

Elever til uddannelsesinstitutionerne har yderst begrænset økonomiske midler.

Fremtidens Kollektive Trafik forringer væsentligt mulighederne for unge i udkantsområder/småbyer, såsom Strandby, Gedsted, Rønbjerg, Gatten og Skarp Salling.

Det bliver dyrere for elever i de tilfælde hvor busserne ikke kører og de skal benytte Flextur.

Samtidigt bliver der længere til stoppestederne i udkantsområder.

Som uddannelsesinstitution der arbejder med unge som er vurderet ikke-uddannelsesparate, unge som er uafklaret ift. job eller uddannelse og unge der skal forberedes til en ungdomsuddannelse, er vi stærkt bekymrede for forringelser da de gør det sværere at være ung og bosat udenfor Vesthimmerlands større bysamfund.

venligst

FGU Aars

Hjortkærsvej 16, 9600 Aars



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

Aars den 7. marts 2023

Hørings svar vedrørende forslag til Fremtidens Kollektive Trafik

Vesthimmerlands Gymnasium og HF har den 9. februar 2023 modtaget høringsrapport til *Fremtidens Kollektive Trafik* fra Nordjyllands Trafikselskab. I høringsrapporten er de regionale busforbindelser, der binder Nordjylland sammen, i fokus, og målet med udspillet er at skabe en mere økonomisk bæredygtig regional kollektiv trafik, som også giver mulighed for at mindske transporttiden mellem større byer.

Vesthimmerlands Gymnasium og HF har specielt fokus på korridor 6, 7 og 8. Gymnasiet er helt afhængig af god offentlig transport til ungdomsuddannelserne i Aars, og grundlæggende er gymnasiet derfor meget udfordret af det tydelige fokus på kortere transporttid til de større byer. Gymnasiet ser med bekymring på flere elementer i *Fremtidens Kollektive Trafik*, som modarbejder Region Nord's vision om at sikre mulighed for uddannelse til unge i hele Nordjylland. Selvom fremtidens kollektive trafik skal være mere fleksibel, ønsker vi en kollektiv trafik som bliver mere tilgængelig og ikke mindre. Det skal også gælde for de unge mennesker, som ikke bor langs hovedvejene i regionen.

Overordnet set vil vi gøre opmærksom på, at den nye model for elevfordeling benytter transporttid med offentlig transport i algoritmen, der skal fordele ansøgere væk fra overansøgte gymnasier. Modellen kan ikke kombinere transport med cykel og offentlig transport, ligesom den ikke kan tage højde for hverken plusture eller flextrafik. Modellen regner derfor alene med "gåben" og offentlig transport, hvilket kan give meget lange transporttider i Vesthimmerland. Da transporttiden for en elev i fordeling maksimalt må være 45 minutter, vil vi i oplandet komme til at opleve, at ansøgere fra lokalområdet, som søger til Aalborg eller Viborg, ikke kan fordeles til gymnasiet i Aars, fordi rejsetiden vil blive for lang. Samlet set betyder den nye elevfordelingsmodel og fokus på mere direkte busruter altså, at elever i oplandet til Vesthimmerlands Gymnasium og HF får lettere ved at søge mod de større byer Aalborg og Viborg, hvilket selvfølgelig er meget uheldigt.

Korridor 6

Helt generelt er det en styrke, at expresbusserne etableres med hyppigere og mere direkte busdrift og gymnasiet ser derfor også positivt på, at rute 57 etableres som en expresrute - også selvom unge bosiddende længere fra hovedvejen fx i området omkring Vindblæs skal bestille plustur, hvis de skal til ungdomsuddannelserne i Aars. Gymnasiet har en del elever fra Løgstørområdet, og fra Nørager. Elever i disse områder vil få en kortere rejsetid til gymnasiet. Vi vil dog endnu engang udtrykke bekymring omkring vores optag af elever, som sker på baggrund af ansøgernes transporttid til gymnasiet jf. indledende afsnit.

Korridor 7

Det er godt for lokalområdet, at der kommer flere direkte afgang mellem Farsø og Aars, og gymnasiet ser også positivt på at der indsættes minibusser på nogle af afgangene i weekenderne.

Det er dog ikke hensigtsmæssigt, at rute 52 reduceres med 3 afgang i dagtimerne. Elever på gymnasiet benytter denne rute til/fra uddannelse, og gymnasiet er ikke alene undervisningslektioner mellem 8.00 og 15.00. Gymnasiet har stort fokus på elevernes trivsel og fællesskaber eleverne imellem, og netop derfor er der mange aktiviteter efter skoletid – kor, teaterkoncert, sportsturneringer, kulturklub mm. Elever, som ikke kan komme hjem fra Aars sidst på eftermiddagen fx via 52, afskæres fra at deltage i disse aktiviteter og i sidste ende er der risiko for, at disse elever ikke bliver en integreret del af gymnasiets sociale fællesskab. Det vil betyde en forringelse for den enkelte elev, men også for gymnasiet som helhed. En løsning kunne være, at der skabes mulighed for at skifte fra 951x til 61 ved rundkørslen mellem Aars og Haverslev Pendlerplads.

Også her bemærkes det, at den forkortede transporttid til Aalborg vil betyde, at unge i Vesthimmerland lettere kan søge mod ungdomsuddannelserne i Aalborg, hvilket selvfølgelig ikke er i gymnasiets interesse.

Korridor 8

Det er yderst uheldigt at ruterne 50 og 100 tilrettelægges efter at transportere elever til Hassers Gymnasium og Aalborg Katedralskole. Disse gymnasier er velansøgte og alt andet lige vil ændringen betyde, at flere unge i områderne omkring Vegger og den nordlige del af Vesthimmerlands Kommune vælger at søge optagelse på ungdomsuddannelser i Aalborg og ikke i Aars. Dette er i direkte modstrid med Region Nord's arbejde med at få unge til at vælge det lokale gymnasium frem for at søge til de større byer.

Det fremgår ikke af oversigten hvorvidt rute 100 fortsat vil have en morgentur som kører omkring Vesthimmerlands Gymnasium og HF. Denne tur er af stor vigtighed for elever, der skal møde på gymnasiet kl 8.00.

Herudover er det, af samme årsager som beskrevet under Korridor 7, ikke hensigtsmæssigt at rute 100 kun vil betjenes hver 3. time om aftenen.

Samlet set ser gymnasiet positivt på at der etableres flere expresruter, men nedlæggelsen af de standsende regionalruter er ikke forberedt godt nok endnu. Hvis plusture skal erstatte disse ruter, skal de kunne fremsøges i rejseplanen og skal kunne indgå i ministeriets algoritme til fordeling af unge, som har søgt mod overansøgte gymnasier i de større byer. Herudover er det tankevækkende at ruterne tilrettelægges så der bliver let adgang til ungdomsuddannelserne i de større byer, mens betjening af ruter til Aars ikke er i fokus.

Med venlig hilsen



Jette Rygaard
Rektor

EUC Nord:

Vedr. NT høring om fremtidens kollektive trafik

Mine kommentarer her er rettet mod kommunernes beskæring af den kollektive trafik gennem flere år.

Det er ærgerligt, at trafikplaner har udgangspunkt i togtrafik og hurtigruter til og fra Aalborg. På EUC Nord har dette betydet, at vi har afkortet skoledagen for at sikre alle elever transportmulighed til og fra skole. Lektionstallene kan ikke reduceres, og således er pauserne beskåret. I de fleste frikvarter har eleverne nu blot 5 minutter til at omstille sig til næste 60 minutters undervisning. Dette har betydning for det studiesociale miljø på skolen.

I Frederikshavn er den seneste udmelding, at flere ruter nedlægges. Skolekørslen opretholdes dog så længe der kan findes økonomi hertil. På det tekniske gymnasium på Hånbækvej ses et tydeligt fald i tilmeldinger fra oplandet med begrænsningerne i den offentlige trafik gennem flere år. Jeg ved naturligvis ikke, om netop det trafikale er årsagen.

I Hjørring er der nu etableret en ny togstation "Trinbrættet" til betjening af uddannelsesinstitutionerne. Desværre passer togtiderne ikke med ringetiderne, og elever må på visse ruter stadig stå af togstationen i centrum og skifte til en bus, der kører mod Trinbrættet, hvis de skal møde til tiden.

Der opfordres til flexkørsel i de områder, hvor der ikke længere kører busser. Når jeg spørger de unge, fortæller de, at "det er pinligt" at skulle køre flexkørsel. I stedet vælger de uddannelser i områder, hvor de kan få kørelejlighed, hvilket vel ikke altid er det mest kvalificerede valg.



Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedy's plads 1R, 3
Postboks1359
9100 Aalborg

Hobro, den 8. marts 2023

Hørings svar, høringsoplægget "Fremtidens Kollektive Trafik".

Mariagerfjord Gymnasium har følgende kommentarer til høringsoplægget "Fremtidens Kollektive Trafik":

Fremtidens ekspresbusser.

Det umiddelbare indtryk ved gennemlæsningen af afsnittet "Fremtidens ekspresbusser er, at planen overordnet set i første omgang styrker busforbindelserne ud og ind af Aalborg. Der er imidlertid også et påtrængende behov for at styrke busdriften ml. byer udenfor Aalborg og i øst-vest retningen. Eksempelvis ml. Hadsund og Hobro. Såfremt man i Nordjylland ønsker at sikre en decentral og bæredygtig struktur på ungdomsuddannelsesområdet, er der behov for velfungerende og effektiv kollektiv transport. Med det nye elevfordelingssystem og fordelingskriteriet om max. 45 minutters transport til ml. uddannelsesinstitution og folkeregisteradresse er dette behov blevet endnu mere aktuelt. Det er derfor nødvendigt, at ungdomsuddannelserne får en mere central placering og prioritering i oplægget. I den forbindelse nævnes i samme afsnit, at ændringer i afgangstider kan påvirke uddannelsesinstitutionernes ringetider. Ændring af ringetider kan have store konsekvenser for skoledagens organisering og længde. Mariagerfjord Gymnasium har således en klar forventning om, at man inddrages i et sådant arbejde, såfremt det bliver aktuelt.

Korridor 6: Aalborg – Hadsund – Hobro.

Kigger man på tabel 20 i høringsoplægget, kan man se, at der sker en opprioritering på ruten ml. Hadsund og Aalborg: Der indføres markant flere afgangstider hverdage og weekends, og der etableres timedrift alle dage. Derimod opretholdes status quo på ruterne 234 og 58. De 2 ruter er helt centrale i forhold til at binde Mariagerfjord Kommune sammen fra øst til vest og i forhold til at fragte unge til og fra ungdomsuddannelserne i Hobro. For Mariagerfjord Gymnasium og de øvrige ungdomsuddannelser i Hobro er det derfor af vital betydning, at der sker en videreudvikling og optimering af busforbindelserne, der betjener øst/vest i Mariagerfjord Kommune. Af de elever bosiddende i Mariagerfjord Kommune, der startede i stx i august 2022, startede 62% på Mariagerfjord Gymnasium. For hhx og htx på HEG i Hobro var tallene h.h.v 61% og 48%. Afhængig af gymnasial uddannelse er der altså et sted ml. ca. 40 og 50% af de unge, der starter på en gymnasial uddannelse udenfor Mariagerfjord Kommune. Møder med skolebestyrelserne på Arden Skole, Hadsund Skole, Mariager skole og Havbakkeskolen i Als afdækker, at en af hovedårsagerne til at unge fra disse skoler vælger gymnasiale uddannelser i Aalborg, Støvring eller Randers, skyldes busforbindelserne. Som tidligere nævnt så er der indført et nyt elevfordelingssystem med et fordelingskriterie på en transporttid på max. 45 minutter ml. uddannelsesinstitution og folkeregisteradresse. For Mariagerfjord Gymnasium og de øvrige ungdomsuddannelser i Hobro betyder det, at elever fra den nordøstlige del af Mariagerfjord Kommune ikke fordeles til uddannelsesinstitutionerne i den centrale elevfordeling. Det samme vil i et vist omfang også gælde for elever fra Hadsund. Hvis man kører med rute 58 er den samlede transporttid fra Hadsund og til Mariagerfjord Gymnasium 49 minutter.



