



NT Bestyrelse (Møde i NT's bestyrelse)

27-02-2026 09:00 - 12:00

Himmerland Resort, Lars Larsensvej 1, 9640 Farsø

Information: Der er mulighed for frokost efter mødet.

Indhold

Punkt 1: Refleksioner og opsamling på bestyrelsesseminaret den 26. februar.....	1
Punkt 2: Tema: Strategisk retning for kollektiv mobilitet i Nordjylland.....	2
Punkt 3: Proces for udvidelse af NT's bestyrelse.....	3
Punkt 4: Studietur for NT's bestyrelse og repræsentantskab.....	4
Punkt 5: Meddelelser.....	5
Punkt 6: Eventuelt.....	6
Punkt 7: Kommende sager.....	7
Punkt 8: Beslutningsreferat.....	8
Punkt 9: Bestyrelsens 15 min.....	9
Punkt 13: Samlet dagsorden.....	10



1. Refleksioner og opsamling på bestyrelsesseminaret den 26. februar

På bestyrelsesseminaret den 26. februar var der oplæg, drøftelser og gode snakke om en række temaer, dilemmaer og problemstillinger – herunder

- Introduktion til NT som selskab
- Hvad sker der bredt set i sektoren for kollektiv trafik?
- Bestyrelsen – Det formelle og det uformelle
- Ledelse og styring
- Kontrol, strategi og interesse

Hvad tager vi med videre, og hvad vil vi have fokus på fremadrettet?



2. Tema: Strategisk retning for kollektiv mobilitet i Nordjylland

NT's strategi "Sådan rejser vi sammen i Nordjylland" (vedlagt) er skabt i samarbejde med vores kunder, samarbejdspartnere og en lang række interessenter fra den nordjyske uddannelses-, erhvervs- og turismesektor.

Det skal være lettere og enklere at benytte den kollektive trafik. Det er vores ambition, som vi vil indfri ved at binde Nordjylland bedre sammen på kryds og tværs og ved at bidrage til vækst og trivsel.

På mødet præsenteres strategien og herunder de 4 fokusområder: Fællesskab, Bæredygtighed, Kunder og Nytænkning, som er de bærende elementer i strategien.

Desuden vil der være oplæg omkring:

- Mobilitetsplan 2025-2028
- Grøn strategi
- Strategiske projekter – cases

Via oplæg lægges der op til drøftelser af de enkelte temaer.

Det indstilles...

- at orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 2, Strategi – Sådan rejser vi sammen i Nordjylland.



Strategi. Sådan rejser vi sammen i Nordjylland.

Punkt 2, Bilag 1: Bilag 2,
Strategi - Sådan rejser vi
sammen i Nordjylland.pdf





Med Plustur til stoppestedet i Løgstør og derfra
videre med expresbussen til Nibe.

Se online udgave på
NTRejse.dk/strategi



1. udgave
Januar 2025

Indhold

1	INDLEDNING	5
2	AMBITION	10
3	ROLLE	11
4	FOKUSOMRÅDER	13
5	VÆRDIER	22



*Med tog til Brønderslev Station og derfra videre
med bus til 9 års fødselsdag hos barnebarnet.*

1 INDLEDNING

Vi rejser sammen

Som mobilitetsselskab stræber vi efter at skabe en grønnere fremtid for Nordjylland gennem moderne kollektiv trafik, der breder sig over mere end blot busser, tog og flextrafik. Vi vil gerne give vores kunder pålidelige transportløsninger, der integrerer forskellige transportformer, så det bliver nemt og effektivt at rejse til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter.

”Vi prioriterer bæredygtighed og arbejder både for at omstille vores flåde til grønne drivmidler og for at få flere til at ændre deres transportvaner til grønnere og mere bæredygtige transportformer.”

Vi prioriterer bæredygtighed og arbejder både for at omstille vores flåde til grønne drivmidler og for at få flere til at ændre deres transportvaner til grønnere og mere bæredygtige transportformer. Vi arbejder også løbende på at udvikle vores services og muligheder, så de opfylder de højeste standarder for komfort og pålidelighed. Vores styrende principper - fællesskab, bæredygtighed, kunder og nytænkning - guider os ift. at tilbyde et kerneprodukt, man kan stole på, samtidig med at vi udforsker nye og innovative løsninger for at gøre det let og enkelt at rejse sammen i Nordjylland.

Økonomien er også i fokus, og vi har som erklæret mål at skabe mest mulig mobilitet for flest muligt for pengene. Vi vil kort sagt tiltrække flere kunder og optimere vores drift, så vi har et godt tilbud til så mange som muligt, uden at det kommer til at koste flere penge for vores ejere.

Sammenhæng og mobilitet

Vores rolle som mobilitetsselskab er at binde Nordjylland sammen. Vi arbejder for at skabe god sammenhæng mellem alle kollektive og bæredygtige transportformer, så det er nemt at komme til og fra arbejde, uddannelse, fritidsaktiviteter og sociale arrangementer. Uanset om det er hverdag eller weekend, skal det være muligt at rejse effektivt og bæredygtigt i hele regionen.

Ved at sikre den bedst mulige mobilitet for pengene bidrager vi til både vækst og trivsel i Nordjylland. Vores mål er at gøre vores services og muligheder mere bekvemme og tilgængelige for alle, hvilket betyder, at vi skal tage hensyn til både de store byer og de mindre lokalsamfund. Ved at skabe en stærk sammenhæng mellem forskellige transportmidler som busser, tog, flextrafik og samkør-

*Med expresbus fra Aalborg til Løgstør til en kop kaffe hos
en god veninde. Expressbusserne gør det lettere for flere at
benytte den kollektive trafik i Nordjylland.*



1 INDLEDNING

sel, vil vi sikre, at der er et mobilitetstilbud til alle.

Et grønnere Nordjylland

Vores ambition er at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen. Intuitive løsninger og gode pålidelige mobilitetstilbud skal gøre valget om at rejse grønnere naturligt for nordjyderne.

Når vi rejser sammen, rejser vi grønnere og mere bæredygtigt, end når vi sidder i hver vores bil. Det er en kendsgerning, at når flere vælger at benytte busser, tog, flextrafik og samkørsel, reducerer vi vores samlede CO2-udledning og mindsker trængslen på vejene.

Vi ønsker at gøre de grønne transportvalg så tilgængelige og brugervenlige som muligt, så vi sammen kan værne om vores klima og nærmiljø. Det kræver, at vi hele tiden arbejder på at forbedre og optimere vores mobilitetstilbud, så de opfylder de stigende krav til komfort, pålidelighed og effektivitet, som vores kunder har.

Vi er allerede kommet langt med at omstille vores busser og tog til grønne drivmidler, men vi er endnu ikke helt i mål. Udviklingen

går hurtigt, og vi holder hele tiden et vågent øje med, hvilke muligheder der viser sig i takt med de teknologiske landvindinger. I flextrafikken har vi afventet udbygningen af ladeinfrastrukturen, og også der er udviklingen med os. Vi forventer derfor at gøre store fremskridt ift. at omstille flextrafikken til grønne drivmidler i de kommende år. Med grøn omstilling af endnu flere af transportmidlerne i den kollektive trafik, når vi et stort skridt tættere på målet om et grønnere Nordjylland.

Værdierne er fundamentet

Vores værdier er fundamentet for alt, hvad vi gør. De sikrer bl.a., at vi møder vores kunder, kollegaer og samarbejdspartnere med respekt og engagement.

