



## NT Bestyrelse (Møde i NT's bestyrelse)

26-05-2023 09:00 - 12:00

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

---

**Information:** Der er mulighed for frokost efter mødet.

## Indhold

Punkt 1: Passagertal i busser og tog.....	1
Punkt 2: Økonomirapport 1/2023.....	2
Punkt 3: Status for Forretningsplan 2025.....	3
Punkt 4: Status for samkørsel.....	4
Punkt 5: Serviceniveau i busser, tog mv. fra august 2023.....	5
Punkt 6: Status for arbejdet med plusbus 1 og 2.....	6
Punkt 7: Meddelelser.....	7
Punkt 8: Eventuelt.....	8
Punkt 9: Kommende sager.....	9
Punkt 10: Beslutningsreferat, NT's bestyrelse, 26. maj 2023.....	10
Punkt 11: Bestyrelsens 15 min.....	11
Punkt 12: Samlet dagsorden i pdf.....	12



## 1. Passagertal i busser, tog og flextrafik

I april 2023 nåede vi et samlet niveau for passagertallet i busser og tog på 84 % i forhold til passagertallet i 2019, og fordelingen er følgende:

- Busser: 80 %
- Tog: 104 %
- Flextrafik: 91 %

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.



## 2. Økonomirapport 1/2023

NT Økonomirapport 2023 (FC1 2023) udgør den første budgetopfølgning og prognose for 2023 for NT og de underliggende forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første 3 måneder og et estimat for de sidste 9 måneder i 2023.

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager NT Økonomirapport 1/2023 (FCV1 2023) til efterretning

### **Bilag**

Bilag 2: NT Økonomirapport 1 (FC1 2023) – bilaget eftersendes i starten af uge 21.





## 1 Resume

NT Økonomirapport 1 (FC1 2023) er den først budgetopfølgning og prognose for 2023. Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første 2-3 måneder og et estimat for de resterende 9-10 måneder i 2023.

I økonomirapporten forventes et samlet merforbrug for NT på 58,1 mio. kr. i forhold til Budget 2023.

Det budgetterede tilskudsbehov fra ejerne vedr. 2023 på 1.070,9 mio. kr. forventes at stige med 135,2 mio. kr. til i alt 1.206,1 mio. kr., og stigningen fordeler sig på følgende vis:

- Bustrafik: Tilskudsbehovet stiger 45,5 mio. kr.
- Togtrafik: Tilskudsbehovet stiger 15,5 mio. kr.
- Flextrafik: Tilskudsbehovet stiger 74,3 mio. kr.

Prognosen for Bustrafik viser et merforbrug på 40,4 mio. kr. i forhold til Budget 2023. Driftsindtægterne estimeres 27,2 mio. kr. lavere end budgetteret, hvilket er udtryk for, at kunderne ikke kommer så hurtigt tilbage i bustrafikken efter COVID-19 som budgetteret. Den generelt stigende prisudvikling (og særligt på drivmidler så som diesel, HVO, gas og el) er hovedårsagen til, at operatørudgifterne forventes at stige med 20,4 mio. kr. i forhold til budgettet.

Prognosen for Togtrafik viser et merforbrug på 15,5 mio. kr. Driftsindtægterne forventes i 2023 at blive realiseret på det budgetterede niveau, mens operatørudgiften til Nordsjyske Jernbaner forventes at stige med 15,1 mio. som følge af en væsentlig højere prisudvikling end budgetteret tilbage i maj 2022.

Prognosen for Flextrafik viser et merforbrug på 2,2 mio. kr. Driftsindtægterne i 2023 forventes at være på niveau med det budgetterede. Tilskuddet fra ejerkredsen stiger med 72,1 mio. kr., hvilket skyldes en forventet stigning i operatørudgifterne på 72,2 mio. kr. Effekten af 31. udbud er estimeret på baggrund af indkomne tilbudspriser, hvor den estimerede økonomiske effekt er væsentlig højere end de indarbejdede udbudseffekter i Budget 2023.



## 2 Indhold

1	Resume .....	1
3	Forventet Regnskabsopgørelse.....	3
3.1	Hovedtal NT .....	3
3.2	Bemærkninger til økonomirapporten .....	3
3.3	Hovedtal Bustrafik .....	12
3.4	Hovedtal Togtrafik .....	13
3.5	Hovedtal Flextrafik.....	14
4	Fordelingsregnskab NT .....	15
4.1	Fordelingsregnskab Bustrafik.....	16
4.2	Fordelingsregnskab Togtrafik.....	17
4.3	Fordelingsregnskab Flextrafik .....	18
5	Engagementoversigt med bemærkninger.....	24
5.1	Brønderslev Kommune .....	24
5.2	Frederikshavn Kommune .....	28
5.3	Hjørring Kommune.....	32
5.4	Jammerbugt Kommune .....	36
5.5	Læsø Kommune .....	40
5.6	Mariagerfjord Kommune .....	44
5.7	Morsø Kommune .....	48
5.8	Rebild Kommune.....	52
5.9	Region Nordjylland .....	56
5.10	Thisted Kommune .....	60
5.11	Vesthimmerlands Kommune .....	64
5.12	Aalborg Kommune .....	68



### 3 Forventet Regnskabsopgørelse

#### 3.1 Hovedtal NT

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023	FC1 2023 vs. B 2023
<b>Driftsindtægter</b>	<b>276.694</b>	<b>351.111</b>	<b>419.749</b>	<b>392.505</b>	<b>-27.244</b>
Passagerindtægter	346.258	429.692	503.975	476.731	-27.244
Takstsamarbejde	-69.564	-78.581	-84.225	-84.226	0
<b>Tilskud</b>	<b>949.088</b>	<b>1.013.441</b>	<b>1.070.881</b>	<b>1.148.056</b>	<b>77.175</b>
Tilskud a conto	640.561	683.782	725.243	730.312	5.069
Kørselsbidrag	282.113	303.086	314.084	386.307	72.222
Administrationsbidrag	26.414	26.572	31.553	31.437	-117
<b>Øvrige tilskud</b>	<b>156.262</b>	<b>46.080</b>	<b>19.417</b>	<b>19.417</b>	<b>0</b>
COVID-19 Kompensation	156.262	46.080	0	0	0
Energiforsyningstilskud	0	0	19.417	19.417	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>1.382.044</b>	<b>1.410.631</b>	<b>1.510.047</b>	<b>1.559.978</b>	<b>49.931</b>
<b>Operatørudgifter</b>	<b>-1.208.847</b>	<b>-1.330.361</b>	<b>-1.354.435</b>	<b>-1.462.110</b>	<b>-107.674</b>
Bustrafik	-744.418	-825.157	-820.239	-840.637	-20.397
Flextrafik	-284.486	-308.482	-324.305	-396.489	-72.184
Togtrafik	-179.943	-196.722	-209.891	-224.984	-15.093
<b>Øvrige driftsudgifter</b>	<b>-80.660</b>	<b>-75.104</b>	<b>-93.003</b>	<b>-93.656</b>	<b>-653</b>
Busterminaler	-9.300	-8.636	-9.661	-9.696	-35
Call- og kundecenter	-22.116	-21.172	-23.002	-23.920	-918
Drift IT	-8.544	-5.994	-7.564	-7.179	385
Billetteringsudstyr	-13.634	-14.204	-19.577	-19.577	0
Lånefinansiering	-3.070	-572	-6.354	-6.354	0
Billetudgifter	-23.346	-24.430	-26.546	-26.631	-85
Stoppestedsudstyr	-650	-95	-300	-300	0
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-59.495</b>	<b>-59.503</b>	<b>-61.810</b>	<b>-61.694</b>	<b>116</b>
Administration	-57.503	-57.443	-59.461	-59.961	-500
Samarbejdsaftaler	-1.992	-2.060	-2.349	-1.733	616
<b>Ekstraordinære poster</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>0</b>
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-1.349.476</b>	<b>-1.465.441</b>	<b>-1.509.722</b>	<b>-1.617.934</b>	<b>-108.212</b>
<b>Driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>32.568</b>	<b>-54.810</b>	<b>325</b>	<b>-57.956</b>	<b>-58.281</b>
Finansielle poster	-361	-234	-325	-110	215
<b>Resultat før disponering</b>	<b>32.207</b>	<b>-55.044</b>	<b>0</b>	<b>-58.066</b>	<b>-58.066</b>
Overførselsadgang	-1.500	-1.331	0	0	0
Efterregulering	-30.707	56.375	0	58.066	58.066
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 3.2 Bemærkninger til økonomirapporten

I prognosen indarbejdet i årets første økonomirapport bør følgende forhold tages til efterretning:

- Passagerne i Bustrafik kommer ikke så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret
- Prisudviklingen medfører fortsat stigende operatørudgifter på både Bus- Tog- og Flextrafik
- 31. udbud på Flextrafik har resulteret i markante prisstigninger

Disse forhold kommenteres yderligere i de efterfølgende afsnit.





### **3.2.1 Driftsindtægter**

Prognosen for driftsindtægter er fortsat negativt påvirket af eftervirkninger fra COVID-19, hvor passagerniveauet fortsat ikke er tilbage på niveauet fra før coronaepidemien. I prognosen indgår realiserede indtægter fra årets 3 første måneder og forventningerne til de resterende 9 måneder af året.

#### **3.2.1.1 Driftsindtægter Bustrafik**

Driftsindtægterne er i prognosen estimeret til 303,2 mio. kr., hvilket er 27,2 mio. kr. lavere end budgetteret. Den negative afvigelse afspejler, at kunderne ikke tilbage til bustrafikken med samme takt som forudsat i budgettet.

#### **3.2.1.2 Driftsindtægter Togtrafik**

De samlede driftsindtægter i Togtrafik forventes i 2023 at udgøre 83,7mio. kr., hvilket er uændret niveau i forhold til Budget 2023.

#### **3.2.1.3 Driftsindtægter Flextrafik**

Passagerindtægter i form af egenbetaling på Flexhandicap forventes at blive 5,6 mio. kr., hvilket er på niveau med Budget 2023.

### **3.2.2 Tilskud**

Det samlede tilskud fra ejerkredsen til NT i 2023 forventes at blive 77,2 mio. kr. højere end budgetteret.

#### **3.2.2.1 Tilskud Bustrafik**

A conto tilskuddet i 2023 er budgetteret til 590,0 mio. kr., mens der i økonomirapporten forventes 595,1 mio. kr. Forskellen skyldes aftale med Hjørring Kommune om en ekstra a conto indbetaling på 2,5 mio. kr., aftale med Region Nordjylland om en ekstra a conto betaling på 2,4 mio. kr. samt aftale med Midttrafik om en a conto ændring på 0,2 mio. kr.

#### **3.2.2.2 Tilskud Togtrafik**

I prognosen forventes der ingen afvigelse til det budgetterede tilskud på 135,3 mio. kr. fra Region Nordjylland.

#### **3.2.2.3 Tilskud Flextrafik**

Det samlede tilskud til Flextrafik er budgetteret til 345,6 mio. kr., mens der i prognosen forventes et samlet tilskud på 417,8 mio. kr. Det samlede tilskud fra NT's ejere, der består af kørsels-, administrations- og grundbidrag, er i økonomirapporten således 72,1 mio. kr. højere end budgetteret i 2023, hvilket direkte kan henføres til afvigelsen på kørselsbidraget. I Flextrafikken dækker kørselsbidraget sammen med egenbetalingen operatørudgifterne. Der er derfor en direkte sammenhæng mellem kørselsbidrag og operatørudgifter.

I forhold til Budget 2023 forventes kørselsbidraget til flextrafikens kørselsordninger samlet at stige med 72,2 mio. kr., hvilket er en markant afvigelse ift. budget. Afvigelsen på de enkelte kørselsordninger er følgende:

- Flexaktivitet: Stigende (5,5 mio. kr.)
- Flexhandicap: Stigende (1,0 mio. kr.)
- Flexlæge: Stigende (8,2 mio. kr.)
- Flexskole: Stigende (33,4 mio. kr.)
- Flexskole – Bus: På niveau
- Flexsygehus: Stigende (24,1 mio. kr.)



Den forventede afvigelse i kørselsbidraget i forhold til Budget 2023 er et resultat af den estimerede udbudseffekt, der er indarbejdet i økonomirapporten. Da Budget 2023 blev udarbejdet, blev der indregnet en forventet udbudseffekt på 10 % gældende for både variabel og fast kørsel svarende til en helårseffekt på 5 %. Siden dette er de indkommende tilbud på variabel og fast kørsel blevet kendt, og NT har med udgangspunkt i disse estimeret nedenstående udbudseffekter:

- Variabel kørsel inkl. rådighedsvogne: 43 % (helårseffekt på 15 % i 2023)
- Fast kørsel: 31 % (helårseffekt på 22 % i 2023)

Beregningerne af udbudseffekterne er behæftet med væsentlig usikkerhed, og den faktiske udbudseffekt kendes først, når den nye kørsel starter 1. juli 2023. For den faste kørsel er der beregnet en vægtet gennemsnitlig timepris for hver kommune med udgangspunkt i de vundne pakker, mens der for den variable kørsel er beregnet en vægtet gennemsnitlig timepris på baggrund af alle tilbudte timepriser. Forøgelsen af rådighedsvogne indgår i beregningen af den variable kørsel. NT vil i starten af september foretage en ekstraordinær økonomiopfølgning for Flextrafikken, hvor udbudseffekterne og deres betydning for økonomien i 2023 genberegnes.

Det er i forhold til de estimerede udbudseffekter væsentlig at nævne, at dele af den faste kørsel kan og vil blive udført af rådighedsvogne, som har en billigere timepris. Effektiv udnyttelse af rådighedsvognene kan således forbedre de estimerede udbudseffekter.

Estimatet for fast kørsel på 31 %, er et vægtet gennemsnit for den samlede faste kørsel. I økonomirapporten er denne opdelt på kommuneniveau, hvilket fremgår af den ejerspecifikke rapportering. Der er store udsving i udbudseffekter på den faste kørsel på kommuneniveau.

Kørselsbidraget er derudover direkte relateret til aktivitetsniveauet. Aktivitetsniveauet er i denne økonomirapport fastlagt med udgangspunkt i Regnskab 2019, som er sammenholdt med 2022 og udviklingen i årets første fire måneder. Dette er gjort på kommune- og kørselsordningsniveau. Det overordnede aktivitetsniveau er 2 % højere end Budget 2023, mens der på kørselsordningsniveau opleves nedenstående afvigelser. Der ses eksempelvis et fald på 14 % for Flexhandicap samt en stigning på 10 % for Flexskole.

Aktivitetsniveau (antal passagerer)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse, %
Flexaktivitet	260.236	246.405	-5%
Flexhandicap	98.185	84.832	-14%
Flexlæge	160.500	161.020	0%
Flexskole	722.836	791.955	10%
Flexskole – Bus	236	217	-8%
Flexsygehus	249.531	235.149	-6%
<b>Total</b>	<b>1.491.524</b>	<b>1.519.578</b>	<b>2%</b>

Til sidst er operatørbidragerne påvirket af en række elementer, som er estimeret herunder:

- Dieseltillæg: 1,7 mio. kr.
- Bonusbidrag til Flextrafikens bonusmodel: 1,8 mio. kr.
- Brønderslev Kommune 5,8 mio. kr.



Dieseltillægget gives til vognmændene som kompensation for de stigende brændstofpriser som følge af krigen i Ukraine. Det forventes, at dieseltillægget ophører 1. juli 2023, hvor 31. udbud og de nye priser træder i kræft.

Bonusmodellen, der blev implementeret gennem 30. udbud, belønner de vognmænd i Flextrafikken, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen. Modellen vil således gælde for vogne med vunden kørsel (fast kørsel) gennem 30. eller 31. udbud.

Til sidst kan en del af afvigelsen forklares ved, at Brønderslev Kommune har besluttet, at NT skal udføre en større del af deres Flextrafik kørsel. Dette var ikke indarbejdet i Budget 2023.

I forhold til Budget 2023 forventes administrationsbidraget til flextrafikens kørselsordninger at være 0,1 mio. kr. lavere end budgetteret. Afvigelserne på de enkelte kørselsordninger er følgende:

- Flexaktivitet: Stigende (0,1 mio. kr.)
- Flexhandicap: Faldende (-0,5 mio. kr.)
- Flexlæge: Faldende (-0,1 mio. kr.)
- Flexskole: Stigende (0,9 mio. kr.)
- Flexskole – Bus: På niveau
- Flexsygehus: Faldende (-0,5 mio. kr.)

### 3.2.3 Øvrige tilskud

For at understøtte den kollektive transport i hele Danmark besluttede regeringen i oktober 2022, at der i 2023 skulle gives et ekstraordinært energiforsyningstilskud på 140 millioner kroner. Energiforsyningstilskuddet fordeles med trafiksekskabernes samlede operatørudgifter som fordelingsnøgle. I første omgang foretages en a conto fordeling af tilskuddet, hvor operatørudgifterne i trafiksekskabernes første udkast til Budgetforslag 2023 er anvendt som fordelingsnøgle. Når det endelige regnskab for 2023 foreligger i foråret 2024, foretages en efterregulering af tilskuddets oprindelige a conto fordeling, så den endelige fordeling af tilskuddet afspejler de realiserede operatørudgifter i 2023. NT's a conto andel udgør 19,4 mio. kr., hvilket er indarbejdet i Budget 2023. Energiforsyningstilskuddet på 19,4 mio. kr. blev udbetalt til NT fra Trafikstyrelsen til NT i maj 2023.

Energiforsyningstilskuddet er fordelt mellem NT's forretningsområder på følgende vis:

- Bustrafik: 11,8 mio. kr.
- Togtrafik: 3,0 mio. kr.
- Flextrafik: 4,6 mio. kr.

### 3.2.4 Operatørudgifter

#### 3.2.4.1 Operatørudgifter Bustrafik

Området dækker over udgifter til Buskørsel samt Flexlinje, Flextur og Plustur. Der forventes i 2023 en udgift på 840,6 mio. kr., hvilket er 20,4 mio. kr. højere end budgetteret.



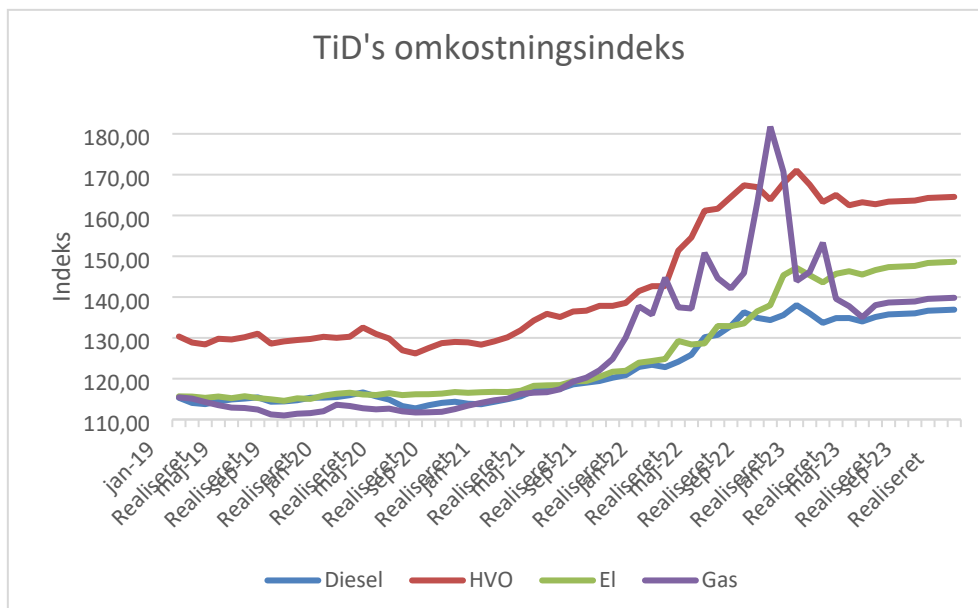
Prognosen for Buskørsel for 2023 viser en forventet operatørudgift på 823,6 mio. kr. svarende til en højere udgift på 20,7 mio. kr. i forhold til budgettet.

Trafikselskaberne i Danmark har i samarbejde med de to brancheorganisationer for NT's operatører Dansk PersonTransport og Dansk Kollektiv Trafik udviklet en række omkostningsindeks, der danner grundlag for kontraktreguleringen af de danske trafikselskabers operatørkontrakter. For NT's vedkommende anvendes følgende fire omkostningsindeks i 2023:

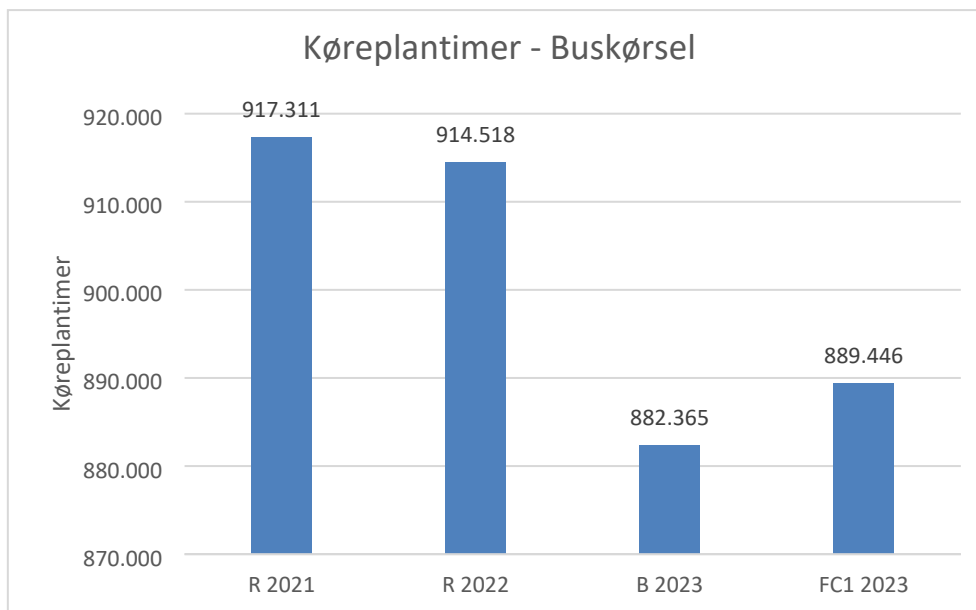
- Omkostningsindeks - diesel
- HVO-indeks - HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) eller BtL (Biomass to Liquid)
- Elomkostningsindeks – el
- Gasomkostningsindeks - gas

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

Kontraktreguleringen sker månedsvis over for operatørerne. I nedenstående diagram vises den realiserede udvikling i indeksene (diesel, HVO, el og gas) frem til maj 2023 og den forventede udvikling frem til og med december 2023. Som det fremgår af diagrammet, er alle fire indeks steget markant frem til fjerde kvartal 2022, mens indeksene i varierende omfang er faldet i starten af 2023 – største fald er registreret på indekset for gas.



I nedenstående diagram ses udviklingen i antallet af køreplantimer siden regnskab 2021.



De højere operatørudgifter dækker over en række større og mindre ændringer i såvel opadgående som i nedadgående retning. De større ændringer kan kort beskrives således:

- Prisudviklingen i Budget 2023 blev i juni 2022 fastsat ud fra forventningerne til 2023 med afsæt i omkostningsindeksene fra Trafikselskaberne i Danmark (indeks for juni 2022). I prognosen brugt i denne økonomirapport for 2023 er der taget udgangspunkt i de seneste opdaterede indeks, som er fra maj 2023. De fire omkostningsindeks har udviklet sig på nedenstående vis i forhold til Budget 2023:
  - Diesel: 1,0 %
  - HVO: -0,1 %
  - El: 7,3 %
  - Gas: -6,0 %

De stigende indeks betyder en forøgelse i operatørudgifterne på ca. 19,4 mio. kr. i forhold til Budget 2023.

- I det 29. udbud omfattende primært lokalruter med kørselsstart i august 2023 er der indregnet en gennemsnitlig prisstigning på 2,0 % (0,5 mio. kr.) i økonomirapporten, men med underliggende forskelle for Brønderslev Kommune (0,5 mio. kr.), Hjørring Kommune (0,2 mio. kr.), Morsø Kommune (-0,4 mio. kr. og Aalborg Kommune (0,2 mio. kr.). Udbuddet var kun indregnet i Budget 2023 for Morsø Kommune (+0,2 mio. kr.), idet der var forventet stigende priser for denne kommune.
- I denne økonomirapport er der indregnet besparelser i Brønderslev Kommune, Frederikshavn Kommune, Morsø Kommune, Rebild Kommune, Thisted Kommune, Vesthimmerlands Kommune, Aalborg Kommune samt Region Nordjylland. Der var også indregnet besparelser i Budget 2023.
- Der er indregnet en merudgift for Hjørring Kommune og Aalborg Kommune som følge af Brdr. Davidsens konkurs, hvilket ikke var indeholdt i Budget 2023.
- De forventede operatørudgifter for Flexstur er 2,1 mio. kr. lavere end budgetteret. Der forventes et stigende omkostningsniveau som følge af udbudseffekterne, men samtidig et lavere aktivitetsniveau.
- De forventede operatørudgifter for Plustur er 2,0 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket skyldes stigende omkostnings- og aktivitetsniveau.

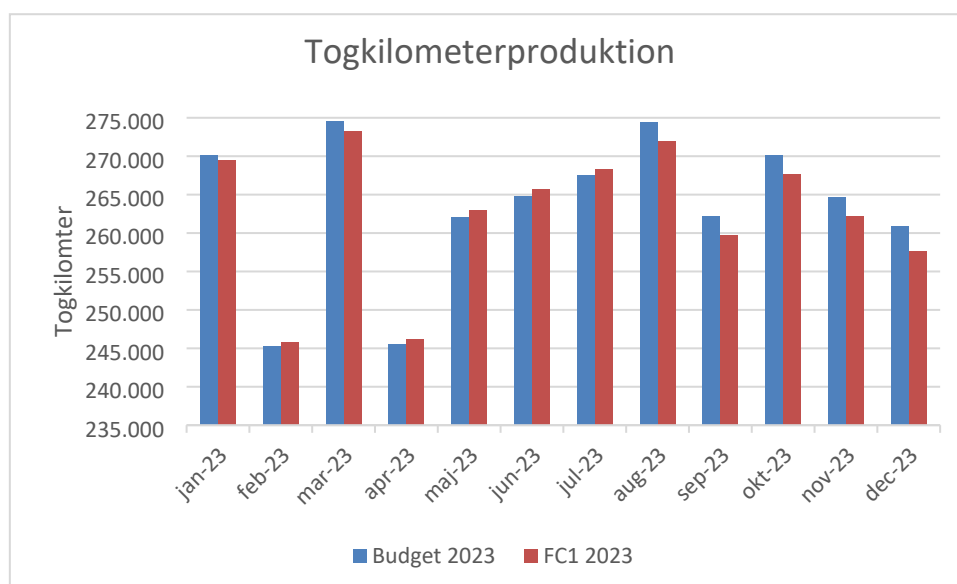


### 3.2.4.2 Operatørudgifter Togtrafik

I forhold til de budgetterede operatørudgifter forventes en stigning på 15,1 mio. kr. til i alt 225,0 mio. kr. Stigningen er sammensat af følgende to bevægelser:

- Forventet lavere togkilometerproduktion reducerer operatørudgifterne med 0,3 mio. kr.
- Forventet prisudvikling øger operatørudgifterne med 15,4 mio. kr.