Problemstillingen gør sig også gældende for elever i den nordvestlige del af kommunen. Eksempelvis er transporttiden fra Astrup til Mariagerfjord Gymnasium 56 minutter.

Såfremt man ønsker at sikre lokale ungdomsuddannelser i Mariagerfjord Kommune et bæredygtigt elevgrundlag, er det som sagt vigtigt, at der sker en styrkelse af busforbindelserne ml. øst og vest. Det er tankevækkende, at busforbindelsen ml. Hadsund og Aalborghus Gymnasium med 954X tager 44 minutter – en distance på ca. 40 km., mens busturen ml. Hadsund og Mariagerfjord Gymnasium tager h.h.v 49 minutter (rute 58) og 42 minutter (rute 234) – en distance på ca. 26 km.

En måde hvorpå busforbindelserne ml. øst og vest kunne forbedres var ved at realisere NT's forslag om at forlænge 954X til Hobro fra Mariager, som er rutens nuværende afslutning, og føre den videre fra Hobro nord om Mariagerfjord som 958X. Iflg. høringsoplægget vil det give en timedrift ml. Hobro og Hadsund, ligesom det iflg. det oprindelig forslag vil medføre en markant kortere transporttid.

Natbusbetjening.

I løbet af efteråret 2022 afholdt Mariagerfjord Gymnasium i samarbejde med Mariagerfjord Kommune, IVÆRK og UngKult to kulturworkshops for unge i Mariagerfjord Kommune. Et af de forslag, der blev formuleret, var ønsket om at indsætte natbusser rundt om Mariagerfjord ved bestemte begivenheder som eksempelvis koncerter.

Fremtidens fleksible produkter.

Mariagerfjord Gymnasium foreslår, at NT som en del af fremtidens fleksible produkter etablerer en studieflexordning, der kendes fra bl.a. Vordingborg Kommune og Guldborgsund Kommune. Her kan unge der bor længst fra deres ungdomsuddannelse bestille kørsel ml. hjem og uddannelsesinstitution. Kriterierne for at kunne blive omfattet af ordningen er, at man har mere end en times transport til uddannelsesinstitutionen, og man skal bo 5 km. Væk fra nærmeste togstation eller 1,5 km. Fra nærmeste busrute.

Generelle bemærkninger.

Kollektiv trafik er en af de vigtigste faktorer, når unge skal vælge uddannelse. På trods af forringede rammevilkår med besparelseskra og serviceforringelser til følge, er det helt afgørende, at Nordjyllands Trafikselskab fortsat arbejder på at sikre eleverne på de nordjyske ungdomsuddannelser så optimal en kollektiv transport som muligt – også når det handler om uddannelsesinstitutioner udenfor Aalborg. Dette behov er blevet yderligere aktualiseret med det nye elevfordelingssystem og fordelingskriteriet om max. 45 minutters transport tid til nærmeste gymnasiale uddannelse. Det kan sammenfattes meget kort: Ingen eller dårlig kollektiv transport, ingen decentrale ungdomsuddannelser i Nordjylland. Med de nuværende rammevilkår er det nødvendigt at prioritere; det er høringsudkastet "Fremtidens Kollektive Trafik" et udtryk for. Det er vigtigt, at transporten af elever til og fra ungdomsuddannelser får en høj prioritering. I den sammenhæng er det vigtigt at inddrage data, der kan belyse, hvor mange elever på de nordjyske ungdomsuddannelser, der benytter sig af den kollektive trafik, og hvordan de gør det. De data findes så vidt vides ikke for øjeblikket. Mariagerfjord Gymnasium vil derfor opfordre NT til at indsamle disse data, og Mariagerfjord Gymnasium vil gerne være behjælpelig, såfremt der er behov for det. Som vi har sagt og skrevet ved tidligere lejligheder så deltager Mariagerfjord Gymnasium gerne i arbejdet med at optimere den kollektive transport. Vi er parate til at se på skoledagens start og slutning, skemastruktur m.v, hvis det



kan bidrage til at optimere den kollektive transport til og fra Mariagerfjord Gymnasium og de øvrige ungdomsuddannelser i Mariagerfjord Kommune.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Søren Urup", is written over the printed name.

Søren Urup

Rektor

Mariagerfjord Gymnasium

Toppedalskolen og LBO:

Kære NT
Cc/Per Larsen

Hermed høringsvar angående fremtidens kollektive trafik fra Toppedalskolen og LBO

Vores LBO/ børnehave benytter bus 57, som eneste mulighed for ture ud af huset. Dette bliver umuligt, hvis ikke bussen stopper ved nuværende stoppested/ vinkestrækning ved Gamle Vindblæs omkring kl. 9.00 og med mulighed for hjemture ca. kl. 12.00. (ikke myldretids trafik). Der kunne evt. laves en løsning med en telebus, idet det oftere bliver brugt i de varmere måneder end de kolde. Det ville være en god løsning, hvis vi kunne bestille turene en ugen inden.

Vi ser gerne, at bussen stopper ved skolen eller kører omkring skolen/LBOen i myldretid. Vi er en skole og LBO, som har mange elever fra Løgstør, som dagligt benytter sig af bus 57. I dette skoleår har vi 43 elever fra Løgstør skoledistrikt. Hvis ikke bussen stopper ved skolen skal eleverne gå 1,8 km fra Vindblæs by og op til Toppedalskolen. Vi ser 1,8 km, som en lang og potentiel farlig tur uden fortover eller cykelsti for både skolebørn og børnehalebørn.



Fremtidens
Kollektive
Trafik





17. marts 2023

Notat

Anbefaling til beslutninger vedr. projektet 'Fremtidens kollektiv trafik'

Udgangspunkt i projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' er at sikre den bedst mulige mobilitet og service for pengene, så vi kan tiltrække endnu flere kunder indenfor samme økonomi som i dag. Ambitionen er at være der, hvor kunderne er, og gøre kollektiv trafik så attraktiv som mulig. Det gør vi ved at styrke og forbedre vores kerneprodukter: Ekspresbusser, fleksible produkter og knudepunkter.

Med udgangspunkt i høringsoplægget 'Fremtidens kollektive trafik', input fra dialogen mellem kommunerne, Regionen og NT samt de indkomne hørings svar, redegør dette notat for administrationens anbefalinger til beslutninger i forlængelse af projektet 'Fremtidens kollektive trafik'.

Ekspresbusser og øvrige regionalruter

I 'Fremtidens kollektiv trafik' indgår, at vi indsætter ekspresbusser endnu flere steder i Nordjylland, så vi kan tiltrække flere kunder og dermed øge vores indtjening. Finansieringen til at udbygge ekspresbusnettet tilvejebringes ved at tilpasse de supplerende regionalruter.

De centrale elementer vedr. bustrafikken i anbefalingen er følgende:

- Ekspresbusserne udgør sammen med tog en væsentlig del af hovednettet af kollektiv trafik i Nordjylland. Det øvrige net består af regional- og lokalruter, der understøtter lokalområderne og fungerer som tilbringertrafik til hovednettet. Derudover fungerer de fleksible produkter og andre mobilitetsformer (fx samkørsel og cykling) også som tilbringertrafik.
- Ekspresbusnettet udvides og tilpasses indenfor de rammer, som er angivet i høringsoplægget, og serviceniveauet øges generelt med flere afgangsbåde hverdage, aften og weekend.
- Der oprettes flere stoppesteder på ekspresbusnettet, så flere byer får ekspresbusbetjening.
- De supplerende regionalruter tilpasses indenfor de rammer, som er angivet i høringsoplægget, så de primært understøtter ekspresbusser og tog og fungerer som tilbringerruter. En del byer, der i dag betjenes af en regionalbus, bliver i fremtiden betjent af ekspresbus eller de fleksible løsninger.
- Projektet 'Hovednet Vest' afsluttes når projektperioden udløber i august 2023. Som det er angivet i høringsoplægget, er de udvidelser, der indgår i 'Hovednet Vest', og som der er potentiale for at opretholde, indarbejdet i 'Fremtidens kollektive trafik', mens de udvidelser i 'Hovednet Vest', hvor potentialet ikke er tilstrækkeligt, føres tilbage til serviceniveauet før udvidelserne, eller til et tilpasset serviceniveau, der stemmer overens med principperne i 'Fremtidens kollektive trafik'. Derudover opfører den specielle fordelingsnøgle for økonomien, som er en del af 'Hovednet Vest'.

De fleksible produkter

Flextur og Plustur udgør det fleksible net, og skaber et sammenhængende transporttilbud, hvor vi har en løsning til alle vores kunder uanset deres behov, og uanset om de bor i et tyndt eller tæt befolket område. Det fleksible net og busserne i lokalnettet understøtter og komplementerer hovednettet og danner et fintmasket net af muligheder for at komme fra A til B. Det gør den kollektive trafik attraktiv.

I anbefalingen indgår følgende vedr. de fleksible produkter:

- Plustur og Flextur erstatter i højere grad end i dag den rutebårne bustrafik i områder og på tidspunkter, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre rutetrafik.
- Taksten for Plustur integreres på sigt i takststrukturen for bus og tog, og indtil da er Plustur inkluderet i bus- og togbilletten.
- Plustur kører, når busser og tog på hovednettet kører, så der altid er mulighed for at komme frem. Det betyder, at betjeningen udvides til også at omfatte tilslutning til natbusser og -tog.
- Kommunerne har mulighed for at tilvælge natbetjening på Flextur, så der er betjening døgnet rundt alle ugens dage. I forbindelse med høringen blev der fra flere sider givet udtryk for, at der er udfordringer med at få dækket taxikørslen om aftenen og om natten flere steder i Nordjylland. I høringsoplægget indgår, at betjeningen med Flextur kan udvides til natbetjening mellem kl. 23.00 og 06.00. Natbetjeningen i Flextur har en særlig takst, så kørslen er selvfinansierende for kommunerne.
- Blandt alle nordjyder kender ca. 60 % Flextur og 30 % Plustur (Flextur har eksisteret i mange år og Plustur siden 2019). Der er fortsat behov for at synliggøre Flextur og Plustur som dele af den kollektive trafik, og NT vil intensivere kommunikationen om Flextur og Plustur som et ligeværdigt tilbud om kollektiv trafik sammen med promovring af busser og tog.
- Administrationen foreslår, at telefonisk bestilling af Plustur drøftes. Fra flere sider fremsættes et ønske om, at Plustur udvides med en telefonisk bestillingsservice. Plustur kan i dag kun bestilles via en landsdækkende selvbetjeningsløsning via rejseplanen for at sikre, at Plusturen faktisk planlægges i forlængelse af en bus- eller togtur. NT har herudover et ønske om mere selvbetjening, da det mindsker behovet for administration. Telefonisk bestilling af Plustur vil det kræve, at kommunerne visiterer borgere ind til en sådan service, der vil øge omkostningerne til bestillingsmodtagelse af Plustur, både for NT, kommuner og Region.