Alle i NT stræber dagligt efter at gøre en positiv forskel for vores kunder og i det hele taget have en mærkbar positiv indflydelse på den kollektive trafik og alt omkring den, bryde med vanetænkning, gøre processer og flow så enkle som muligt og fremme en positiv arbejdskultur.

Vores værdier er:

- Vi gør en forskel
- Vi udfordrer plejer

- Vi gør det ikke sværere end det er
- Vi går glade til og fra arbejde

Ved at efterleve vores værdier på både de interne og eksterne linjer, sikrer vi, at vi får skabt de bedst mulige oplevelser for alle, vi er i kontakt med. Det gælder de kunder, der fx henvender sig i vores salgs- og servicecenter, det gælder leverandører og partnere, og det gælder samarbejdet i huset og med vores ejere – Region Nordjylland og de nordjyske kommuner.

Styrende principper

For at udfylde vores rolle og realisere vores ambition har vi defineret fire fokusområder, som vi bruger som styrende principper, når vi sætter nye tiltag og projekter i gang. Nøgleordene er fællesskab, bæredygtighed, kunder og nytænkning.

Fællesskab dækker over, at vi vil forme fremtidens transporttilbud og fremtidens services i samarbejde med andre. Samarbejde og sammenhæng går hånd i hånd, og vi inddrager vores interessenter, kunder og samarbejdspartnere i at skabe varige løsninger, der styrker sammenhængen i Nordjylland. Gennem åben dialog og tæt kontakt arbejder vi mod det fælles mål at gøre det let og enkelt at rejse sammen. Vi vil involvere lokale virksomheder,



*Med Plustur hjemmefra Barmer til
stoppestedet i Sebbesund og videre
med en expresbus til indkøb i Nibe.*

1 INDLEDNING

uddannelsesinstitutioner, foreninger, vores ejere og andre relevante parter, så vi sikrer, at vores løsninger er relevante og på bedst mulig vis opfylder vores kunders behov.

Bæredygtighed er også et pejlemærke for os, og vi vil fremme grønne forandringer på flere måder. Ved at være dedikerede til bæredygtig transport og ved at arbejde for at ændre folks rejsevaner, så flere rejser sammen. Vi har allerede gjort betydelige fremskridt med at omstille den kollektive trafik i Nordjylland til grønne drivmidler, og vi fortsætter denne omstilling i årene, der kommer. Samtidig skal det være let og enkelt at benytte vores mobilitetstilbud, billetløsninger og services, så det er så nemt som muligt for nordjyderne at vælge de grønneste transportmuligheder.

Mindre CO₂-udledning, færre partikler der bliver udledt i lokalområderne og mindre trængsel på vejene er blandt de positive effekter, vi stræber efter. Vi arbejder desuden aktivt på at integrere nye teknologier og innovative løsninger, der kan reducere vores miljøpåvirkning yderligere.

Vi har kunderne i fokus, og arbejder dels på at tiltrække nye kunder og dels på at fastholde de eksisterende. Det gør vi bl.a. ved at sikre,

at vores grundprodukt er i orden, og at det følger med tiden. Vi arbejder løbende på at sikre, at vi har høj rettidighed og god komfort, og at vores kunder finder det trygt og sikkert at rejse med os. Billetkøb skal være så nemt og lettilgængeligt som muligt, og vi har også fokus på at levere god og relevant information på rette tid og sted både før, under og efter rejsen.

”Når vi taler om moderne kollektiv trafik i dag, omfatter det ikke kun busser, tog og flextrafik, men også samkørsel og andre grønne transportformer.”

Når vi taler om moderne kollektiv trafik i dag, omfatter det ikke kun busser, tog og flextrafik, men også samkørsel og andre grønne transportformer.

Vi vil fortsætte med at gen- og nytænke vores transporttilbud, services og produkter, så vi sikrer, at det er let og enkelt at komme rundt i Nordjylland. Det vil vi bl.a. gøre ved at tilbyde en bred vifte af transportmuligheder, der

dækker forskellige behov og præferencer. For os er det ikke så vigtigt, hvordan nordjyderne rejser, så længe de rejser bæredygtigt og sammen.

”Vi vil fortsætte med at gen- og nytænke vores transporttilbud, services og produkter, så vi sikrer, at det er let og enkelt at komme rundt i Nordjylland.”

Nytænkning dækker også over, at vi vil levere mest mulig mobilitet og service for pengene, og at vi ikke er bange for at gå nye og banebrydende veje for at nå målet. Vi er åbne overfor nye transportformer og baserer vores arbejde på data og viden. Vi digitaliserer, optimerer og effektiviserer løbende både interne og eksterne processer for at gøre det lettere og mere attraktivt at være kunde hos os. Vi stræber efter at gøre tingene lidt bedre hver dag og ser hele tiden på, hvordan vi kan forbedre vores tilbud og services, så det bliver stadig lettere at rejse sammen.

1 AMBITION

AMBITION

Når vi rejser sammen, rejser vi grønnere og mere bæredygtigt, end når vi kører i hver sin bil.

Hvis flere skal træffe de grønne og bæredygtige transportvalg, skal vi sikre, at det er let og ligetil at benytte den kollektive trafik. Moderne kollektiv trafik for os er mere end busser, tog og flextrafik. Det favner også samkørsel og andre grønne transportformer, hvor vi rejser sammen.

Jo enklere det er at benytte, jo flere vil vælge at rejse sammen. På den måde er vi med til at værne om vores klima og nærmiljø.

Vi har en ambition om at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen

2 ROLLE

ROLLE

Når der er god sammenhæng mellem alle kollektive transportformer i Nordjylland, er det nemt at komme til og fra arbejde, uddannelse, fornøjelser og hinanden.

Vi vil skabe sammenhæng både i hverdagen og i weekenden, så der er god mobilitet, uanset hvor i Nordjylland vi er. På den måde bidrager vi til vækst og trivsel.

Vores rolle som mobilitetsselskab er at binde Nordjylland sammen

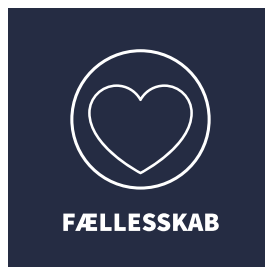
*Med bus fra Hobro til Houtved og derefter videre
med Plustur til Stinesminde Havn for at fiske.*



4 FOKUSOMRÅDER

Vores fire fokusområder

Vores fire overordnede fokusområder fungerer som pejlemærker i vores bestræbelser på at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen. De tiltag og løsninger, vi vil gennemføre og udvikle, tager alle udgangspunkt i fokusområderne.



*Med Flextur hjem fra en
god koncert i Hjørring*



FÆLLESSKAB

Vi former fremtiden i fællesskab

For os går samarbejde og sammenhæng hånd i hånd. Vi inddrager vores mange forskellige interessenter og samarbejdspartnere, så vi sammen får skabt varige løsninger, der skaber sammenhæng i Nordjylland.

Vi har tæt kontakt til kunder, virksomheder og lokalsamfund, og har en god og åben dialog med kommercielle samarbejdspartnere, så vi sikrer, at vi er i øjenhøjde og relevante for hele vores landsdel.

Vi har et tæt samarbejde med de nordjyske kommuner, Region Nordjylland og vores leverandører, hvor vi arbejder efter det fælles mål at skabe et Nordjylland, hvor det er let og enkelt at rejse sammen.