Det forventes, at den samlede togkilometerproduktion bliver marginalt lavere end budgetteret i 2023. Der er budgetteret med en samlet produktion i 2023 på 3.162.075 togkilometer, og der forventes nu en produktion på 3.150.759 togkilometer som konsekvens af Region Nordjyllands bestilte reduktion i serviceniveauet på lokalbanestrækningerne på knap 17.000 togkilometer fra august. I nedenstående diagram afspejles forventningerne til den månedlige togkilometerproduktion i budget og årets første økonomirapport/prognose.

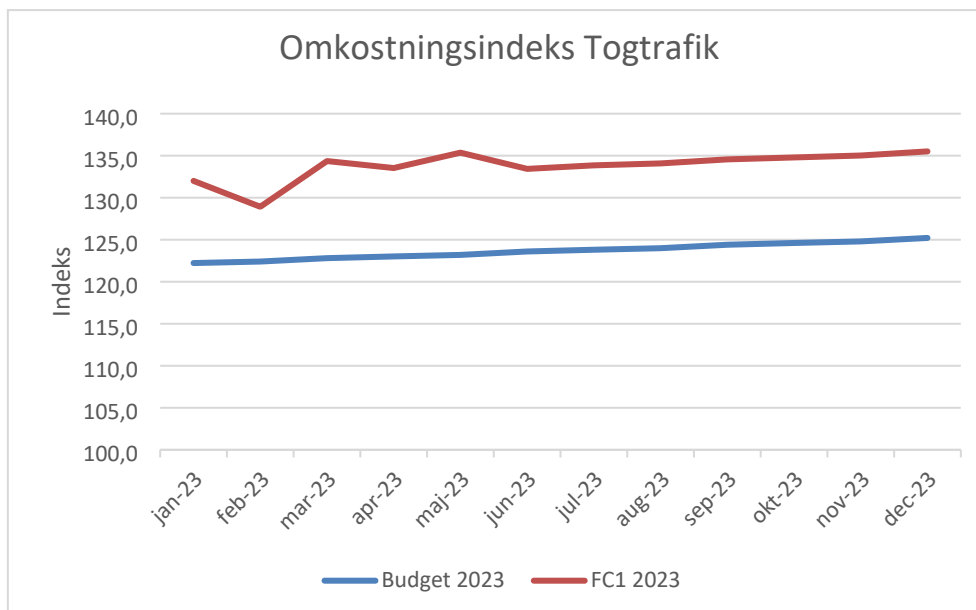


NT har i samarbejde med NJ udviklet det omkostningsindeks, der danner grundlag for kontraktreguleringen af NT's operatørkontrakt med NJ. Omkostningsindekset beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks:

- Lønindeks (vægt 50 %)
- Forbrugerprisindekset i alt (vægt 25 %)
- Prisindeks for vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler (vægt 15 %)
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (vægt 9 %)
- Obligationsrentegennemsnit (vægt 1 %)

Kontraktreguleringen sker månedsvis over for NJ. Det anvendte omkostningsindekset i FC1 2023 består af realiserede månedlige indeks frem til og med maj 2023 og estimerede delindeks for perioden juni til december 2023.

I nedenstående diagram vises den forventede udvikling i det omkostningsindeks, som NJ's kontraktbetaling forventes at skulle reguleres efter i 2023. Det fremgår tydeligt, at der forventes væsentlig højere prisudvikling end budgetteret i 2023.



### 3.2.4.3 Operatørudgifter Flextrafik

Prognosen for flextrafikens operatørudgifter er baseret på følgende elementer:

- Realiserede data fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.
- Forventede effekter af prisreguleringer
- Estimeret dieseltillæg

Prognosen for 2023 viser en forventet operatørudgift på 396,5 mio. kr., hvilket er 72,2 mio. kr. højere end budgetteret. Afvigelserne på de enkelte kørselsordninger er følgende:

- Flexaktivitet: Stigende (5,5 mio. kr.)
- Flexhandicap: Stigende (1,0 mio. kr.)
- Flexlæge: Stigende (8,2 mio. kr.)
- Flexskole: Stigende (33,4 mio. kr.)
- Flexskole – Bus: På niveau
- Flexsygehus: Stigende (24,1 mio. kr.)

De estimerede udbudseffekter er indregnet i økonomirapporten. Dette er beskrevet yderligere i afsnit 3.2.2.3.

Estimaterne er baseret på senest offentliggjorte dieselindeks fra Danmarks Statistik for april måned. Estimaterne er i den ejerspecifikke rapportering brudt ned på ejerniveau.

### 3.2.5 Øvrige driftsudgifter

Prognosen på Øvrige driftsudgifter viser et udgiftsniveau, som samlet set er 0,7 mio. kr. over det budgetterede. De underliggende afvigelser beskrives nedenfor.

- Prognosen på Busterminaler forventes at ligge på niveau med det budgetterede.



- Prognosen for Call- og kundecenter viser et merforbrug på 0,9 mio. kr. Dette skyldes en afvigelse på Flextrafikken, hvor FlexDanmark har modtaget en ekstrabevilling til Call Center fra trafiksselskaberne.
- Prognosen for Drift IT forventes at ligge 0,4 mio. kr. under budget grundet generelt mindreforbrug.
- Prognosen på Billetteringsudstyr forventes at ligge på niveau med det budgetterede.
- Prognosen på Lånefinansiering forventes at ligge på niveau med det budgetterede.
- Billetudgifter forventes realiseret 0,1 mio. kr. højere end budgetteret, hvilket skyldes højere aktivitet på SMS advisering i Flextrafik.
- Prognosen på Stoppestedudstyr forventes at ligge på niveau med det budgetterede.

### 3.2.6 Kapacitetsudgifter

Prognosen på Kapacitetsudgifter viser et mindreforbrug på 0,1 mio. kr. ift. budgetteret. De primære årsager er følgende:

- Prognosen på Administration dækker over Lokale, Personale, Løn, Intern IT, Konsulenter, Salgsudgifter og Udviklingspuljen. Kun Intern IT afviger fra det budgetterede med et merforbrug på 0,5 mio. kr. Dette skyldes, at der forventes en ekstra udgift ifm. udskiftning af IT-drift og supportleverandør, hvor der vil være en transitionsperiode i 2023 (de sidste to kvartaler) forbundet med den nye IT-drift leverance i 2024. Øvrige administrationsudgifter er på budgetteret niveau.
- Prognosen på Samarbejdsaftaler er 0,6 mio. under det budgetterede, hvilket skyldes reklassificering af udgifter vedr. abonnement til Rejseplan til Billetudgifter.

### 3.2.7 Ekstraordinære poster

Prognosen fastholder niveauet i Budget 2023.

### 3.2.8 Finansielle poster

I forhold til Budget 2023 forventes lavere udgifter for i alt 0,2 mio. kr., hvilket skyldes, at NT kun i begrænset omfang forventes at trække på kassekreditten i 2023.





### 3.3 Hovedtal Bustrafik

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023	FC1 2023 vs. B 2023
<b>Driftsindtægter</b>	<b>214.074</b>	<b>267.562</b>	<b>330.401</b>	<b>303.196</b>	<b>-27.206</b>
Passagerindtægter	283.638	346.143	414.627	387.421	-27.205
Takstsamarbejde	-69.564	-78.581	-84.225	-84.226	0
<b>Tilskud</b>	<b>516.315</b>	<b>558.326</b>	<b>589.982</b>	<b>595.051</b>	<b>5.069</b>
Tilskud a conto	516.315	558.326	589.982	595.051	5.069
<b>Øvrige tilskud</b>	<b>120.958</b>	<b>38.739</b>	<b>11.844</b>	<b>11.844</b>	<b>0</b>
COVID-19 kompensation	120.958	38.739	0	0	0
Energiforsyningstilskud	0	0	11.844	11.844	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>851.346</b>	<b>864.627</b>	<b>932.227</b>	<b>910.091</b>	<b>-22.136</b>
<b>Operatørudgifter</b>	<b>-744.418</b>	<b>-825.157</b>	<b>-820.239</b>	<b>-840.637</b>	<b>-20.397</b>
Buskørsel	-733.407	-810.134	-802.894	-823.552	-20.658
Flexlinje, Flextur og Plustur	-11.011	-15.023	-17.346	-17.085	261
<b>Øvrige driftsudgifter</b>	<b>-55.508</b>	<b>-50.293</b>	<b>-64.085</b>	<b>-63.456</b>	<b>628</b>
Busterminaler	-9.300	-8.636	-9.661	-9.696	-35
Call- og kundecenter	-10.512	-9.783	-9.806	-9.872	-66
Drift IT	-7.648	-5.352	-7.172	-6.768	404
Billetteringsudstyr	-12.221	-12.589	-16.835	-16.820	15
Lånefinansiering	-2.752	-507	-5.631	-5.625	6
Billetudgifter	-12.425	-13.331	-14.680	-14.376	305
Stoppestedsudstyr	-650	-95	-300	-300	0
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-45.027</b>	<b>-45.150</b>	<b>-47.155</b>	<b>-45.855</b>	<b>1.300</b>
Administration	-40.588	-40.121	-40.804	-41.072	-268
Samarbejdsaftaler	-4.439	-5.030	-6.351	-4.783	1.568
<b>Ekstraordinære poster</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>-474</b>	<b>0</b>
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-845.427</b>	<b>-921.075</b>	<b>-931.953</b>	<b>-950.422</b>	<b>-18.469</b>
<b>Driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>5.920</b>	<b>-56.448</b>	<b>274</b>	<b>-40.331</b>	<b>-40.605</b>
Finansielle poster	-308	-165	-274	-92	182
<b>Resultat før disponering</b>	<b>5.611</b>	<b>-56.612</b>	<b>0</b>	<b>-40.424</b>	<b>-40.424</b>
Overførselsadgang	-1.356	-1.180	0	0	0
Efterregulering	-4.255	57.792	0	40.424	40.424
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



### 3.4 Hovedtal Togtrafik

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023	FC1 2023 vs. B 2023
<b>Driftsindtægter</b>	<b>58.255</b>	<b>78.562</b>	<b>83.706</b>	<b>83.706</b>	<b>0</b>
Passagerindtægter	58.255	78.562	83.706	83.706	0
<b>Tilskud</b>	<b>124.246</b>	<b>125.457</b>	<b>135.261</b>	<b>135.261</b>	<b>0</b>
Tilskud a conto, Lokalbener	46.713	74.123	74.858	74.858	0
Tilskud a conto, Regional togdrift	77.533	51.334	60.403	60.403	0
<b>Øvrige tilskud</b>	<b>7.787</b>	<b>2.604</b>	<b>2.994</b>	<b>2.994</b>	<b>0</b>
COVID-19 kompensation	7.787	2.604	0	0	0
Energiforsyningstilskud	0	0	2.994	2.994	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>190.288</b>	<b>206.623</b>	<b>221.961</b>	<b>221.961</b>	<b>0</b>
<b>Operatørudgifter</b>	<b>-179.943</b>	<b>-196.722</b>	<b>-209.891</b>	<b>-224.984</b>	<b>-15.093</b>
Lokalbaner	-78.545	-90.988	-89.679	-99.669	-9.990
Regional Togdrift	-101.398	-105.733	-120.211	-125.315	-5.103
<b>Øvrige driftsudgifter</b>	<b>-8.314</b>	<b>-8.500</b>	<b>-8.717</b>	<b>-8.995</b>	<b>-278</b>
Call- og kundecenter	-2.306	-2.262	-2.024	-1.957	66
Drift IT	-896	-643	-392	-411	-19
Billetteringsudstyr	-1.413	-1.615	-1.914	-1.929	-15
Lånefinansiering	-318	-65	-723	-729	-6
Billetudgifter	-3.381	-3.914	-3.664	-3.969	-305
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-2.953</b>	<b>-2.956</b>	<b>-3.332</b>	<b>-3.445</b>	<b>-113</b>
Administration	-2.827	-2.836	-3.199	-3.331	-132
Samarbejdsaftaler	-126	-120	-133	-114	19
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-191.210</b>	<b>-208.178</b>	<b>-221.940</b>	<b>-237.425</b>	<b>-15.485</b>
<b>Driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>-922</b>	<b>-1.555</b>	<b>21</b>	<b>-15.464</b>	<b>-15.485</b>
Finansielle poster	-21	-12	-21	-8	14
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-943</b>	<b>-1.566</b>	<b>0</b>	<b>-15.471</b>	<b>-15.471</b>
Overførselsadgang	-144	-151	0	0	0
Efterregulering	1.087	1.718	0	15.471	15.471
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



### 3.5 Hovedtal Flextrafik

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023	FC1 2023 vs. B 2023
<b>Driftsindtægter</b>	<b>4.365</b>	<b>4.987</b>	<b>5.642</b>	<b>5.604</b>	<b>-39</b>
Passagerindtægter	4.365	4.987	5.642	5.604	-39
Egenbetaling	4.365	4.987	5.642	5.604	-39
<b>Tilskud</b>	<b>308.527</b>	<b>329.658</b>	<b>345.638</b>	<b>417.743</b>	<b>72.106</b>
Kørselsbidrag	282.113	303.086	314.084	386.307	72.222
Administrationsbidrag	26.414	26.572	24.410	24.294	-117
Grundbidrag	0	0	7.143	7.143	0
<b>Øvrige tilskud</b>	<b>27.517</b>	<b>4.736</b>	<b>4.579</b>	<b>4.579</b>	<b>0</b>
COVID-19 kompensation	27.517	4.736	0	0	0
Energiforsyningstilskud	0	0	4.579	4.579	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>340.409</b>	<b>339.381</b>	<b>355.859</b>	<b>427.926</b>	<b>72.067</b>
<b>Operatørudgifter</b>	<b>-284.486</b>	<b>-308.482</b>	<b>-324.305</b>	<b>-396.489</b>	<b>-72.184</b>
Flexaktivitet	-29.599	-35.536	-38.657	-44.192	-5.534
Flexhandicap	-21.423	-24.835	-28.731	-29.688	-957
Flexlæge	-31.402	-30.825	-32.103	-40.309	-8.206
Flexskole	-108.377	-126.562	-133.420	-166.795	-33.375
Flexskole - Bus	-62	-73	-88	-75	13
Flexsygehus	-93.567	-90.592	-91.305	-115.430	-24.125
Øvrige	-56	-59	0	0	0
<b>Øvrige driftsudgifter</b>	<b>-16.838</b>	<b>-16.310</b>	<b>-20.201</b>	<b>-21.204</b>	<b>-1.003</b>
Call- og kundecenter	-9.297	-9.126	-11.173	-12.091	-918
Billetteringsudstyr	0	0	-827	-827	0
Billetudgifter	-7.540	-7.184	-8.201	-8.286	-85
<b>Kapacitetsudgifter</b>	<b>-11.515</b>	<b>-11.397</b>	<b>-11.323</b>	<b>-12.393</b>	<b>-1.071</b>
Administration	-14.088	-14.486	-15.458	-15.558	-100
Samarbejdsaftaler	2.573	3.090	4.135	3.164	-971
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-312.839</b>	<b>-336.189</b>	<b>-355.829</b>	<b>-430.087</b>	<b>-74.258</b>
<b>Driftsresultat før finansielle poster</b>	<b>27.570</b>	<b>3.192</b>	<b>29</b>	<b>-2.161</b>	<b>-2.191</b>
<b>Finansielle poster</b>	<b>-31</b>	<b>-57</b>	<b>-29</b>	<b>-10</b>	<b>19</b>
<b>Resultat før disponering</b>	<b>27.539</b>	<b>3.135</b>	<b>0</b>	<b>-2.171</b>	<b>-2.171</b>
Efterregulering	-27.539	-3.135	0	2.171	2.171
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



## 4 Fordelingsregnskab NT

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager -indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-30.683	-2.127	-1.727	4.142	-30.395	29.458	359	-577
Frederikshavn	-42.046	-2.981	-2.088	4.974	-42.140	41.850	668	377
Hjørring	-58.339	-3.328	-2.824	5.507	-58.983	57.590	773	-621
Jammerbugt	-44.819	-2.341	-1.822	5.408	-43.574	42.094	596	-884
Læsø	-4.561	-37	-156	97	-4.658	4.066	56	-536
Mariagerfjord	-47.478	-3.176	-2.302	6.508	-46.448	44.319	616	-1.513
Morsø	-15.646	-552	-950	391	-16.756	17.443	251	938
Rebild	-38.912	-2.301	-1.602	6.161	-36.653	35.126	477	-1.051
Region Nordjylland	-612.788	-39.060	-22.450	193.605	-480.694	450.423	8.136	-22.134
Thisted	-40.066	-2.311	-2.335	6.276	-38.436	36.777	558	-1.101
Vesthimmerland	-38.608	-2.194	-1.758	3.540	-39.020	37.831	505	-685
Aalborg	-473.913	-33.248	-22.266	155.896	-373.531	336.954	6.225	-30.352
<b>Ejere</b>	<b>-1.447.859</b>	<b>-93.656</b>	<b>-62.278</b>	<b>392.505</b>	<b>-1.211.288</b>	<b>1.133.930</b>	<b>19.219</b>	<b>-58.139</b>
Midttrafik	-14.169	0	0	0	-14.169	14.045	197	73
Movia	-82	0	0	0	-82	81	1	0
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>-14.251</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-14.251</b>	<b>14.126</b>	<b>198</b>	<b>73</b>
<b>Total</b>	<b>-1.462.110</b>	<b>-93.656</b>	<b>-62.278</b>	<b>392.505</b>	<b>-1.225.539</b>	<b>1.148.056</b>	<b>19.417</b>	<b>-58.066</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	29.458	560	30.018
Frederikshavn	41.850	-1.689	40.160
Hjørring	57.590	-2.451	55.138
Jammerbugt	42.094	-3.139	38.955
Læsø	4.066	-6	4.060
Mariagerfjord	44.319	-985	43.335
Morsø	17.443	-138	17.305
Rebild	35.126	-1.518	33.608
Region Nordjylland	450.423	2.739	453.162
Thisted	36.777	-344	36.433
Vesthimmerland	37.831	141	37.972
Aalborg	336.954	-3.461	333.492
<b>Kommuner</b>	<b>1.133.930</b>	<b>-10.292</b>	<b>1.123.638</b>
Midttrafik	14.045	253	14.298
Movia	81	0	81
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>14.126</b>	<b>253</b>	<b>14.379</b>
<b>Total</b>	<b>1.148.056</b>	<b>-10.039</b>	<b>1.138.017</b>



## 4.1 Fordelingsregnskab Bustrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Resultat **
Brønderslev	-21.738	-1.445	-1.187	3.734	-20.637	19.810	-508
Frederikshavn	-19.854	-1.698	-1.164	4.488	-18.229	18.396	508
Hjørring	-29.761	-1.633	-1.747	4.944	-28.197	27.354	-447
Jammerbugt	-17.572	-1.310	-1.175	5.017	-15.040	14.017	-779
Læsø	-3.983	-21	-134	86	-4.053	3.470	-534
Mariagerfjord	-29.095	-2.087	-1.607	6.206	-26.582	24.769	-1.401
Morsø	-13.905	-352	-694	265	-14.686	15.416	959
Rebild	-18.376	-1.532	-1.100	6.003	-15.005	13.779	-972
Thisted	-35.573	-1.804	-1.767	5.810	-33.334	31.782	-1.049
Vesthimmerland	-20.328	-1.389	-1.185	3.270	-19.633	18.739	-602
Aalborg	-343.908	-27.071	-18.490	153.473	-235.996	201.524	-29.720
<b>Kommuner</b>	<b>-554.094</b>	<b>-40.342</b>	<b>-30.251</b>	<b>193.297</b>	<b>-431.391</b>	<b>389.057</b>	<b>-34.546</b>
Region Nordjylland	-272.374	-23.114	-16.170	109.899	-201.759	191.949	-5.951
<b>Regioner</b>	<b>-272.374</b>	<b>-23.114</b>	<b>-16.170</b>	<b>109.899</b>	<b>-201.759</b>	<b>191.949</b>	<b>-5.951</b>
<b>Subtotal</b>	<b>-826.468</b>	<b>-63.456</b>	<b>-46.421</b>	<b>303.196</b>	<b>-633.150</b>	<b>581.006</b>	<b>-40.497</b>
Midttrafik	-14.169	0	0	0	-14.169	14.045	73
<b>Total</b>	<b>-840.637</b>	<b>-63.456</b>	<b>-46.421</b>	<b>303.196</b>	<b>-647.319</b>	<b>595.051</b>	<b>-40.424</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	19.810	497	20.306
Frederikshavn	18.396	65	18.460
Hjørring	27.354	-1.736	25.618
Jammerbugt	14.017	-667	13.351
Læsø	3.470	132	3.602
Mariagerfjord	24.769	-374	24.395
Morsø	15.416	-79	15.337
Rebild	13.779	-116	13.664
Thisted	31.782	42	31.824
Vesthimmerland	18.739	-452	18.287
Aalborg	201.524	-3.461	198.063
<b>Kommuner</b>	<b>389.057</b>	<b>-6.150</b>	<b>382.907</b>
Regionale busruter	191.949	1.642	193.591
<b>Region Nordjylland</b>	<b>191.949</b>	<b>1.642</b>	<b>193.591</b>
<b>Subtotal</b>	<b>581.006</b>	<b>-4.508</b>	<b>576.499</b>
Midttrafik	14.045	252	14.297
<b>Total</b>	<b>595.051</b>	<b>-4.255</b>	<b>590.796</b>



## 4.2 Fordelingsregnskab Togtrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør -udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets -udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Lokalbaner	-99.669	-2.210	-1.193	16.871	-86.202	74.858	1.279	-10.064
Regional Togdrift	-125.315	-6.785	-2.260	66.835	-67.525	60.403	1.715	-5.407
<b>Total</b>	<b>-224.984</b>	<b>-8.995</b>	<b>-3.453</b>	<b>83.706</b>	<b>-153.727</b>	<b>135.261</b>	<b>2.994</b>	<b>-15.471</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Lokalbaner	74.858	19.329	94.187
Regional Togdrift	60.403	-18.241	42.162
<b>Total</b>	<b>135.261</b>	<b>1.087</b>	<b>136.349</b>



### 4.3 Fordelingsregnskab Flextrafik

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-8.945	-682	-539	408	-9.758	9.649	40	-70
Frederikshavn	-22.192	-1.282	-923	486	-23.912	23.454	327	-131
Hjørring	-28.578	-1.695	-1.077	563	-30.787	30.235	378	-174
Jammerbugt	-27.247	-1.031	-647	391	-28.534	28.076	352	-106
Læsø	-578	-16	-22	12	-605	596	7	-2
Mariagerfjord	-18.383	-1.090	-695	302	-19.866	19.550	204	-112
Morsø	-1.740	-200	-256	126	-2.070	2.027	23	-20
Rebild	-20.536	-769	-502	158	-21.649	21.346	224	-79
Region Nordjylland	-115.430	-6.951	-2.826	0	-125.208	123.213	1.283	-712
Thisted	-4.492	-507	-568	465	-5.102	4.995	55	-52
Vesthimmerland	-18.280	-805	-573	270	-19.387	19.092	213	-82
Aalborg	-130.005	-6.177	-3.775	2.423	-137.534	135.429	1.472	-632
<b>Ejere</b>	<b>-396.407</b>	<b>-21.204</b>	<b>-12.403</b>	<b>5.604</b>	<b>-424.411</b>	<b>417.662</b>	<b>4.578</b>	<b>-2.171</b>
Movia	-82	0	0	0	-82	81	1	0
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>-82</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>-396.489</b>	<b>-21.204</b>	<b>-12.403</b>	<b>5.604</b>	<b>-424.493</b>	<b>417.743</b>	<b>4.579</b>	<b>-2.171</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	9.649	63	9.712
Frederikshavn	23.454	-1.754	21.700
Hjørring	30.235	-715	29.520
Jammerbugt	28.076	-2.472	25.604
Læsø	596	-138	458
Mariagerfjord	19.550	-611	18.940
Morsø	2.027	-59	1.968
Rebild	21.346	-1.402	19.944
Region Nordjylland	123.213	9	123.222
Thisted	4.995	-386	4.609
Vesthimmerland	19.092	593	19.685
Aalborg	135.429	0	135.429
<b>Ejere</b>	<b>417.662</b>	<b>-6.872</b>	<b>410.791</b>
Movia	81	0	81
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>82</b>
<b>Total</b>	<b>417.743</b>	<b>-6.871</b>	<b>410.873</b>



### 4.3.1 Fordelingsregnskab Flexaktivitet

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-725	-30	-7	0	-762	759	0	-3
Frederikshavn	-3.325	-124	-31	0	-3.479	3.406	61	-13
Hjørring	-6.368	-310	-77	0	-6.755	6.628	95	-32
Jammerbugt	-1.697	-48	-12	0	-1.757	1.726	27	-5
Mariagerfjord	-1.921	-102	-25	0	-2.048	2.014	24	-10
Rebild	-1.058	-28	-7	0	-1.094	1.075	16	-3
Thisted	-318	-35	-9	0	-362	356	3	-4
Aalborg	-28.779	-841	-209	0	-29.828	29.418	324	-86
<b>Total</b>	<b>-44.192</b>	<b>-1.518</b>	<b>-377</b>	<b>0</b>	<b>-46.087</b>	<b>45.382</b>	<b>549</b>	<b>-155</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	759	0	759
Frederikshavn	3.406	-649	2.757
Hjørring	6.628	500	7.128
Jammerbugt	1.726	741	2.466
Mariagerfjord	2.014	25	2.039
Rebild	1.075	4	1.079
Thisted	356	32	388
Aalborg	29.418	0	29.418
<b>Total</b>	<b>45.382</b>	<b>653</b>	<b>46.035</b>





### 4.3.2 Fordelingsregnskab Flexhandicap

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-1.870	-261	-65	408	-1.788	1.736	25	-27
Frederikshavn	-2.618	-321	-80	486	-2.532	2.463	37	-33
Hjørring	-3.051	-334	-83	563	-2.905	2.831	39	-34
Jammerbugt	-2.085	-218	-54	391	-1.966	1.923	21	-22
Læsø	-322	-10	-2	12	-322	317	4	-1
Mariagerfjord	-1.590	-153	-38	302	-1.479	1.443	20	-16
Morsø	-721	-81	-20	126	-696	678	10	-8
Rebild	-839	-91	-23	158	-795	772	13	-9
Thisted	-2.423	-257	-64	465	-2.279	2.225	27	-26
Vesthimmerland	-1.341	-128	-32	270	-1.230	1.198	19	-13
Aalborg	-12.747	-1.691	-419	2.423	-12.434	12.073	188	-173
<b>Ejere</b>	<b>-29.606</b>	<b>-3.545</b>	<b>-879</b>	<b>5.604</b>	<b>-28.426</b>	<b>27.660</b>	<b>403</b>	<b>-363</b>
Movia	-82	0	0	0	-82	81	1	0
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>-82</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>-29.688</b>	<b>-3.545</b>	<b>-879</b>	<b>5.604</b>	<b>-28.508</b>	<b>27.741</b>	<b>404</b>	<b>-363</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	1.736	122	1.859
Frederikshavn	2.463	151	2.614
Hjørring	2.831	-88	2.743
Jammerbugt	1.923	-0	1.922
Læsø	317	19	336
Mariagerfjord	1.443	97	1.539
Morsø	678	-21	658
Rebild	772	53	825
Thisted	2.225	-132	2.094
Vesthimmerland	1.198	12	1.211
Aalborg	12.073	0	12.073
<b>Ejere</b>	<b>27.660</b>	<b>214</b>	<b>27.874</b>
Movia	81	0	81
<b>Samarbejdspartnere</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>81</b>
<b>Total</b>	<b>27.741</b>	<b>214</b>	<b>27.955</b>