Knudepunkter og stoppesteder

Uanset om knudepunktet er et stoppested, en busterminal eller en togstation, er det kundens indgang til den kollektive trafik og et vigtigt skiftepunkt, når man bruger flere transportmidler. Vi vil tilbyde attraktive knudepunkter, der indbyder til mere end blot at vente, så vores ca. 25 millioner årlige påstigere får en god og tryk rejse. Knudepunkterne har stor betydning for, hvordan den samlede rejse opleves, og derfor skal de have et højt, ensartet serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, et ensartet udtryk og god og relevant information.

I Nordjylland er der ca. 5.000 knudepunkter og stoppesteder. I 'Fremtidens kollektive trafik' indgår en handlingsplan for etablering, fornyelse, vedligeholdelse og drift af de 218 knudepunkter og stoppesteder, der er en del af expresbusnettet. Eksisterende knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet beliggende i Aalborg Kommune er ikke omfattet af handlingsplanen, da en stor del af disse er reklamefinansierede.

Følgende nye tiltag indgår i anbefalingen:

- En fælles plan for etablering af 42 nye og fornyelse af 62 eksisterende knudepunkter og stoppesteder på det foreslåede expresbusnet (de øvrige 114 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet er fornyet).
- Udstyr (læskærme, infostandere, bænke mv.) til de 218 knudepunkter og stoppesteder følger et fælles designkoncept, så de har et ensartet udtryk. Det giver genkendelighed, så det er nemt og trygt for kunderne at orientere sig, uanset hvor i Nordjylland de rejser. Indkøb af udstyr forankres hos NT.
- I høringsoplægget og i administrationens anbefaling indgår dels, at vedligeholdelse af udstyr på de 218 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet forankres hos NT og finansieres af en ny post i NT's budget (hvor kommunerne finansierer 50 % og Region Nordjylland finansierer 50 %), dels at der indgås SLA vedr. drift af de 218 knudepunkter og stoppesteder, hvor kommunerne udfører driftsopgaverne, og NT monitorerer efterlevelse af SLA-aftalen (og driftsomkostningerne afholdes, som i dag, af kommunerne). Der er blandt kommunerne og Regionen en overordnet tilslutning til et fælles vedligeholdelsesbudget og en fælles SLA. Region Nordjylland forudsætter, at alle nordjyske kommuner og Region Nordjylland tilslutter sig et fælles finansieringsbudget, hvis Regionen skal være medfinansierende. Enkelte kommuner kan dog ikke bakke op om, at opgaven vedr. vedligeholdelse af knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet forankres hos NT samt en fælles SLA. Det anbefales på den baggrund, at temaet behandles i den videre dialog mellem kommunerne, Regionen og NT.

Økonomi og finansiering

Ambitionen i 'Fremtidens Kollektive Trafik' er at tiltrække endnu flere kunder indenfor samme økonomi som i dag. Baseret på de anbefalede udbygninger af expresbusnettet og tilpasninger af regionalrutenettet, estimeres det, at benyttelsen vil stige med ca. 0,4 mio. rejser årligt, hvis de foreslåede ændringer gennemføres, serviceniveauet vil blive øget med knap 5.000 køreplantimer årligt, og de samlede nettoudgifter reduceres med 4,3 mio. kr. årligt.

Det er naturligvis en grundlæggende præmis i implementeringen af 'Fremtidens kollektive trafik', at de økonomiske forudsætninger for at realisere det ønskede serviceniveau vil variere år for år efter det aktuelle økonomiske råderum i Region og kommuner. Samspejlet mellem det økonomiske råderum og serviceniveau vil blive afklaret som et led i den sædvanlige budget- og planlægningsproces forud for hvert budgetår og køreplansskifte.

Hvad angår finansiering af den supplerende busbetjening indgår følgende i anbefalingen:

- Rute 55, Aalborg – Kongerslev – Terndrup, der i dag finansieres af Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Rebild Kommune, finansieres fremadrettet af Region Nordjylland (kommunegrænsekrydsende afgang) og Aalborg Kommune (lokale afgang).
- Rute 111, der i dag betjener strækningen Aars - Farsø – Løgstør og finansieres af Vesthimmerlands Kommune, udvides fremadrettet til strækningen Aars - Farsø – Løgstør – Fjerritslev og finansieres af Region Nordjylland (kommunegrænsekrydsende afgang) og Vesthimmerlands Kommune (lokale afgang).
- Justeringerne af finansieringen af rute 55 og 111 gennemføres i takt med omlægningerne af busnettet i de relevante korridorer forventeligt i 2024 vedr. rute 55 og i 2026 vedr. rute 111.

Hvad angår finansiering af det fleksible produkt Plustur indgår følgende i anbefalingen:

- Plustur, der i dag er finansieret af kommunerne, finansieres fremadrettet 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne.
- Medfinansieringen fra Region Nordjylland indføres i implementeringsperioden i takt med omlægningerne af busnettet i de enkelte korridorer.
- Økonomien i de fleksible produkter Plustur og Flextur følges nøje, så der kan iværksættes tiltag i form af fx takstændringer til at sikre en passende balance mellem benyttelse og økonomi.

Hvad angår finansiering af 218 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet udenfor Aalborg Kommune indgår følgende i anbefalingen:

- Der søges puljemidler til etablering og opgradering af 104 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet, og restfinansiering af anlægsudgifter til etablering af nye knudepunkter og stoppesteder afholdes af de relevante vejmyndigheder, mens restfinansieringen vedr. udstyr finansieres af NT's budget.
- Finansiering af nyanlæg og udstyr skal tilvejebringes i takt med omlægningerne af busnettet i de enkelte korridorer.
- Vedrørende finansiering af vedligeholdelse af udstyr på de 218 knudepunkter og stoppesteder på expresbusnettet samt den foreslåede SLA anbefales, som nævnt ovenfor, at temaet behandles i den videre dialog mellem kommunerne.

Implementering

De anbefalede ændringer med udvidelse af expresbusnettet, tilpasning af det øvrige busnet samt udvidelser i omfanget af fleksibel betjening er omfattende. Derfor anbefales, at ændringerne implementeres i tre faser ved køreplansskiftet i august i hhv. 2024, 2025 og 2026 efter den plan, som indgår i høringsoplægget.

Hvilke konkrete ændringer, der gennemføres hvornår, afhænger af forskellige faktorer som fx økonomi, udbud af buskørsel, ibrugtagning af Nyt Aalborg Universitetshospital (NAU), implementering af nyt bybusnet i Aalborg og etablering af nødvendige knudepunkter. Sidstnævnte er et centralt punkt, da etablering af nye knudepunkter er en forudsætning for, at planen om udvidelser på expresbusnettet kan gennemføres.

Uanset implementeringsplanen ligger den endelige beslutning vedr. serviceniveauet hos kommunerne og Region Nordjylland i forbindelse med den årlige 'bestilling' af serviceniveau. Hovedparten af de involverede ruter i implementeringsplanen er finansieret af Region Nordjylland, og i forbindelse med den årlige køreplanproces skal det afklares, hvorvidt ændringerne gennemføres i henhold til implementeringsplanen.



4. Nordjyske Jernbaner - Status og udpegning af medlemmer til bestyrelsen

NT er hovedaktionær i NJ med en ejerandel på 89 %. De øvrige aktionærer er Hjørring Kommune (1 %), Frederikshavn Kommune (9 %), Aalborg Kommune (< 1 %) samt en række mindre private aktionærer. Ejerandelen fra de tre kommuner og de private aktionærer er historisk betinget i sammenlægningen af Hjørring Privatbaner A/S og Skagensbanen A/S.

Region Nordjylland yder i dag, som den eneste af NT's ejere, tilskud til NJ's drifts- og anlægsaktiviteter. Tilskuddet i 2022 udgjorde omkring 125,5 mio. kr. (124,3 mio. kr. i 2021). Med overtagelsen af Regionaltogsstrækningen i efteråret 2017, er Region Nordjylland i dag trafikbestiller af såvel den lokale som den regionale togtrafik i Nordjylland, mens NT er trafik køber af togtrafikken på vegne af Region Nordjylland.

For at sikre armslængde i forhold til rollen som ejer og trafik køber udarbejder NT vedlagte trafik købsrapport for køb af regional- og lokaltogstrafik i NT's område. Rapporten er udfærdiget efter samme skabelon som rapporten vedrørende Statens køb af togtrafik.

NJ's hovedresultater for 2022

Fra marts 2022 var der ikke længere restriktioner i forhold til COVID-19 pandemien i den kollektive trafik i Danmark. Udover en stabil og sikker drift afvikling oplevede selskabet således en positiv passagerudvikling. Med et stigende antal passagerer i togene oplevede selskabet dog også en svag tilbagegang i kundetilfredsheden, der dog må konkluderes fortsat liggende på et meget positivt niveau.

Økonomi

NJ's resultatopgørelse 2022 forventes at udvise et resultat på 8,2 mio. kr. mod 8,1 mio. kr. for 2021. Indeholdt i resultatopgørelsen er en forventelig ekstraordinær tilbagebetaling af modtaget tilskud på 17,0 mio. kr. ("Claw-back" jf. Ejerstrategien).

Passagerer

I 2022 er det samlede passagertal 2.800.820, hvilket svarer til indeks 100 i forhold til det sidste 'normale' år 2019. Siden genåbningen af Danmark efter COVID-19, har NJ oplevet en stigende udvikling i passagertallene, og har i specielt 2. halvår af 2022 ligget med passagertal på +5-10 % af niveauet før pandemien. Det er en positiv udvikling, som vi forventer fortsætter i 2023. Vores forventning til det samlede passagertal i NJ i 2023 ligger således over 2019. Tilsvarende har vi i løbet af 2022 set en positiv udvikling i de såkaldte passagerkilometer (PKM), hvilket er et udtryk for hvor langt den enkelte passager rejser med toget. PKM har i hele 2022 således ligget væsentligt over tilsvarende i 2019.

Regularitet

NJ har i 2022 en samlet regularitet for alle strækninger på 95,4 %, hvilket er meget tilfredsstillende og en forbedring i forhold til 2021, hvor regulariteten var 95,1 %. NJ's operatørrettidighed (hvor forsinkelserne skyldes forhold hos NJ) er for året opgjort til 99,4 % og 99,5 %, hvis 'passagerforhold' modregnes'. Passagerforhold er typisk forsinkelser, der skyldes, at toget venter på forsinkede passagerer fra korresponderende tog, eller der er unormalt mange passagerer, der skal med toget. NJ's operatørregularitet er meget tæt på det maksimalt opnåelige og meget tilfredsstillende og udløser en bonus på kr. 1.000.000 i henhold til kontrakten med NT.

Kundetilfredshed

I forhold til 2021 har NJ oplevet et svagt fald i kundetilfredsheden fra 8,61 til 8,42 på en skala fra 0 – 10. Det udløser for 2022 en bonus på kr. 800.000 i henhold til kontrakten med NT.

På vegne af de kollektive trafikvirksomheder, gennemfører Rejsekort og Rejseplan A/S hvert år en landsdækkende undersøgelse af passagerernes tilfredshed med den kollektive trafik. I lighed med tidligere år, er det alene Metroen, der i 2022 scorer højere på kundetilfredshed end Nordjyske Jernbaner.