*Med bus fra Aalborg til Fjerritslev, videre til Thorup Strand med Plustur
og til fods gennem plantagen til shelterpladsen ved Vester Thorup.*





BÆREDYGTIGHED

Vi fremmer grønne forandringer

Vi er allerede kommet langt og har omstillet en stor del af vores flåde til grønne drivmidler. Omstillingen fortsætter, og samtidig arbejder vi på at gøre det let for nordjyderne at træffe grønnere og mere bæredygtige transportvalg. Det gør vi bl.a. ved at gøre det let og enkelt at være kunde hos os.

Når flere rejser sammen fremfor at køre i hver sin bil, bliver der udledt mindre CO2 og færre partikler samtidig med, at trængslen på veje og parkeringspladser mindskes. Vi understøtter dermed grøn og bæredygtig transport på flere fronter og værner om vores nærmiljø og den nordjyske natur.

*Med expresbus og en god bog
fra Frederikshavn til Aalborg*





KUNDER

Vi får flere til at rejse sammen

Vi har et attraktivt kerneprodukt, hvor rettidighed, sikkerhed og tryghed er i fokus. Man kan regne med os. Det ved vi, for vi er selv kunder.

Moderne kollektiv trafik er mere end busser, tog og flextrafik. Det favner også privat samkørsel og andre grønne transportformer, som samlet set danner et fintmasket net af transportmuligheder. Vi har et tilbud til de fleste, som gør det let og enkelt at komme rundt i Nordjylland.

Vores produkter og services er simple og intuitive, og vi gør os umage for at give kunderne god og relevant information og en sublim kundeservice. Vi møder folk, hvor de er, og inddrager kunderne, så vi er sikre på, at deres behov er i fokus, når vi udvikler nyt og forbedrer det eksisterende.

*Samkørsel fra Oue ved Mariager Fjord til
Mariagerfjord Gymnasium i Hobro.*





NYTÆNKNING

Vi nytænker mobilitet og service

Vi leverer mest mulig mobilitet og service til flest muligt for pengene. Og vi går gerne nye banebrydende veje for at nå målet. Vi er åbne overfor nye moderne transportformer, som kan supplere vores busser, tog og flextrafik, så det bliver lettere at rejse grønt og bæredygtigt i Nordjylland.

Vi baserer vores arbejde på data og viden og digitaliserer, optimerer og effektiviserer løbende på både de interne og eksterne linjer for at gøre det lettere og enklere at være kunde hos os. Vi bestræber os i det hele taget på at gøre tingene lidt bedre hver dag.

VORES FUNDAMENT ER BYGGET PÅ VÆRDIER

Vores værdier danner rammen for, hvordan vi møder vores kunder, kollegaer, samarbejdspartnere og omverdenen.

Værdierne er vores fundament, og når vi lever efter dem, sikrer vi, at alle bliver behandlet med respekt, og at vi giver vores kunder den bedst mulige oplevelse.

Vi gør en forskel

Vi er stolte over at være en del af NT og den betydning, vi har for Nordjylland. Stolte over at tage beslutninger, som gør en positiv forskel i hverdagen for vores kunder, samarbejdspartnere og vores fælles klima og miljø.

Vi tænker i sammenhænge og bæredygtighed og vigtigheden af, at vi hver dag skaber værdi for Nordjylland.

Vi udfordrer plejer

Vi ser muligheder før begrænsninger og ved, at der altid er plads til forbedring. Derfor udvikler vi til stadighed vores produkter og måde at gøre tingene på, så vi får skabt nye og bedre løsninger og arbejdsgange eksternt såvel som internt.

Vi ved, at de bedste løsninger oftest bliver skabt i samarbejde med andre, men vi venter ikke på, at andre skal gå forrest – det har vi modet til selv at gøre.

Vi gør det ikke sværere end det er

Moderne kollektiv trafik kan være en kompleks størrelse, men vi behøver ikke at gøre det sværere end højst nødvendigt – hverken for os selv, vores kunder eller vores samarbejdspartnere.

Vi tager stilling til, hvad der er nødvendigt og har modet til at fjerne det overflødige, så vi får gjort tingene så simple og enkle som muligt til glæde for alle.

Vi går glade til og fra arbejde

Vi er et fællesskab af engagerede og fagligt stolte medarbejdere, som både føler og udstråler arbejdsglæde, og vi har en god balance mellem vores arbejdsliv og privatliv.

Et vigtigt element i vores arbejdsglæde er det, vi kalder frihed under ansvar. Med det mener vi, at vi stoler på hinanden på tværs af organisationen - og forpligtiger os til at tage et personligt ansvar for opgaven, hinanden og for NT.



17. februar 2027

3. Proces for udvidelse af NT's bestyrelse

På bestyrelsesmødet den 23. januar 2026 blev sammensætningen af NT's bestyrelse drøftet, og der var i bestyrelsen fuld opbakning til, at alle kommuner bliver repræsenteret i NT's bestyrelse fremadrettet. I forlængelse heraf blev administrationen anmodet om at iværksætte den nødvendige proces for dette.

NT's nuværende bestyrelse består iht. lov om trafikselskaber af 9 medlemmer, hvoraf 2 medlemmer er udpeget af Regionsrådet, 1 medlem er udpeget af Aalborg Kommune, idet kommunen yder det største årlige tilskud til NT, og 6 medlemmer er udpeget af repræsentantskabet. Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

Den nuværende sammensætning af NT's bestyrelse betyder, at 4 kommuner ikke er repræsenteret i bestyrelsen. En udvidelse af bestyrelsen fra 9 til 13 medlemmer, så alle kommuner kan være repræsenteret, vil kræve en vedtægtsændring. Ændring af NT's vedtægter kræver en godkendelse i NT's bestyrelse, NT's repræsentantskab samt Regionsrådet. Herefter sendes vedtægterne til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Har vi ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser, anses vedtægterne for godkendt.

Administrationen foreslår følgende proces for udvidelse af NT's bestyrelse:

- På bestyrelsesmødet den 24. marts 2026 forelægges vedtægtsændringer, der udvider antallet af kommunale bestyrelsesmedlemmer fra 7 til 11, til godkendelsen. Desuden forelægges forslag til vederlag for bestyrelsesmedlemmer til godkendelse.
- Den 24. marts 2026 afholdes ekstraordinært repræsentantskabsmøde. Under forudsætning af, at vedtægtsændringer og vederlag er godkendt af bestyrelsen, forelægges samme til godkendelse i repræsentantskabet.
- Herefter forelægges vedtægtsændringerne til godkendelse i Regionsrådet. Behandlingen i Regionsrådet kan formentlig ske den 26. maj 2026.
- Når vedtægtsændringerne er godkendt i NT's bestyrelse og repræsentantskab samt i Regionsrådet fremsendes de til transportministeren og økonomi- og indenrigsministeren.
- Hvis den skitserede tidsplan overfor holder, kan udvidelsen af NT's bestyrelse formelt være på plads omkring 1. august 2026, og den udvidede bestyrelse kan træde sammen første gang på bestyrelsesmødet den 11. september 2026.

Det indstilles...

- at den foreslåede proces for udvidelse af NT's bestyrelse godkendes.



17. februar 2026

4. Studietur for NT's bestyrelse og repræsentantskab

Der er tradition for, at NT's bestyrelse og repræsentantskab tager på studietur for at hente indtryk og inspiration hos vores kollegaer i ind- og udland.

I efteråret 2023 gik studieturen til det nordlige Holland, og i efteråret 2018 besøgte vi Schweiz (se besøgsrapporter i vedlagte bilag).