### 4.3.3 Fordelingsregnskab Flexlæge

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-1.293	-166	-41	0	-1.501	1.469	15	-17
Frederikshavn	-4.598	-487	-121	0	-5.205	5.103	53	-50
Hjørring	-4.904	-509	-126	0	-5.540	5.434	53	-52
Jammerbugt	-6.893	-356	-88	0	-7.337	7.216	84	-36
Læsø	-256	-7	-2	0	-264	261	3	-1
Mariagerfjord	-436	-48	-12	0	-496	487	4	-5
Morsø	-1.007	-119	-30	0	-1.155	1.131	12	-12
Rebild	-1.191	-129	-32	0	-1.351	1.320	18	-13
Thisted	-1.751	-215	-53	0	-2.019	1.972	25	-22
Vesthimmerland	-1.561	-182	-45	0	-1.788	1.752	17	-19
Aalborg	-16.421	-1.750	-434	0	-18.605	18.248	178	-179
<b>Total</b>	<b>-40.309</b>	<b>-3.968</b>	<b>-984</b>	<b>0</b>	<b>-45.261</b>	<b>44.394</b>	<b>461</b>	<b>-406</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	1.469	-59	1.410
Frederikshavn	5.103	304	5.407
Hjørring	5.434	-1.334	4.100
Jammerbugt	7.216	-346	6.870
Læsø	261	-157	104
Mariagerfjord	487	-73	414
Morsø	1.131	60	1.192
Rebild	1.320	195	1.515
Thisted	1.972	-286	1.686
Vesthimmerland	1.752	-211	1.542
Aalborg	18.248	0	18.248
<b>Total</b>	<b>44.394</b>	<b>-1.906</b>	<b>42.487</b>



#### 4.3.4 Fordelingsregnskab Flexskole

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Brønderslev	-5.057	-224	-56	0	-5.337	5.314	0	-23
Frederikshavn	-11.651	-351	-87	0	-12.090	11.877	177	-36
Hjørring	-14.255	-541	-134	0	-14.931	14.685	190	-55
Jammerbugt	-16.497	-403	-100	0	-17.000	16.740	218	-41
Mariagerfjord	-14.436	-786	-195	0	-15.418	15.181	156	-81
Morsø	-12	-0	-0	0	-13	11	1	-0
Rebild	-17.449	-520	-129	0	-18.098	17.867	177	-53
Vesthimmerland	-15.379	-495	-123	0	-15.996	15.768	177	-51
Aalborg	-72.059	-1.895	-470	0	-74.424	73.447	783	-194
<b>Total</b>	<b>-166.795</b>	<b>-5.217</b>	<b>-1.294</b>	<b>0</b>	<b>-173.306</b>	<b>170.892</b>	<b>1.880</b>	<b>-534</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Brønderslev	5.314	0	5.314
Frederikshavn	11.877	-1.560	10.317
Hjørring	14.685	207	14.892
Jammerbugt	16.740	-3.129	13.612
Mariagerfjord	15.181	-659	14.522
Morsø	11	-99	-88
Rebild	17.867	-1.654	16.213
Vesthimmerland	15.768	792	16.560
Aalborg	73.447	0	73.447
<b>Total</b>	<b>170.892</b>	<b>-6.102</b>	<b>164.790</b>

#### 4.3.5 Fordelingsregnskab Flexskole - Bus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Jammerbugt	-75	-6	-1	0	-82	80	1	-1
<b>Total</b>	<b>-75</b>	<b>-6</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Jammerbugt	80	262	342
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>262</b>	<b>342</b>



#### 4.3.6 Fordelingsregnskab Flexsygehus

Resultat (1.000 kr.)	Operatør- udgifter	Øvrige driftsudgifter	Kapacitets- udgifter *	Passager- indtægter	Resultat før tilskud	Ejertilskud	Øvrige tilskud	Resultat **
Region Nordjylland	-115.430	-6.951	-1.724	0	-124.106	122.111	1.283	-712
<b>Total</b>	<b>-115.430</b>	<b>-6.951</b>	<b>-1.724</b>	<b>0</b>	<b>-124.106</b>	<b>122.111</b>	<b>1.283</b>	<b>-712</b>

\* Kapacitetsudgifter inkluderer også Ekstraordinære poster og Finansielle poster

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

Ejertilskud (1.000 kr.)	Ejertilskud vedr. 2023	Efterregulering vedr. tidligere år	Tilskud i alt
Region Nordjylland	122.111	9	122.120
<b>Total</b>	<b>122.111</b>	<b>9</b>	<b>122.120</b>



## 5 Engagementsoversigt med bemærkninger

### 5.1 Brønderslev Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-19.849	-22.403	-21.635	-21.738
Øvrige driftsudgifter	-1.304	-1.117	-1.555	-1.445
Kapacitetsudgifter	-1.138	-1.186	-1.307	-1.177
Ekstraordinære poster	-11	-11	-11	-11
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-22.302</b>	<b>-24.717</b>	<b>-24.507</b>	<b>-24.371</b>
Passagerindtægter i alt	3.072	3.579	4.378	3.734
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-19.230</b>	<b>-21.139</b>	<b>-20.129</b>	<b>-20.637</b>
Tilskud fra ejere	17.382	18.037	19.810	19.810
Øvrige tilskud	1.399	524	319	319
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-449</b>	<b>-2.578</b>	<b>0</b>	<b>-508</b>
Overførselsadgang	-47	-41	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-497</b>	<b>-2.619</b>	<b>0</b>	<b>-508</b>
Regulering vedr. tidligere år **	737	-29	497	497
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>18.119</b>	<b>18.008</b>	<b>20.306</b>	<b>20.306</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-2.641	-2.714	-2.192	-8.945
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-772	-830	-875	-1.221
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-3.413</b>	<b>-3.544</b>	<b>-3.067</b>	<b>-10.166</b>
Passagerindtægter	318	383	364	408
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-3.094</b>	<b>-3.161</b>	<b>-2.703</b>	<b>-9.758</b>
Tilskud kørselsbidrag	2.406	2.326	1.788	8.498
Tilskud administrationsbidrag	718	794	505	781
Grundbidrag	0	0	370	370
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>3.125</b>	<b>3.120</b>	<b>2.663</b>	<b>9.649</b>
Øvrige tilskud	-94	21	40	40
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-63</b>	<b>-20</b>	<b>0</b>	<b>-70</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-63</b>	<b>-20</b>	<b>0</b>	<b>-70</b>
Regulering vedr. tidligere år **	-6	-239	63	63
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>3.119</b>	<b>2.882</b>	<b>2.726</b>	<b>9.712</b>
<b>Total</b>				
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>20.507</b>	<b>21.157</b>	<b>22.473</b>	<b>29.458</b>
Øvrige tilskud	1.305	545	359	359
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-513</b>	<b>-2.598</b>	<b>0</b>	<b>-577</b>
Overførselsadgang	-47	-41	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-560</b>	<b>-2.639</b>	<b>0</b>	<b>-577</b>
Regulering vedr. tidligere år **	732	-268	560	560
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>21.238</b>	<b>20.889</b>	<b>23.033</b>	<b>30.018</b>

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



## 5.1.1 Bemærkninger

### 5.1.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 3,73 mio. kr., hvilket er 0,65 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

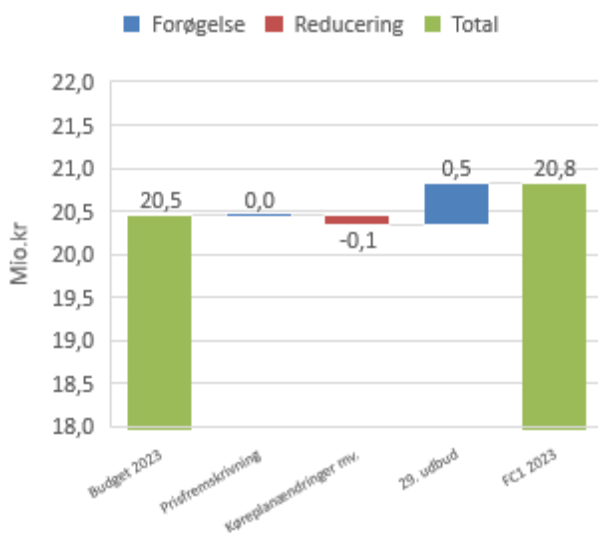
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

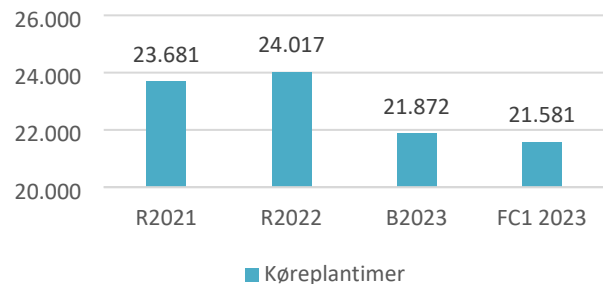
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-12.541	-12.597	-56
B/T-kontrakt kørsel	-7.921	-8.235	-315
Flextur	-849	-511	338
Plustur	-324	-395	-71
<b>Total</b>	<b>-21.635</b>	<b>-21.738</b>	<b>-103</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	3.362	3.667	7.595	3.550
Plustur	1.154	1.745	2.093	2.050
<b>Total</b>	<b>4.516</b>	<b>5.412</b>	<b>9.688</b>	<b>5.600</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 319 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.1.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	0	0	0	4.212
Flexhandicap	5.811	6.935	6.751	6.313
Flexlæge	7.443	5.903	5.056	6.177
Flexskole	0	0	0	31.320
<b>Total</b>	<b>13.254</b>	<b>12.838</b>	<b>11.807</b>	<b>48.022</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	364	408	43

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	0	725	725
Flexhandicap	1.346	1.438	92
Flexlæge	442	1.278	836
Flexskole	0	5.057	5.057
<b>Total</b>	<b>1.788</b>	<b>8.498</b>	<b>6.709</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	0	35	35
Flexhandicap	311	298	-12
Flexlæge	194	191	-3
Flexskole	0	257	257
Grundbidrag	370	370	0
<b>Total</b>	<b>875</b>	<b>1.151</b>	<b>276</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 62 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	0
Flexhandicap	25
Flexlæge	15
Flexskole	0
<b>Total</b>	<b>40</b>



### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	0	-725	-725
Flexhandicap	-1.735	-1.870	-135
Flexlæge	-457	-1.293	-836
Flexskole	0	-5.057	-5.057
<b>Total</b>	<b>-2.192</b>	<b>-8.945</b>	<b>-6.753</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 25 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	0	-38	-38
Flexhandicap	-311	-325	-14
Flexlæge	-194	-208	-14
Flexskole	0	-280	-280
Grundbidrag	-370	-370	0
<b>Total</b>	<b>-875</b>	<b>-1.220</b>	<b>-346</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-762	759	-3
Flexhandicap	-1.788	1.761	-27
Flexlæge	-1.501	1.484	-17
Flexskole	-5.337	5.314	-23
Grundbidrag	-370	370	0
<b>Total</b>	<b>-9.758</b>	<b>9.688</b>	<b>-69</b>





## 5.2 Frederikshavn Kommune

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Bustrafik	Operatørudgifter	-21.064	-23.700	-20.189	-19.854
	Øvrige driftsudgifter	-1.750	-1.442	-1.938	-1.698
	Kapacitetsudgifter	-1.532	-1.572	-1.751	-1.146
	Ekstraordinære poster	-18	-18	-18	-18
	Udgifter i alt	-24.363	-26.733	-23.896	-22.717
	Passagerindtægter i alt	4.007	4.544	5.159	4.488
	Resultat før tilskud fra ejere	-20.357	-22.189	-18.737	-18.229
	Tilskud fra ejere	17.990	18.508	18.396	18.396
	Øvrige tilskud	2.359	1.079	341	341
	Resultat før disponering	-8	-2.601	0	508
	Overførselsadgang	-57	-52	0	0
	Resultat *	-65	-2.653	0	508
	Regulering vedr. tidligere år **	-422	-637	65	65
	<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>17.568</b>	<b>17.871</b>	<b>18.460</b>	<b>18.460</b>
Flextrafik	Operatørudgifter	-19.134	-21.225	-22.339	-22.192
	Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-1.802	-1.636	-2.137	-2.206
	Udgifter i alt	-20.936	-22.861	-24.475	-24.398
	Passagerindtægter	371	389	572	486
	Resultat før tilskud fra ejere	-20.565	-22.472	-23.903	-23.912
	Tilskud kørselsbidrag	19.059	20.594	21.439	21.379
	Tilskud administrationsbidrag	1.677	1.566	1.532	1.469
	Grundbidrag	0	0	605	605
	Tilskud fra ejere	20.737	22.160	23.576	23.454
	Øvrige tilskud	1.582	293	327	327
	Resultat før disponering	1.754	-19	0	-131
	Overførselsadgang	0	0	0	0
	Resultat *	1.754	-19	0	-131
	Regulering vedr. tidligere år **	0	-273	-1.754	-1.754
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>20.737</b>	<b>21.887</b>	<b>21.823</b>	<b>21.700</b>	
Total	Tilskud fra ejere	38.726	40.669	41.972	41.850
	Øvrige tilskud	3.941	1.372	668	668
	Resultat før disponering	1.746	-2.620	0	377
	Overførselsadgang	-57	-52	0	0
	Resultat *	1.689	-2.672	0	377
	Regulering vedr. tidligere år **	-422	-910	-1.689	-1.689
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>38.304</b>	<b>39.758</b>	<b>40.283</b>	<b>40.160</b>	

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



## 5.2.1 Bemærkninger

### 5.2.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 4,49 mio. kr., hvilket er 0,67 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

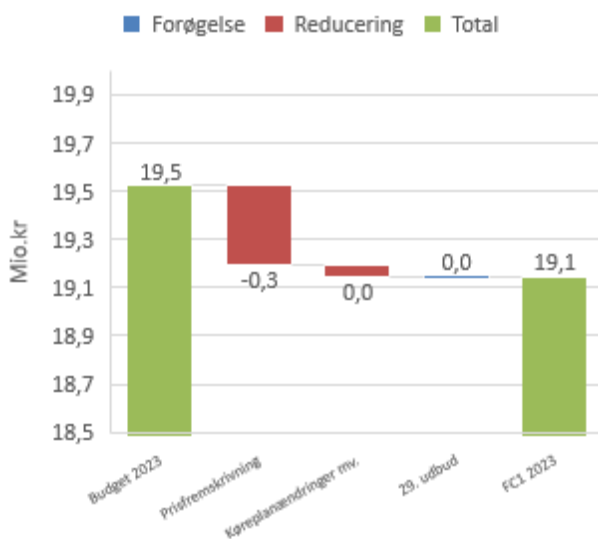
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

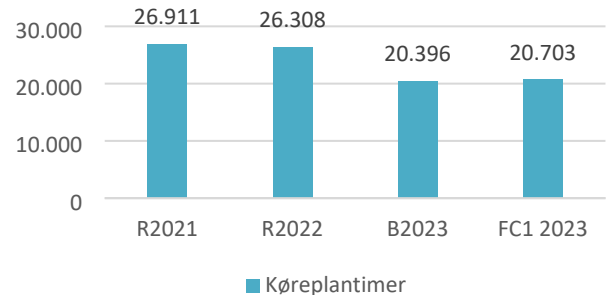
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-16.262	-15.424	838
B/T-kontrakt kørsel	-3.260	-3.722	-462
Flextur	-667	-698	-30
Plustur	0	-11	-11
<b>Total</b>	<b>-20.189</b>	<b>-19.854</b>	<b>335</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	6.231	7.587	5.093	3.222
Plustur	1.043	1.841	0	40
<b>Total</b>	<b>7.274</b>	<b>9.428</b>	<b>5.093</b>	<b>3.262</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 341 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.2.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	30.837	33.431	30.226	27.329
Flexhandicap	6.228	6.216	8.387	7.678
Flexlæge	17.365	17.390	18.434	18.064
Flexskole	65.648	66.308	65.563	69.655
<b>Total</b>	<b>120.078</b>	<b>123.345</b>	<b>122.610</b>	<b>122.726</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	572	486	-86

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	3.826	3.264	-562
Flexhandicap	2.019	2.095	76
Flexlæge	3.590	4.545	956
Flexskole	12.005	11.475	-530
<b>Total</b>	<b>21.439</b>	<b>21.379</b>	<b>-60</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	176	142	-34
Flexhandicap	398	367	-30
Flexlæge	569	558	-11
Flexskole	389	403	14
Grundbidrag	605	605	0
<b>Total</b>	<b>2.137</b>	<b>2.075</b>	<b>-62</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 89 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	61
Flexhandicap	37
Flexlæge	53
Flexskole	177
<b>Total</b>	<b>327</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



<b>Operatørudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexaktivitet	-3.887	-3.325	562
Flexhandicap	-2.628	-2.618	10
Flexlæge	-3.642	-4.598	-956
Flexskole	-12.181	-11.651	530
<b>Total</b>	<b>-22.339</b>	<b>-22.192</b>	<b>146</b>

### *Udbud og prisregulering*

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: -6 % (helårseffekt -3 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### *Dieseltillæg*

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 64 t.kr.

### *Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter*

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexaktivitet	-176	-154	22
Flexhandicap	-398	-400	-2
Flexlæge	-569	-607	-38
Flexskole	-389	-438	-50
Grundbidrag	-605	-605	0
<b>Total</b>	<b>-2.137</b>	<b>-2.205</b>	<b>-68</b>

### **Resultat**

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexaktivitet	-3.479	3.467	-13
Flexhandicap	-2.532	2.499	-33
Flexlæge	-5.205	5.155	-50
Flexskole	-12.090	12.054	-36
Grundbidrag	-605	605	0
<b>Total</b>	<b>-23.911</b>	<b>23.781</b>	<b>-131</b>



### 5.3 Hjørring Kommune

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Bustrafik	Operatørudgifter	-26.875	-27.354	-28.141	-29.761
	Øvrige driftsudgifter	-1.683	-1.194	-1.731	-1.633
	Kapacitetsudgifter	-1.772	-1.653	-1.952	-1.724
	Ekstraordinære poster	-23	-23	-23	-23
	Udgifter i alt	-30.353	-30.225	-31.847	-33.141
	Passagerindtægter i alt	5.221	4.547	6.570	4.944
	Resultat før tilskud fra ejere	-25.132	-25.678	-25.278	-28.197
	Tilskud fra ejere	24.889	22.473	24.882	27.354
	Øvrige tilskud	2.014	1.119	395	395
	Resultat før disponering	1.772	-2.086	0	-447
	Overførselsadgang	-36	-52	0	0
	Resultat *	1.736	-2.138	0	-447
	Regulering vedr. tidligere år **	-1.686	0	-1.736	-1.736
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	23.204	22.473	23.146	25.618
Flextrafik	Operatørudgifter	-22.687	-24.198	-26.889	-28.578
	Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-2.717	-2.550	-2.682	-2.772
	Udgifter i alt	-25.404	-26.748	-29.572	-31.349
	Passagerindtægter	528	546	577	563
	Resultat før tilskud fra ejere	-24.876	-26.202	-28.995	-30.787
	Tilskud kørselsbidrag	22.352	23.635	25.935	27.637
	Tilskud administrationsbidrag	2.529	2.440	2.026	1.941
	Grundbidrag	0	0	657	657
	Tilskud fra ejere	24.880	26.075	28.617	30.235
	Øvrige tilskud	711	-158	378	378
	Resultat før disponering	715	-285	0	-174
	Overførselsadgang	0	0	0	0
	Resultat *	715	-285	0	-174
	Regulering vedr. tidligere år **	-277	0	-715	-715
Tilskud fra ejere inkl. regulering	24.603	26.075	27.902	29.520	
Total	Tilskud fra ejere	49.770	48.549	53.499	57.590
	Øvrige tilskud	2.725	960	773	773
	Resultat før disponering	2.487	-2.371	0	-621
	Overførselsadgang	-36	-52	0	0
	Resultat *	2.451	-2.422	0	-621
	Regulering vedr. tidligere år **	-1.963	0	-2.451	-2.451
Tilskud fra ejere inkl. regulering	47.807	48.549	51.048	55.138	

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



### 5.3.1 Bemærkninger

#### 5.3.1.1 Bustrafik

##### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 4,94 mio. kr., hvilket er 1,63 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret samt opdatering af fordelingsnøglerne i indtægtsdelingen. Opdateringen var også indregnet i Regnskab 2022.

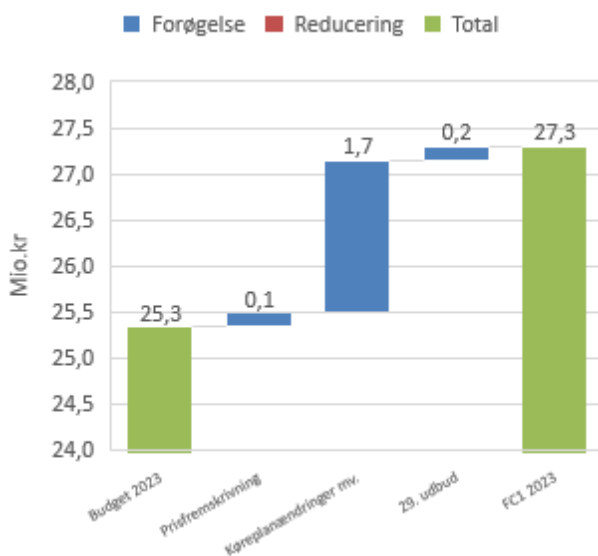
##### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

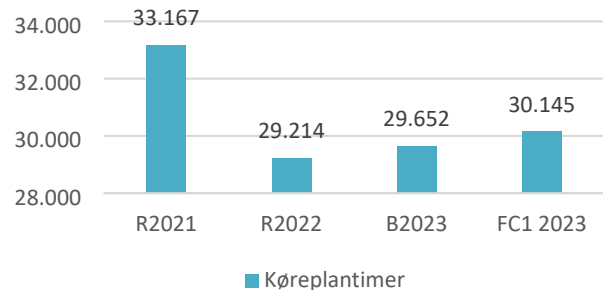
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-12.379	-12.091	288
B/T-kontrakt kørsel	-12.957	-15.214	-2.256
Flextur	-2.103	-1.530	573
Plustur	-701	-926	-225
<b>Total</b>	<b>-28.141</b>	<b>-29.761</b>	<b>-1.620</b>

##### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



##### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	11.856	11.744	14.878	8.564
Plustur	2.646	4.292	5.427	4.992
<b>Total</b>	<b>14.502</b>	<b>16.036</b>	<b>20.305</b>	<b>13.556</b>

##### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 395 t.kr.

##### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.3.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	46.326	47.024	51.329	42.432
Flexhandicap	8.608	8.020	9.173	8.074
Flexlæge	21.121	17.851	18.783	19.565
Flexskole	58.172	62.986	62.683	65.161
<b>Total</b>	<b>134.227</b>	<b>135.881</b>	<b>141.968</b>	<b>135.232</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	577	563	-14

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	6.689	6.273	-416
Flexhandicap	2.178	2.449	271
Flexlæge	3.727	4.851	1.124
Flexskole	13.341	14.065	724
<b>Total</b>	<b>25.935</b>	<b>27.637</b>	<b>1.703</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	432	355	-78
Flexhandicap	424	383	-42
Flexlæge	558	584	26
Flexskole	611	620	9
Grundbidrag	657	657	0
<b>Total</b>	<b>2.682</b>	<b>2.598</b>	<b>-84</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 111 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	B 2023
Flexaktivitet	95
Flexhandicap	39
Flexlæge	53
Flexskole	190
<b>Total</b>	<b>378</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



<b>Operatørudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexaktivitet	-6.784	-6.368	416
Flexhandicap	-2.794	-3.051	-257
Flexlæge	-3.780	-4.904	-1.124
Flexskole	-13.531	-14.255	-724
<b>Total</b>	<b>-26.889</b>	<b>-28.578</b>	<b>-1.688</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: 25 % (helårseffekt 13 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 76 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexaktivitet	-432	-386	46
Flexhandicap	-424	-417	8
Flexlæge	-558	-635	-78
Flexskole	-611	-676	-64
Grundbidrag	-657	-657	0
<b>Total</b>	<b>-2.682</b>	<b>-2.771</b>	<b>-88</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexaktivitet	-6.755	6.723	-32
Flexhandicap	-2.905	2.871	-34
Flexlæge	-5.539	5.488	-52
Flexskole	-14.930	14.875	-55
Grundbidrag	-657	657	0
<b>Total</b>	<b>-30.786</b>	<b>30.613</b>	<b>-173</b>





## 5.4 Jammerbugt Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-15.303	-16.934	-17.320	-17.572
Øvrige driftsudgifter	-1.180	-1.053	-1.313	-1.310
Kapacitetsudgifter	-988	-1.047	-1.181	-1.165
Ekstraordinære poster	-10	-10	-10	-10
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-17.480</b>	<b>-19.043</b>	<b>-19.824</b>	<b>-20.057</b>
Passagerindtægter i alt	3.831	4.610	5.563	5.017
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-13.649</b>	<b>-14.433</b>	<b>-14.261</b>	<b>-15.040</b>
Tilskud fra ejere	12.282	14.103	14.017	14.017
Øvrige tilskud	2.058	570	243	243
<b>Resultat før disponering</b>	<b>690</b>	<b>239</b>	<b>0</b>	<b>-779</b>
Overførselsadgang	-24	-32	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>667</b>	<b>207</b>	<b>0</b>	<b>-779</b>
Regulering vedr. tidligere år **	162	-323	-667	-667
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>12.444</b>	<b>13.780</b>	<b>13.351</b>	<b>13.351</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-19.687	-23.865	-25.060	-27.247
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-1.159	-1.228	-1.450	-1.678
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-20.846</b>	<b>-25.093</b>	<b>-26.510</b>	<b>-28.925</b>
Passagerindtægter	215	271	311	391
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-20.632</b>	<b>-24.822</b>	<b>-26.199</b>	<b>-28.534</b>
Tilskud kørselsbidrag	19.524	23.798	24.396	26.503
Tilskud administrationsbidrag	1.079	1.176	1.059	1.181
Grundbidrag	0	0	392	392
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>20.603</b>	<b>24.974</b>	<b>25.847</b>	<b>28.076</b>
Øvrige tilskud	2.501	991	352	352
<b>Resultat før disponering</b>	<b>2.472</b>	<b>1.143</b>	<b>0</b>	<b>-106</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>2.472</b>	<b>1.143</b>	<b>0</b>	<b>-106</b>
Regulering vedr. tidligere år **	5	-137	-2.472	-2.472
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>20.608</b>	<b>24.837</b>	<b>23.375</b>	<b>25.604</b>
<b>Total</b>				
Tilskud fra ejere	32.885	39.076	39.864	42.094
Øvrige tilskud	4.559	1.561	596	596
<b>Resultat før disponering</b>	<b>3.163</b>	<b>1.382</b>	<b>0</b>	<b>-884</b>
Overførselsadgang	-24	-32	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>3.139</b>	<b>1.350</b>	<b>0</b>	<b>-884</b>
Regulering vedr. tidligere år **	167	-460	-3.139	-3.139
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>33.052</b>	<b>38.616</b>	<b>36.725</b>	<b>38.955</b>

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



## 5.4.1 Bemærkninger

### 5.4.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 5,02 mio. kr., hvilket er 0,55 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

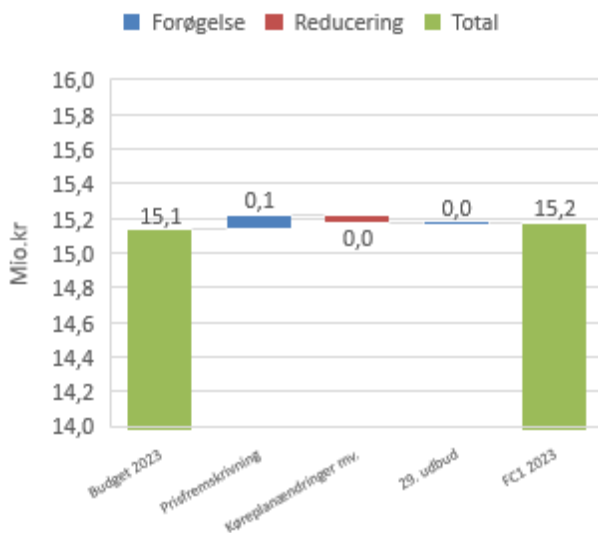
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

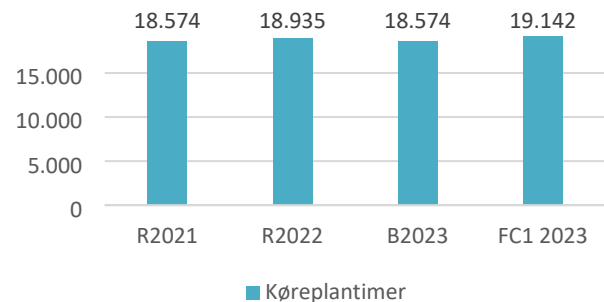
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-5.776	-5.482	294
B/T-kontrakt kørsel	-9.362	-9.691	-330
Flextur	-1.392	-1.079	313
Plustur	-790	-1.320	-530
<b>Total</b>	<b>-17.320</b>	<b>-17.572</b>	<b>-252</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	8.233	7.829	8.864	5.414
Plustur	3.182	4.216	5.274	7.439
<b>Total</b>	<b>11.415</b>	<b>12.045</b>	<b>14.138</b>	<b>12.853</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 243 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen.

Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.4.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	8.352	11.574	12.325	10.649
Flexhandicap	3.407	4.253	4.967	5.259
Flexlæge	20.271	20.163	20.359	22.219
Flexskole	56.792	62.142	63.181	69.236
Flexskole - Bus	200	202	236	217
<b>Total</b>	<b>89.022</b>	<b>98.334</b>	<b>101.068</b>	<b>107.580</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	311	391	80

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	1.886	1.670	-215
Flexhandicap	1.190	1.673	483
Flexlæge	5.923	6.808	885
Flexskole	15.311	16.279	968
Flexskole - Bus	87	74	-13
<b>Total</b>	<b>24.396</b>	<b>26.503</b>	<b>2.107</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	63	55	-8
Flexhandicap	235	250	15
Flexlæge	393	408	15
Flexskole	360	462	101
Flexskole - Bus	7	7	-1
Grundbidrag	392	392	0
<b>Total</b>	<b>1.450</b>	<b>1.573</b>	<b>122</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 220 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	B 2023
Flexaktivitet	27
Flexhandicap	21
Flexlæge	84
Flexskole	218
Flexskole - Bus	1
<b>Total</b>	<b>352</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.912	-1.697	215
Flexhandicap	-1.522	-2.085	-563
Flexlæge	-6.008	-6.893	-885
Flexskole	-15.529	-16.497	-968
Flexskole - Bus	-88	-75	13
<b>Total</b>	<b>-25.060</b>	<b>-27.247</b>	<b>-2.187</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: 1 % (helårseffekt 1 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 84 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-63	-60	3
Flexhandicap	-235	-272	-37
Flexlæge	-393	-444	-51
Flexskole	-360	-503	-142
Flexskole - Bus	-7	-7	-0
Grundbidrag	-392	-392	0
<b>Total</b>	<b>-1.450</b>	<b>-1.678</b>	<b>-227</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-1.757	1.752	-5
Flexhandicap	-1.966	1.944	-22
Flexlæge	-7.337	7.300	-36
Flexskole	-17.000	16.959	-41
Flexskole - Bus	-82	82	-1
Grundbidrag	-392	392	0
<b>Total</b>	<b>-28.533</b>	<b>28.428</b>	<b>-105</b>



## 5.5 Læsø Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-2.742	-3.041	-3.447	-3.983
Øvrige driftsudgifter	-32	-9	-20	-21
Kapacitetsudgifter	-113	-90	-117	-133
Ekstraordinære poster	-1	-1	-1	-1
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-2.889</b>	<b>-3.142</b>	<b>-3.586</b>	<b>-4.139</b>
Passagerindtægter i alt	28	45	67	86
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-2.861</b>	<b>-3.097</b>	<b>-3.519</b>	<b>-4.053</b>
Tilskud fra ejere	2.630	3.110	3.470	3.470
Øvrige tilskud	100	28	48	48
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-131</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>-534</b>
Overførselsadgang	-1	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-132</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>-534</b>
Regulering vedr. tidligere år **	128	-1	132	132
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>2.758</b>	<b>3.109</b>	<b>3.602</b>	<b>3.602</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-344	-725	-525	-578
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-34	-49	-45	-39
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-378</b>	<b>-774</b>	<b>-570</b>	<b>-616</b>
Passagerindtægter	5	14	17	12
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-372</b>	<b>-760</b>	<b>-553</b>	<b>-605</b>
Tilskud kørselsbidrag	340	710	501	559
Tilskud administrationsbidrag	31	47	27	19
Grundbidrag	0	0	18	18
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>371</b>	<b>757</b>	<b>546</b>	<b>596</b>
Øvrige tilskud	139	37	7	7
<b>Resultat før disponering</b>	<b>138</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>138</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>-2</b>
Regulering vedr. tidligere år **	0	-7	-138	-138
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>371</b>	<b>750</b>	<b>408</b>	<b>458</b>
<b>Total</b>				
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>3.002</b>	<b>3.867</b>	<b>4.016</b>	<b>4.066</b>
Øvrige tilskud	238	65	56	56
<b>Resultat før disponering</b>	<b>7</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>-536</b>
Overførselsadgang	-1	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>6</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>-536</b>
Regulering vedr. tidligere år **	128	-8	-6	-6
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>3.129</b>	<b>3.859</b>	<b>4.010</b>	<b>4.060</b>

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



## 5.5.1 Bemærkninger

### 5.5.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 86 t.kr., hvilket er 19 t.kr. højere end Budget 2023. Det højere niveau skyldes et højere aktivitetsniveau på Flextur end budgetteret.

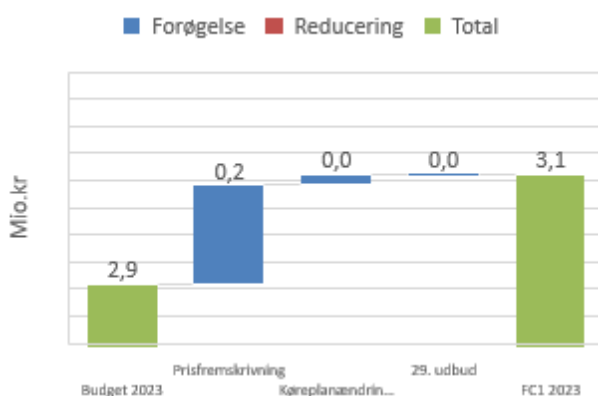
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

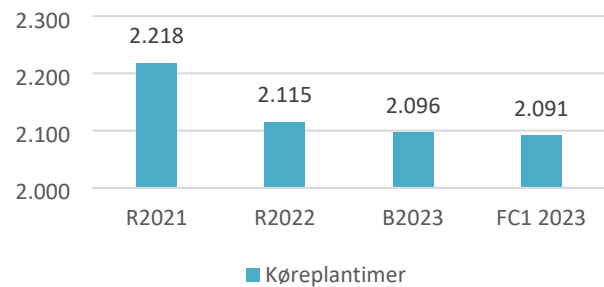
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	0	0	0
B/T-kontrakt kørsel	-2.909	-3.111	-203
Flextur	-446	-808	-363
Plustur	-93	-64	29
<b>Total</b>	<b>-3.447</b>	<b>-3.983</b>	<b>-536</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	445	869	1.275	1.603
Plustur	98	102	154	84
<b>Total</b>	<b>543</b>	<b>971</b>	<b>1.429</b>	<b>1.687</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 48 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.5.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexhandicap	134	296	378	235
Flexlæge	485	487	263	235
<b>Total</b>	<b>619</b>	<b>783</b>	<b>641</b>	<b>470</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	17	12	-5

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	290	306	16
Flexlæge	211	253	42
<b>Total</b>	<b>501</b>	<b>559</b>	<b>58</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	18	11	-7
Flexlæge	9	8	-1
Grundbidrag	18	18	0
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>37</b>	<b>-8</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der

leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 0 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	B 2023
Flexhandicap	4
Flexlæge	3
<b>Total</b>	<b>7</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	-311	-322	-10
Flexlæge	-214	-256	-42
<b>Total</b>	<b>-525</b>	<b>-578</b>	<b>-53</b>

#### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i økonomirapporten:

- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

#### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er



baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 0 t.kr.

#### **Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter**

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexhandicap	-18	-12	6
Flexlæge	-9	-8	0
Grundbidrag	-18	-18	0
<b>Total</b>	<b>-45</b>	<b>-39</b>	<b>6</b>

#### **Resultat**

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexhandicap	-322	321	-1
Flexlæge	-264	264	-1
Grundbidrag	-18	18	0
<b>Total</b>	<b>-605</b>	<b>603</b>	<b>-2</b>





## 5.6 Mariagerfjord Kommune

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Bustrafik	Operatørudgifter	-26.299	-28.566	-29.283	-29.095
	Øvrige driftsudgifter	-1.942	-1.534	-2.123	-2.087
	Kapacitetsudgifter	-1.540	-1.563	-1.750	-1.592
	Ekstraordinære poster	-15	-15	-15	-15
	Udgifter i alt	-29.796	-31.677	-33.171	-32.788
	Passagerindtægter i alt	5.761	5.704	7.990	6.206
	Resultat før tilskud fra ejere	-24.035	-25.974	-25.181	-26.582
	Tilskud fra ejere	21.725	21.548	24.769	24.769
	Øvrige tilskud	2.718	1.640	411	411
	Resultat før disponering	408	-2.786	0	-1.401
	Overførselsadgang	-34	-52	0	0
	Resultat *	374	-2.837	0	-1.401
	Regulering vedr. tidligere år **	505	29	-374	-374
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	22.229	21.577	24.395	24.395
Flextrafik	Operatørudgifter	-12.090	-13.846	-14.541	-18.383
	Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-1.424	-1.468	-1.473	-1.785
	Udgifter i alt	-13.514	-15.314	-16.014	-20.168
	Passagerindtægter	241	243	290	302
	Resultat før tilskud fra ejere	-13.273	-15.071	-15.723	-19.866
	Tilskud kørselsbidrag	11.952	13.593	14.046	17.877
	Tilskud administrationsbidrag	1.325	1.405	1.048	1.248
	Grundbidrag	0	0	425	425
	Tilskud fra ejere	13.277	14.998	15.519	19.550
	Øvrige tilskud	607	130	204	204
	Resultat før disponering	611	57	0	-112
	Overførselsadgang	0	0	0	0
	Resultat *	611	57	0	-112
	Regulering vedr. tidligere år **	-1	-141	-611	-611
Tilskud fra ejere inkl. regulering	13.276	14.856	14.908	18.940	
Total	Tilskud fra ejere	35.002	36.546	40.288	44.319
	Øvrige tilskud	3.325	1.770	616	616
	Resultat før disponering	1.019	-2.729	0	-1.513
	Overførselsadgang	-34	-52	0	0
	Resultat *	985	-2.781	0	-1.513
	Regulering vedr. tidligere år **	503	-113	-985	-985
Tilskud fra ejere inkl. regulering	35.505	36.433	39.303	43.335	

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



## 5.6.1 Bemærkninger

### 5.6.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 6,21 mio. kr., hvilket er 1,78 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret samt opdatering af fordelingsnøglerne i indtægtsdelingen. Opdateringen var også indregnet i Regnskab 2022.

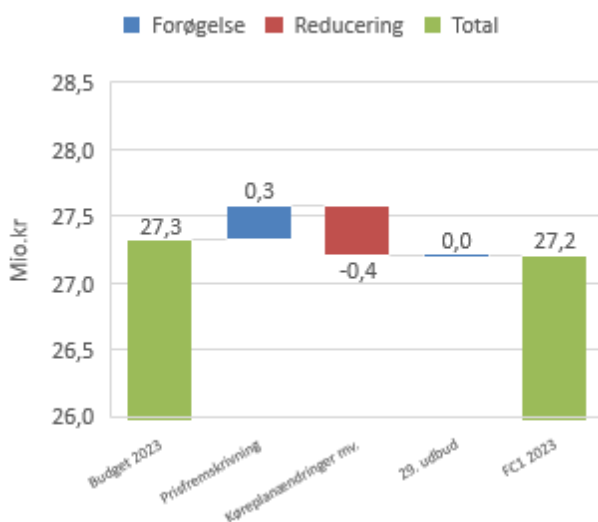
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

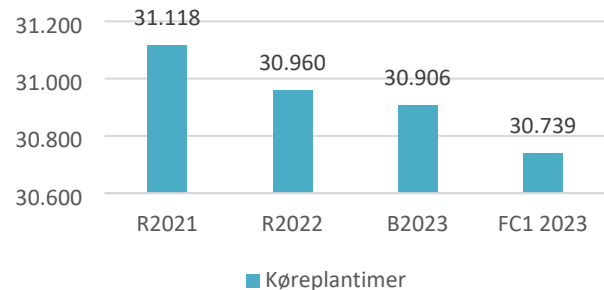
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-12.693	-12.218	474
B/T-kontrakt kørsel	-14.630	-14.993	-363
Flextur	-1.626	-1.281	345
Plustur	-334	-602	-268
<b>Total</b>	<b>-29.283</b>	<b>-29.095</b>	<b>188</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	8.695	9.764	11.868	6.982
Plustur	1.150	1.474	1.965	2.338
<b>Total</b>	<b>9.845</b>	<b>11.238</b>	<b>13.833</b>	<b>9.320</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 411 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.6.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	11.702	12.668	11.392	13.545
Flexhandicap	3.620	3.228	4.139	3.597
Flexlæge	2.034	1.748	1.711	1.788
Flexskole	67.263	72.112	73.109	81.156
<b>Total</b>	<b>84.619</b>	<b>89.756</b>	<b>90.351</b>	<b>100.086</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	290	302	12

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	1.677	1.898	221
Flexhandicap	1.142	1.267	125
Flexlæge	291	432	140
Flexskole	10.936	14.280	3.344
<b>Total</b>	<b>14.046</b>	<b>17.877</b>	<b>3.831</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	99	117	17
Flexhandicap	196	176	-20
Flexlæge	53	55	2
Flexskole	700	901	201
Grundbidrag	425	425	0
<b>Total</b>	<b>1.473</b>	<b>1.673</b>	<b>200</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 102 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	24
Flexhandicap	20
Flexlæge	4
Flexskole	156
<b>Total</b>	<b>204</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.701	-1.921	-221
Flexhandicap	-1.453	-1.590	-137
Flexlæge	-296	-436	-140
Flexskole	-11.092	-14.436	-3.344
<b>Total</b>	<b>-14.541</b>	<b>-18.383</b>	<b>-3.842</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: 32 % (helårseffekt 16 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 53 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-99	-127	-28
Flexhandicap	-196	-191	5
Flexlæge	-53	-60	-7
Flexskole	-700	-981	-281
Grundbidrag	-425	-425	0
<b>Total</b>	<b>-1.473</b>	<b>-1.784</b>	<b>-311</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-2.048	2.038	-10
Flexhandicap	-1.479	1.463	-16
Flexlæge	-496	491	-5
Flexskole	-15.417	15.337	-80
Grundbidrag	-425	425	0
<b>Total</b>	<b>-19.866</b>	<b>19.755</b>	<b>-111</b>



## 5.7 Morsø Kommune

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Bustrafik	Operatørudgifter	-14.093	-15.646	-14.796	-13.905
	Øvrige driftsudgifter	-360	-299	-346	-352
	Kapacitetsudgifter	-711	-749	-811	-688
	Ekstraordinære poster	-6	-6	-6	-6
	<b>Udgifter i alt</b>	<b>-15.170</b>	<b>-16.700</b>	<b>-15.958</b>	<b>-14.951</b>
	Passagerindtægter i alt	206	241	314	265
	<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-14.963</b>	<b>-16.459</b>	<b>-15.644</b>	<b>-14.686</b>
	Tilskud fra ejere	14.776	14.937	15.416	15.416
	Øvrige tilskud	285	101	229	229
	<b>Resultat før disponering</b>	<b>98</b>	<b>-1.421</b>	<b>0</b>	<b>959</b>
	Overførselsadgang	-19	0	0	0
	<b>Resultat *</b>	<b>79</b>	<b>-1.421</b>	<b>0</b>	<b>959</b>
	Regulering vedr. tidligere år **	94	-783	-79	-79
	<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>14.870</b>	<b>14.155</b>	<b>15.337</b>	<b>15.337</b>
Flextrafik	Operatørudgifter	-1.575	-1.354	-1.612	-1.740
	Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-409	-332	-475	-455
	<b>Udgifter i alt</b>	<b>-1.984</b>	<b>-1.686</b>	<b>-2.087</b>	<b>-2.196</b>
	Passagerindtægter	116	113	136	126
	<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-1.868</b>	<b>-1.573</b>	<b>-1.951</b>	<b>-2.070</b>
	Tilskud kørselsbidrag	1.483	1.240	1.453	1.592
	Tilskud administrationsbidrag	380	318	269	229
	Grundbidrag	0	0	206	206
	<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>1.863</b>	<b>1.558</b>	<b>1.928</b>	<b>2.027</b>
	Øvrige tilskud	64	-15	23	23
	<b>Resultat før disponering</b>	<b>59</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>-20</b>
	Overførselsadgang	0	0	0	0
	<b>Resultat *</b>	<b>59</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>-20</b>
	Regulering vedr. tidligere år **	-3	-41	-59	-59
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>1.860</b>	<b>1.517</b>	<b>1.869</b>	<b>1.968</b>	
Total	<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>16.639</b>	<b>16.495</b>	<b>17.344</b>	<b>17.443</b>
	Øvrige tilskud	349	86	251	251
	<b>Resultat før disponering</b>	<b>157</b>	<b>-1.452</b>	<b>0</b>	<b>938</b>
	Overførselsadgang	-19	0	0	0
	<b>Resultat *</b>	<b>138</b>	<b>-1.452</b>	<b>0</b>	<b>938</b>
	Regulering vedr. tidligere år **	92	-824	-138	-138
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>16.731</b>	<b>15.671</b>	<b>17.206</b>	<b>17.305</b>	

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



## 5.7.1 Bemærkninger

### 5.7.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 265 t.kr., hvilket er 48 t.kr. lavere end Budget 2023. Forskellen skyldes et lavere aktivitetsniveau på Flextur end trafik som budgetteret.

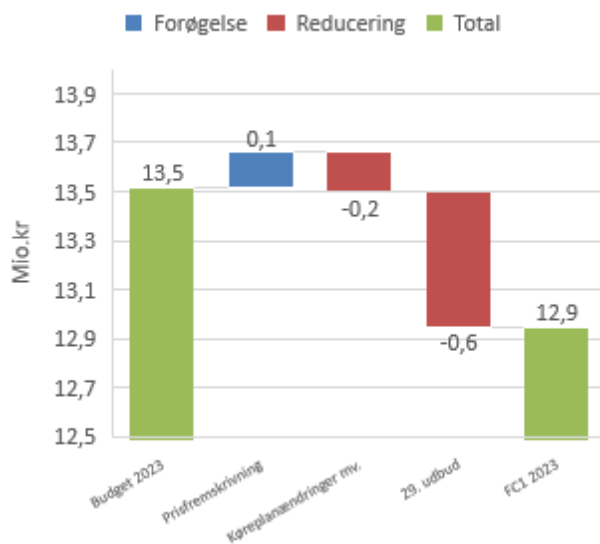
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

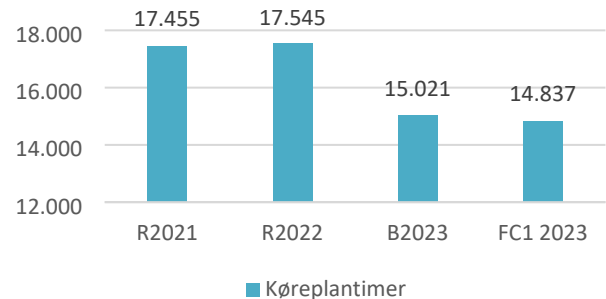
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-1.771	-2.641	-870
B/T-kontrakt kørsel	-11.748	-10.304	1.444
Flexlinje	-96	0	96
Flextur	-1.042	-731	311
Plustur	-139	-229	-90
<b>Total</b>	<b>-14.796</b>	<b>-13.905</b>	<b>891</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flexlinje	0	0	260	0
Flextur	4.581	5.086	6.470	3.839
Plustur	370	684	774	829
<b>Total</b>	<b>4.951</b>	<b>5.770</b>	<b>7.504</b>	<b>4.668</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 229 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.7.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexhandicap	2.163	1.945	2.484	1.916
Flexlæge	5.052	3.934	4.357	4.268
Flexskole	620	338	437	21
<b>Total</b>	<b>7.835</b>	<b>6.217</b>	<b>7.278</b>	<b>6.205</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	136	126	-11

##### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	531	586	55
Flexlæge	826	995	169
Flexskole	96	11	-85
<b>Total</b>	<b>1.453</b>	<b>1.592</b>	<b>139</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	115	92	-23
Flexlæge	140	136	-3
Flexskole	14	0	-14
Grundbidrag	206	206	0
<b>Total</b>	<b>475</b>	<b>435</b>	<b>-40</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 1 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexhandicap	10
Flexlæge	12
Flexskole	1
<b>Total</b>	<b>23</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	-677	-721	-45
Flexlæge	-838	-1.007	-169
Flexskole	-97	-12	85
<b>Total</b>	<b>-1.612</b>	<b>-1.740</b>	<b>-129</b>

#### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:



- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

#### *Dieseltillæg*

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 13 t.kr.