Indstilling af kandidater i NJ's bestyrelse

I forbindelse med, at den nuværende formand Kristoffer Hjort Storm holder orlov, afholdes ekstraordinær generalforsamling den 28. marts 2023, hvor følgende indstilles til valg til bestyrelsen:

- Ib Madsen (Region Nordjylland), indstilles som formand under Kristoffer Hjort Storms orlov.

Jf. vedlagte "Ejerstrategi for Nordjyske Jernbaner" vil NT, som hovedaktionær i NJ, kunne indstille seks medlemmer til NJ's koncernbestyrelse på den årlige generalforsamling, der i år afholdes tirsdag den 23. maj 2023. Jf. retningslinjerne ejerstrategien foreslås følgende indstillet til valg til bestyrelsen:

- Kristoffer Hjort Storm (Region Nordjylland), indstilles som formand, og Ib Madsen (Region Nordjylland), indstilles som formand under Kristoffer Hjort Storms orlov
- Søren Kusk (formand for NT), indstilles som næstformand
- Per Larsen (bestyrelsesmedlem i NT fra Region Nordjylland), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Jørgen Rørbæk Henriksen (bestyrelsesmedlem i NT fra RN), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Thomas Friis Brændstrup (adm. direktør for Keolis Letbaner A/S), indstilles som bestyrelsesmedlem
- Henrik Renneberg, (adm. direktør for Color Line Danmark A/S), indstilles som bestyrelsesmedlem

Desuden indstilles Thomas Øster (adm. direktør for NT) og Henning Christensen (Regional Udviklingsdirektør i Region Nordjylland) som tilforordnede til koncernbestyrelsen.

Det indstilles,

- at status for Nordjyske Jernbaner tages til efterretning og,
- at bestyrelsen godkender indstillingen af kandidater til valg på generalforsamlingen i Nordjyske Jernbaner den 23. maj 2023.

Bilag

Bilag 4A, Trafikkøbsrapport, Regional- og Lokalbaner 2018-2022

Bilag 4B, Ejerstrategi for Nordjyske Jernbaner

Trafikkøbsrapport Regional - og lokalbaner

2018 - 2022



Indledning

Alle myndigheder, der indkøber offentlig servicetrafik, er, i medfør af EU Forordning nr. 2016/2338 (PSO-forordningen), forpligtet til at offentliggøre årlige trafikøbsrapporter.

De nærmere krav til rapporten følger af PSO-forordningens artikel 7, stk. 1, hvoraf det fremgår, at rapporten skal indeholde oplysninger om operatører af offentlig servicetrafik samt den kompensation de modtager.

Rapporten skal desuden give mulighed for at vurdere den indkøbte trafiks effektivitet, kvalitet og finansiering.

Rapporten er udfærdiget efter samme skabelon som rapporten vedrørende Statens køb af togtrafik

Følgende kontrakt er indarbejdet i rapporten:

- Kontrakten mellem Nordjyske Jernbaner A/S (NJ) og NT om offentlig servicetrafik med tog (og infrastrukturforvaltning) i Region Nordjylland. Kontrakten er gældende fra 1. januar til køreplansskiftet i december 2023, dog tilpasses kontraktlængden i overensstemmelse med en forlænget eller ny indgået aftale om fortsættelse af den regionale togdrift mellem Transport- og Boligministeriet og Region Nordjylland (som pt. er gældende indtil 2030). Kontrakten er med hjemmel i PSO-forordningen tildelt uden forudgående udbud.

NT's kontraktopfølgning

Når en kontrakt er tildelt en operatør, skal NT følge op på, om den enkelte operatør lever op til kravene i kontrakten, herunder om der leveres den trafik og service, som fremgår af kontrakterne.

Som led i kontraktopfølgningen følger NT blandt andet op på omfanget af aflysninger og forsinkelser, belægningsgrad og kundetilfredshed.

Det sker ved gennemgang af rapporter, som togoperatøren indsender til NT og på kontaktmøder med togoperatørerne.

Kontrakterne og nøgletal

Her præsenteres nøgletal for kontrakten, som NT har indgået med NJ, løbende for en femårig periode startende fra 2018. Nøgletallene i denne version præsenteres således for perioden 2018 – 2022.

Kontrakterne om togtrafikken i Nordjylland omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel, samt drift og vedligehold af stationer på strækningerne Hirtshals – Hjørring og Skagen – Frederikshavn jf. kortet på næste side.

Kontrakterne er bruttokontrakter, hvor NT modtager billetindtægterne. I kontrakterne er indbygget incitamenter, hvor NJ kan modtage bonus i forhold til fastsatte mål for regularitet og kundetilfredshed eller bod, hvis en række kvalitetskrav ikke efterleves.

Endvidere indeholder kontrakterne bestemmelser om, at NJ varetager infrastrukturforvaltning på den infrastruktur, som selskabets infrastruktur-datterselskaber ejer og vedligeholder. Denne aktivitet behandles ikke i denne trafikøbsrapport.

Driftsområde



Fakta

25 togsæt (8 + 17)

168,6 km infrastruktur, heraf 57,4 km på egen infrastruktur og 111,2 km på Banedanmarks infrastruktur

3,0 mio. togkilometer pr. år (2022)

2,8 mio. passagerer pr. år (2022)

1. Fakta om kontrakten med Nordjyske Jernbaner A/S i Region Nordjylland

Region Nordjylland	
Operatør	Nordjyske Jernbaner A/S
Kontraktens driftsperiode	01.01.2020 – december 2023
Kontraktform	Bruttokontrakt
Strækninger	Skagen – Frederikshavn – Hjørring – Aalborg – Skørping og Hirtshals – Hjørring - Skørping
Litra, der benyttes i driften	8 stk. Siemens Desiro (årgang 2000-2004) 13 stk. ALSTOM Coradia Lint 41 (årgang 2016) 4 stk. ALSTOM Coradia Lint 41 (årgang 2021)

2. Produktion, passagertal og samt transportarbejde (personkm)

	2018	2019	2020 ³⁾	2021 ³⁾	2022 ³⁾
Kr. pr. realiseret togkm brutto ¹⁾ i alt	65,58	55,703	60,57	58,99	64,06
- Lokalbaner	61,85	54,81	55,75	74,16	85,52
- Regional Togdrift	69,64	62,39	72,14	51,06	52,68
- Regional Togdrift – DSB afgang	37,07	29,62	30,90	50,30	
Kr. pr. realiseret togkm netto ²⁾ i alt	39,15	29,24	37,66	37,37	37,63
- Lokalbaner	31,63	27,55	29,07	58,98	70,37
- Regional Togdrift	44,35	30,25	46,08	20,38	20,27
- Regional Togdrift – DSB afgang	37,07	29,62	30,90	50,30	

1) Udbetalt kontraktbetaling divideret med det realiserede antal togkm.

2) Udbetalt kontraktbetaling fratrukket billetindtægten og divideret med det realiserede antal togkm.

3) Tallene er inklusiv Covid-19 kompensation.

	2018	2019	2020	2021	2022
Planlagte togkm	3.028.622	3.010.918	2.863.433	3.119.205	3.120.352
Realiseret togkm	2.380.421 ³⁾	2.978.604	2.785.257	3.050.347	3.070.974
Passagerer pr. år	2.205.138	2.803.008	1.762.704	2.035.530	2.800.820
Personkm pr. år ⁴⁾	69.971.745	90.414.888	54.994.386	70.008.750	103.510.624

3) I 2018 blev det nye signalsystem blev udrullet. Det bevirkede, at banerne var lukket et stykke tid og derfor er tallet lavere end realiseret togkm i 2019.

4) Personkm beregnes ud fra hvor mange der sidder i toget X afstanden i km mellem 2 stop. De væsentligste forklaringer på den negative afvigelse i 2018:

- Der blev kørt med reduceret køreplan fra juni til december som følge af mangel på lokomotivførere hos NJ.
- Indstillet kørsel i forbindelse med mange sporspæringer, heriblandt 14 dage hvor kørslen var indstillet på grund af overgangen til Signalprogrammet.
- Nærbane kørsel mellem Skørping og Aalborg indstillet i en stor del af året på grund af Banedanmarks hastighedsopgraderinger.

3. Rettidighed og pålidelighed

Ved beregning af rettidighed defineres en ankomst som rettidig, inden for 0 - 2:59 min. efter planlagt ankomsttid angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

Af tabellen nedenfor fremgår Nordjyske Jernbaners operatørrettidighed pr. måned i de anførte år. Operatørrettidigheden er den oplevede kunderrettidighed fratrukket forhold, som ligger udenfor Nordjyske Jernbaners ansvarsområde.

Bonusmodel - togpunktighed

Fra 1 januar 2020 er der indført en bonusmodel for operatørrettidighed, som opgøres af Banedanmark fratrukket passagerforhold. Der har i forhold til tidligere år været en forbedring i operatørrettidigheden i 2022, hvilket hovedsageligt skyldes gevinster ved det nye signalsystem, herunder at indkørings- og opstartsproblemer nu er reduceret væsentligt.

Ved en gennemsnitlig årlig operatørpunktighed på 98,0 % eller lavere udbetales ingen bonus. Hvis punktigheden er højere, forøges operatørens betaling, og betalingen kan højst øges med 1,0 mio. kr.

Operatørrettidighed					
	2018	2019	2020	2021	2022
Januar	97,7 %	96,9%	99,3%	99,70%	99,6%
Februar	97,7 %	97,9%	99,0%	99,10%	99,9%
Marts	96,4 %	98,1%	98,7%	99,80%	99,50%
April	97,0 %	94,8%	98,1%	99,20%	99,80%
Maj	94,0 %	96,8%	97,6%	99,50%	99,00%
Juni	94,1 %	98,0%	99,5%	99,70%	99,50%
Juli	94,7 %	97,0%	99,2%	99,10%	99,60%
August	97,0 %	94,5%	99,0%	99,10%	99,20%
September	98,3 %	96,3%	98,9%	99,20%	98,40%
Oktober	92,2 %	98,0%	98,9%	99,20%	99,70%
November	96,3 %	98,0%	99,1%	98,90%	99,30%
December	93,9 %	97,6%	99,4%	99,10%	99,00%
Total for året	95,9 %	97,0%	98,9%	99,30%	99,40%
Bonus rettidighed	*	*	1.000.000 kr.	1.000.000 kr.	1.000.000 kr.

* Incitamentsmodel, hvor der er bonus for en operatørrettidighed på 98,2 % eller derover, gælder fra 1. januar 2020.

4. Pålidelighed (udførte ankomster)



I kontrakten med NJ er aflyste ankomster ikke særligt bodsbelagt, men NJ modtager ikke kontraktbetaling, hvis den aflyste togafgang ikke er erstattet med anden befordring (bus, taxa mv.).

I tabellen nedenfor er således anført udførte ankomster i alt (inkl. eksterne forhold) udtrykt i procent af de planlagte ankomster.

Det kan konkluderes, at der gennem perioden er tilbudt passagererne en meget høj pålidelighed, selv om erstatningsbefordring også har været til stede ved infrastrukturarbejder mv.

Tabellen viser antal udførte ankomster.

	2018	2019	2020	2021	2022
Inklusive eksterne forhold	98,91%	98,89%	98,92%	98,91%	99,01%

5. Kundetilfredshed

Via et eksternt bureau gennemfører NT løbende kundetilfredhedsmålinger blandt passagererne i togene.