Efter dialog med formandskabet lægger administrationen op til, at vi planlægger en studietur i foråret 2027. Lokation og program er ikke fastlagt, og vi søger at sammensætte et program, hvor vi kan få inspiration til de temaer, som er eller bliver aktuelle i Nordjylland, som fx udveksling mellem land og by, knudepunkter, samkørsel, digitale løsninger, selvkørende køretøjer mv.

Hvis der er tilslutning til en studietur, vil administrationen gå i gang med planlægningen med henblik på at præsentere et forslag til program og datoer på bestyrelsesmødet i september.

Det indstilles...

- at administrationen igangsætter planlægningen med henblik på en studietur i foråret 2027.

Bilag

Bilag 4A, NT - Studietur til Schweiz 2018

Bilag 4B, NT - Studietur til Holland - 2023



BESTYRELSE & REPRÆSENTANTSKAB I NT STUDIETUR TIL SCHWEIZ

31. oktober – 2. november 2018

TURENS PROGRAM

31. oktober:

- Afrejse fra Aalborg til Zürich via København.
- Besøg ved trafikelskabet **tpf** i byen Fribourg, og præsentation af billetsystemet FairtIQ.

1. november:

- Besøg i hovedkvarteret for mobilitetstjenesten **Bestmile** i Lausanne.

2. november:

- Besøg hos **SBB | Green Class** i Bern, som hører under det nationale jernbaneselskab SBB.
- Hjemrejse til Aalborg fra Zürich via Amsterdam.

Kort omkring Schweiz

Schweiz har eksisteret som løs konføderation siden det 13. århundrede, og er i dag en føderal forbundsstat dannet med forfatning fra 1848, og har siden 1979 bestået af 26 kantonen. Der bor i dag omkring 8,5 millioner mennesker i Schweiz, heraf omkring 350.000 i hovedstaden Bern. Landets største by er Zürich med omkring 1,1 millioner indbyggere i by og forstæder.

Schweiz er kendt for sit direkte demokrati, og alle vigtige love siden 1848 er blevet besluttet via folkeafstemninger. De 26 kantonen har desuden en meget høj grad af selvstyre med egne forfatninger, og med egen lovgivende forsamling, regering og dømmende magt.

Den kollektive trafik i Schweiz

Schweiz er kendt for at have en meget veludbygget infrastruktur, og specielt den schweiziske jernbane er kendt for at være af en meget høj kvalitet. Schweiz har således et af de tætteste jernbanenet i verden, der desuden er fuldt elektrificeret.

Rygraden i den kollektive trafik er den nationale jernbane, der drives af SBB, men ligeså væsentlig er den regionale og lokale kollektive trafik, der er organiseret i de enkelte kantonen.

Målsætninger for vores tur

Vores valg af Schweiz som destination for vores studietur skyldes bl.a. ønsket om at opleve kollektiv trafik i et land, hvor markedsandelen for den kollektive trafik er x2 i forhold til hvad vi kender fra Danmark.

*»Studieturen skal give mulighed for at vi får **prøvet noget attraktiv kollektiv trafik**, får **input omkring nye tendenser indenfor mobilitet**, og får noget **socialt samvær** udenfor bestyrelseslokalet «*

I Schweiz arbejdes der meget med at udvikle den kollektive trafik, og tænke *mobilitet*, hvilket går godt i spænd med den retning vi - igennem vores Forretningsplan - har sat for udviklingen af fremtidens NT. Vi oplevede derfor både førerløse bussystemer i drift, nye mobilitetstjenester og hvordan man i Schweiz tænker *MaaS* (Mobility as a Service) ved i stigende grad at samtænke den kollektive og individuelle transport.



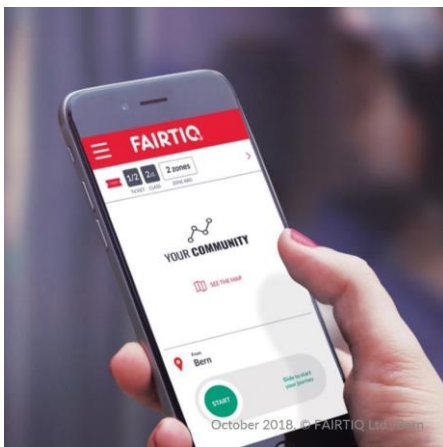
Billede af den berømte Zytglogge, som ligger i den gamle bydel i Bern.



Førerløse busser i drift ved Marly Innovation Centre i Fribourg.

tpf

Rue Louis-d'Affry 2
1700 Fribourg
Schweiz
www.tpf.ch/en



FairtIQ betalingsløsningen er landsdækkende i Schweiz, og kunderne tjekker ind og ud ved at swipe på samme måde, som det i Danmark kendes fra f.eks. MobilePay.



Vi sluttede en lang dag af med en hyggelig middag på restauranten Zaehring i Bern.

31. oktober: Besøg ved tpf i Fribourg

tpf er trafikselskabet, som er overordnet ansvarlig for den kollektive trafik i kantonen Fribourg. Fribourg er én af officielt 26 kantoner i Schweiz, og har totalt 260.000 indbyggere, mens der i byen af samme navn bor omkring 40.000. Regionen har en forholdsvis lav befolkningstæthed, så koordineringen af tog, bybusser, regionalbusser og deres førerløse shuttle-bus system på tværs af land- og bydistrikter er vigtigt for området. Driften af det førerløse system imellem det såkaldte Marly Innovation Centre og tpf's netværk af kollektiv trafik drives på en platform leveret af selskabet Bestmile.

Hos tpf præsenterede den administrerende direktør Vincent Ducrot selskabet, der er ejet af regionen (Canton Fribourg 75 %), byen (Fribourg Town Council 16 %) samt staten igennem det nationale togselskab (SBB 5 %). Selskabet er opdelt i forretningsområderne; Trafik, ejendomme og infrastruktur (her ejer den schweiziske stat særskilt 2/3 af selskabet).

Imponerende har tpf i en region med < 50% af indbyggertallet i Nordjylland årligt omtrent det samme antal passagerer som NT (31 millioner passagerer). Selskabet har ikke konkurrenceudsat driften, og har således omkring 1.000 ansatte, hvilket inkluderer driftspersonale. Selskabet arbejder meget med integrationen mellem busser og tog, og kunderne planlægger deres rejser med kort overgangstid, fordi systemet er pålideligt. tpf har gang i et massivt investeringsprogram, der bl.a. inkluderer en investering på 120 millioner chf (820 millioner kr.) i et nyt kombineret bus og tog depot, med plads til 600 ansatte.

tpf har som det første selskab i Schweiz indsat førerløse busser i almindelig drift. Selvom det fortsat er et udviklingsprojekt, er busserne blevet skræddersyet til den eksisterende tidstabel, og de fungerer som tilbringer løsning til busser i almindelig rutedrift. Et andet interessant projekt under implementering er deres 'Houston' projekt, som er et innovativt kommunikationssystem (VoIP), der skaber direkte kommunikation mellem tpf's kontrolcenter og chaufførerne i busserne. Udstyret vil være integreret i busserne, og benytter bl.a. geotagging udstyr i busserne, ligesom det kan forbinde busserne til Internet of Things (IoT).

FairtIQ

Schweiz er ét af bare 3 lande i verden (Danmark, Holland og Schweiz) med et landsdækkende betalingssystem til den kollektive trafik. Hvor løsninger i både Danmark (Rejsekort) og Holland (OV Chipkaart) er afhængige af, at kunderne har et fysisk kort, som man tjekker ind/ud med på fysiske enheder på stationer og i busser, er løsningen fra FairtIQ digital. Kunderne tjekker således ind/ud på deres telefon, og deres position og rejse monitoreres via telefonens GPS.