#### *Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter*

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexhandicap	-115	-101	15
Flexlæge	-140	-148	-9
Flexskole	-14	-0	14
Grundbidrag	-206	-206	0
<b>Total</b>	<b>-475</b>	<b>-455</b>	<b>20</b>

#### **Resultat**

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexhandicap	-696	688	-8
Flexlæge	-1.155	1.143	-12
Flexskole	-13	13	-0
Grundbidrag	-206	206	0
<b>Total</b>	<b>-2.070</b>	<b>2.050</b>	<b>-20</b>





## 5.8 Rebild Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-15.937	-17.989	-17.547	-18.376
Øvrige driftsudgifter	-1.428	-1.295	-1.545	-1.532
Kapacitetsudgifter	-948	-993	-1.041	-1.090
Ekstraordinære poster	-9	-9	-9	-9
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-18.323</b>	<b>-20.285</b>	<b>-20.142</b>	<b>-21.008</b>
Passagerindtægter i alt	4.279	5.528	6.109	6.003
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-14.044</b>	<b>-14.757</b>	<b>-14.032</b>	<b>-15.005</b>
Tilskud fra ejere	12.321	12.831	13.779	13.779
Øvrige tilskud	1.867	460	253	253
<b>Resultat før disponering</b>	<b>144</b>	<b>-1.467</b>	<b>0</b>	<b>-972</b>
Overførselsadgang	-28	-39	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>116</b>	<b>-1.506</b>	<b>0</b>	<b>-972</b>
Regulering vedr. tidligere år **	133	-819	-116	-116
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>12.453</b>	<b>12.012</b>	<b>13.664</b>	<b>13.664</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-13.070	-15.969	-15.924	-20.536
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-708	-867	-1.075	-1.270
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-13.778</b>	<b>-16.836</b>	<b>-16.999</b>	<b>-21.807</b>
Passagerindtægter	130	162	222	158
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-13.648</b>	<b>-16.673</b>	<b>-16.777</b>	<b>-21.649</b>
Tilskud kørselsbidrag	13.202	15.799	15.478	20.154
Tilskud administrationsbidrag	659	830	764	881
Grundbidrag	0	0	311	311
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>13.861</b>	<b>16.629</b>	<b>16.553</b>	<b>21.346</b>
Øvrige tilskud	1.189	378	224	224
<b>Resultat før disponering</b>	<b>1.402</b>	<b>334</b>	<b>0</b>	<b>-79</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>1.402</b>	<b>334</b>	<b>0</b>	<b>-79</b>
Regulering vedr. tidligere år **	5	-56	-1.402	-1.402
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>13.866</b>	<b>16.573</b>	<b>15.151</b>	<b>19.944</b>
<b>Total</b>				
Tilskud fra ejere	26.182	29.460	30.333	35.126
Øvrige tilskud	3.056	838	477	477
<b>Resultat før disponering</b>	<b>1.546</b>	<b>-1.132</b>	<b>0</b>	<b>-1.051</b>
Overførselsadgang	-28	-39	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>1.518</b>	<b>-1.172</b>	<b>0</b>	<b>-1.051</b>
Regulering vedr. tidligere år **	138	-875	-1.518	-1.518
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>26.320</b>	<b>28.585</b>	<b>28.815</b>	<b>33.608</b>

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



## 5.8.1 Bemærkninger

### 5.8.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 6,00 mio. kr., hvilket er 0,1 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

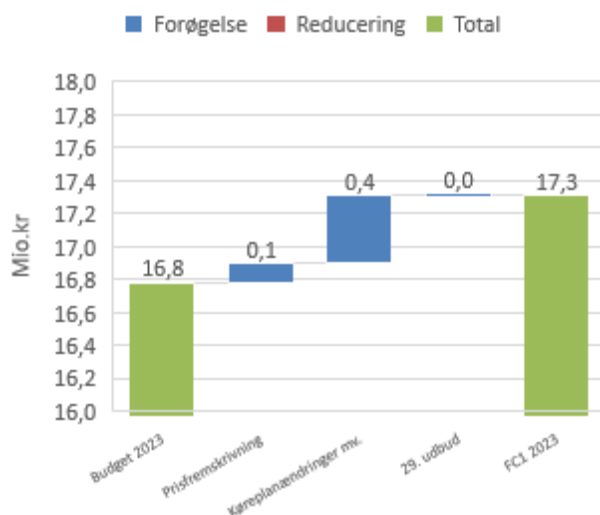
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

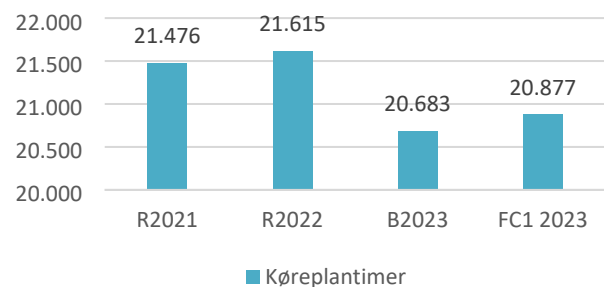
(1000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-7.530	-7.767	-237
B/T-kontrakt kørsel	-9.248	-9.541	-293
Flextur	-509	-714	-205
Plustur	-259	-353	-94
<b>Total</b>	<b>-17.547</b>	<b>-18.376</b>	<b>-829</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	3.329	4.108	4.120	5.061
Plustur	1.282	1.768	2.291	1.966
<b>Total</b>	<b>4.611</b>	<b>5.876</b>	<b>6.411</b>	<b>7.027</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 253 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.8.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	7.857	7.729	6.841	6.346
Flexhandicap	1.973	2.182	2.857	2.195
Flexlæge	4.875	4.781	6.644	4.777
Flexskole	58.934	76.957	68.709	94.713
<b>Total</b>	<b>73.639</b>	<b>91.649</b>	<b>85.051</b>	<b>108.031</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	222	158	-64

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	1.112	1.042	-70
Flexhandicap	681	668	-13
Flexlæge	1.239	1.173	-66
Flexskole	12.446	17.271	4.826
<b>Total</b>	<b>15.478</b>	<b>20.154</b>	<b>4.676</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	35	33	-3
Flexhandicap	134	104	-29
Flexlæge	205	147	-58
Flexskole	390	596	206
Grundbidrag	311	311	0
<b>Total</b>	<b>1.075</b>	<b>1.192</b>	<b>117</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 114 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	16
Flexhandicap	13
Flexlæge	18
Flexskole	177
<b>Total</b>	<b>224</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-1.128	-1.058	70
Flexhandicap	-916	-839	78
Flexlæge	-1.257	-1.191	66
Flexskole	-12.623	-17.449	-4.826
<b>Total</b>	<b>-15.924</b>	<b>-20.536</b>	<b>-4.612</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: 22 % (helårseffekt 11 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 82 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-35	-36	-0
Flexhandicap	-134	-114	20
Flexlæge	-205	-161	45
Flexskole	-390	-649	-259
Grundbidrag	-311	-311	0
<b>Total</b>	<b>-1.075</b>	<b>-1.270</b>	<b>-195</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-1.094	1.091	-3
Flexhandicap	-794	785	-9
Flexlæge	-1.351	1.338	-13
Flexskole	-18.098	18.045	-53
Grundbidrag	-311	311	0
<b>Total</b>	<b>-21.648</b>	<b>21.570</b>	<b>-78</b>



## 5.9 Region Nordjylland

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>	Udgifter i alt	-274.706	-303.088	-304.921	-311.658
	Passagerindtægter i alt	81.477	102.613	111.513	109.899
	Resultat før tilskud fra ejere	-193.228	-200.475	-193.408	-201.759
	Tilskud fra ejere	156.768	184.913	189.549	191.949
	Øvrige tilskud	35.395	8.286	3.859	3.859
	Resultat før disponering	-1.066	-7.276	0	-5.951
	Overførselsadgang	-576	-373	0	0
	Resultat *	-1.642	-7.649	0	-5.951
	Regulering vedr. tidligere år **	9.036	-1.239	1.642	1.642
	Tilskud fra ejere inkl. regulering	165.804	183.674	191.191	193.591
<b>Togtrafik</b>	Udgifter i alt	-191.232	-208.189	-221.961	-237.432
	Passagerindtægter i alt	58.255	78.562	83.706	83.706
	Resultat før tilskud fra ejere	-132.977	-129.627	-138.256	-153.727
	Tilskud fra ejere	124.246	125.457	135.261	135.261
	Øvrige tilskud	7.787	2.604	2.994	2.994
	Resultat før disponering	-943	-1.566	0	-15.471
	Overførselsadgang	-144	-151	0	0
	Resultat *	-1.087	-1.718	0	-15.471
Regulering vedr. tidligere år **	-16.598	-3.766	1.087	1.087	
Tilskud fra ejere inkl. regulering	107.648	121.690	136.349	136.349	
<b>Flextrafik</b>	Udgifter i alt	-103.250	-98.843	-100.860	-125.208
	Passagerindtægter	0	0	0	0
	Resultat før tilskud fra ejere	-103.250	-98.843	-100.860	-125.208
	Tilskud fra ejere	102.842	98.270	99.577	123.213
	Øvrige tilskud	13.049	1.561	1.283	1.283
	Resultat før disponering	12.641	987	0	-712
	Overførselsadgang	0	0	0	0
Resultat *	12.641	987	0	-712	
Regulering vedr. tidligere år **	-20	-73	9	9	
Tilskud fra ejere inkl. regulering	102.822	98.197	99.586	123.222	
<b>Total</b>	Tilskud fra ejere	383.855	408.640	424.387	450.423
	Øvrige tilskud	56.231	12.451	8.136	8.136
	Resultat før disponering	10.632	-7.855	0	-22.134
	Overførselsadgang	-720	-524	0	0
	Resultat *	9.911	-8.380	0	-22.134
	Regulering vedr. tidligere år **	-7.581	-5.078	2.739	2.739
Tilskud fra ejere inkl. regulering	376.274	403.562	427.126	453.162	

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



## 5.9.1 Bemærkninger

### 5.9.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 109,90 mio. kr., hvilket er 1,6 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

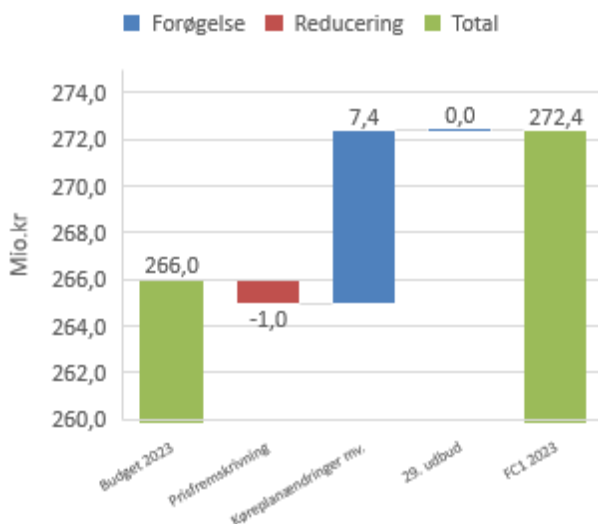
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

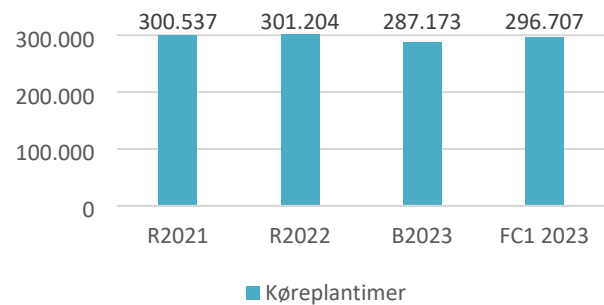
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-260.297	-266.708	-6.412
B/T-kontrakt kørsel	-5.696	-5.666	30
<b>Total</b>	<b>-265.992</b>	<b>-272.374</b>	<b>-6.382</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 3,9 mio. kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.9.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexsygehus	266.471	231.425	249.531	235.149
<b>Total</b>	<b>266.471</b>	<b>231.425</b>	<b>249.531</b>	<b>235.149</b>

#### Driftsindtægter

##### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexsygehus	90.022	114.147	24.125
<b>Total</b>	<b>90.022</b>	<b>114.147</b>	<b>24.125</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexsygehus	8.453	7.964	-489
Grundbidrag	1.102	1.102	0
<b>Total</b>	<b>9.555</b>	<b>9.066</b>	<b>-489</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 108 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexsygehus	1.283
<b>Total</b>	<b>1.283</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexsygehus	-91.305	-115.430	-24.125
<b>Total</b>	<b>-91.305</b>	<b>-115.430</b>	<b>-24.125</b>

#### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i økonomirapporten:

- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

#### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 891 t.kr.



### **Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter**

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexsygehus	-8.453	-8.672	-220
Grundbidrag	-1.102	-1.102	0
<b>Total</b>	<b>-9.555</b>	<b>-9.774</b>	<b>-220</b>

### **Resultat**

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexsygehus	-124.102	123.394	-708
Grundbidrag	-1.102	1.102	0
<b>Total</b>	<b>-125.204</b>	<b>124.496</b>	<b>-708</b>





## 5.10 Thisted Kommune

(1.000 kr.)		R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Bustrafik	Operatørudgifter	-29.957	-35.444	-34.490	-35.573
	Øvrige driftsudgifter	-1.612	-1.372	-1.785	-1.804
	Kapacitetsudgifter	-1.713	-1.752	-1.843	-1.752
	Ekstraordinære poster	-15	-15	-15	-15
	Udgifter i alt	-33.297	-38.582	-38.133	-39.144
	Passagerindtægter i alt	4.574	5.441	5.848	5.810
	Resultat før tilskud fra ejere	-28.723	-33.141	-32.285	-33.334
	Tilskud fra ejere	26.396	30.035	31.782	31.782
	Øvrige tilskud	2.317	643	503	503
	Resultat før disponering	-10	-2.464	0	-1.049
	Overførselsadgang	-32	-58	0	0
	Resultat *	-42	-2.522	0	-1.049
	Regulering vedr. tidligere år **	7	-238	42	42
	<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>26.404</b>	<b>29.797</b>	<b>31.824</b>	<b>31.824</b>
Flextrafik	Operatørudgifter	-3.456	-3.528	-3.893	-4.492
	Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-898	-884	-1.070	-1.075
	Udgifter i alt	-4.354	-4.412	-4.963	-5.567
	Passagerindtægter	319	361	395	465
	Resultat før tilskud fra ejere	-4.034	-4.050	-4.568	-5.102
	Tilskud kørselsbidrag	3.225	3.155	3.443	3.972
	Tilskud administrationsbidrag	836	846	628	581
	Grundbidrag	0	0	442	442
	Tilskud fra ejere	4.060	4.001	4.513	4.995
	Øvrige tilskud	360	-9	55	55
	Resultat før disponering	386	-59	0	-52
	Overførselsadgang	0	0	0	0
	Resultat *	386	-59	0	-52
	Regulering vedr. tidligere år **	-6	-153	-386	-386
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>4.054</b>	<b>3.847</b>	<b>4.127</b>	<b>4.609</b>	
Total	Tilskud fra ejere	30.457	34.035	36.295	36.777
	Øvrige tilskud	2.677	634	558	558
	Resultat før disponering	376	-2.523	0	-1.101
	Overførselsadgang	-32	-58	0	0
	Resultat *	344	-2.581	0	-1.101
	Regulering vedr. tidligere år **	1	-391	-344	-344
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>30.458</b>	<b>33.644</b>	<b>35.951</b>	<b>36.433</b>	

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



## 5.10.1 Bemærkninger

### 5.10.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 5,81 mio. kr., hvilket er på niveau med Budget 2023.

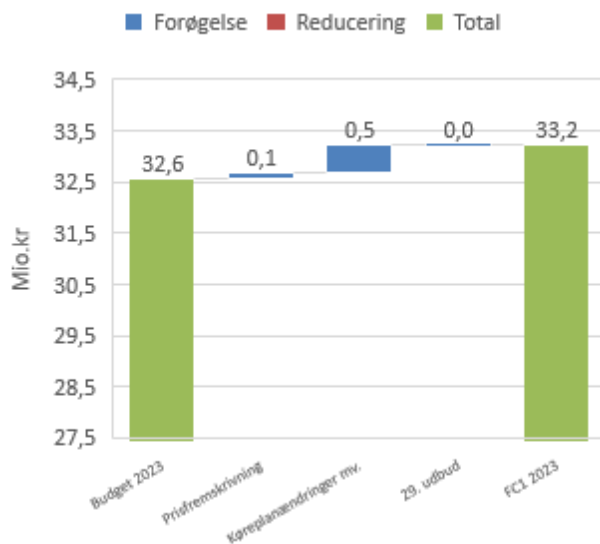
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

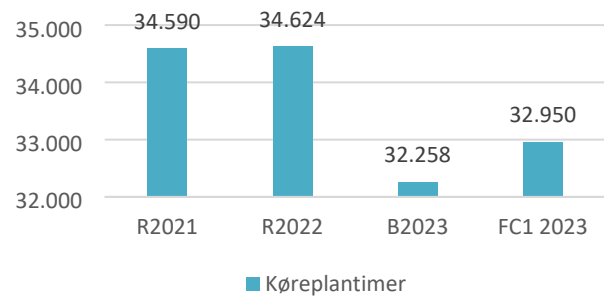
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-19.416	-18.476	940
B/T-kontrakt kørsel	-13.147	-14.750	-1.602
Flextur	-1.160	-1.149	12
Plustur	-766	-1.199	-433
<b>Total</b>	<b>-34.490</b>	<b>-35.573</b>	<b>-1.083</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flextur	6.731	7.285	6.784	4.965
Plustur	2.251	2.386	4.774	4.426
<b>Total</b>	<b>8.982</b>	<b>9.671</b>	<b>11.558</b>	<b>9.391</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 503 t.kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.10.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	826	1.183	1.242	1.315
Flexhandicap	5.468	5.754	6.104	5.835
Flexlæge	9.709	8.134	9.360	7.962
<b>Total</b>	<b>16.003</b>	<b>15.071</b>	<b>16.706</b>	<b>15.112</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	395	465	70

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	205	315	111
Flexhandicap	1.497	1.931	433
Flexlæge	1.741	1.726	-15
<b>Total</b>	<b>3.443</b>	<b>3.972</b>	<b>529</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	38	41	2
Flexhandicap	301	295	-6
Flexlæge	289	246	-43
Grundbidrag	442	442	0
<b>Total</b>	<b>1.070</b>	<b>1.023</b>	<b>-47</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 6 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	3
Flexhandicap	27
Flexlæge	25
<b>Total</b>	<b>55</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-208	-318	-111
Flexhandicap	-1.919	-2.423	-504
Flexlæge	-1.766	-1.751	15
<b>Total</b>	<b>-3.893</b>	<b>-4.492</b>	<b>-599</b>

#### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:



- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

#### *Dieseltillæg*

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 36 t.kr.

#### *Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter*

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexaktivitet	-38	-44	-6
Flexhandicap	-301	-321	-20
Flexlæge	-289	-268	21
Grundbidrag	-442	-442	0
<b>Total</b>	<b>-1.070</b>	<b>-1.075</b>	<b>-5</b>

#### *Resultat*

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexaktivitet	-362	359	-4
Flexhandicap	-2.279	2.252	-26
Flexlæge	-2.019	1.997	-22
Grundbidrag	-442	442	0
<b>Total</b>	<b>-5.102</b>	<b>5.050</b>	<b>-52</b>



## 5.11 Vesthimmerlands Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-17.615	-20.296	-20.061	-20.328
Øvrige driftsudgifter	-1.409	-1.039	-1.405	-1.389
Kapacitetsudgifter	-1.135	-1.179	-1.291	-1.174
Ekstraordinære poster	-11	-11	-11	-11
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-20.170</b>	<b>-22.525</b>	<b>-22.768</b>	<b>-22.903</b>
Passagerindtægter i alt	2.698	3.030	3.737	3.270
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-17.472</b>	<b>-19.495</b>	<b>-19.031</b>	<b>-19.633</b>
Tilskud fra ejere	16.511	17.641	18.739	18.739
Øvrige tilskud	1.445	585	291	291
<b>Resultat før disponering</b>	<b>483</b>	<b>-1.270</b>	<b>0</b>	<b>-602</b>
Overførselsadgang	-31	-37	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>452</b>	<b>-1.307</b>	<b>0</b>	<b>-602</b>
Regulering vedr. tidligere år **	0	-709	-452	-452
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>16.511</b>	<b>16.932</b>	<b>18.287</b>	<b>18.287</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-12.150	-14.654	-15.180	-18.280
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-898	-908	-1.181	-1.378
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-13.047</b>	<b>-15.562</b>	<b>-16.361</b>	<b>-19.658</b>
Passagerindtægter	249	265	313	270
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-12.799</b>	<b>-15.297</b>	<b>-16.047</b>	<b>-19.387</b>
Tilskud kørselsbidrag	11.975	14.376	14.653	17.797
Tilskud administrationsbidrag	835	869	808	922
Grundbidrag	0	0	373	373
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>12.810</b>	<b>15.245</b>	<b>15.834</b>	<b>19.092</b>
Øvrige tilskud	-605	109	213	213
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-593</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-593</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>-82</b>
Regulering vedr. tidligere år **	4	-149	593	593
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>12.814</b>	<b>15.096</b>	<b>16.428</b>	<b>19.685</b>
<b>Total</b>				
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>29.321</b>	<b>32.886</b>	<b>34.574</b>	<b>37.831</b>
Øvrige tilskud	840	693	505	505
<b>Resultat før disponering</b>	<b>-110</b>	<b>-1.213</b>	<b>0</b>	<b>-685</b>
Overførselsadgang	-31	-37	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>-141</b>	<b>-1.251</b>	<b>0</b>	<b>-685</b>
Regulering vedr. tidligere år **	4	-858	141	141
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>29.325</b>	<b>32.028</b>	<b>34.715</b>	<b>37.972</b>

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



### 5.11.1 Bemærkninger

#### 5.11.1.1 Bustrafik

##### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 3,27 mio. kr., hvilket er 0,47 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

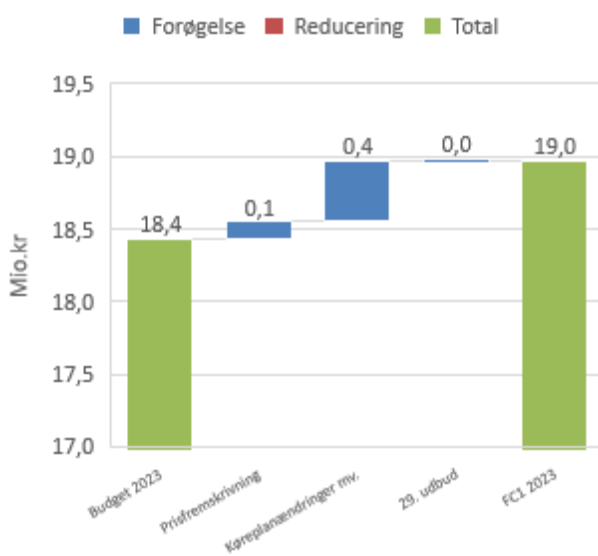
##### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

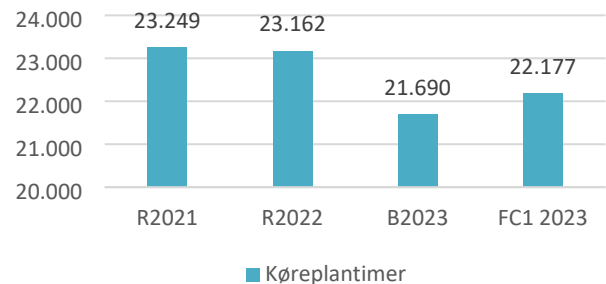
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-9.616	-9.828	-213
B/T-kontrakt kørsel	-8.815	-9.146	-330
Flexlinje	-1	0	1
Flextur	-1.147	-770	377
Plustur	-481	-584	-103
<b>Total</b>	<b>-20.061</b>	<b>-20.328</b>	<b>-268</b>

##### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



##### Flexlinje, Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flexlinje	17	1	24	0
Flextur	5.736	6.078	7.688	4.175
Plustur	1.117	2.104	2.899	2.628
<b>Total</b>	<b>6.870</b>	<b>8.183</b>	<b>10.611</b>	<b>6.803</b>

##### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 291 t.kr.

##### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.11.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexhandicap	3.619	3.298	4.119	3.065
Flexlæge	7.961	6.645	7.100	6.756
Flexskole	56.370	71.019	68.870	79.295
<b>Total</b>	<b>67.950</b>	<b>80.962</b>	<b>80.089</b>	<b>89.116</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	313	270	-43

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	1.022	1.051	30
Flexlæge	1.194	1.544	350
Flexskole	12.438	15.201	2.764
<b>Total</b>	<b>14.653</b>	<b>17.797</b>	<b>3.144</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	197	147	-50
Flexlæge	219	209	-11
Flexskole	392	567	175
Grundbidrag	373	373	0
<b>Total</b>	<b>1.181</b>	<b>1.295</b>	<b>114</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 80 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexhandicap	19
Flexlæge	17
Flexskole	177
<b>Total</b>	<b>213</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.

Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	-1.354	-1.341	13
Flexlæge	-1.211	-1.561	-350
Flexskole	-12.615	-15.379	-2.764
<b>Total</b>	<b>-15.180</b>	<b>-18.280</b>	<b>-3.101</b>

#### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:



- Fast kørsel: 1 % (helårseffekt 0 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

#### *Dieseltillæg*

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 61 t.kr.

#### *Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter*

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

<b>Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)</b>	<b>B 2023</b>	<b>FC1 2023</b>	<b>Afvigelse</b>
Flexhandicap	-197	-160	37
Flexlæge	-219	-227	-8
Flexskole	-392	-617	-225
Grundbidrag	-373	-373	0
<b>Total</b>	<b>-1.181</b>	<b>-1.377</b>	<b>-196</b>

#### *Resultat*

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.

<b>Resultat (1.000 kr.)</b>	<b>Resultat før tilskud</b>	<b>Samlet tilskud</b>	<b>Resultat</b>
Flexhandicap	-1.230	1.217	-13
Flexlæge	-1.788	1.769	-19
Flexskole	-15.996	15.946	-50
Grundbidrag	-373	373	0
<b>Total</b>	<b>-19.387</b>	<b>19.305</b>	<b>-82</b>





## 5.12 Aalborg Kommune

(1.000 kr.)	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
<b>Bustrafik</b>				
Operatørudgifter	-305.152	-332.723	-333.295	-343.908
Øvrige driftsudgifter	-21.414	-20.091	-27.336	-27.071
Kapacitetsudgifter	-18.077	-17.990	-18.617	-18.308
Ekstraordinære poster	-183	-183	-183	-183
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-344.825</b>	<b>-370.987</b>	<b>-379.430</b>	<b>-389.470</b>
Passagerindtægter i alt	98.921	127.681	173.154	153.473
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-245.904</b>	<b>-243.306</b>	<b>-206.277</b>	<b>-235.996</b>
Tilskud fra ejere	180.954	188.495	201.524	201.524
Øvrige tilskud	68.882	23.701	4.753	4.753
<b>Resultat før disponering</b>	<b>3.933</b>	<b>-31.109</b>	<b>0</b>	<b>-29.720</b>
Overførselsadgang	-472	-444	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>3.461</b>	<b>-31.553</b>	<b>0</b>	<b>-29.720</b>
Regulering vedr. tidligere år **	8.262	873	-3.461	-3.461
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>189.216</b>	<b>189.368</b>	<b>198.063</b>	<b>198.063</b>
<b>Flextrafik</b>				
Operatørudgifter	-83.984	-95.696	-104.787	-130.005
Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter	-7.881	-8.761	-9.535	-9.952
<b>Udgifter i alt</b>	<b>-91.865</b>	<b>-104.458</b>	<b>-114.322</b>	<b>-139.957</b>
Passagerindtægter	1.854	2.206	2.444	2.423
<b>Resultat før tilskud fra ejere</b>	<b>-90.011</b>	<b>-102.251</b>	<b>-111.879</b>	<b>-137.534</b>
Tilskud kørselsbidrag	82.682	93.402	100.871	126.110
Tilskud administrationsbidrag	7.334	8.385	7.292	7.077
Grundbidrag	0	0	2.243	2.243
<b>Tilskud fra ejere</b>	<b>90.016</b>	<b>101.787</b>	<b>110.406</b>	<b>135.429</b>
Øvrige tilskud	8.013	1.400	1.472	1.472
<b>Resultat før disponering</b>	<b>8.018</b>	<b>935</b>	<b>0</b>	<b>-632</b>
Overførselsadgang	0	0	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>8.018</b>	<b>935</b>	<b>0</b>	<b>-632</b>
Regulering vedr. tidligere år **	-43	-1.059	-8.018	0
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>89.974</b>	<b>100.728</b>	<b>102.388</b>	<b>135.429</b>
<b>Total</b>				
Tilskud fra ejere	270.971	290.282	311.930	336.954
Øvrige tilskud	76.896	25.100	6.225	6.225
<b>Resultat før disponering</b>	<b>11.951</b>	<b>-30.174</b>	<b>0</b>	<b>-30.352</b>
Overførselsadgang	-472	-444	0	0
<b>Resultat *</b>	<b>11.479</b>	<b>-30.618</b>	<b>0</b>	<b>-30.352</b>
Regulering vedr. tidligere år **	8.220	-186	-11.479	-3.461
<b>Tilskud fra ejere inkl. regulering</b>	<b>279.190</b>	<b>290.097</b>	<b>300.451</b>	<b>333.492</b>

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



## 5.12.1 Bemærkninger

### 5.12.1.1 Bustrafik

#### Driftsindtægter

Passagerindtægter i FC1 2023 er på 153,47 mio. kr., hvilket er 19,68 mio. kr. lavere end Budget 2023. Det lavere niveau skyldes, at passagerne i Bustrafik ikke kommer så hurtigt tilbage til den kollektive trafik som budgetteret.

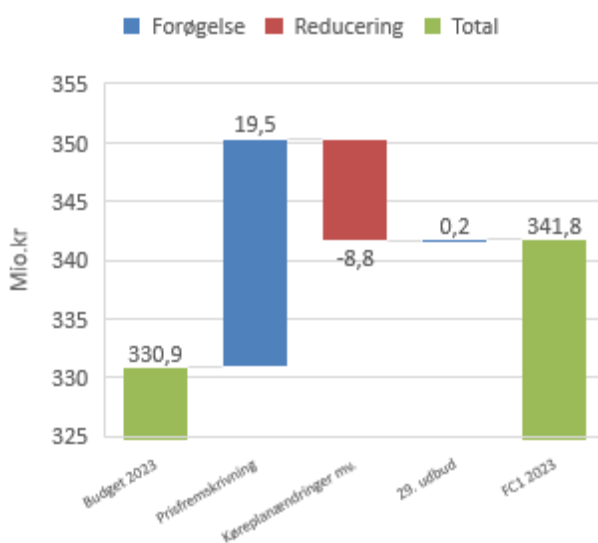
#### Operatørudgifter

I nedenstående tabel ses operatørudgifterne i Bustrafik.