	2018	2019	2020	2021	2022
Kundetilfredshed på en skala 0-10	7,76	7,83	8,30	8,61	8,42
Bonus kundetilfredshed	*	*	600.000 kr.	1.000.000 kr.	800.000 kr.

* Incitamentsmodel, hvor der er bonus for en kundetilfredshed på 8,10 eller derover, gælder fra 1. januar 2020.

Bonus for kundetilfredshed opgøres som et vægtet, årligt gennemsnit (servicescore) for kundernes tilfredshed på en skala fra 0 til 10, hvor 10 er udtryk for "meget tilfreds" og 0 er udtryk for "meget utilfreds".

Servicescoren defineres ud fra følgende spørgsmål og dertilhørende vægtninger:

Spørgsmål	Vægtning
Hvor tilfreds er du med din rejse med dette tog alt i alt?	2
Den indvendige rengøring og vedligeholdelse?	1
Klimaet ombord (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)?	1
Togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets standard mv.)?	1
Trygheden og sikkerheden?	2
Den information, du har fået undervejs på din rejse med dette tog?	1
Togets rettidighed/overholdelsen af køreplanen på denne rejse?	2

Ved en kundetilfredshed på 8,00 (nulpunktet) udbetales ingen bonus. Ved hvert 0,1 point scoren hæves, forøges NJ's betaling med 0,2 mio. kr., og betalingen kan højst øges med 1,0 mio. kr.



6. Kontraktbetaling

	2018	2019	2020 ⁶⁾	2021 ⁶⁾	2022 ⁶⁾
Kontraktbetaling, brutto ¹⁾ i alt	156,1	165,9	168,7	179,9	196,7
- Lokalbaner	57,1	56,1	58,3	78,5	91,0
- Regional Togdrift	96,4	98,8	99,1	83,0	105,7
- Regional Togdrift – DSB-afgange	2,7	11	11,3	18,4	
Kontraktbetaling, netto ²⁾ i alt	93,2	87,1 ³⁾	104,9 ⁴⁾	114,0	115,6
- Lokalbaner	29,2	28,2	30,4	62,5	74,6
- Regional Togdrift	61,4	47,9	63,3	33,1	40,7
- Regional Togdrift – DSB afgange ⁵⁾	2,7	11	11,3	18,4	

1) Udbetalt kontraktbetaling til operatøren

2) Udregnet som udbetalt kontraktbetaling til operatøren fratrukket billetindtægter

3) Der er foretaget endelig opgørelse for 2018 for den landsdækkende indtægtsdeling mellem togoperatører og trafikkselskaber. Opgørelsen for 2018 viser, at der er genereret flere indtægter for 6,1 mio. kr. i den regionale togtrafik hos Nordjyske Jernbaner end hidtil estimeret i 2018, hvilket er reguleret i 2019. Da indtægtsdelingen med DSB vedr. 2019 endnu ikke er færdigudarbejdet, er indtægtsniveauet fra indtægtsdelingen med DSB vedr. 2018 også anvendt til udarbejdelse af foreløbig afregning vedr. 2019 i årsregnskabet for 2019.

4) De 104,9 mio. kr. er inklusiv Covid-19 kompensation på 17,8 mio. kr.

5) DSB afgangene køres som underentreprenøraftale. Passagerindtægterne tilfalder DSB.

6) Tallene er inklusiv Covid-19 kompensation.



7. Benchmark regnskab 2022

	Nordjyske Jernbaner	Movia, Lokaltog (Region S)	Movia, Lokaltog (Region H)	Arriva	Fjern- og regional
Passagerer (mio.)	2,8	3,3	4,4	5,3	43,85
Togkilometer (mio.)	3,1	4,5	3,6	10,6	35,9
Kontraktudgift netto	115,6 5 ⁵⁾	172,7 mio. kr.	116,9 mio. kr.	194,5 mio. kr.	3.310,3 mio. kr.
Kontraktudgift netto pr. togkilometer	37,63 kr. ⁵⁾	38,38	32,47	18,3 kr.	65 kr.
Operatørrettighed	99,40% ¹⁾	96,1%	98,5%	96,2 % ²⁾	95,2 % ¹⁾
Pålidelighed	99,01%	99,5%	99,8%	Ej oplyst	Ej oplyst
Kundetilfredshed - NPS ³⁾	-2	-9		-23	-19

1) Operatørrettigheden opgøres som rettidige ankomster inden for 0 - 2:59 min. ift. gældende køreplan.

2) Operatørrettigheden for Arriva opgøres som rettidige afgangene indenfor 0 – 4:59 min. ift. gældende køreplan

3) NPS er en metode til at måle en kundes loyalitet for en given virksomhed. NPS er en forkortelse af Net Promoter Score - passagerernes anbefalingsvillighed. Kunden rangerer virksomheden på en skala fra 0-10. Jo højere score, jo større er loyaliteten.

4) Det har ikke været muligt at indhente tal fra Movia, Arriva og Fjern- og regional tog for 2022.

5) Tallene er inklusiv Covid-19 kompensation.

Ejerstrategi for Nordjyske Jernbaner

Nordjyllands Trafikselskab



Indledning

Nordjyske Jernbaner blev stiftet i 2001, som en sammenlægning af selskaberne Skagensbanen A/S og Hjørring Privatbaner A/S. Selskabet er i dag en koncern bestående af følgende selskaber:

- **NJ Holding Nordjylland A/S "NJ Holding" (CVR-Nr. 261 393 25)** | selskabets primære formål er at eje og udleje jernbaneinfrastruktur. Det gælder specifikt jernbaneinfrastrukturen på strækningen mellem Hirtshals og Hjørring ("Hirtshalsbanen") og mellem Skagen og Frederikshavn ("Skagensbanen").
- **Nordjyske Jernbaner A/S "Nordjyske Jernbaner" (CVR-Nr. 298 18 983)** | selskabets primære formål er som drifts- og operatørselskab. Selskabet udfører således opgaven med drift af Hirtshalsbanen, Skagensbanen og regionaltoogsstrækningen mellem Frederikshavn og Skørping ("Regionaltoogsstrækningen"), i henhold til kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab ("NT"). Selskabet forestår desuden driften af infrastrukturen på Hirtshalsbanen og Skagensbanen på vegne af NJ Holding.
- **Nordjyske Jernbaner Invest III A/S "Invest III" (CVR-Nr. 369 46 253)** | selskabets primære aktivitet består i leasing af togmateriel til Nordjyske Jernbaner.
- **Nordjyske Jernbaner Invest IV A/S "Invest IV" (CVR-Nr. 407 95 928)** | selskabets primære aktivitet består i leasing af togmateriel til Nordjyske Jernbaner.

I nærværende ejerstrategi vil gruppen af selskaber gå under fællesbetegnelsen "NJ".

Ved etableringen af NJ tilbage i 2001 overtog amtskommunen statens ejerandele i privatbanerne (Hirtshalsbanen og Skagensbanen). I forbindelse med vedtagelsen af Lov om Trafikselskaber i 2007, blev de amtskommunale funktioner i forhold til privatbanerne overdraget til de nyetablerede trafikselskaber, herunder NT. I samme forbindelse overtog de nyetablerede regioner retten til privatbanernes pensions-, drifts- og investeringstilskud, som nu udbetales direkte fra staten til regionerne.

Med en ejerandel på 89 %, er NT i dag således hovedaktionær i NJ. De øvrige aktionærer er Hjørring Kommune (1 %), Frederikshavn Kommune (9 %), Aalborg Kommune (<1 %) samt en række mindre private aktionærer. Ejerandelen fra de tre kommuner og de private aktionærer er historisk betinget i sammenlægningen af Hjørring Privatbaner A/S og Skagensbanen A/S.

Region Nordjylland yder i dag, som den eneste af NT's ejere, tilskud til NJ's drifts- og anlægsaktiviteter. Tilskuddet forventes i 2020 at udgøre 119,5 mio. kr. (114,2 mio. kr. i 2019). Med overtagelsen af Regionaltoogsstrækningen i efteråret 2017, er Region Nordjylland i dag trafikbestiller af såvel den lokale som den regionale togtrafik i Nordjylland, mens NT er trafikfører af togtrafikken, på vegne af Region Nordjylland.

Med udgangspunkt i det væsentlige tilskud til togtrafikken i Nordjylland, som udført af NJ, har Region Nordjylland en naturlig interesse i NJ's drift, udvikling og resultater.



Ejerstrategi for NJ

Formålet med denne ejerstrategi er at sikre, at NT's interesser, som hovedaktionær i NJ, varetages bedst muligt. Som mobilitetsselskab er det NT's overordnede rolle at binde Nordjylland sammen, og helt specifikt sikre sammenhæng i mellem bl.a. bus- og togtrafikken i regionen. Bustrafikken i Nordjylland er konkurrenceudsat via EU-udbud, hvilket betyder, at NT har indgået kontrakt med en lang række private selskaber, som udfører bustrafikken i henhold til kontrakt med NT. I forhold til togtrafikken drives denne af NJ på kontrakt med NT. I forhold til NJ har NT således en rolle som ejer og som trafik køber.

Denne dobbeltrolle er ligeledes vigtig i forhold til de rammer vi kan udstikke for ejerstrategien. Et vigtigt element i den overordnede governance for NJ er således forordning 2338/2016 ("PSO-forordningen"), og dennes bestemmelser vedrørende åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane. Jf. PSO-forordningen skal indenlandsk jernbanetrafik som udgangspunkt være genstand for konkurrenceudsættelse, men der vil kunne indgås kontrakt med intern operatør (selvstændig juridisk enhed) uden konkurrenceudsættelse, hvis en række kriterier opfyldes.

1. Trafikkøberen kan udøve kontrol over den interne operatør på samme vis som over egen organisation ("Aktivt ejerskab")
2. Den interne operatør må ikke kompenseres mere end den økonomiske nettovirkning, dog sådan, at den interne operatør må have en rimelig fortjeneste.
3. Trafikkøberen årligt offentliggør trafik købsrapport, af hvilken det er muligt at vurdere effektivitet, kvalitet og finansiering af den indkøbte trafik.

NT har i dag trafik kontrakt med Nordjyske Jernbaner, som bl.a. sikrer punkt to og tre i ovenstående, og vores generelle governance i forhold til NJ vil skulle sikre, at vi til stadighed kan udøve et aktivt ejerskab jf. punkt 1.

I denne strategi udtrykkes desuden NT's generelle forventninger som ejer. Det er NT's forventning, at NJ's styrende organer; generalforsamling, bestyrelse og direktion, tager hensyn til disse forventninger, når der bl.a. udarbejdes og vedtages en strategi for NJ.

De forventninger, som beskrives i denne strategi, afspejler, at NT er hovedaktionær i NJ, og at NT ønsker at styrke dette med et aktivt ejerskab. Ejerstrategien og forventninger, som udtrykkes heri, må ikke forveksles med den kontraktrelation og - styring, som er mellem NT som trafik køber og Nordjyske Jernbaner som operatør. Denne relation styres igennem en selvstændig og juridisk kontrakt med tilhørende bestemmelser omkring bl.a. samarbejde og rapportering.

Governance af NJ

I henhold til vedtægterne er selskabsbestyrelserne den øverste myndighed. Bestyrelsen i selskaberne vælges for ét år ad gangen på den årlige generalforsamling. I 2017 vedtog bestyrelsen for NT at implementere en ny governance struktur for NJ, herunder en ny procedure for udpegning af ejerrepræsentation i bestyrelserne. Principper var bl.a.