Hvor udvikling og implementering af Rejsekort i Danmark har varet >10 år, er FairtIQ løsningen udviklet og fuldt implementeret på 3 år, hvilket også har resulteret i markant lavere omkostninger. For NT er løsningen spændende fordi vores kunder i f.eks. Plustur ville kunne betale ved rejsens start.



Bestmile er blandt andet involveret i det spændende 'Navettes' projekt med modulbusser sammen med selskabet Lohr.

Bestmile

Av. de Rhodanie 58
1007 Lausanne
Schweiz
www.bestmile.com



Efter besøget ved Bestmile spiste vi frokost i Lausanne på en hyggelig italiensk restaurant med den mest fantastiske placering, ligeud til Geneve søen, og med kig til de schweiziske alper.



Vi sluttede dagen af med endnu en hyggelig middag, denne gang på Restaurant Krone i Bern.

1. november: Besøg ved Bestmile i Lausanne

Bestmile blev etableret i 2014, og har i dag base i såvel Lausanne i Schweiz, som i San Francisco i USA. Bestmile er ét af de mange firmaer, som er blevet etableret igennem de seneste 5-10 år, og som alle tager udgangspunkt i ideen om at nytænke personlig transport, under den fælles overskrift *Mobility as a Service (MaaS)*.

Bestmile definerer sig selv ud fra ønsket om at kunne levere en mobilitetsplatform, som kan anvendes til at understøtte og levere integrerede multimodale transportløsninger. Bestmile har dog en interessant yderligere vinkel på dette, idet de også tænker i integrationen af førerløse teknologier i den eksisterende transport med almindelige køretøjer. Bestmile har, som tidligere nævnt, således leveret den platform, hvorpå tpf driver deres førerløse busser.

Hos Bestmile præsenterede den ene af deres grundlæggere (Anne Mellano) firmaet, og de forskellige løsninger, som de i øjeblikket arbejder med. Firmaet startede tilbage i 2012, hvor de planlagde og implementerede verdens første forsøg med førerløse busser.

De to helt store trends som de mener kommer til at definere det de kalder den 4. industrielle revolution, er helholdvis den stigende digitalisering og automatisering, og det at folk i stigende grad deler aktiver i stedet for at eje dem (deleøkonomi). De to trends kommer bl.a. til at resultere i en transformation af bilindustrien, men også af den traditionelle kollektive trafik, hvor vi i stigende grad kommer til at se behovsstyrende (on-demand) løsninger. Ifølge Bestmile vil der i 2030 være omkring 80 millioner førerløse biler på gaden, og >90 % af disse vil indgå i større flåder, og således ikke være ejet af enkeltpersoner.

Bestmile har baseret deres forretningsmodel på at kunne levere en mobilitetsplatform, der bl.a. vil kunne benyttes af disse fremtidige flådeejere til at drive og optimere deres flåde(r) af førerløse vogne, der vil transportere folk til og fra forskellige destinationer. Som fremtidig kunde vil du tilkalde en vogn via applikation i din telefon, betale for rejsen via dit abonnement, og typisk være flere personer i den enkelte vogn.

Som de ser det er kunder til deres system alt fra traditionelle trafikselskaber som f.eks. NT, til taxaoperatører, biludlejningsfirmaer og operatører. Deres platform kan således også binde mobilitetsløsninger - som traditionelle busser og tog, førerløse busser og vogne samt mikro transit løsninger som cykler og løbehjul - sammen i ét samlet system for kunderne.

Besøget hos Bestmile var spændende, idet det gav os et godt indblik i nogle af de store tendenser omkring automatisering og deleøkonomi, som i stor grad kommer til at påvirke os over de kommende 5-10 år. Det viste os således også, at den transformation - fra trafikselskab til mobilitetsselskab - som bestyrelsen har udstukket for NT, synes at være godt afstemt med de tendenser, og at vi skal videreudvikle vores tanker omkring integration af transportformer, idet det er en nøgle til at dække vores kunders fremtidige mobilitetsbehov.



SBB | Green Class handler primært om skabe større mobilitet ved at samtænke traditionel kollektiv trafik med delebilsordninger som eksempelvis DriveNow.

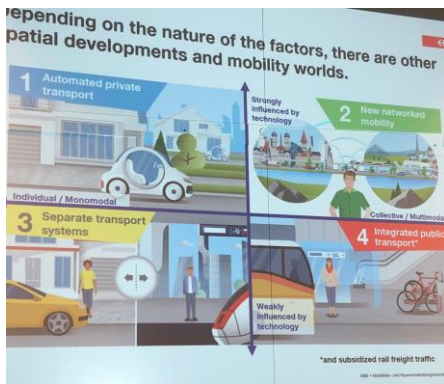
SBB | Green Class

Parkterrasse 14/10

3000 Bern 65

Schweiz

www.sbb.ch



SBB | Green Class præsenterede deres bud på hvordan de ser fremtidens samspil mellem bl.a. førerløs teknologi, kollektiv trafik og integreret mobilitet.

2. november: Besøg ved SBB i Bern

SBB er det statslige schweiziske jernbaneselskab, som er kendt for at levere en meget effektiv togdrift i Schweiz, med en høj grad af kvalitet og punktlighed. SBB har dog også erkendt, at deres kunder i stigende grad efterspørger dør-til-dør mobilitet, og ikke blot en effektiv togrejse fra station til station.

Ét af deres tiltag har været etableringen af SBB | Green Class, som kan betegnes som værende en lille start-up virksomhed inde i den store modervirksomhed SBB.

Hovedtanken bag SBB | Green Class har været at levere mobilitetspakker til SBB's kunder – pakker der inkluderer togrejse kombineret med anden mobilitet, som f.eks. delebilstjeneste eller delecycler. Konceptet er fortsat på projektstadiet, og inkluderer i øjeblikket omkring 130 kunder, som SBB | Green Class har med i deres abonnementsordning, og som de har en løbende dialog med i forhold til forbedringer af konceptet. Desuden eksperimenterer de med hvilke mobilitetsformer, der vil kunne indgå i en samlet pakke til de forskellige kunder – mobilitetsformer der bl.a. inkluderer scootere og elcycler.

Hos SBB | Green Class præsenterede Fabian Scherer os til en start for moderselskabet SBB. Interessant ift. de danske diskussioner omkring elektrificering af jernbanenettet, har driften af SBB's toge i Schweiz været 100% elektrificeret siden 1960. Elektriciteten leveres af SBB selv fra deres vandkraftanlæg, og SBB er således i dag den anden største producent af el i Schweiz. SBB er desuden den største ejendomsbesidder i Schweiz (3.500 bygninger), og arbejdet meget med kommercielt at udvikle f.eks. deres stationer, som de bliver attraktive knudepunkter for deres kunder – noget vi ved selvsyn oplevede på de stationer vi besøgte i bl.a. Bern og Lausanne.

Man arbejder meget med *Smart City* koncepter, og en af de primære tanker bag SBB | Green Class er, at man ønsker at finde løsninger hvormed kunderne kan blive uafhængige af deres private bil, og kunne levere kollektive mobilitetsløsninger, der skaffer kunderne fra dør-til-dør. I 2016 introducerede man således muligheden for at kunderne i tillæg til deres årskort til SBB, kunne tilkøbe adgang til el-delebiler, og i 2017 videreudviklede man det yderligere til også at inkludere elcycler. Man har således introduceret nye veje for integrationen af kollektiv og individuel transport ved at tilbyde mobilitetsabonnementer til de schweiziske kunder.