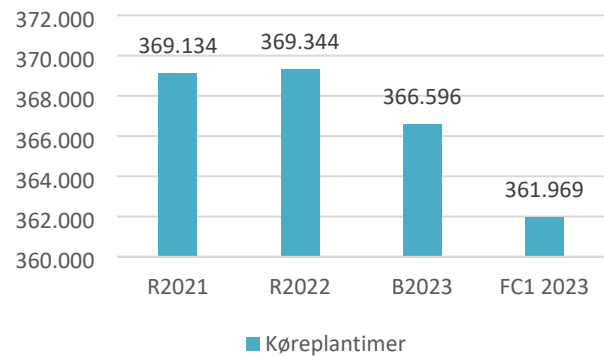
(1.000 kr.)	B2023	FC1 2023	Afvigelse
A-kontrakt kørsel	-316.458	-324.965	-8.506
B/T-kontrakt kørsel	-14.417	-16.810	-2.394
Flexlinje	-331	-295	36
Flextur	-1.676	-1.219	456
Plustur	-413	-619	-206
<b>Total</b>	<b>-333.295</b>	<b>-343.908</b>	<b>-10.613</b>

#### Buskørsel

I nedenstående diagram vises udviklingen i operatørudgifter for Buskørsel fra Budget 2023 til FC1 2023.



I nedenstående diagram vises udviklingen i køreplantimer for Buskørsel fra Regnskab 2021 til FC1 2023.



#### Flexlinje, Flextur og Plustur

I nedenstående tabel ses antal passagerer fordelt på kørselsordningerne.

Antal passagerer	R2021	R2022	B2023	FC1 2023
Flexlinje	1.005	840	1.065	873
Flextur	10.093	11.007	13.257	7.491
Plustur	1.541	2.479	2.803	3.646
<b>Total</b>	<b>12.639</b>	<b>14.326</b>	<b>17.125</b>	<b>12.010</b>

#### Øvrige tilskud

Der er i Økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3 på 4,8 mio. kr.

#### Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter

Øvrige driftsudgifter og Kapacitetsudgifter fordeles efter fordelingsnøgler godkendt af bestyrelsen. Budgetafvigelser kommenteres samlet i økonomirapporten.



### 5.12.1.2 Flextrafik

#### Forventet aktivitetsniveau

Økonomirapporten baseres på nedenstående aktivitetsniveau (antal passagerer).

Passagerer	R 2021	R 2022	B 2023	FC1 2023
Flexaktivitet	110.307	135.809	143.537	144.789
Flexhandicap	36.677	42.515	48.588	40.513
Flexlæge	66.993	64.176	67.208	69.209
Flexskole	292.674	312.919	318.185	332.718
<b>Total</b>	<b>506.651</b>	<b>555.419</b>	<b>577.518</b>	<b>587.229</b>

#### Driftsindtægter

##### Passagerindtægter

Den forventede egenbetaling på Flexhandicap udgør:

Egenbetaling (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexhandicap	2.444	2.423	-21

#### Tilskud

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

Kørselsbidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	22.713	28.455	5.742
Flexhandicap	10.731	10.136	-595
Flexlæge	12.458	16.243	3.785
Flexskole	54.969	71.276	16.307
<b>Total</b>	<b>100.871</b>	<b>126.110</b>	<b>25.239</b>

Administrationsbidraget dækker kapacitetsudgifter og finansielle poster.

Adm. bidrag (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	833	963	130
Flexhandicap	2.281	1.937	-344
Flexlæge	1.994	2.005	11
Flexskole	2.184	2.171	-13
Grundbidrag	2.243	2.243	0
<b>Total</b>	<b>9.535</b>	<b>9.320</b>	<b>-215</b>

#### Bonusbidrag

NT har fra 1. juli 2021 indført en bonusmodel i Flextrafikken, der belønner de vognmænd, der leverer en høj kundetilfredshed. Modellen gælder som udgangspunkt for den faste kørsel og vil løbende blive udrullet i forbindelse med udbud. Bonusbidraget består af 1 % af kørselsudgiften, som opkræves for kørsel udført af vogne, der er omfattet af bonusmodellen gennem 30. udbud eller 31. udbud. Bonusbidraget udgør i økonomirapporten:

- 620 t.kr.

#### Øvrige tilskud

Der er i økonomirapporten indregnet et energiforsyningstilskud jf. afsnit 3.2.3.

Energiforsyningstilskud (1.000 kr.)	FC1 2023
Flexaktivitet	324
Flexhandicap	188
Flexlæge	178
Flexskole	783
<b>Total</b>	<b>1.472</b>

#### Operatørudgifter

Jf. forudsætningerne i økonomirapporten er operatørudgifterne i prognosen baseret på seneste realiserede data, hvilket vil sige den faktiske kørsel fra 1. september 2022 til og med 1. kvartal 2023.



Operatørudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-23.037	-28.779	-5.742
Flexhandicap	-13.363	-12.747	616
Flexlæge	-12.636	-16.421	-3.785
Flexskole	-55.752	-72.059	-16.307
<b>Total</b>	<b>-104.787</b>	<b>-130.005</b>	<b>-25.218</b>

Resultat (1.000 kr.)	Resultat før tilskud	Samlet tilskud	Resultat
Flexaktivitet	-29.828	29.742	-86
Flexhandicap	-12.433	12.261	-172
Flexlæge	-18.604	18.426	-178
Flexskole	-74.423	74.230	-193
Grundbidrag	-2.243	2.243	0
<b>Total</b>	<b>-137.531</b>	<b>136.902</b>	<b>-630</b>

### Udbud og prisregulering

31. udbud træder i kræft 1. juli 2023 og implementerer en månedlig kontraktregulering gældende for alt kørsel, der er omfattet af udbuddet. Følgende effekter er indarbejdet i Økonomirapporten:

- Fast kørsel: 51 % (helårseffekt 25 %)
- Variabel kørsel: 43 % (helårseffekt 22 %)

### Dieseltillæg

Som beskrevet i økonomirapporten er der indarbejdet et forventet dieseltillæg. Estimatet er baseret på seneste offentliggjorte dieselindeks fra april måned og udgør:

- 311 t.kr.

### Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter

Udgifterne fordeles forholdsmæssigt med det opkrævede administrationsbidrag som fordelingsnøgle.

Øvrige drifts- og Kapacitetsudgifter (1.000 kr.)	B 2023	FC1 2023	Afvigelse
Flexaktivitet	-833	-1.049	-216
Flexhandicap	-2.281	-2.110	171
Flexlæge	-1.994	-2.183	-189
Flexskole	-2.184	-2.364	-180
Grundbidrag	-2.243	-2.243	0
<b>Total</b>	<b>-9.535</b>	<b>-9.949</b>	<b>-414</b>

### Resultat

Er resultatet positivt, forventes der en tilbagebetaling fra NT, mens et negativt resultat modsat er lig med en tilbagebetaling til NT.



19. maj 2023

### **3. Status for NT's Forretningsplan 2025**

NT's forretningsplan 2025 blev godkendt på bestyrelsesmødet i december 2019, og samtidig blev det aftalt, at vi med passende mellemrum afreporterer på hovedelementerne i planen.

På mødet præsenteres status for Forretningsplan 2025, herunder status for fokusområdet 'Vi er bannerførere for grøn transport i Nordjylland'.

#### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.



### 4. Status for samkørsel

I overensstemmelse med NT's forretningsplan er det en vigtig ambition, at flere rejser sammen. Det gælder både i busser, tog og flextrafik, men også når vi transporterer os fra A til B i private biler. I mobilitetsplanen for NT er der fokus på moderne kollektiv trafik, der også omfatter andre typer af transportløsninger, der understøtter mobiliteten. NT igangsatte i 2020 et forsøgsprojekt om samkørsel. Projektet blev bremset af Corona, men har været i fuld drift siden foråret 2022.

Baggrunden for forsøgsprojektet er at få erfaringer med samkørsel og anskueliggøre potentialet og især, hvilke målgrupper der finder samkørsel attraktivt. Forsøgsprojektet viser, at der er et stort potentiale i samkørslen. NT havde i 2022 knap 20.000 samkørsler. Til sammenligning havde NT 23.000 Plusture. I marts 2023 oversteg antallet af samkørsler antallet af Plusture. Der har i pilotprojektet været fokuseret på både virksomheder og ungdomsuddannelser. Erfaringerne er, at det især er de unge, der benytter samkørsel, og, at især virkemidler som fysisk tilstedeværelse og incitamenter kan få folk til at rejse sammen.

Der er store mobilitets-perspektiver i at arbejde videre med samkørsel og i at få integreret samkørslen i den kollektive trafik. Særligt i landdistrikter og i forhold til de unge viser forsøgsprojektet gode takter. Dette skal ses i lyset af, at Nordjylland har et stort og stigende bilejerskab og i lyset af, at Nordjylland har den højeste andel i Danmark af elever på ungdomsuddannelser, der benytter bil til og fra skole. Et forhold, der i øvrigt giver flere ungdomsuddannelser parkeringsudfordringer.

Forsøgsprojektet udløber i første halvår af 2023, hvorefter NT forventer at igangsætte et mere fokuseret pilotprojekt, hvor målsætningen er at kunne demonstrere:

- I hvilket omfang kollektiv trafik og samkørsel kan samtænkes og være gensidigt understøttende.
- I hvilket omfang samkørsel kan øge mobiliteten i landområder med lav betjening af kollektiv trafik.
- I hvilket omfang samkørsel kan være et billigere supplement eller alternativ til almindelig kollektiv trafik til f.eks. ungdomsuddannelser.

På bestyrelsesmødet gives en status på forsøgsprojektet for samkørsel og de overvejelser, der ligger bag et kommende pilotprojekt.

#### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.



## 5. Serviceniveau i busser, tog mv. fra august 2023

Sommerferiens afslutning i starten af august markerer samtidig, at NT gennemfører justeringer og ændringer i serviceniveauet for busserne. Justeringer i serviceniveauet for tog sker primært i december, og det samme gælder busdriften på Læsø, som tilrettelægges i forhold til færgedriften. Køreplaner for busser og tog suppleres af Flextur og Plustur, og alle transportformerne bindes sammen af knudepunkterne. Status og de væsentligste ændringer fremgår af vedlagte notat.

Beslutningskompetencen vedr. den konkrete linjeføring, kørselsomfang og standsningsmønster for bus- og togruterne følger finansieringsansvaret og ligger således hos kommunerne og Regionen. NT's bestyrelse fastlægger Mobilitetsplanen, som beskriver det overordnede serviceniveau for den kollektive trafik og en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem ruterne. Ved det enkelte køreplansskifte er bestyrelsens fokus derfor, hvordan de konkrete ændringer påvirker den samlede kollektiv trafik i Nordjylland.

Fra august i år udmøntes det serviceniveau, som de enkelte kommunalbestyrelser og Regionsrådet vedtog i forbindelse med budgetaftalerne for 2023. Manglende passagerer og passagerindtægter efter coronapandemien kombineret med inflations- og energikrisen har præget de økonomiske rammer for den kollektive trafik hos vores ejere. Selvom køreplansskiftet i 2023 er præget af besparelser og reduktioner i bus- og togtrafikken, opretholdes 94 % af den kollektive trafik uændret og reduktionerne svarer samlet set til 6 % af NT's samlede køreplantimetale.

De væsentlige ændringer, fordelt på hovednettet, lokalnettet, det fleksible net, det kommercielle net og knudepunkter, er:

### Hovednettet

- På en række ruter nedlægges afgang på hverdage udenfor myldretiden med få passagerer - primært tidligt om morgenen, midt på dagen og sen aften. Afgange, der er tilpasset ringetider på skoler og uddannelsessteder opretholdes. Desuden nedlægges afgang med få passagerer i weekender og ferieperioder.
- På rute 57, Hobro – Løgstør – Fjerritslev, nedlægges weekendbetjeningen mellem Løgstør og Fjerritslev.
- Rute 74, Aalborg – Asaa – Sæby, afkortes til Aalborg - Asaa, og strækningen Asaa - Sæby bliver til rute 275 med færre afgang end i dag.

### Lokalnettet

- I alle kommuner gennemføres justeringer på lokalruter af hensyn til ringetider og tilpasninger til det øvrige net.
- I en række kommuner gennemføres reduktioner af kørselsomfanget på lokalruter. Nogle reduktioner vil kræve, at kunderne benytter Plustur til/fra nærmeste bus- eller togforbindelse.

- Bybusserne i Frederikshavn beholder nuværende ruteforløb, men der bliver nedlagt en del afgang med svag benyttelse fra sommerferiens start 2023.
- Servicebusserne i Brønderslev nedlægges fra august 2023.

#### Det kommercielle net

- NT understøtter igen i år en vifte af events og kulturelle arrangementer med ekstra kørsler og billetprodukter- og samarbejder. Derudover køres der særligt tilrettelagte sommerruter til vores store attraktioner, bl.a. Fårup Sommerland og Trekanttruten ved Mariager.
- Sommerrute 99, Blokhus – Hirtshals – Skagen, og Skagen Sommerbybus nedlægges fra sommer 2023.
- Ekspresrute 92, Aalborg – Fårup Sommerland – Blokhus, nedlægges fra 2024.

#### Det fleksibelt net

- Taksten for Flextur er fra takstskiftet i januar 2023 blevet forenklet markant, så det er lettere og enklere for kunderne at gennemskue, hvad en tur vil koste. Der er tre takster for Flextur - en lav takst, en høj takst og en nattakst. Nattaksten gælder pt. i Brønderslev Kommune, der som den eneste kommune tilbyder Flextur hele døgnet.
- Ved takstskiftet i januar valgte Frederikshavn Kommune at nedlægge Plustur i kommunen.
- Prisen for en Plustur er fortsat inkluderet i tog- og busbilletten i 2023.

#### Knudepunkter

- Forpladsen til Brønderslev Station samt busterminalen i Brønderslev er blevet omdannet og indviet i januar 2023.
- Ved samkørselspladsen T.H. Sauersvej i Aalborg Øst skal laves til et knudepunkt for forskellige transportformer, der passer til fremtidens mobilitet. NT, Vejdirektoratet og Aalborg Kommune arbejder sammen om at få omdannet knudepunktet, som forventes indviet ultimo 2023.
- I efteråret 2023 indvies den nye Plusbus i Aalborg, og i forbindelse med anlæg af Plusbussens busbane etableres både nye knudepunkter samtidig med, at mange af de eksisterende knudepunkter bliver opgraderet til en Plusbus-station.
- John F. Kennedys Plads står færdig og indvies den 15. maj, hvor den skal agere en ny busstation for Plusbussen og de øvrige bybusser i Aalborg, samtidig med at pladsen er et attraktivt byrum til f.eks. ophold.
- Hjallerup Busterminal: I forbindelse med midtbyplanens byfornyelse af det omkringliggende område er busterminalen i gang med at blive opgraderet - både ift. buslommer og nye læskærme, som der ikke tidligere har været plads til. Busterminalen forventes at være opgraderet ultimo 2023.



- Løgstør Busterminal er del af en omdannelse, hvor der skabes et knudepunkt med mere liv, og som indbyder til ophold. Der skabes et byrum og ikke blot et sted for skift mellem mobilitetsformer. Det forventes at man går i jorden i efteråret 2023.

#### Passagerer og køreplantimer

Samlet set reduceres bus- og togbetjeningen med ca. 50.000 køreplantimer årligt (6 %). Ændringerne vurderes at reducere antallet af rejser med knap 300.000 årligt (1,5 %).

#### **Det indstilles,**

- at justeringer i serviceniveau for bus, tog, Flextur og Plustur fra august 2023 tages til efterretning.

#### **Bilag**

Bilag 5: Notat, Bus, tog, Flextur og Plustur - Justeringer i serviceniveau fra august 2023



# Bus, tog, Flextur og Plustur

Justeringer i serviceniveau fra sommeren 2023

Ref.: Signe Zittlau Østergaard  
Modtager: NT's bestyrelse



# Indhold

<b>Sammenfatning</b>	<b>3</b>
<b>Mest mobilitet for pengene</b>	<b>5</b>
<b>Det Nordjyske Hovednet</b>	<b>6</b>
Ændringer på hovednettet	7
Ændringer på lokalnettet	8
Det kommercielle net	9
Det fleksible net	10
<b>Knudepunkter</b>	<b>12</b>
<b>NT's proces for justeringer i serviceniveau</b>	<b>14</b>
<b>Timer og rejser</b>	<b>15</b>

# Sammenfatning

Dette notat giver en status på de overordnede ændringer i serviceniveau for tog, bus, Flextur, Plustur og knudepunkter fra sommer 2023. Justeringer i serviceniveauet for togene sker primært i december. Det samme gælder Læsø Kommune, som tilrettelægger sin kollektive trafik i forhold til færgedriften.

For 2023 har den økonomiske ramme for den kollektive trafik hos vores ejere været præget af store besparelser, hvorfor der generelt sker en del justeringer i serviceniveauet. I notatet er justeringer og ændringer i serviceniveau beskrevet for hovednet, lokalnet, det fleksible net, det kommercielle net og knudepunkter. Nedenfor er listet en sammenfatning af de væsentligste ændringer:

## Hovednet

- Generelt sker der justeringer og nedlæggelser af afgange på hovednettet for regionalbusserne. Ændringerne sker primært uden for myldretiden; på de tidligste afgange, midt på dagen, sen aften og i weekenderne.
- Afgange, der er relevante for skole- og uddannelseselevers ringetider, og til en vis grad også pendlere, bibeholdes.
- Rute 57: weekendbetjeningen mellem Løgstør og Fjerritslev nedlægges helt.
- Rute 74 afkortes til Aalborg-Asaa, hvormed strækningen Asaa-Sæby bliver til rute 275.

## Lokalnet

- I alle kommuner er der justeringer og tilpasninger vedr. ændringer på skoler- og uddannelsesinstitutioner, som tilpasses kørselsberettigede elever.
- I en række kommuner er der generelt større reduktioner af kørselsomfang på lokalruter. Nogle reduktioner vil kræve, at kunderne benytter Plustur til/fra nærmeste bus- eller togforbindelse.
- Justering af afgangstider og lokalruter af hensyn til ringetider og korrespondancer.
- Bybusserne i Frederikshavn beholder nuværende ruteforløb, men der bliver nedlagt en del ture med svag benyttelse fra sommerferiens start 2023.
- Servicebusserne i Brønderslev nedlægges helt fra august 2023.

## Det kommercielle net

- NT understøtter igen i år en vifte af events og kulturelle arrangementer med ekstra kørsler og billetprodukter- og samarbejder. Derudover køres der særligt tilrettelagte sommerruter til vores store attraktioner, bl.a. Fårup Sommerland og Trekanttruten ved Mariager.
- Rute 99 og Skagen Sommerbybus nedlægges helt fra sommer 2023.
- Region Nordjylland har besluttet at nedlægge rute 92, foreløbigt med virkning fra 1. januar 2024.

## Det fleksible net

- Taksten for Flextur og FlexHandicap er fra takstskiftet den 15. januar 2023 ændret for alle kommuner. Taksterne er blevet forenklet markant, så det bliver lettere og enklere for kunderne at gennemskue, hvad en tur vil koste. Fremover er der kun tre takster for Flextur - en lav takst, en høj takst og en nat-takst. Nattaksten gælder fortsat kun i Brønderslev Kommune, som tilbyder Flextur hele døgnet.

- Ved takstskiftet har Frederikshavn Kommune valgt at nedlægge Plustur i kommunen.
- I forbindelse med reguleringen af flexturstaksterne i januar 2023, er prisen for en Plustur fortsat inkluderet i tog- og busbilletten i hele 2023.

### **Knudepunkter**

- Brønderslev Busterminal: omdannet og indviet i januar 2023. Derudover arbejdes der på en perronhævning på Brønderslev St.
- Samkørselspladsen T.H. Sauersvej: skal laves til et knudepunkt for forskellige transportformer, der passer til fremtidens mobilitet. Forventes indviet ultimo 2023.
- Plusbussen i Aalborg: i efteråret 2023 indvies den nye Plusbus i Aalborg. I forbindelse med anlæg af Plusbussens busbane, etableres nye stoppesteder.
- John F. Kennedys Plads står færdig og indvies i maj 2023.
- Hjallerup Busterminal er i gang med at blive opgraderet. Busterminalen forventes at være opgraderet ultimo 2023.
- Løgstør Busterminal er i gang med at blive omdannet til et nyt knudepunkt. Det forventes at man går i jorden i efteråret 2023.

Samlet set reduceres busbetjeningen med ca. 50.011 køreplantimer årligt (svarende til en samlet reduktion på ca. 6 %), og togbetjeningen reduceres med 40.200 togkilometer årligt. Ændringerne vurderes at reducere antallet af rejser med ca. 292.400 rejser med bus og ca. 6.800 rejser med tog årligt.

For detaljerede oplysninger om de enkelte ruter, herunder henvendelser og bemærkninger fra kunder og høringsparter, henvises til NT's hjemmeside og Aalborg Kommunes hjemmeside:

- <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/bus-togtrafik/oplaeg-hovedside>
- <https://referater.aalborg.dk/usercontrols/AalborgKommune/Referater/Pdf.aspx?pdfnavn=24661846-28869522-7.pdf&type=punkt&pdfid=21987>

# Mest mobilitet for pengene

Formålet med dette notat er at beskrive justeringer i serviceniveauet for bus, tog, Flextur og Plustur fra køreplansskiftet i august 2023. Justeringerne er lavet ud fra den overordnede målsætning om at skabe mest mobilitet for flest Nordjyder. Notatet afspejler udmøntningen af det serviceniveau, som de enkelte kommunalbestyrelser og Regionsrådet vedtog i forbindelse med budgetaftalerne for 2023. For 2023 har den økonomiske ramme for den kollektive trafik hos vores ejere været præget af store besparelser, hvorfor der generelt sker en del justeringer i serviceniveauet.

Justeringerne beskrives med afsæt i Mobilitetsplan 2021-2024. I mobilitetsplanen har vi inddelt den kollektive trafik i Nordjylland i fire net: Hovednettet, lokalnettet, det kommercielle net og det fleksible net. Forskellige former for mobilitetsløsninger understøtter det traditionelle net af kollektiv trafik: samkørsel, løbehjul, cykler mv. Knudepunkter og stoppesteder er kundens indgang til den kollektive trafik og binder Nordjylland sammen i et sammenhængende og alsidigt net af mobilitetsformer.

## Hovednettet

Det Nordjyske Hovednet består af tog og busser, der betjener de store rejsestrømme mellem de store rejsemål og byer i Nordjylland. Hovednettet udgør rygraden i vores mobilitetstilbud. Målet er at udvide og styrke vores hovednet, så der er timesdrift fra morgen til aften i forbindelserne mellem de større byer i Nordjylland.

## Lokalnettet

Lokalnettet består af busser, der primært betjener skoler og sekundært uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser i lokalsamfundene. Lokalnettet fungerer også som til- og frabringetransport forbundet med hovednettet i samspil med andre mobilitetstilbud. Målet er at sikre at skoleelever kan komme til og fra skole, men samtidigt også dække andre lokale transportbehov, så vi udnytter kapaciteten og kører så økonomisk og bæredygtigt som muligt.

## Det kommercielle net

Det kommercielle net består af mere kommercielle ruter, hvor vi i et afgrænset tidsrum eller periode har et produkt på hylderne, der understøtter et særligt formål. Det kan være vores sommerruter eller kørsel til events og arrangementer. Målet er at tilbyde transport hvor det er relevant og derved også skabe grundlag for flere kunder i den kollektive trafik. Det kommercielle net vil fremadrettet få endnu mere opmærksomhed, så vi gennem dialog med det nordjyske fritids-, erhvervs-, og kulturliv kan udvikle relevante løsninger, dér hvor behovet er.

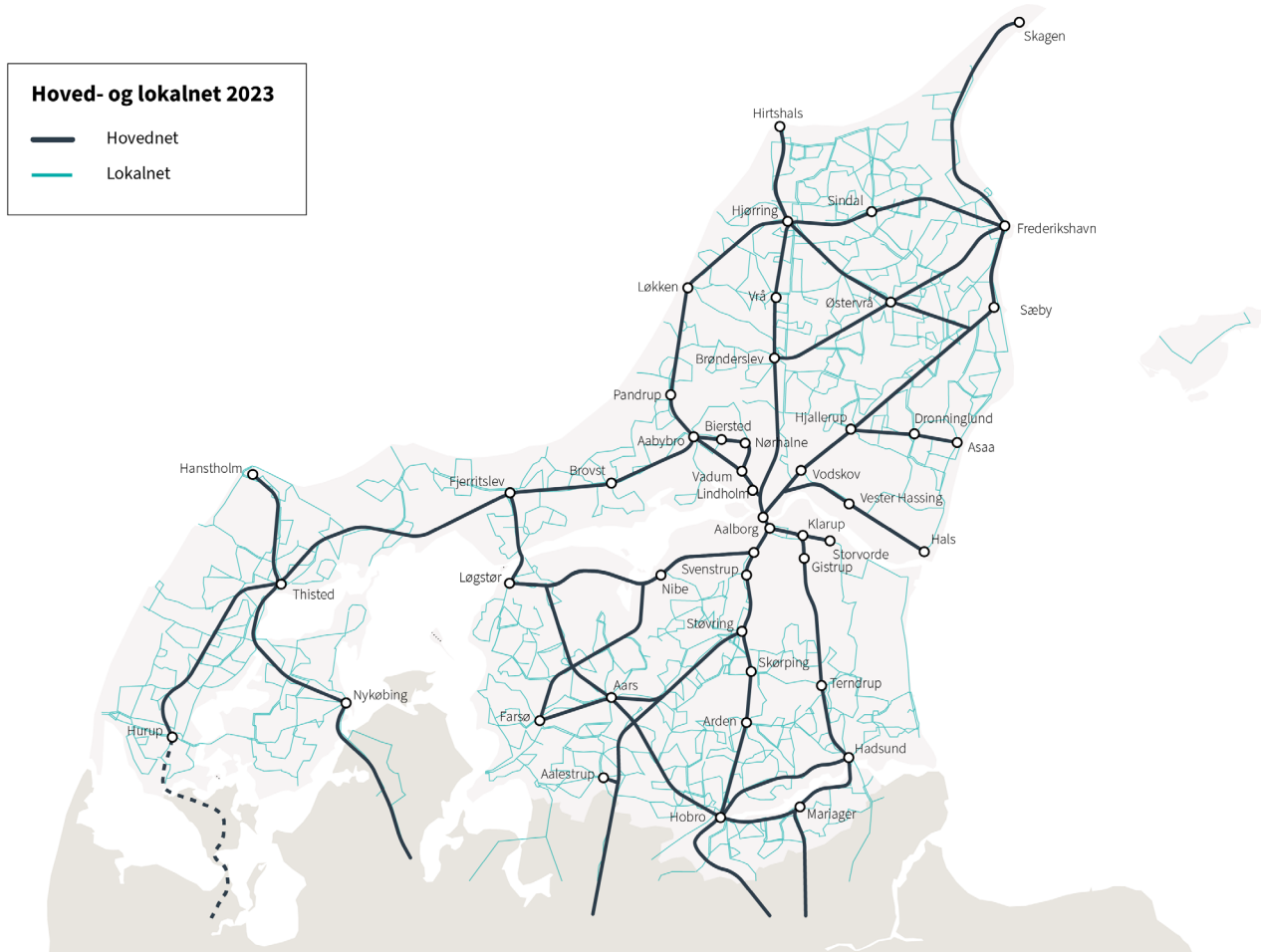
## Det fleksible net

Flextrafikken udgør det fleksible net, hvor turene og ruterne bestilles på forhånd og skræddersys efter kundens behov. Det fleksible net fungerer i tæt samspil med hoved- og lokalnet. I dag udgøres det fleksible net af Flextur og Plustur. Målet er at understøtte hovednettet og skabe et fintmasket mobilitetstilbud for vores kunder.