- På de årlige generalforsamlinger i selskabernes bestyrelser indvælges de respektive bestyrelsesmedlemmer således, at bestyrelserne er identiske, mens selskaberne fortsat er separate juridiske enheder. Hermed blev der skabt en koncernbestyrelse for NJ.
- Der udpeges tre eksterne bestyrelsesmedlemmer, på baggrund af deres kompetencer inden for områder, der er relevante for driften og udviklingen af NJ. De eksterne bestyrelsesmedlemmer indstilles af bestyrelsen for NT til valg på selskabernes generalforsamlinger.
- Ét af de tre eksternt udpegede medlemmer vælges som formand på generalforsamlingerne.
- De to repræsentanter for Region Nordjylland, som er udpeget til bestyrelsen for NT af regionsrådet, udpeges af bestyrelsen for NT til NJ's bestyrelser.
- Den adm. direktør for NT er medlem af bestyrelserne i NJ.
- Der er medarbejderrepræsentation i bestyrelserne i NJ i henhold til gældende retningslinjer.

Med denne revision af ejerstrategien for NJ, vil nedenstående justeringer og tilretninger til den eksisterende governance blive implementeret, og hvor nødvendigt tilrettet i gældende vedtægter for selskaberne.

- Der udpeges fortsat tre eksterne bestyrelsesmedlemmer af bestyrelsen for NT til valg på selskabernes generalforsamlinger. Det ene af disse medlemmer vil være repræsentant for Region Nordjylland, indstillet af regionsrådet og vil blive valgt som formand på generalforsamlingerne.
- Bestyrelsesformanden for NT udpeges af bestyrelsen for NT til NJ's bestyrelser, og vælges desuden som næstformand for disse på generalforsamlingerne. I det tilfælde bestyrelsesformanden for NT vil være udpeget til bestyrelsen for NT af regionsrådet, vil det være næstformanden for NT, der af NT udpeges til NJ's bestyrelser som næstformand.
- Den adm. direktør for NT vil sammen med direktøren for Regional Udvikling under Region Nordjylland, være tilforordnede i selskabsbestyrelserne.

Tabel 1 | eksisterende og kommende sammensætning af koncernbestyrelse for NJ

Eksisterende	Kommende
<ul style="list-style-type: none"> • 3 eksterne medlemmer (1 er fmd.) • 2 NT-repræsentanter (Region Nordjylland) • Adm. direktør fra NT • 2 medarbejderrepræsentanter 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 eksterne medlemmer • 1 repræsentant fra Region Nordjylland (fmd.) • Formand fra NT (Næstfmd.) • 2 NT-repræsentanter (Region Nordjylland) • 2 medarbejderrepræsentanter • 2 tilforordnede medlemmer

Nødvendige justeringer til gældende vedtægter for selskaberne vil blive vedtaget på selskabernes generalforsamlinger i maj 2021. Nye medmedlemmer af bestyrelserne vil blive indstillet og valgt på selskabernes generalforsamlinger i maj 2022, herunder ny formand og næstformand for koncernbestyrelsen.

Bestyrelsesmøder og generalforsamling i selskaberne vil blive afholdt ved NJ i Hjørring.

Dagligt samarbejde med NJ

Udøvelse af aktivt ejerskab (NT) og god selskabsledelse (NJ) forudsætter, at der er et løbende og konstruktivt samarbejde mellem NJ og NT. NT forventer, at NT og NJ gensidigt informerer hinanden løbende om forhold, der må antages at have en interesse for den anden. Det forudsættes, at f.eks. vedtægter og forretningsordener for NJ tilpasses, så bl.a. tavshedsforpligtigelserne hos NJ ikke er til hinder for en sådan løbende dialog.

For at sikre en struktur og et flow i rapporteringen fra NJ, er der aftalt et årshjul, hvor følgende overordnede informationer og aktiviteter som minimum indgår:

- Status på virksomhedsstrategi og realiseringen af denne.
- Status på performance i forhold til de nøgletal, som indgår i operatørkontrakt med NT, herunder handlingsplaner på evt. under-performance.
- Udarbejdelse af budget og løbende økonomiopfølgning.
- Status på udviklingsplaner omkring bl.a. infrastruktur og det rullende materiel.

Driftsrapporteringen vil som udgangspunkt ske i regi af den løbende kontraktopfølgning mellem NT og NJ, mens budgetudarbejdelsen, og den løbende økonomiopfølgning, vil ske i tæt dialog med også Region Nordjylland.

Som led i den løbende kontraktopfølgning, og for at sikre overholdelse af bl.a. bestemmelserne i PSO-forordningen, vil NT ligeledes offentliggøre trafikfølsberapport årligt. Denne vil blive udarbejdet i tæt dialog med NJ.

Forventninger til NJ

De konkrete driftsmæssige forhold, som NJ skal leve op til som operatør af regionaltogetsdriften i Nordjylland, er reguleret i en særskilt og juridisk operatørkontrakt med NT. Der indgår i denne kontrakt en klar rolle- og ansvarsfordeling af bl.a. markedsføring og kundeservice, men også en række resultatbaserede krav til f.eks. regularitet, rettidighed og kundetilfredshed.

Derudover har NT, som ejer, følgende forventninger:

- Selskabernes formål defineres i vedtægterne, som primært omhandler ejerskab af infrastruktur og drift af jernbanetrafik som operatør. Det er NT's forventning, at NJ holder fuld fokus på drift og optimering af den regionale togdrift i Nordjylland og ikke udvider med øvrige væsentlige forretningsmæssige aktiviteter uden forudgående godkendelse på selskabets generalforsamling.



- Overtagelse af Regionaltogsstrækningen havde som udgangspunkt, at NJ kunne levere mere og bedre togdrift for det samme økonomiske tilskud. Det er derfor vigtigt, at NJ fortsat udbygger sin konkurrenceevne som jernbaneoperatør, og udviser et vedvarende fokus på løbende effektiviseringer og optimeringer.
- Med det årlige tilskud fra NT, som aftalt i operatørkontrakten, er NJ ikke kompenseret mere end den økonomiske nettovirkning. Med tilskuddet har NJ en rimelig fortjeneste, og det forventes af den samlede økonomi i NJ, at selskabet er økonomisk bæredygtigt.
- NJ's ejerskab og vedligeholdelse af rullende materiel og infrastrukturen på Skagens- og Hirtshalsbanen, er en fornuftig økonomisk disposition. Det er NT's forventning, at NJ med jævne mellemrum afdækker, om såvel ejerskab som egen vedligeholdelse er økonomisk og praktisk fornuftigt. I samme forbindelse bør det afdækkes, om der er mere attraktive alternativer. Så længe NJ ejer og står for vedligeholdelsen af infrastrukturen på disse strækninger, er det forventningen at disse anlæg vedligeholdes og er optimeret til formålet – inden for de givne og definerede økonomiske rammer.
- I samarbejde med Region Nordjylland vil NT løbende arbejde for, at NJ involveres i aktiviteter, der kan skaffe midler til yderligere infrastrukturinvesteringer i Nordjylland.
- Kollektiv trafik er i sig selv bedre for miljøet end privatbilisme. Uagtet dette, bør alle aktører indenfor den kollektive trafik også arbejde for at yde deres bidrag til miljøforbedringer. En reduktion af CO₂ udledningen fra den kollektive trafik indgår som et centralt indsatsområde i såvel NT's grønne strategi, som overordnede forretningsplan. NT forventer, at mål og initiativer på miljø- og klimaområdet indgår som et centralt element i NJ's strategi.
- Kollektiv trafik er en kollektiv indsats, hvor der er en stor afhængighed mellem mange aktører. Det er NT's erfaring, at viljen til samarbejde og pragmatisme bringer os langt over for de mange kunder, som dybest set ikke kender den bagvedliggende struktur. NT forventer, at NJ forbliver en aktør, der er kendt for samarbejde, fleksibilitet og pragmatiske løsninger.
- NT arbejder med langsigtede forretnings- og mobilitetsplaner, og det NT's forventning, at NJ's strategier bidrager til at fremme de strategier og værdier, som indgår i NT's overordnede strategier, herunder på områder såsom klima, branding og kunder.
- I forhold til NJ's overordnede virksomhedsstrategi forventes det ligeledes at denne er koordineret med tilsvarende ved NT, i forhold til bl.a. indhold og timing.

Offentlighed

NT forventer, at NJ orienterer sig om de offentlighedsregler, som selskabet er underlagt som et offentligt ejet selskab, jf. lov om offentlighed i forvaltningen. Desuden bør NJ's bestyrelse aktivt beslutte, hvilken offentlighedspolitik selskabet ønsker at praktisere inden for de rammer, som lovgivningen giver.



Strategiperiode

NT's ejerstrategi er gældende indtil en anden strategi vedtages. NT kan til enhver tid ændre eller justere ejerstrategien, efter en forudgående dialog med NJ. Ejerstrategien og evt. ændringer heri godkendes i NT's bestyrelse.





17. marts 2023

6. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Region Nordjylland har fået tildelt 6,7 mio. kr. fra 'Pulje til grønne busser og grøn flextrafik' til 34 regionalbusser på el.
- Brønderslev Kommune og Aalborg Kommune har fået tildelt i alt 2,9 mio. kr. fra 'Pulje til bedre busfremkommelighed 2022-2023', der støtter initiativer, der kan øge bussernes fremkommelighed og rettidighed.
- Pjecen "Styrk mobiliteten i landområderne" (vedlagt) er udarbejdet i regi af TiD.
- NT har fået dispensation til at kunne foretage lånoptag uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de nordjyske kommuner og Regionerne til projektet 'ny national MaaS-app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S' (brev fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet er vedlagt).
- Forslag om studietur i perioden 31. oktober – 2. november 2023.

Bilag

Bilag 6A, Styrk mobiliteten i landområderne

Bilag 6B, brev fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet vedr. lånedispenation til ny national MaaS-app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S

Styrk mobiliteten i land- områderne

Trafikselskabernes bud på løsninger



TRAFIKSELSKABERNE

Lad os styrke mobiliteten i landområderne

Som samfund ønsker vi at styrke mobiliteten i landområderne, og i trafikselskaberne oplever vi stor interesse for at udvikle nye løsninger. Skal vi lykkes, kræver det bredt samarbejde, investeringer og mere fleksible lovrammer.

Lukkede lokalskoler og voksende transportafstand til uddannelsesinstitutioner, sundhedstilbud og indkøbsmuligheder betyder, at især børn, unge, ældre og andre uden egen bil i stigende grad er afhængige af den kollektive transport.

Kapaciteten i den traditionelle bus udnyttes fuldt ud, når børn skal til og fra skole og pendlerne på arbejde. Men når bussen kører uden for myldretiden, hvor efterspørgslen er meget mindre og er spredt, kan den være udfordret på fleksibiliteten. I trafikselskaberne oplever vi derfor en stigende interesse fra borgere, kommuner, regioner og politikere for at vi sammen kan udvikle nye og mere fleksible transportløsninger, som supplement til og afløsning af den traditionelle kollektive transport.

Klar til at tage ansvar

Trafikselskabernes erfaringer er, at der ikke findes én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. Det er en kompliceret opgave, hvor der skal tages hensyn til mange interesser, lokal geografi og den demografiske udvikling. Nye tiltag kræver økonomi, bredt samarbejde og koordinering på tværs af stat, regioner, kommuner og lokale aktører. Det er en vigtig opgave, som trafikselskaberne gerne tager større ansvar for.