Tanken omkring mobilitetsabonnementer er utroligt spændende, og en naturlig videreudvikling af enkeltstående mobilitetskoncepter som delecycler og debiler, og et stort skridt i retning mod MaaS. I forhold til vores egen rejse fra trafiksselskab til mobilitetsselskab er det specielt interessant, idet man med disse tidlige forsøgskoncepter, virkelig prøver at tilpasse den kollektive trafik til de individuelle mobilitetsbehov, som borgerne har, og som ofte gør, at de er afhængige af deres private bil i dagligdagen.



BESTYRELSE & REPRÆSENTANTSKAB I NT STUDIETUR TIL HOLLAND

31. oktober – 2. november 2023

TURENS PROGRAM

31. oktober

- Afrejse fra Aalborg til Amsterdam
- Besøg ved trafikskabet for Fryslân regionen

1. november

- Besøg ved trafikskabet for Groningen/Drenthe regionen

2. november

- Hjemrejse til Aalborg fra Amsterdam.
- Bestyrelsesmøde i Aalborg Lufthavn

Kort om Holland og kollektiv trafik

Formelt set er Holland en del af kongeriget Nederlandene, som har 17,9 mio. indbyggere og bebor et areal på 33.481 km². Det giver en befolkningstæthed på 533 indbyggere på km² landareal, hvilket gør landet til det tættest befolkede større land i Europa. Befolkningstætheden er således seks gange større end i Danmark. Betegnelsen Nederlandene bruges dog stort set ikke på danske, hvorfor vi her anvender fællesbetegnelsen Holland.

De nordlige provinser/regioner af Holland (Fryslân, Groningen og Drenthe) minder hver især meget om det nordlige Jylland. Fryslân har således et indbyggertal på godt 645 tusind, mens Groningen og Drenthe har omkring 585 tusind og 495 tusind indbyggere.

Lighederne mellem Holland og Danmark er mange – sprogligt, kulturelt og i opbygningen af velfærdssamfundet. Det gælder også i forhold til den kollektive trafik, hvor de fleste bus- og regionale togtjenester er fuldt udbudte, mens det nationale jernbanenet drives af den statslige operatør NS. Billetmæssigt ligner Holland og Danmark også hinanden i den forstand, at det danske "Rejsekort" i det væsentlige er det samme system som det hollandske "OV Chipkaart".

Der er dog væsentlige strukturelle forskelle i den overordnede styring af kollektiv trafik imellem Holland og Danmark. F.eks. i regionernes og kommunernes rolle samt i rollen for de offentlige trafikskaber (PTA) og de private operatører (PTO). Holland har på mange måder også ført an i forhold til fællesbetegnelsen 'mobilitet', og specielt i forhold til integreret mobilitet, og har bl.a., i højere grad end Danmark, integreret forskellige transportformer i mobilitetsknudepunkter og park-and-ride faciliteter.

Overordnede temaer for studieturen var således:

- Indblik i forskellige tilgange til styring af kollektiv trafik
- Indblik i forskellige tilgange til udbud og koncessionsaftaler
- Løsninger på udfordringer med at levere mobilitet i landdistrikter
- Ekspresbusnetværk
- Anvendelsen af "mobilitetsknudepunkter" og "parker-og-kør"-faciliteter
- Digitalisering, innovation og kundeoplevelse



Billede af de mange cyklister i byen Leeuwarden, under vores guidede tur med Sjoerd Nota, hvor han bl.a. fortalte om byens tænkning i forhold til at integrere mobilitet i byens rum.



Et eksempelvis på frivillighedsløsning. For beboere i byen Westinde (3 km. udenfor Leeuwarden) findes muligheden for at rejse til/fra centrum af Leeuwarden med 'Wijkauto'. Turen køres af en frivillig privatperson, og koster €1,50/tur. Turene kan bookes mellem kl. 10-12 (mandag til fredag).



Fra Amsterdam (Schiphol) rejste vi med tog til Leeuwarden. I Holland har man national billetteringsløsning i stil med det danske Rejsekort. Systemet leveres af den samme leverandør (Thales), men er implementeret omkring 5 år tidligere end i Danmark.



Vores besøg ved Fryslân provinsen foregik i de flotte lokaler i 'Provinciehuis Fryslân'. Billedet af vores delegation er taget i 'Statenzaal' hvor vi modtog præsentation fra Jan van Selv (direktør for partnerskabet 'Dova') og Martina Looienga og Hessel Engbreghof fra Fryslân provinsen.

Målsætninger for vores tur

Vores valg af det nordlige Holland som destination for studieturen skyldes således ønsket om at opleve konkrete løsninger og svar, på de udfordringer vi selv oplever i Nordjylland – sikre god og fleksibel mobilitet i landområder, nye innovative mobilitetsløsninger, anvendelse af ekspresbusser som højklasset kollektiv trafik og anvendelsen af attraktive mobilitetsknudepunkter.

»Studieturen skal give mulighed for at vi får **oplevet alternative tilgange til den danske struktur for kollektiv trafik**, får **input til svar på vores egne udfordringer** i forhold til bl.a. mobilitet i landdistrikter og får noget **socialt samvær** udenfor bestyrelseslokalet «

I det nordlige Holland arbejdes der bl.a. meget med udvekslingen af passagerer fra land til by, via attraktive knudepunkter ('mobility hubs'), hvilket i tanke minder meget om vores eget projekt med 'Fremtidens kollektive trafik'. Derudover har man igennem en årrække formået at sætte anvendelse af 'frivillighedsbusser' i system, hvilket er en forlængelse af de erfaringer vi bl.a. gjorde os med tilsvarende i Havbakke området i Mariagerfjord Kommune.

Slutteligt har man i Holland en anden interessant struktural tilgang til kollektiv trafik end i Danmark. Eksempler på det er bl.a. deres nationale mobilitetsplan, og den 20-årige garanti på serviceniveauet for netværket af ekspresbusser (QLiner og QLink) i Groningen/Drenthe.

31. oktober: Besøg i Fryslân provinsen (Leeuwarden)

Dagen startede meget tidligt med afgang kl. 06:00 fra Aalborg til Amsterdam. Efter ankomst i Amsterdam (Schiphol lufthavn) hoppede vi direkte i toget til Leeuwarden, hvor vi bl.a. skulle bruge eftermiddagen i selskab med repræsentanter fra Fryslân provinsen.

Eftermiddagen indledtes dog med en spændende præsentation fra Jan van Selm, som er direktør for 'DOVA', som er det etablerede partnerskab mellem de lokale offentlige transportmyndigheder i Holland. Sammenslutningen består af de 12 hollandske provinser, trafikselskabet for Groningen/Drenthe, Amsterdam og Rotterdam/Haag. Partnerskabet kan sammenlignes med vores tilsvarende i Danmark (Trafikselskaberne i Danmark), og arbejder bl.a. for yderligere at forbedre den kollektive trafik ved at koordinere i forhold til den nationale transportpolitik.