# Det Nordjyske Hovednet

Det Nordjyske Hovednet er en del af Mobilitetsplan 2017-20 og ambitionen føres videre i Mobilitetsplan 2021-2024. Målet med hovednettet er at understøtte udviklingen i hele regionen ved at forbedre mobiliteten, så det bliver nemmere at komme fra A til B. Fra 2024 vil hovednettet blive defineret anderledes, da strategien, Fremtidens Kollektive Trafik, er blevet vedtaget. Derfor bliver der arbejdet hen mod, at hovednettet består af tog- og expresbusnettet.

Men for dette notat, bibeholdes det nuværende hovednet, i forhold til at beskrive ændringer i serviceniveau i 2023. Det Nordjyske Hovednet udgør de sorte strækninger, som er vist på kortet, der illustrerer hvordan både hoved- og lokalnettet udmønter sig i dag:



Hoved- og lokalnet i Region Nordjylland 2023.

Målet for hver strækning er, at der er mindst 1 afgang i timen alle dage fra tidlig morgen til sen aften. Dermed får vi skabt et net, hvor det i højere grad er muligt at benytte kollektiv trafik, når du eller din nabo har behov. Det er også det formål, som Fremtidens Kollektive Trafik sigter efter - et hovednet, med regelmæssig expresbusbetjening. Hovednettet understøtter de største pendlerstrømme i Nordjylland og dækker alle større byer i regionen (over 2.000 indbyggere), alle byer med ungdomsuddannelser, større virksomheder og mange turistattraktioner. Hovednettet, i kombination med Plustur og knudepunkter, udgør på den måde et fintmasket mobilitetstilbud, som dækker alle dele af Nordjylland.

## Ændringer på hovednettet



Det Nordjyske Hovednet i Region Nordjylland K23/24.

De væsentligste ændringer på hovednettet ved køreplansskiftet i august 2023 er følgende:

- Generelt for hovednettet, sker der justeringer og nedlæggelser af ture tidligt om morgenen, midt på dagen, sen aften og i weekenden. Dette omhandler udvalgte ruter (bl.a. rute 50, 52, 60X, 70, 90, 100, 202, samt togrute RE75 og RE76).
- Rute 77 får færre afgange mellem Frederikshavn og Østervrå. Ture, der er relevante for skole- og uddannelseselevs ringetider og til en vis grad også pendlere, vil blive bibeholdt. Træder i kraft ved sommerferien start 2023. Der vil desuden fortsat være sommerferiekørsel til Fårup Sommerland og Blokhuis.
- Weekendbetjening på rute 57 mellem Løgstør og Fjerritslev nedlægges helt.
- Rute 74 afkortes til Aalborg - Asaa, hvor strækningen Asaa - Sæby bliver til rute 275.
- På rute 72 (Aalborg - Brønderslev) og rute 320 (Thisted - Hurup) vil alle afgange i hverdage efter kl. 18.30 og samtlige afgange i weekenderne blive nedlagt.



## Ændringer på lokalnettet

I alle kommuner er der justeringer og tilpasninger vedr. ændringer på skoler- og uddannelsesinstitutioner og det øvrige net. I en række kommuner er der generelt reduktioner af kørselsomfang på lokalruter. Nogle reduktioner vil kræve, at kunderne benytter Plustur til/fra nærmeste bus- eller togforbindelse. Nedenfor er det listet, hvor der sker væsentlige ændringer på lokalnettet fra sommer og august 2023.

- Bybusserne i Frederikshavn beholder nuværende ruteforløb, men der bliver nedlagt en del ture med svag benyttelse, som ikke får indvirkning på skole- og uddannelseselevers ringetider. Gælder fra sommerferiens start 2023.
- Tre telebusruter (830, 831 og 832) omkring Tårs Skole i Hjørring Kommune lægges sammen til to ruter (830 og 831), som skal dække området fremover.
- Servicebusserne i Brønderslev bliver nedlagt helt fra august 2023, og mange telebusruter i kommunen reduceres mht. kørselsomfang og ruteforløb.
- Rute 212, Brønderslev - Dronninglund, vil ikke længere betjene Ørum og Rørholt. Derudover vil der være færre ture mellem Hjallerup og Dronninglund, dog med mulighed for at skifte til andre ruter i Hjallerup. Alle turene kører via skole og gymnasium i Dronninglund.
- I Jammerbugt Kommune åbner Jetsmark Skole i 2023, hvormed lokalrute 611 skal betjene skolen og opsamle elever fra de nuværende skoler i Pandrup og Kås.
- Hadsund Skole i Mariagerfjord Kommune får nye ringetider, hvormed lokalrute 454 justeres efter dette.
- Ravnkilde Skole nedlægges i Rebild Kommune, hvormed eleverne flyttes til Haverslev Skole. Derfor ændres rute 370 og 373 ift. ruteforløb og køretider efter dette.
- Der bliver generelt reduceret på alle lokale skoleruter i Rebild Kommune, hvor første eftermiddagstur kun udføres, hvis der er elever der har behov for hjemkørsel. Derudover bliver eftermiddagsafgange på rute 361, 371 og 380 nedlagt.
- For Thisted bybusser vil linje 3 nedlægges helt grundet svag benyttelse. Kunder fra Lerpyttervej henvises til stoppestedet på Ringvej ca. 400 meter væk.
- I Thisted Kommune nedlægges rute 314 i sin helhed grundet svag benyttelse. Kunder fra Sennels og Hillerslev henvises til rute 311 og 312. Kunder fra Hillerslev vil desuden have mulighed for at bestille en Plustur med skift i Nors til rute 90.
- Lokalruterne (701-708) på Mors får et nyt serviceniveau, hvor ruterne kun køres til folkeskoler, friskoler og ungdomsuddannelser med én morgentur og 2-3 eftermiddagsture i hverdagene. De resterende kørsler nedlægges, som følge af kommunale besparelser.
- Kørsel mellem Sæby og Dronninglund reduceres i omfang (rute 274 og 275).
- I Vesthimmerlands Kommune bliver der fjernet nogle daglige afgange på ruterne 110, 111 og 112. Endvidere nedlægges kørsel i ferier på ruterne 110 og 112.
- På hovedparten af lokalruterne (521-552) i Vesthimmerland sker der reduktioner i form af nedlæggelse af sene afgange.

For detaljerede oplysninger om de enkelte ruter, herunder henvendelser og bemærkninger fra kunder og høringsparter, henvises til NT's hjemmeside:

<https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/bus-togtrafik/oplaeg-hovedside>

# Det kommercielle net

NT understøtter igen i år en bred vifte af events og kulturelle arrangementer med ekstra kørsler og billetprodukter- og samarbejder. Der er dog også ændringer i serviceniveau i 2023 for det kommercielle net:

- Region Nordjylland har besluttet at rute 92 skal nedlægges, foreløbigt med virkning fra 1. januar 2024. Det er endnu uafklaret, hvordan betjeningen af Fårup Sommerland skal være fra 2024 og frem.
- Rute 99 og Skagen sommerbybus nedlægges helt fra sommer 2023.
- Trekantsruten (470) får betjeningsdage tirsdag, torsdag og lørdag i sæsonen. Med en trekantsrutebillet får kunderne gratis adgang til Mariager Museum.

Derudover køres der særligt tilrettelagte sommerruter til vores store attraktioner, bl.a. Fårup Sommerland og Mariagerfjord Kommunes samarbejde med veteranjernbanen og fjordskibet om Trekanttruten. I nedenstående tabel vises sommerbusruterne, som angiver ruter, der har en tilpasset sommerkøreplan til turistattraktioner i løbet af sommeren 2023.

Rute	Sommerbusruter
1	Nykøbing Bybus (sydbyen): Centrum - Gymnasiet - Jesperhus
2	Nykøbing Bybus (nordbyen): Centrum - Sundhedscentret
77	Frederikshavn - Brønderslev - Fårup Sommerland - Blokhus
92	Expresbus: Aalborg - Fårup Sommerland - Blokhus
200	Aalborg - Aabybro - (Fårup Sommerland) - Blokhus
209	Brønderslev - Løkken
313	Thisted - Vorupør - Stenbjerg
322	Thisted - Klitmøller - Hanstholm
470	Trekantruten (Skib - bus - tog): Hobro - Handest - Mariager - Hobro
840	Gratis bus på Læsø: Vesterø Havn - Byrum - Østerby Havn
971X	Aalborg - Aabybro - Pandrup - Løkken

Tabel for busruter med en sommerkøreplan tilpasset turistattraktioner i 2023.

# Det fleksible net

Det fleksible net består af Flextur og Plustur, der fungerer som fleksibel trafik, primært i landområderne. Flextur og Plustur åbner op for at alle kunder i Nordjylland har en mulighed for at benytte sig af kollektiv trafik, enten i form af en adresse til adresse løsning eller vha. en adresse til knudepunktsløsning.

## Flextur

Flextur er sikkerhedsnettet for mobilitet i landområderne. Flextur er direkte kørsel fra adresse til adresse fra kl. 06.00 - 23.00. I Brønderslev Kommune har natbetjening med taxa været en udfordring. Derfor har kommunen besluttet, at kommunens borgere kan benytte sig af Flextur hele døgnet rundt. Man bestiller en Flextur enten via NT's selvbetjening app, NT's hjemmeside eller telefonisk ved FlexDanmark.

Taksten for Flextur og FlexHandicap er fra takstskiftet den 15. januar 2023 ændret for alle kommuner. Priserne for Flextur forenkles og ændres markant, så det bliver lettere og enklere for kunderne at gennemskue, hvad en tur vil koste. Fremover er der kun tre takster for Flextur; en lav takst, en høj takst og en nattakst.

Alle rejser i Region Nordjylland afregnes til lav takst - også mellem kommunerne, samt mellem områder med lav og høj takst. Eneste undtagelse er rejser internt i og mellem områder med høj takst - de afregnes til høj takst. Deruover har Frederikshavn Kommune valgt at nedlægge Plustur i hele kommunen. Se nedenstående kort for udpegningen af områder med lav og høj takst.

	Pris pr. km	Medrejsende pr. km	Min. pris
● Områder med lav takst	6 kr.	6 kr.	60 kr.
● Natkørsel Brønderslev Kommune	24 kr.	24 kr.	180 kr.
● Områder med høj takst	12 kr.	12 kr.	145 kr.

**Områder med høj takst:** Frederikshavn Kommune, Hjørring, Thisted, Aalborg, Dall Villaby, Frejlev, Svenstrup, Gistrup, Klarup, Storvorde, Nibe, Nørresundby, Hals, Gandrup, Vester Hassing, Vadum, Vestbjerg, Vodskov, Sulsted, Tylstrup.



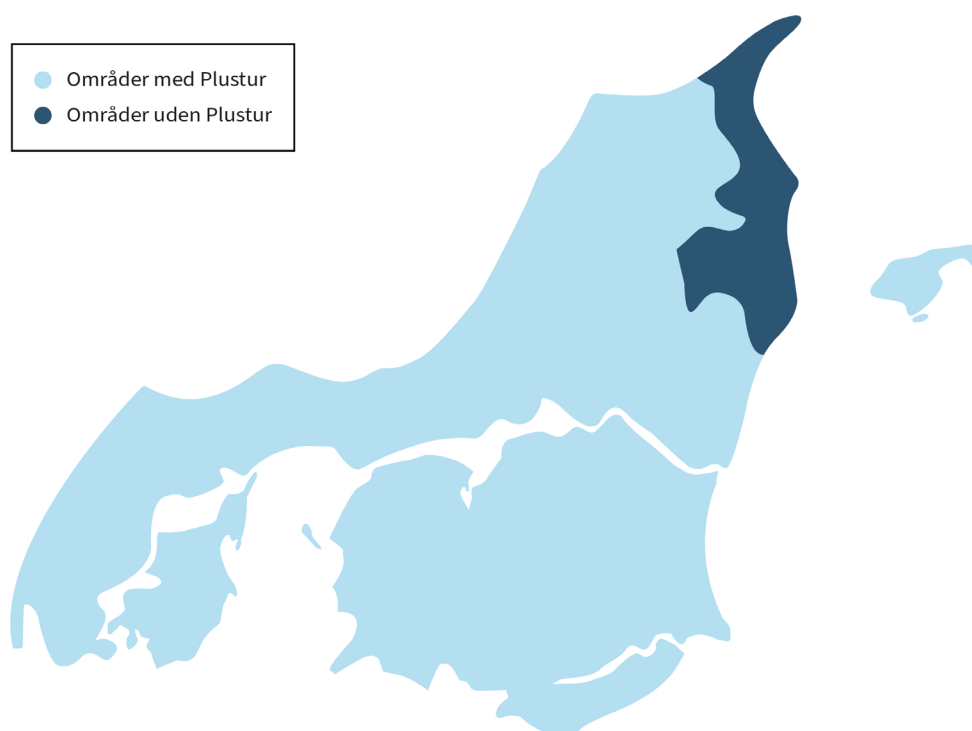
Derudover er der en særlig nattakst i de områder, hvor der er natbetjening. I øjeblikket gælder det kun i Brønderslev Kommune. Rejser over regionsgrænsen følger pt. Midttrafiks takster.

I myldretiden på hverdage kl. 06.45 - 08.00 og kl. 13.00 - 16.00, lægges der pt. 20 kr. oveni minimumsbetalingen. Det er et tiltag der er affødt af vores kapacitetsudfordringer, som kan bidrage til at flytte ture fra peak til off-peak.

### Plustur

Med Plustur styrkes den kollektive trafik på landet ved at give flere nordjyder bedre mobilitet i form af et målrettet til- og frabringerprodukt, der skal give nordjyder bedre muligheder til/fra det nordjyske hovednet. Plustur er kørsel fra adresse til udvalgte knudepunkter på det nordjyske hovednet. Plustur er altid del af en samlet kunderejse og inkluderer som minimum bus eller tog.

Taksten for Plustur er fortsat indeholdt og inkluderet i bus- eller togbilletten for fortsat at sikre en let og enkel adgang til den kollektive trafik for alle i Nordjylland, så kunderne bliver ikke opkrævet egenbetaling for en Plustur.



*Illustration af hvor der tilbydes Plustur i Nordjylland.*

# Knudepunkter

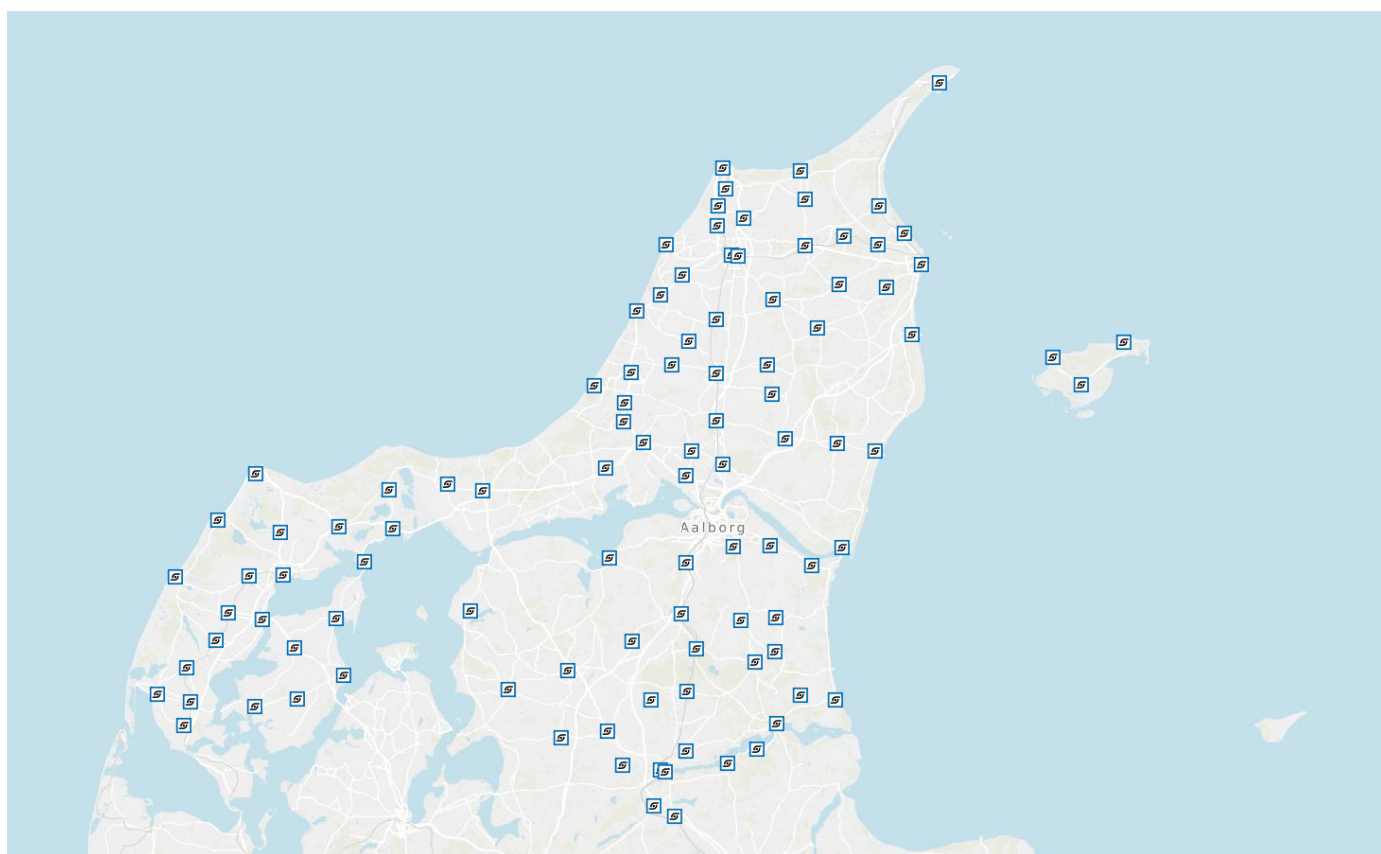
Kollektiv trafik omfatter ikke bare busser, tog og flextrafik, men også taxi, delebiler, samkørsel, cykler, el-løbehjul osv. NT har en ambition om at indgå partnerskaber med nye, private aktører, hvilket kræver, at også de fysiske rammer kan rumme de mange transportformer og skiftet herimellem.

Knudepunkter skal bruges til at samle disse forskellige mobilitetstilbud og dermed binde hovednettet, lokalnettet og det fleksible net sammen. Formålet er at synliggøre brugernes transportmuligheder og øge deres lyst til at benytte og skifte mellem forskellige transportformer og gøre det nemt.

Alle 11 kommuner i Nordjylland, Regionen og NT er gået sammen om at forbedre området indenfor knudepunkter via et knudepunktskoncept, der fungerer som en håndbog for implementeringen af denne indsats.

## Knudepunktsmarkører

Hos NT arbejder vi i samarbejde med de 11 kommuner med at udrulle knudepunktsmarkører for at markere, hvor der kan foretages et godt og trygt skifte mellem forskellige transportformer. Det er både imellem NT's egne transporttilbud, men også private aktørers transporttilbud som bl.a. samkørsel, delecycler og el-løbehjul. Opsætningen af knudepunktsmarkørerne er en del af et puljeprojekt, der er støttet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med 50 % af udgifterne. Der er indtil videre opstillet 123 knudepunkt markører i alle 11 kommuner i Region Nordjylland. Se nedenstående illustration:

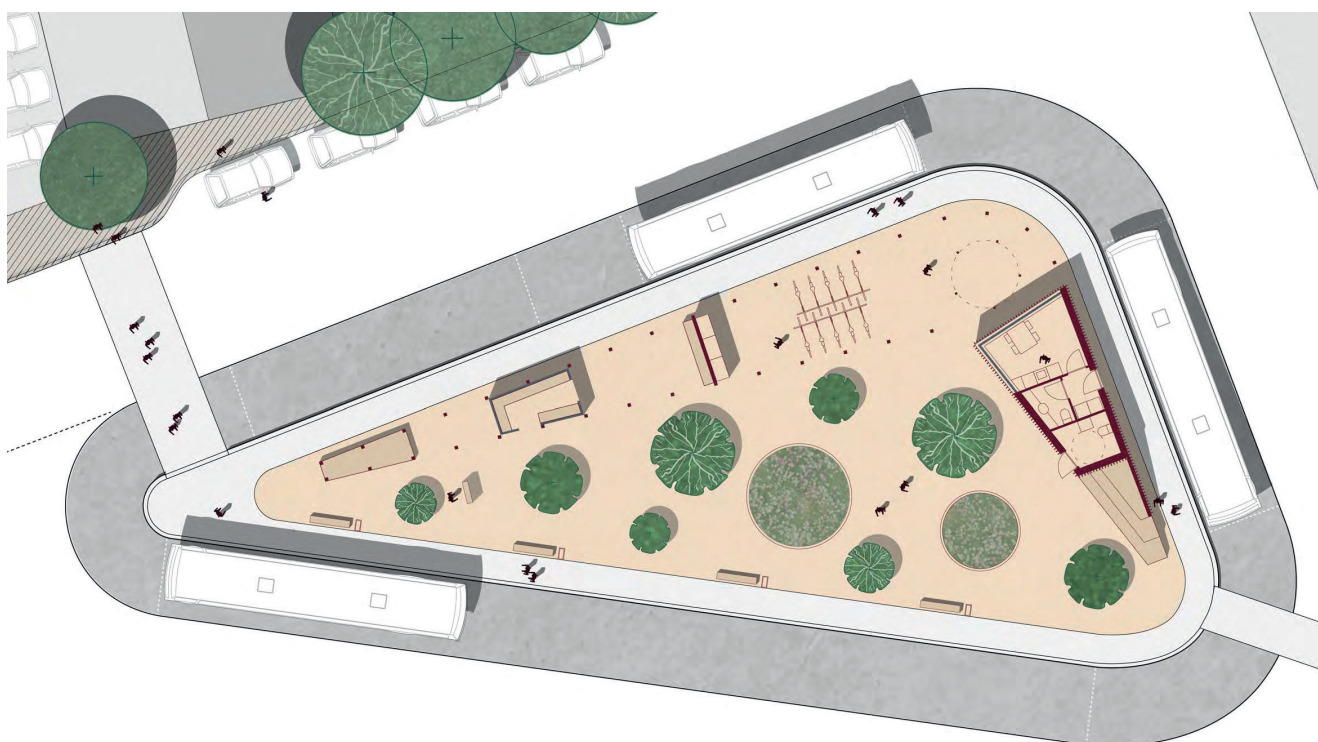


Kort over knudepunktsmarkører i Region Nordjylland.

Det næste skridt med knudepunkterne er at få aktiveret de forskellige knudepunkter med forskellige fysiske elementer, der passer til den lokale kontekst. Derudover er der et arbejde i gang med at forbedre skiltningen og informationen på knudepunkterne, så kunderne aldrig er i tvivl om de skal befinde sig på knudepunktet.

Igangværende projekter på knudepunkterne:

- Forpladsen til Brønderslev Station samt busterminalen i Brønderslev er blevet omdannet og indviet i januar 2023. Derudover arbejdes der på en perronhævning på Brønderslev St.
- Samkørselspladsen T.H. Sauersvej i Aalborg Øst skal laves til et knudepunkt for forskellige transportformer, der passer til fremtidens mobilitet. NT, Vejdirektoratet og Aalborg Kommune arbejder sammen om at få omdannet knudepunktet, som forventes indviet ultimo 2023.
- Plusbussen i Aalborg: i efteråret 2023 indvies den nye Plusbus, Bus Rapid Transit (BRT), i Aalborg. Den har en ca. 12 km lang rute gennem Aalborg by mellem Aalborg Øst og Vestbyen. I forbindelse med anlæg af Plusbussens busbane, etableres både nye stoppesteder samtidig med at mange af de eksisterende knudepunkter bliver opgraderet til en Plusbus-station.
- John F. Kennedys Plads: Pladsen står færdig og indvies i maj 2023, hvor den skal agere en ny busstation for Plusbussen og de øvrige bybusser i Aalborg, samtidig med at pladsen er et attraktivt byrum til f.eks. ophold.
- Hjallerup Busterminal: i forbindelse med midtbyplanens byfornyelse af det omkringliggende område, er busterminalen i gang med at blive opgraderet - både ift. buslommer og nye læskærme, som der ikke tidligere har været plads til. Busterminalen forventes at være opgraderet ultimo 2023.
- Løgstør Busterminal: Grundet slidt og utrygt knudepunkt ved Løgstør Busterminal er der gang i en omdannelse, hvor der skabes et knudepunkt med mere liv og som indbyder til ophold. Der skabes et byrum og ikke blot et sted for skift mellem mobilitetsformer. Det forventes at man går i jorden i efteråret 2023.



Skitseforslag for omdannelsen af Løgstør Busterminal.

# Proces for justeringer i serviceniveau

Processens formål er, at skabe mest kollektive trafik for flest nordjyder inden for den givne økonomiske ramme som NT's ejere stiller til rådighed for busruter, Flextur, Plustur og tog i Region Nordjylland. Forud for justeringerne i serviceniveauet pågår en grundig høringsproces, hvor det kommende års serviceniveau udarbejdes og aftales med NT's samarbejdspartnere.

NT's samarbejdspartnere, og hermed også høringsparter, er:

- Region Nordjylland og de nordjyske kommuner
- NT's operatører og chauffører
- Midttrafik
- Uddannelsesinstitutioner
- Øvrige operatører (DSB, Arriva Tog mv.)

Som en del inddragelsesprocessen er der etableret en direkte adgang for chauffører på chaufførportalen Viazonen. Her kan chauffører løbende komme med input til køreplanerne. NT's planlæggere deltager ligeledes i garagemøder med chauffører og operatører, og kører med på udvalgte ruter for at få input direkte fra chaufførerne. Aalborg Kommune varetager selv sin høringsproces, hvor kommunen står for indsamling af forslag og ønsker, afholdelse af dialogmøder samt høringsperiode inden offentliggørelse af endeligt serviceniveau.

NT er i gang med at justere vores dialogproces, så vi i højere grad løbende får input fra samarbejdspartnere og interessenter. På den baggrund er vi bedre rustet til løbende at lave relevante justeringer i hvor og hvornår vi kører, og dermed skabe mest mulig værdi for vores kunder og ejere.