Trafikselskaberne har stor erfaring inden for drift og optimering af kerneprodukterne i form af bus og lokaltog, lige som vi har udviklet Flextrafik og samarbejdet om at skalere og standardisere den løsning på tværs af landet. På den baggrund har vi forslag til flere løsninger, som kan styrke den kollektive transport i landområderne, hvis der er politisk opbakning til at tilpasse rammevilkårene og føre dem ud i livet.

Vi præsenterer fire anbefalinger til mulige løsningsforslag på side 7 til 10.

Nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for at styrke mobiliteten og skabe bedre sammenhæng mellem by og land.

For eksempel har trafikselskaberne under den nuværende ramme ikke lov hjemmel til at påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for blandt andet samkørsel og mikromobilitet. Samtidig betyder de økonomiske konjunkturer, at selskaberne sammen med kommuner og regioner har svært ved at prioritere storskala-forsøg, hvor de kan teste fremtidens grønne og mere sammenhængende mobilitetsløsninger for landområderne, som vil kræve investeringer

Med denne folder ønsker vi at give bud på, hvilke nye tiltag, der i tillæg til eller som erstatning for den traditionelle kollektive transport kan styrke mobilitet i landområderne. I Danmark har vi et solidt udgangspunkt, men vi skal udvikle og forny os for at fremme omstillingen til mere miljørigtig transport og service for at sikre den kollektive transport i de tyndest befolkede områder af landet.

I trafikselskaberne er vi klar til dialog om, hvordan vi skaber de bedste rammevilkår og afprøver løsninger. Det er en vigtig og ikke helt let opgave.

Formand for Trafikselskaberne
Steen Vindum, Midttrafik

Vores udgangspunkt

Danmark er overordnet set godt dækket af kollektiv transport. Statens jernbanetrafik er rygraden i den kollektiv transport på tværs af landet. Trafikselskabernes kerneprodukter består af bus, lokaltog og flextrafik, der til sammen opfylder behovet hos mange.



Bus

Styrken ved den traditionelle bus er, at den er velkendt, har faste afgange, og at den kan flytte mange mennesker. Begrænsningen ligger i de tyndt befolkede områder, hvor bussen ikke altid er den bedste løsning ud fra hverken et økonomisk eller miljømæssigt perspektiv.

Lokaltog

Styrken ved lokaltog er, at det som en del af rygraden i den kollektive transport forbinder regionale stationsbyer og udgør en central del af disse byers identitet. Begrænsningerne er, at lokalbanerne ofte er ensporede jernbaner, hvilket gør det svært at øge frekvensen. Og at det er dyrt at udvide skinnenet og anlægge nye stationer.

Plustur

Styrken ved Plustur er, at det giver mulighed for at bestille transport til eller fra en adresse, som ikke kan nås med bus eller tog. Transporten sker til eller fra nærmeste tilslutning til kollektiv transport. Begrænsninger er lang bestillingstid, ringe kendskab, og at det ikke tilbydes i alle kommuner.

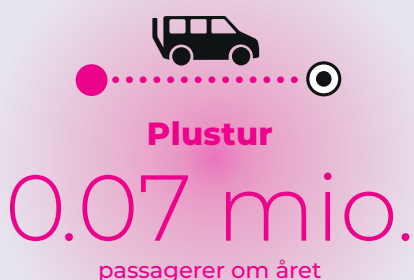
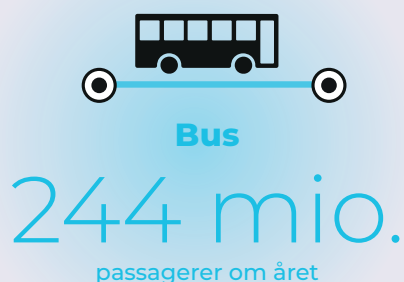
Flextur

Styrken ved Flextur er, at det er et tilbud om transport fra én adresse til en anden i de områder, hvor busruten eller Plustur af forskellige årsager ikke passer til passagerens behov. Begrænsningerne er lang bestillingstid, lavt kendskab, særskilt takstsystem og usikkerhed om økonomien for kommunerne.

Tilbud indenfor Flextrafikken	Nordjyllands Trafikselskab	Midttrafik	Sydtrafik	Fynbus	BAT	Movia
Plustur Fra stoppested til dør	X	X	X	X		X
Flextur Fra dør til dør	X	X	X	X		X
Flexbus Fra stoppested til stoppested efter køreplan	X	X	X	X		

Kerneprodukterne løser forskellige opgaver

Der er stor variation i antal passagerer, kapacitet og funktion for trafikselskabernes kerneprodukter. Alle produkter er med til at løse en samfundsopgave.



MYTER ?

De store "tomme" busser ?

De fleste buslinjer har en spidsbelastning i forbindelse med pendling til og fra arbejde, uddannelse og skole. Derfor vil antallet af passagerer i bussen variere i løbet af dagen og i løbet af ruten. Det er med andre ord spidsbelastningen, der dimensionerer bussens størrelse. Hvis man på nogle tidspunkter skulle køre med en mindre bus, ville det i mange tilfælde være en ekstraomkostning. Fra et økonomisk synspunkt er det således mest rentabelt at køre med den store bus, man allerede har betalt for, selvom efterspørgslen er lav.

Flextrafik kan erstatte busserne ?

Både flex- og plustur er gode løsninger, der giver mobilitet for borgerne i de områder og på de tidspunkter, hvor bus og lokaltog ikke kan slå til. Men som det fremgår af de årlige passagertal, har flextrafik ikke den fornødne kapacitet til at erstatte busserne i spidsbelastningsperioderne med mange skolebørn og uddannelsessøgende. Dertil vil der også være store kommunale merudgifter forbundet med en overflytning. Der køres i dag knap 900.000 ture årligt med Flextur på landsplan, og en typisk busrute på landet har 50.000 - 100.000 passagerer årligt.



Fire løsnings-
forslag til
at få flere
med ombord →

Trafikselskaberne er klar til at teste og udrulle nye transportløsninger

Sammen med vores samarbejdspartnere har vi opbygget viden, erfaring og kompetencer med drift og udvikling af den kollektive transport i landområderne. Vi har gennemført test af forskellige bud på nye løsninger såsom delecykler, samkørsel og nye flexprodukter. Erfaringer fra vores forsøg viser, at den gode mobilitet i landområderne består af et bredt udbud af løsninger med opbakning i lokalbefolkningen.

Nogle løsninger har potentialet til at gå fra pilotforsøg til nye hyldevarer, enten som helt nye produkter, eller som tiltag, der kan understøtte og styrke de eksisterende kerneprodukter. På de følgende sider præsenteres selskabernes anbefalinger til fire konkrete løsninger, der kan være næste skridt i en styrkelse af den kollektive transport i landområderne. Selvom løsningerne enkeltvis har en begrænset størrelsesorden sammenlignet med klassisk kollektiv transport, så kan de i sammenhæng og som supplement til kerneprodukterne bidrage til den gode mobilitet. Løsninger som trafikselskaberne er klar til at teste i stor skala i landområderne.

Samarbejde og lokal forankring

Storskalaforsøg af løsningerne bygger videre på den gode tradition for samarbejde og vidensdeling selskaberne

imellem og ikke mindst med regioner, kommuner og landsbyråd mv. Flextrafikken er med sine 30 år på bagen et godt eksempel på, hvordan et forsøg i ét selskab er blevet skaleret, harmoniseret og integreret på tværs af trafikselskaberne.

Når der skal etableres offentlig-privat samarbejde og integreres nye løsninger i eksisterende systemer, er der behov for en aktør, der kan igangsætte, koordinere og holde hånden under lokale initiativer. Det viser erfaringerne fra bl.a. Flextrafikken.

Fleksible rammevilkår og investeringer

Den teknologiske udvikling kan give mulighed for at integrere nye transportformer i eksisterende løsninger som Rejseplanen og Rejsekortet.

Derimod er de eksisterende lovrammer en barriere. I trafikselskaberne ser vi derfor et behov for en samlet vurdering af investeringsbehovet, samt hvordan vi kan tilpasse lovgivningen og andre rammevilkår, så de tager højde for at integrere samkørsel, mikromobilitet og for eksempel civilsamfundsbaseerede løsninger i den kollektive trafik.

Med fleksible rammevilkår og investeringer kan vi i fællesskab sikre mobiliteten og skabe et økonomisk, miljømæssigt

95.000

husstande
i landdistrikterne har ikke
adgang til egen bil

Samkørsel

Udnytter de tomme bilsæder

1.

Betal med Rejsekortet for at køre med i din nabos bil. Det er konceptet bag et pilotprojekt gennemført mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), Region Nordjylland og samkørselstjenesten NaboGo i 2022. Målsætningen var 8.000 ture, og der blev kørt 20.000.

NT og NaboGo har integreret samkørsel i Rejseplanen, og NaboGo har integreret alle NT's stoppesteder i deres app.

Økonomisk integration og nye korridorer

Fortsætter passageren rejsen med kollektiv transport, indgår samkørslen i den samlede rejsepris på samme måde, som hvis passageren havde skifte fra bus til tog.

Trafikselskaberne køber pladser hos private bilister i oplagte korridorer for samkørsel. Bilisterne får et lille beløb for at stille sæder til rådighed, uanset om der er passagerer med eller ej. Dermed kan trafikselskaberne skabe nye korridorer, der hvor bussen er for dyr en løsning.

Nemt at udbrede

Projektet kan relativt nemt skaleres til andre geografiske områder, hvor der er mange biler og begrænset kollektiv transport. Succesfuld udbredelse kræver samarbejde mellem trafikselskaber, samkørsels-tjenester, ungdomsuddannelser, virksomheder, kommuner og regionen.

Virksomheder og uddannelser skal hjælpe med at markedsføre, mens trafikselskaberne sammen med kommune og region skal finde en økonomisk fordelingsnøgle. Økonomisk forventes samkørselsordninger at være billigere for kommunerne end Plustur og Flextur.

Proces

Anden fase af pilotprojektet i Nordjylland består af to dele. Den ene er samkørsel til og fra et knudepunkt for kollektiv transport, mens den anden er etablering af samkørselsruter i korridorer på landet uden kollektiv transport, for eksempel til uddannelsesinstitutioner.

Processen kræver etablering af nye partnerskaber, igangsætning af nyt pilotprojekt og herefter fuld idriftsættelse.

Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskaberne kan købe kapacitet af andre udbydere af mobilitet, i dette tilfælde samkørselstjenester.



Fleksibel offentlig transport

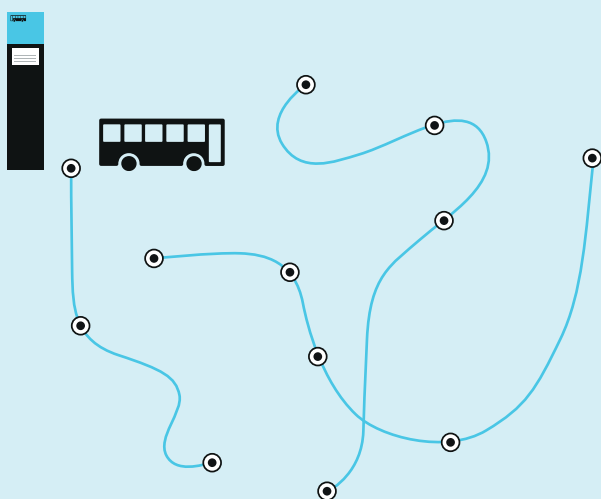
2.