I den relation var det bl.a. interessant at høre om, at Holland har en national mobilitetsplan. En sådan national plan, for bl.a. den samlede kollektive trafik i Danmark, har af flere aktører (bl.a. Dansk Industri) i flere omgange været efterspurgt. Det kunne give god mening med en forpligtende national plan, og i NT har vi bl.a. gavn af den regionale mobilitetsplan for Nordjylland. Sådanne planer giver bl.a. mulighed for i højere grad at koordinere aktiviteter og tiltag på tværs af forskellige aktører – offentlige og private.

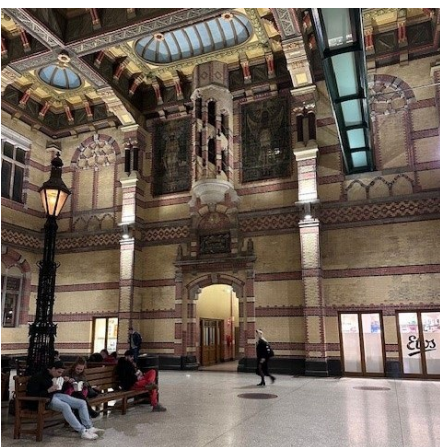
Efterfølgende præsenterede Martina Looienga og Hessel Engbreghof fra provinsen Fryslân bl.a. provinsens seneste meget store busudbud. Udbuddet



Sjoerd Nota fra Leeuwarden kommune tog os på en guidet tur igennem Leeuwarden, og mod stationen. Fokus var byens principper omkring planlægning af mobilitet, og specielt hvordan der arbejdes med at f.eks. kollektiv trafik, cykler og gående benytter de samme arealer i byen.



Regionaltoget mellem Leeuwarden og Groningen kørte på 100 % HVO, tilsvarende vores egne 'ekspresbusser' i Nordjylland. Togdriften imellem provinserne er således fossilfri, og de kigger i øjeblikket på hvordan den kan gøres emissionsfri. De har gennemført test med brinttog på strækningen, men afventer endelig beslutning om drivmiddel ift. det kommende togudbud.



Ved ankomsten til Groningen fremviste Andre Beekhuizen, fra Groningen provinsen, den flotte nyrenoverede banegård. På banegårdsarealet arbejdes der bl.a. med at skabe bedre udveksling mellem busser og tog. Et tilsvarende eksempel på dette har vi faktisk også i Nordjylland, med den nye udveksling mellem tog og Plusbus på Kennedy Plads i Aalborg.

omfattede alle busser i hele provinsen, og blev vundet af operatøren QBuzz (ejet af de italienske statsbaner). Generelt er strukturen i Holland sådan, at alt busdrift i en provins udbydes samlet, og der er således blot én busoperatør i hver provins. Kontrakten i Fryslân er skruet sådan sammen, at provinsen sætter et overordnet serviceniveau for busserne i provinsen, fordelt på en række definerede prioriterede netværksniveauer (A- til F-linjer). For det betaler provinsen årligt omkring 40 mio. EUR. Derudover tjener operatøren omkring 40 mio. EUR i passagerindtægter. Ulig den gængse struktur i Danmark ligger hele indtægtsrisikoen i kontrakten således ved operatøren. Et væsentligt element i tilbudsevalueringen er derfor, hvor mange bustimer operatøren tilbyder provinsen i kontrakten.

Derudover inkluderer kontrakten også hvad der kalder 'Flex-OV' hvilket minder meget om vores egen 'Plustur'. Her fragtes kunderne fra mindre stoppesteder til centrale knudepunkter. Operatøren betales her 22 EUR/tur, hvilket nogenlunde svarer til vores omkostning pr. 'Plustur'. Operatøren kan maksimalt gennemføre 50.000 sådanne ture årligt.

Herefter hørte vi om det interessante 'Buurtbus' koncept, der har eksisteret i Holland siden slutningen af 1970'erne. Som et led i kontrakten med operatøren stiller denne minibusser til rådighed på 5 faste linjer. Disse drives på daglig basis af en gruppe frivillige (forening), som dog modtager 5.000 EUR årligt i betaling.

Inden vi gik tilbage til stationen i Leeuwarden, fremviste en frivillig repræsentant konceptet 'Wijkauto in Westinde', som er endnu et eksempel på en interessant frivillighedsløsning. For beboere i byen Westinde (3 km. udenfor Leeuwarden) findes muligheden for at rejse til/fra centrum af Leeuwarden med 'Wijkauto'. Turen køres af en frivillig privatperson, og koster €1,50/tur. Turene kan bookes mellem kl. 10-12 (mandag til fredag).

På stationen købte vi billet til regionaltoget mellem Leeuwarden og Groningen. Regionaltogsdriften er også udbudt, og i perioden 2020-2035 drevet af Arriva, på vegne af de tre provinser (Groningen, Drenthe og Fryslân).

1. november: Besøg ved trafikskabet Groningen/Drenthe

Første stop på anden dag var trafikskabet Groningen/Drenthe ('OV Bureau Groningen-Drenthe'), hvor direktør Rosalinde Hoorweg bød os velkommen. Provinserne Groningen og Drenthe er de eneste i Holland, som sammen har et trafikskab. Samlet bor der 1,1 mio. indbyggere i de to provinser, og der transporteres årligt 27 mio. passagerer i busserne (2019).

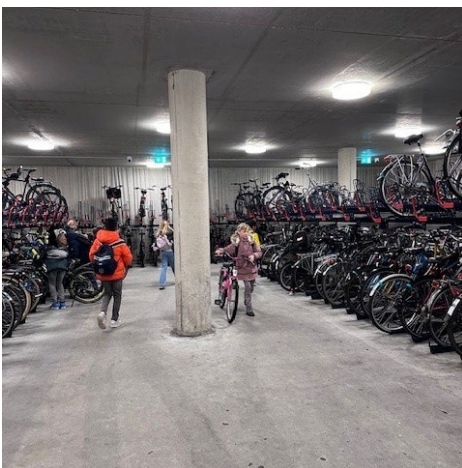
Herefter tog udviklingschef Erwin Stoker os igennem hovedelementerne i trafikskabet. Strukturen i Groningen/Drenthe minder mere om hvad vi kender fra trafikskab i Danmark – både i forhold til struktur, regulering og kontrakter. I Groningen/Drenthe ligger risikoen i forhold til passagerindtægter således ved trafikskabet. Meget lig hvad vi kender fra Nordjylland, har de opdelt deres samlede busnet i 3 hovedområder: *BRT* (Qliner og QLink), *Basis* (by- og regionalbusser) og *Extra* (skolebusser og behovsstyrede løsninger). Helt overordnet var beskeden. At filosofien bag deres samlede netværk var at skabe "... et netværk af knudepunkter."



Erwin Stoker fra trafikselskabet ('OV Bureau Groningen-Drenthe') gennemgår hovedelementerne i trafikselskabet, herunder hvordan de har struktureret arbejdet med deres netværk.



I centrum af Groningen har man løst udfordringen med de utroligt mange parkerede cykler rundt omkring i gaderne, ved at lave en fremragende underjordisk parkeringskælder dedikeret til cykler. Cyklister kommer til/fra cykelkælderen via rullende fortov.



Cykelkælderen er overskuelig og oplyst, ligesom der er vagtservice døgnet rundt. Her henter nogle små skoleelever deres cykler i de mange cykelstativer. Samlet var der plads til omkring 5.000 cykler i kælderen.

QLiner netværket minder på mange måder om vores egne 'ekspresbusser', og kører 100 km/t på motorvejene, som udgør størstedelen af netværket. Interessant nok må privatbiler ligeledes kun køre 100 km/t på motorvejene i Holland i dagtimerne, mens hastighedsgrænsen er 130 km/t i aften- og nattetimer. Interessant i forhold til motorvejene var det også at høre, at busserne har tilladelse til at køre i nødsporet på motorvejene, hvilket selvsagt skaber fantastisk fremkommelighed for busserne i forhold til privatbilerne.

Sammen med QLink netværket, som har flere stop inde i Groningen, forbinder QLiners også de mange større knudepunkter og 'park-and-ride' (P+R) anlæg. De rådede over 8 'P+R' anlæg, som samlet havde 5.000 parkeringspladser til privatbiler. Spændende var det også at høre, at provinserne har forpligtet sig til serviceniveauet i QLinker/QLink netværket for en 20-årig periode. Det har man gjort for at skabe noget tryghed og pålidelighed ud mod brugerne af den kollektive trafik.

Slutteligt fik vi et overblik over antallet af rejsende i netværket fra før Corona og indtil i dag. Ligesom NT mangler de i øjeblikket omkring hver tiende kunder (indeks 90), og ser måske på mange måder det som værende det nye normale.

Efter præsentationen fra trafikselskabet fik vi en guidet tur igennem Groningen af Eric van Huissteden, som er strategisk rådgiver omkring byplanlægning for byen Groningen. Udover et besøg i byens fantastiske offentlige bibliotek og læsesal ('Groninger Forum') besøgte vi bl.a. en central cykelkælder i bymidten.

Fra stationen i Groningen hoppede vi ombord i en af de mange 18-meter lange ledbusser (QLink), som transporterede os fra bymidten og ud til 'park-and-ride' knudepunktet ved 'Hoogkerk'. Igen her oplevede vi den hollandske udgave af Rejsekort ('OV Chipkaart'). I Holland har man dog muligheder for bl.a. at købe dagsbilletter, og vi rejste på en sådan igennem byen og ud til 'P+R' anlægget udenfor byen. I bussen kunne vi desuden se, at trafikselskabet laver kundeundersøgelser via QR-koder på skærmene i busserne – noget som også kunne være relevant at teste i Nordjylland.

Knudepunkt ved 'Hoogkerk' udenfor Groningen ligger ved motorvejen, og passagerer kan her gratis parkere deres bil, og rejse med de 18-meter lange 'QLink' busser ind til Groningen. Alle QLink busser signalerer ligeledes 'P+R' muligheden med foliering på bussen. Knudepunktet er ligeledes en del af QLinker netværket, som beskrevet tidligere.

I tilknytning til knudepunktet er der 1.000 parkeringspladser, hvor folk kan parkere bilen, og rejse med bus ind til centrum af Groningen. I forbindelse med etableringen af knudepunktet, etableredes særskilt afkørsel til 'park-and-ride' faciliteterne fra motorvejen. Turen til centrum med bus tager omkring 10 min. og der ankommer bus med retning mod centrum ca. hvert 5. min. Infrastrukturen rundt om knudepunktet var dog slidt, og det var netop en del af de udviklingsplaner trafikselskabet havde. At gøre knudepunkterne endnu mere attraktive ved bl.a. at blande indkøbs- og servicemuligheder ind i udformningen af knudepunkterne fremadrettet.



Fra stationen i Groningen hoppede vi ombord i en af de mange 18-meter lange ledbusser (QLink), som transporterede os fra bymidten og ud til 'park-and-ride' knudepunktet ved 'Hoogkerk'.



Knudepunkt ved 'Hoogkerk' udenfor Groningen ligger ved motorvejen, og passagerer kan her gratis parkere deres bil, og rejse med de 18-meter lange 'QLink' busser ind til Groningen.



Knudepunktet 'Roden Central' var et spændende eksempel på nytænkning af et traditionelt busstop/knudepunkt. Her er stoppestedet byens lokale bibliotek, hvor man desuden har inkluderet flere af byens øvrige borgervendte aktiviteter (Borgerservice)

Fra 'Hoogkerk' rejste vi med bus videre til et andet knudepunkt kaldet 'Roden Centraal', som ikke er et 'P+R' knudepunkt. Her fortalte Martin Courtz, som er programchef for knudepunkter ved Drenthe Provinsen, omkring transformationen af knudepunktet i Roden til et 'serviceknudepunkt'.

Det unikke ved knudepunktet i Roden er nemlig, at selve ventefaciliteterne for passagererne er inde på det lokale bibliotek og borgerservice. På den måde har man formået at skabe liv og tryghed ved knudepunktet, og nærmest fået skabt et moderne gadekær i byen. Meget spændende, og også noget vi kunne tage med hjem til Nordjylland, og overveje i forhold til vores egne knudepunkter og specielt busterminaler.

2. november: Hjemrejse og bestyrelsesmøde

I forhold til vores oprindeligt planlagte program, skulle formiddagen bruges til afholdelse af bestyrelsesmøde på hotellet i Groningen, samt opkobling via Teams til de bestyrelses- og repræsentantskabsmedlemmer, som ikke kunne deltage på turen.

Grundet varslet dårligt vejr i Amsterdam var vores fly til Aalborg kl. 16:25 dog aflyst, og vi valgte derfor at rejse med tog til lufthavnen fra morgenstunden, og tage et tidligere fly tilbage til Aalborg. Bestyrelsesmødet blev derfor afholdt i Aalborg Lufthavn fra kl. 14-16:30.

Deltagerliste

Søren Kusk, Aalborg Kommune

Carsten Andersen, Hjørring Kommune

Niels Krebs Hansen, Vesthimmerland Kommune

Jørgen Pontoppidan, Mariagerfjord Kommune

Folmer Hjort Kristensen, Læsø Kommune

Jørgen Rørbæk Henriksen, Region Nordjylland

Michael Portefee Pedersen, Rebild Kommune

John Christiansen, Morsø Kommune

Ole Schleemann, NT's administration

Nicolai Sørensen, NT's administration

Thomas Eybye Øster, NT's administration

Indlægsholdere - Holland

Jan van Selm, Director DOVA (j.vanselm@dova.nu)

Martina Looienga, Concession Manager Fryslân (m.looienga@fryslan.frl)

Hessel Engbrengenhof, Concession Manager and Network Developer Fryslân (h.m.engbrengenhof@fryslan.frl)

Sjoerd Nota, Cityplanner City of Leeuwarden (sjoerd@kenniscentrumsharedspace.nl)

Rosalinde Hoorweg, Director OV Bureau Groningen-Drenthe

Erwin Stoker, Programme Manager OV Bureau Groningen-Drenthe (e.stoker@ovbureau.nl)

Martin Courtz Hub Manager Province of Drenthe (m.courtz@drenthe.nl)

Eric van Huissteden, Strategic Mobility Advisor City of Groningen, (eric.van.huissteden@groningen.nl)



17. februar 2026

5. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:



6. Eventuelt



17. februar 2026

7. Kommende sager

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 24. marts 2026

- Beslutningspunkt om ændring af NT's vedtægter vedr. udvidelse af NT's bestyrelse

Bestyrelsesmøde den 24. marts 2026

- Tema: Økonomi
- Godkendelse af Regnskab 2025 til revision
- Beslutningspunkt om ændring af NT's vedtægter vedr. udvidelse af NT's bestyrelse
- Status for måltal og politikker (ligestillingsloven)
- GDPR-audit
- Medlemmer til NJ's bestyrelse



17. februar 2026

Beslutningsreferat

Punkt 9: Bestyrelsens 15 min.



17. februar 2026

9. Bestyrelsens 15 min.