Gør bussen mere fleksibel

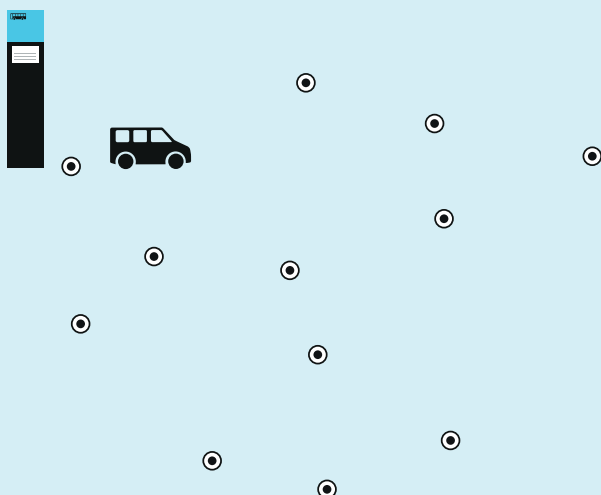
Fleksibel offentlig transport er et koncept, hvor trafikselskaberne tilbyder mindre busser, der kører i en direkte rute mellem eksisterende og/eller nye stoppesteder, men kun kører, når de bliver bestilt af en borger. Det vil sige uden en fast køreplan.

De mindre busser vil, når borgerne har brug for det, køre med højere frekvens og kortere rejsetid end den sædvanlige busdrift i landområderne. Dermed bliver det mere effektivt for borgerne, og trafikselskaberne undgår at køre ture uden passagerer.

Bus i rutedrift



Fleksibel offentlig transport



Nemt at komme til knudepunkter

Fleksibel offentlig transport med behovs-styrede busser vil skabe et mere fleksibelt transporttilbud i landdistrikterne. Trafikselskaberne vil have særligt fokus på at bringe pendlere og studerende uden for de større byer direkte til trafikale knudepunkter, men servicen skal være attraktiv for alle kundegrupper, da det skal erstatte den traditionelle rutedrift.

Bedre økonomisk overblik

Bestillingen af bussen vil foregå nemt via en app, og betalingen sker i Rejsekortet. Da Flexibel offentlig transport forventes at erstatte mange flexture, vil det give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien.

Et succesfuldt projekt kræver samarbejde mellem kommune, trafikselskab og lokalbefolkningen.

Proces

Movia designer et pilotforsøg i samarbejde med Faxe Kommune om serviceniveau og driftsøkonomi, med henblik på at afgøre om der skal gennemføres egentlige forsøg på en til tre linjer i perioden 2023 til 2025. Projektet er skalerbart, da geografi, demografi og busbetjening i området er typisk for landområder.

Barrierer og risici

Risiko for lav anvendelsesgrad, hvis løsningen bliver for kompleks, eller det bliver for svært at finde en løsning til ikke-digitale passagerer. Lav anvendelsesgrad vil give usikkerhed om driftsøkonomien for kommunerne og trafikselskabet.

Frivilligbussen

Aktiverer de lokale kræfter

3.

Konceptet bag Frivilligbussen er, at trafikselskabet stiller en eller flere 9-personers minibusser til rådighed for et landsby-samfund. Trafikselskabet varetager køb eller leasing af minibussen og stiller et booking- og betalingssystem til rådighed, mens bussen køres af frivillige fra lokalsamfundet. Ruter og frekvens aftales i lokalsamfundet, så det kan for eksempel være daglige ture til indkøbsmuligheder eller sundhedscentre.

Frivilligbussen skal være et lokalforankret supplement til den eksisterende flextrafik i områder, der ikke har busbetjening ud over enkelte skolebusture morgen og eftermiddag.

Øget mobilitet for unge og ældre

Frivilligbussen skal øge mobiliteten for især unge og ældre uden egen bil i de områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at opretholde en almindelig busrute. Da et succesfuldt projekt er afhængig af stort lokalt engagement, er skaleringspotentialet moderat. Men med trafikselskabet som igangsætter og tovholder i forhold til køretøj og økonomi øges sandsynligheden for succes, da lokalsamfundet kun skal koncentrere sig om driften.

Frivilligbussen kan udover at øge mobiliteten være med til at styrke sociale fællesskaber i et lokalsamfund.

Proces

Med udgangspunkt i læringen fra tidligere forsøg med landsbybusser udvikles et koncept for Frivilligbussen. Konceptet finjusteres i et pilotprojekt og udbredes herefter til aktive lokalsamfund over hele landet.

Barrierer og risici

Lov om trafikselskaber og anden relevant lovgivning skal justeres, så trafikselskabet kan påtage sig koordineringsrollen, hvis en kommune ønsker det. Lokalsamfundet skal være aktivt og kunne sikre tilstrækkeligt med pålidelige chauffører, der kan leve op til nogle fastsatte kriterier. Passagerer skal være dækket af bussens ansvarsforsikring.



Hubs binder mobiliteten sammen

4.

Styrker sammenhængen mellem transportformer



Fra forblæst busterminal til inspirerende trafikknudepunkt, der samler kollektive transportformer, p-pladser, ladestandere, samkørsel, delecycler og andre tilbud inden for mikromobilitet.

Bedre faciliteter for parkering, indkøb og andre dagligdagsfunktioner i forbindelse med skift mellem transportformer kan få flere borgere i de små byers opland til at vælge kollektiv transport. Gode hubs vil gøre det mere attraktivt for bilister at skifte til den kollektive transport for en del af rejsen og gøre trafikknudepunkter til oplagte udgangspunkter for flextrafik, samkørsel og mikromobilitet.

Rønde sætter retningen

I samarbejde med lokale aktører har Midttrafik udarbejdet en vision for, hvordan Rønde Busterminal kan blive fremtidens mobilitetshub. Tiltag som tryghed, komfort, tilgængelighed, rejseinformation, grønne arealer og gode ventefaciliteter er defineret som parametre for at inspirere rejsende til i højere grad at bruge knudepunktet til at skifte fra cykel, bil, flextrafik eller lokalbus til den regionale hovedrute mod Aarhus.

Hver dag står 1.300 passagerer fra Rønde og opland på en busrute i Rønde, og det tal forventes at vokse med en ny mobilitetshub. Konceptet kan udbredes til andre

trafikselskaber, skaleres til resten af landet og bidrage til at øge mobiliteten i landområder, så flere får glæde af den kollektive transport.

Proces

Strategien konkretiseres, og to til tre pilotprojekter etableres med henblik på udvikling og udrulning af et fælles, samlet koncept for hubs.

Barrierer og risici

Trafikselskaber, regioner, kommuner, mobilitetsudbydere og lokale interessenter skal arbejde sammen på tværs af ansvar og retning. For eksempel er gode publikumsfaciliteter af afgørende betydning for trafikselskaberne, men ligger uden for trafikselskabernes ansvarsområde.

I landområderne er der ikke et marked for dele- og mikromobilitet. Under den nuværende lovgivning har trafikselskaberne ikke mulighed for at understøtte denne markedsudvikling, selv om det ligger inden for selskabernes interessesfære.



Nordjyllands Trafikselskab

John F. Kennedys Plads 1R, 3.sal
9000 Aalborg

info@ntmail.dk
www.nordjyllandstrafikselskab.dk

FYNBUS

Fynbus

Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

fynbus@fynbus.dk
www.fynbus.dk



midttrafik

Midttrafik

Søren Nymarks vej 3
8270 Højbjerg

midttrafik@midttrafik.dk
www.midttrafik.dk

BAT
Din bus på Bornholm

BAT

Snellemark 30
3700 Rønne

post@bat.dk
www.bat.dk



Sydtrafik

Banegårdspladsen 5
6600 Vejen

post@sydtrafik.dk
www.sydtrafik.dk



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

movia@moviatrafik.dk
www.movia.dk



TRAFIKSELSKABERNE

Trafikselskaberne

Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

lor@moviatrafik.dk
www.trafikselskaberne.dk





Nordjyllands Trafikselskab

Dato: 22-02-2023
Enhed: Udgifter
Sagsbeh.: AGAS
Sagsnr.: 2022-3591
Dok. nr.: -

Vedr. anmodning om lånedispensation til ny national MaaS-app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S

I forlængelse af brev af 28. oktober 2022 fra det daværende Indenrigs- og Boligministerium har Nordjyllands Trafikselskab ved ansøgning af 10. januar 2023 på vegne af de deltagende kommunale og regionale ejere anmodet om dispensation til lånoptagelse uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de kommunale og regionale ejere.

Lånedispensationen er søgt til projektet 'ny national MaaS-app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S'.

Nordjyllands Trafikselskab anmoder på den baggrund om en lånedispensation på 21 mio. kr. for perioden 2023-2025, hvor deponeringsfritagelsen på samme beløb oplyses fordelt på de kommunale og regionale ejere som følgende:

Tabel 1

Anmodning om lånoptagelse uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de kommunale og regionale ejere (2023-2025)

Kommuner/regioner som anmodningen fordeler sig på	Kr.
Brønderslev Kommune	237.279
Frederikshavn Kommune	286.742
Hjørring Kommune	357.523
Jammerbugt Kommune	293.878
Læsø Kommune	4.180
Mariagerfjord Kommune	414.271
Morsø Kommune	22.511
Rebild Kommune	316.764
Thisted Kommune	312.334
Vesthimmerlands Kommune	202.633
Aalborg Kommune	8.785.112
Region Nordjylland	9.766.773
I alt	21.000.000

Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal udtale følgende:

Indenrigs- og Sundhedsministeriet skal hermed meddele Nordjyllands Trafikselskab dispensation til i perioden 2023-2025 at kunne foretage lånoptag for op til 21 mio. kr. uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de nævnte deltagende kommunale og regionale ejere, jf. tabel 1.

Lån uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de kommunale og regionale ejere vil alene kunne optages til udvikling, implementering og dobbeltdrift af en digital MaaS-app i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.

Lånoptaget vil herudover skulle følge de almindelige lånevilkår fastsat i lånebekendtgørelserne for hhv. kommuner og regioner.¹

Dispensationen er betinget af, at trafikskaberne årligt indberetter til ministeriet, om den faktiske udnyttelse af dispensationen, herunder fordelingen af deponeringsfritagelse på de deltagende regioner og kommuner. Indberetningen skal være foretaget senest 15. maj året efter regnskabsåret.

Der vil i 2025 kunne søges om dispensation vedr. 2026-2028, og i 2028 kan der søges om dispensation for perioden 2029-2031 afhængig af trækket på den afsatte lånepulje på i alt 550 mio. kr., jf. ministeriets brev af 28. oktober 2022.

Anmodninger skal være ministeriet i hænde senest 1. december i hhv. 2025 og 2028 og behandles samlet herefter.

Med venlig hilsen

Alexander Glumsø Andersen Simic

¹ Bekendtgørelse nr. 1580 af 17. december 2013 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.

Bekendtgørelse nr. 1581 af 17. december 2013 om regionernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.



7. Eventuelt



8. Kommende sager

- Godkendelse af Regnskab 2022
- Forudsætninger for Budget 2024
- Status for projektet 'Fremtidens kollektive trafik'
- Status for F2025
- Udbud af revision
- NT's kasse- og regnskabsregulativ
- NT's finansielle strategi og likviditet

Punkt 9: Beslutningsreferat

Punkt 10: Bestyrelsens 15 min.



17. marts 2023

9. Bestyrelsens 15 min.