# Timer og rejser

	Ændring i køreplantimer (bustrafik)	Ændring i antal rejser	Procentvis ændring af kørselsomfang
Brønderslev Kommune	- 4.900	- 21.000	- 20 %
Frederikshavn Kommune	- 10.500	- 53.000	- 40 %
Hjørring Kommune	- 700	- 600	- 2 %
Jammerbugt Kommune	0	0	0 %
Læsø Kommune	0	0	0 %
Mariagerfjord Kommune	- 100	- 1.200	0 %
Morsø Kommune	- 6.420	- 40.000	- 37 %
Rebild Kommune	- 1.400	- 6.500	- 8 %
Thisted Kommune	- 4.880	- 32.000	- 14 %
Vesthimmerlands Kommune	- 2.900	- 9.100	- 13 %
Aalborg Kommune	0	0	0 %
Region Nordjylland	- 18.211	- 129.000	- 6 %
<b>Total</b>	<b>- 50.011</b>	<b>- 292.400</b>	<b>- 6 %</b>

Ændringer i køreplantimer, antal rejser og den procentvise ændring for bus.

	Ændring i togkilometer	Ændring i antal rejser	Procentvis ændring af togkilometer
Region Nordjylland	- 40.200	- 6.800	- 1 %

Ændringer i togkilometer, antal rejser og den procentvise ændring for tog.





vi rejser sammen



## 6. Status for arbejdet med plusbus 1 og 2 i Aalborg

Den kollektive trafik i Aalborg er under forandring, og en af de helt store forbedringer er Plusbus 1, der står klar i efteråret 2023. Plusbus 1 er en højklasset busforbindelse i eget trace, der binder Aalborg sammen mellem øst og vest. Desuden arbejder Aalborg Kommune, NT og Region Nordjylland på et beslutningsgrundlag for en nord-sydgående højklasset busforbindelse; Plusbus 2.

### Plusbus 1 – Forbinder vest og øst

Plusbus 1 vil give gode forbindelser bl.a. for pendlere til Aalborgs mange arbejds- og studiepladser, og dens nye busbaner kommer også resten af den kollektive trafik til gode, da de øvrige busser på strækningen også kommer til at benytte de særlige baner og dermed undgår trængsel.

Plusbus 1 er en Bus Rapid Transit (BRT) løsning på en 12 km lang strækning fra Væddeløbsbanen i det vestlige Aalborg gennem Midtbyen til Nyt Aalborg Universitetshospital i det østlige Aalborg. Anlægsarbejderne startede i foråret 2020 og har stået på frem til starten af 2023. I øjeblikket opsættes læskærme, billetudstyr og informationsskærme på stationerne. Plusbus 1 ventes at starte driften i efteråret 2023. Projektets samlede anlægsbudget er på 510 mio. kr., og staten bidrager med 250 mio. kr.

Driften på Plusbus 1 udføres af Tide Bus med elbusser på 25 m, der vil være niveaufri ind- og udstigning, ligesom busserne vil blive prioriteret i vejkryds. Busserne vil køre på en jævn overflade, hvilket vil give passagererne en god rejseoplevelse i støjsvage køretøjer med plads til rigtig mange passagerer.

Status for Plusbus 1 præsenteres nærmere på mødet.

### Plusbus 2 – Forbinder nord og syd

Ved årsskiftet blev en forundersøgelse af en nord-sydgående højklasset kollektiv trafikforbindelse for bustrafik i Aalborg – den såkaldte Plusbus 2 - færdiggjort og hér i foråret præsenteres undersøgelsen politisk i Aalborg Kommune, hos NT og Region Nordjylland (sammenfatningsrapporten er vedlagt til orientering). Projektets overordnede mål er at opnå flere rejsende i den kollektive trafik og færre bilture i Aalborg.

Forundersøgelsen skal styrke beslutningsgrundlaget for Plusbus 2 projektet, og i rapporten er følgende temaer behandlet:

- Kompromiser mellem potentialer, tæt trafik og begrænset plads
- Linjeføring og vejtekniske forhold
- Samspillet med byen
- Udfordringer og påvirkning af kollektiv trafik og biltrafik
- Økonomi og gennemførelse

De enkelte temaer præsenteres nærmere på mødet.

### Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.

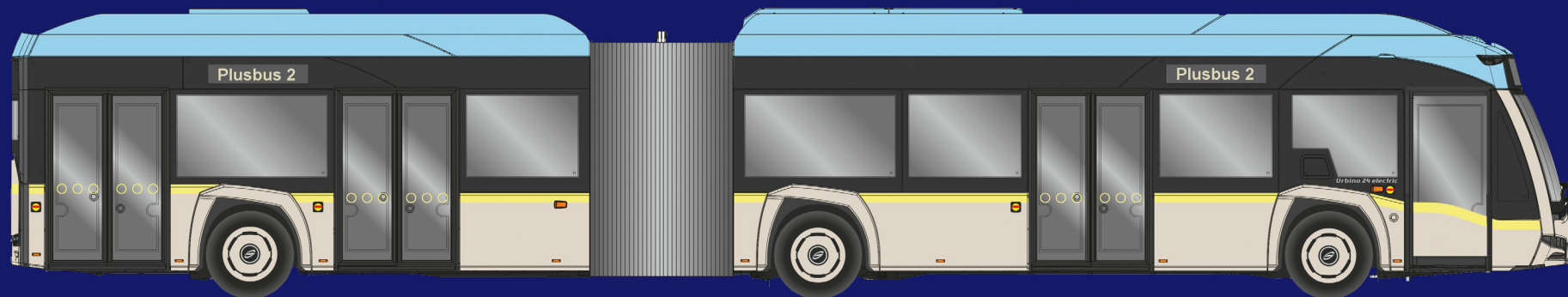
### Bilag

Bilag 6, Plusbus 2, fase 1 – sammenfatningsrapport.

# + plusbus 2

## Fase 1

### - Sammenfatningsrapport



6. december 2022

urban  
creators

Arkitema · COWI

# INDHOLD

<b>OM FORUNDERSØGELSEN</b>	<b>3</b>
<b>PLUSBUS 2 KORRIDOREN</b>	<b>4</b>
<b>PLUSBUS 2 LINJEN</b>	<b>6</b>
<b>PLUSBUS 2 PROJEKTET</b>	<b>8</b>
<b>BYEN OG LINJEN</b>	<b>10</b>
<b>VIRKNINGER FOR BUSTRAFIK</b>	<b>12</b>
<b>VIRKNINGER FOR BILTRAFIK</b>	<b>14</b>
<b>ØKONOMIEN</b>	<b>16</b>
<b>GENNEMFØRELSE</b>	<b>18</b>

Plusbus 2 - Sammenfatningsrapport

December 2022

Udarbejdet af:

COWI, Arkitema og Urban Creators  
for Aalborg Kommune



Denne rapport sammenfatter hovedresultater af en forundersøgelse af en ny højklasset kollektiv trafikforbindelse for bustrafik i Aalborg. Opgaven er løst af rådgiverteamet i samarbejde med en arbejdsgruppe med deltagelse fra Nordjyllands Trafikselskab, Byudvikling og Byggeri, Byer og Natur, Mobilitet og Infrastruktur, Økonomi og Erhverv samt Kollektiv Trafik og Kørsel.



## OM FORUNDERSØGELSEN

Aalborg er langt med etablering af sin første højklassede kollektive trafikforbindelse, der kommer til at forbinde Vestbyen med den kommende Nyt Aalborg Universitetshospital i den sydøstlige del af Aalborg.

Den højklassede busforbindelse benævnes Plusbus og udføres med afsæt i de principper for en BRT, som er beskrevet i vejreglerne. Plusbus er således en buslinje med:

- Kørsel i egen busbane
- Prioritering i vejkryds
- Jævn kørebane
- Hurtig ind- og udstigning
- Komfortable og støjsvage busser

Med Mobilitet 2040 er der i Aalborg vedtaget et mål om at reducere antallet af rejser alene i bil og øge den bæredygtige transports andel af turene. Plusbus er et af initiativerne der skal bidrage hertil. Målet er også, at når der investeres i nye tiltag får man mere og bedre mobilitet for pengene og at flere mål opfyldes samtidigt. Derfor fokuserer Plusbus også på samspillet med andre bæredygtige transportformer.

I denne forundersøgelse belyses en mulig ny nord-sydgående Plusbus 2. Plusbus 2 tager afsæt i den eksisterende buslinje 1 og udfordringerne med fremkommelighed og regularitet på denne linje. Plusbus 2 vil adskille sig fra Plusbus 1 på en række områder, men vil bygge på de samme overordnede principper. Den skal således give passagererne en oplevelse af bussen som et attraktivt alternativ på hverdagsrejsen i Aalborg.

Projektets overordnede mål er at opnå flere rejsende i den kollektive trafik og færre bilture i Aalborg. Dette mål er i denne rapport udfoldet igennem en kort fortælling i 5 punkter:

- Mere plusbus - færre biler
- Ud af køen - ind i bussen
- Tag en pause
- Nå rettidigt frem
- Rejs let - lad 1,5 tons stål blive hjemme

Formålet med undersøgelsen er at styrke beslutningsgrundlaget for Plusbus 2 projektet. Dette er sket ved en nærmere undersøgelse af de tekniske, trafikale og økonomiske forudsætninger for at gennemføre projektet.

## #1 MERE PLUSBUS - FÆRRE BILER

3. Limfjordsforbindelse åbner nye indfaldsveje fra nord og syd (Ny Nibevej, Thistedvej og Høvejen) og skaber et alternativ til bilkørsel på bl.a. Limfjordsbroen. Plusbus 2 understøtter overflytning af biltrafik til den ny 3. Limfjordsforbindelse, ved at reducere bilkapaciteten i Hobrovej-Hjørringvej-korridoren.



# PLUSBUS 2 KORRIDOREN

## En tæt trafikeret korridor

Plusbus 2 er tænkt at følge en nord-sydgående korridor fra Vodskov til Svenstrup. Der er et stort antal rejser i Plusbus 2 korridoren – såvel på cykel, i bus som i bil. Linje 1, der i dag betjener korridoren, er den næststørste buslinje i Aalborg, men biltrafikken er samtidig op mod en faktor 2 større end for de veje, som kommer til at bære Plusbus 1.

Plusbus 2 korridoren krydser Limfjorden. Trafikken over fjorden er i dag forbundet med en stor følsomhed for hændelser i Limfjordstunnelen – hændelser der jævnligt forårsager en ekstraordinært stor biltrafik gennem byen.

Særligt den fjordkrydsende del af Plusbus 2 projektet er derfor nært forbundet med projektet for en 3. Limfjordsforbindelse, fordi dette projekt skaber en alternativ rute for biltrafikken på tværs af Limfjorden. Andre elementer i projektet kan realiseres umiddelbart

## Begrænset plads

I de gaderum, som Plusbus 2 vil gennemløbe, skal der findes plads til både busser, fodgængere, cyklister og bilister. Med en korridor, som for en stor dels vedkommende, omgives af eksisterende bebyggelse, er dette en udfordring.

På nogle lokaliteter er mere areal påkrævet for at muliggøre en vejudvidelse for etablering af en busbane, der kan sikre bussens fremkommelighed. Aalborg Kommune kan

som vejmyndighed pålægge vejbyggelinjer for at sikre, at der frem til at Plusbus 2 projektet måtte blive realiseret ikke opføres ny bebyggelse, der kan hindre en sådan udvidelse.

Udfordringen herved er imidlertid, at pålæg af en vejbyggelinje i nogle tilfælde kan betragte et krav om kommunal overtagelse af den byggelinjepålagte ejendom.

Ved planer for udvikling langs Plusbus 2 korridoren bør der derfor tilstræbes en tæt dialog med lodsejere og udviklere med henblik på dels at sikre muligheden for den påtænkte udvikling af områder og friholdelse af de arealer, som vil være nødvendige for etablering af Plusbus 2. Konkret er dette en udfordring, som eventuelt kan komme til at gøre sig gældende på strækninger langs Hobrovej, Hjørringvej og Loftbrovej ved Bouet, for de arealer her som ikke er omfattet af eksisterende vejbyggelinjer.

For Loftbrovej, hvor fremkommelighedsproblemerne primært er i sydgående retning, tænkes prioriteringen også derfor kun at omfatte den sydgående busstrafik.

## Potentialer

Plusbus 1 i Aalborg tilgodeser de øst-vestgående rejserelationer i byen. Med Plusbus 2 tilføjes en nord-sydgående korridor, hvorved antallet af rejserelationer, der kan serviceres med en højklasset busbetjening, bliver markant forøget. De to plusbuslinjer følges således ad på en delstrækning gennem

det centrale byområde fra Borgergade ved Vesterbro til J.F. Kennedys Plads.

I Bouet vil Plusbus 2 ligge nær Hirtshalsmotorvejen og Frederikshavnsmotorvejen og ved City Syd vil den krydse Egholmlinjen. Dermed vil parker & rejs anlæg i tilknytning til Plusbus 2 have et betydeligt potentiale. Det gælder både med bussen som tilbringer til lange bilrejser ad motorvejene og med bilen som tilbringer til busrejser mod Aalborgs midtby.

Hvor Plusbus 1 korridoren karakteriseres ved at servicere to meget store enkelt destinationer i form af Aalborg Universitet og Nyt Aalborg Universitetshospital i Aalborg Øst, så er Plusbus 2 korridoren i højere grad en perlerække af mindre destinationer med koncentrationer af indkøbsmuligheder, arbejdspladser, uddannelsessteder og boliger. Dette vil give en forskel i brugen af linjerne og belastningen i de busser, som betjener disse.

## Kompromiser

Konsekvenserne for eksisterende bydele og omkostningerne ved arealerhvervelse til udvidelse af gader kan imidlertid også være så store i den tætte by, at det ikke er realistisk at sikre bussernes fremkommelighed ved at udbygge strækninger med separate busbaner.

Enten må biltrafikken reduceres på disse strækninger ved særlige foranstaltninger som indkørselsforbud, ensretninger mv. eller alternativt må det accepteres at Plusbus 2 på disse delstrækninger færdes i blandet trafik. Konkret kan dette f.eks. komme til at gøre sig gældende på delstrækninger af Hobrovej, Østergade og Hjørringvej.

Korridoren for Plusbus 2 fra Vodskov i nord til Svenstrup i syd er vigtig for både kollektiv rejserende, cyklister og bilister.





## #2 UD AF KØEN - IND I BUSSEN

Busserne er den hurtige vej til din destination, når to vognbaner på delstrækninger af Hobrovej-Hjørringvej-korridoren gøres til busbaner. Rejsehastigheden i bus kan ofte overgå bilernes. For mange husstande kan en effektiv kollektiv trafik erstatte bil nr. 2, for nogen bil nr. 1. Kommer du fra oplandet er det let og fordelagtigt at parkere uden for byen og skifte til plusbus.



# PLUSBUS 2 LINJEN

## Den nordlige strækning

Med afsæt i passagergrundlag, rejsetider og rejserelationer er det undersøgt, hvor Plusbus 2 linjen bør forløbe.

I nord er der mange dagligt rejsende fra oplandsbyerne Vodskov, Vester Hassing og Hals til Aalborg. Bouet er til gengæld i dag ikke en stor destination. Derfor vil det give mening, at Plusbus 2 indgår i betjeningen af Vodskov og sammentænkes med linjen mod bl.a.Hals.

Dette taler for en løsning for Plusbus 2 linjen som en 3. generations BRT løsning, hvor busserne fortsætter mod en endestation uden for den prioriterede korridor.

Bouet udgør et knudepunkt for vej- og sti-forbindelser, og er derfor en oplagt lokalitet for etablering af parker og rejs anlæg. En direkte linje med kort rejsetid mod Aalborg Midtby herfra vil også være en stor fordel for brugen af et parker og rejs anlæg.

Linjeføringen for Plusbus 2 mellem Vangen og Limfjordsbroen planlægges at følge Hjørringvej, Østergade og Østerbrogade, da der her er en stor befolkningstæthed og mange passagerer. Samtidig giver denne linjeføring den korteste rejsetid for de mange passagerer, der kommer længere nordfra.

Trafikafviklingen på Hobrovej er påvirket af den store søgning til aflastningsområdet i City Syd.

Muligheden for at lade Plusbus 2 betjene Stigsborg, hvor der sker en stor byudvikling, er vurderet. Der er flere udfordringer herved. Dels er vejnettet i området ikke indrettet med henblik på at tilgodese en højklasset buslinje og dels vil betjeningen indebære en omvejskørsel for mange passagerer.

Det er derfor vurderingen, at der samlet set vil kunne opnås en bedre busbetjening ved ikke at føre Plusbus 2 gennem Stigsborg, men i stedet på sigt at betjene området med en ny bybuslinje.

## Den sydlige strækning

I Midtbyen følger Plusbus 2 samme strækning som Plusbus 1 frem til J.F Kennedys Plads. Fra Aalborg Busterminal benyttes rampen til Østre Allé, hvor bussen kører i blandet trafik frem til Hobrovej, hvor hovedprincippet er, at 2 af de 4 kørespor for biltrafik ændres til busbaner.

Ved City Syd er der som ved Stigsborg undersøgt forskellige alternativer. Der er to muligheder – enten at fastholde bussen på Hobrovej som i dag, eller at bringe bussen tættere på de store destinationer i City Syd ved Aalborg Storcenter og Shoppen ved at lede bussen ad Løven, Fiskene og Stenbukken.

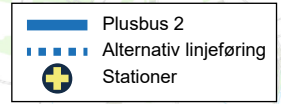
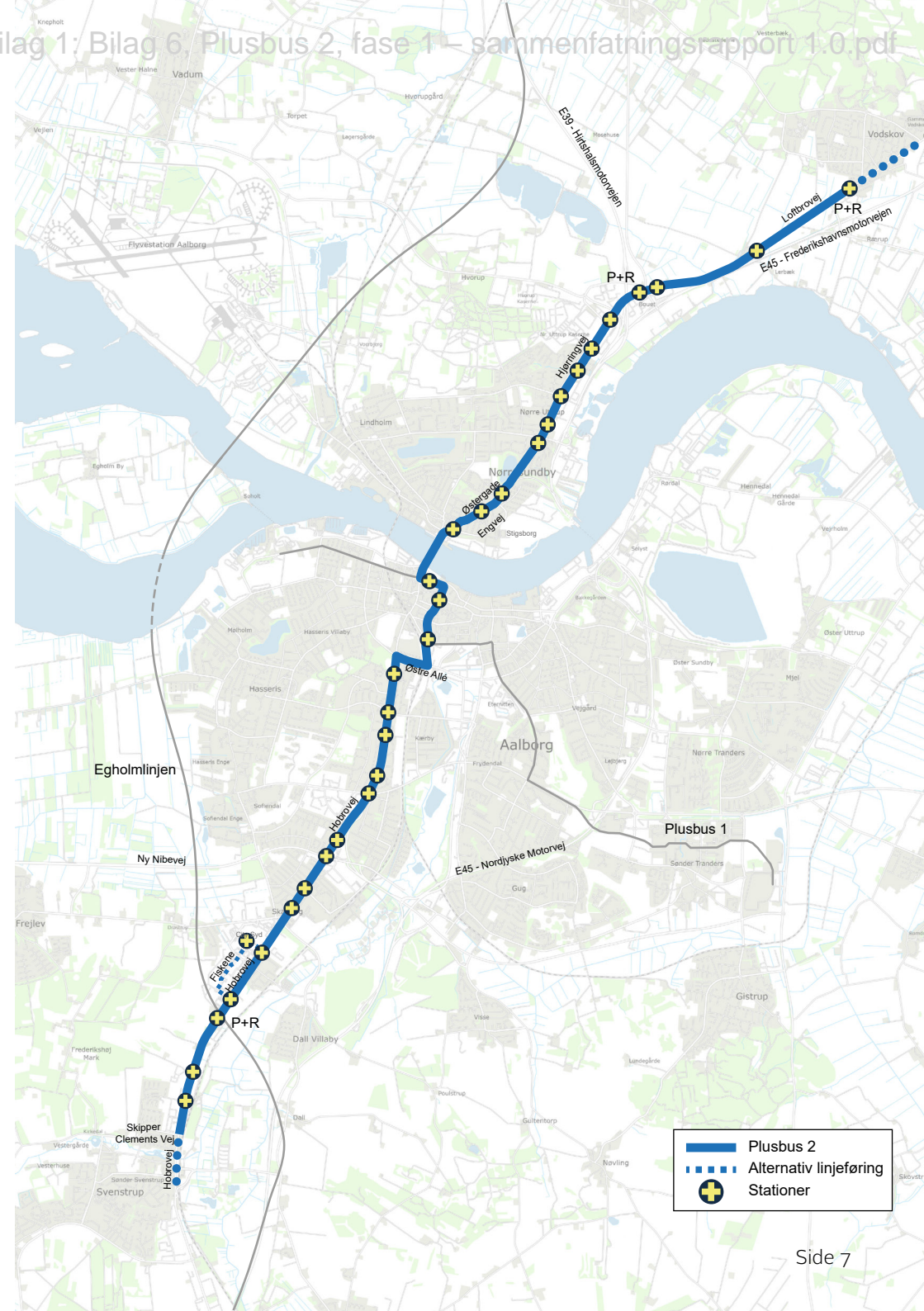
Passagerpotentialet er størst ved sidstnævnte løsning, men den giver en omvejskørsel for passagerer til oplandsbyerne i syd, og forudsætter ændring af vejforholdene internt i City Syd for at opnå en tilfredsstillende regularitet.

En fordel ved at lede Plusbus 2 gennem City Syd kan være muligheden for at bevare 4 spor på Hobrovej for biltrafikken på strækningen mellem tilslutningsanlægget til Egholmlinjen og indkørslen til parkeringsområdet ved Bilka. Det kan eventuelt øge den aflastning af Skalborg Bakke, som Egholmlinjen vil medføre, fordi det herved blive mere attraktivt at søge mod motorvejen.

Ligesom det i nord giver mening at videreføre Plusbus 2 til Vodskov, så vil det i syd give mening af videreføre den til Svenstrup/Godthåb fremfor eventuelt at afbryde linjen i City Syd. Den eksisterende Linje 1 afgrener i dag mod Frejlev og Ferslev nord for City Syd. Ønskes en højfrekvent betjening af City Syd kan det derfor være nødvendigt at løse betjeningen af disse linjegræne på en anden måde.

Ved at føre Plusbus 2 til Svenstrup/Godthåb kommer den til at passere tilslutningsanlægget til Egholmlinjen. Dette vil give mulighed for etablering af et parker og rejs anlæg i tilknytning til motorvejen.

Trafikafviklingen på Hobrovej er påvirket af den store søgning til aflastningsområdet i City Syd.



# PLUSBUS 2 PROJEKTET

## Vejtekniske forhold

Hvor Plusbus 1 er anlagt med et centerlagt bustracé, planlægges Plusbus 2 anlagt med sidelagte busbaner. Denne løsning vælges, da der på en stor del af strækningen vil være tale om en omdannelse af eksisterende kørespor på 4-sporede strækninger til busbaner.

Af hensyn til afvanding af vejen vil der derfor ikke blive niveauforskel mellem busbanerne og kørebener for biltrafikken.

For at tydeliggøre busbanerne kan det derfor eventuelt være relevant at udføre disse i en afvigende belægningsfarve. Belægningen i busbanen forstærkes med henblik på at tilgodese driften med elbusser.

På 4-sporede strækninger vil man i signalregulerede kryds ud fra sikkerhedsmæssige hensyn foretrække separatregulerede venstresvingsspor. I praksis vil det dog mange steder være vanskeligt at finde plads til disse i vejens tværprofil langs Plusbus 2.

I anlægsprojektet er det derfor lagt til grund, at det i de kryds, hvor der i dag ikke er separatreguleret venstresving, er muligt at fastholde denne indretning, uden at dette vil kompromittere trafiksikkerheden.

Som for Plusbus 1 vil der langs hele strækningen, hvor der etableres busbaner, også være cykelstier. Cykelstierne skal dels give adgang til stationerne og dels gøre cyklen

til det foretrukne transportmiddel sammen med bussen.

På strækninger, hvor pladsforholdene er knebne, og hvor den skiltede hastighed i dag er 60 km/t, nedskiltes hastigheden til 50 km/t med henblik på at muliggøre en reduktion i køresporsbredden fra 3,5 m til 3,25 m.

I signalregulerede kryds, hvor biltrafikken skal kunne foretage højresving, etableres et højresvingsspor til højre for busbanen, således højresvingende bilister har god kontakt til den langskørende cykeltrafik. Før krydset skal bilister således krydse på tværs af busbanen.

Såfremt pladsforholdene ikke tillader etablering af et højresvingsspor må højresving forbydes. Alternativt må busbanen ophæves ved krydset, således at busstrafikken på en delstrækning færdes i blandet trafik.

Stationer på Plusbus 2 etableres som fremrykkede stationer. Pladsforholdene vil lokalt nødvendiggøre særligt tilpassede løsninger. Indretningen af perroner vil svare til løsningen for Plusbus 1. Cykelstien ledes mellem bagkanten af perronen og fortovsarealet. Fortove indrettes med henblik på tilgængelighed for alle.

## Anlæggets udstrækning

Anlægsprojektet omfatter strækningen fra Følfodvej i Vodskov til Skipper Clements Vej i Svenstrup. Busserne fastholder deres



eksisterende vendemuligheder i Vodskov og Svenstrup/Godthåb, og kører således videre ud af tracéet i blandet trafik.

På strækningen mellem Følfovej i Vodskov og Skipper Clements Vej i Svenstrup vil Plusbussen i sydgående retning have eget tracé på ca. 90% af strækningen mens det nordgående vil være på ca. 50% – heri indregnet strækningen gennem midtbyen som deles med Plusbus 1.

I Nørresundby fastholdes busserne som i dag i Østergade. Der vil ikke være plads til etablering af separate busspor på denne strækning, og bussernes fremkommelighed vil derfor kun kunne tilgodeses gennem en reduktion i biltrafikken – eksempelvis med et indkørsels- eller gennemkørselsforbud i sydgående retning ved Engvej. Dette vil i givet fald resultere i en øget trafik ad Engvej.

Ved City Syd foreligger der to mulige varianter af linjeføringen.

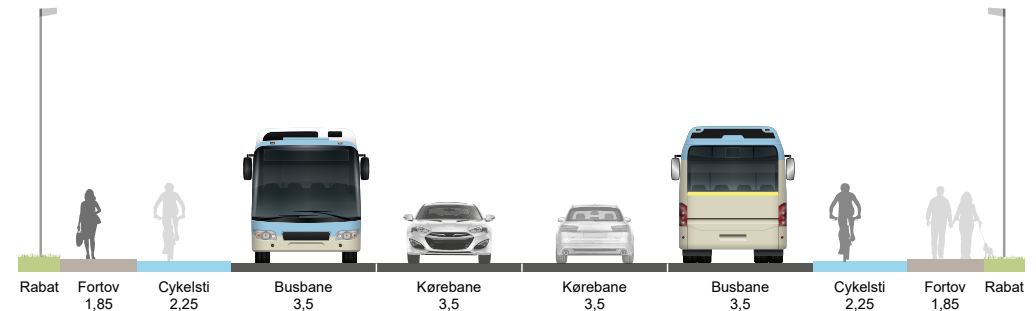
I den ene variant ledes Plusbussen via Stenbukken, Fiskene og Løven til et nyt kryds på Hobrovej syd for Bilka. I denne variant indrettes et stoppested på en ny forplads mellem Shoppen og Aalborg Storcenter.

For at mindske biltrafikken ad Fiskene kan det i denne løsning være fordelagtigt at ændre vejbetjeningen af Plantorama og Billigblomst til hhv. Stenbukken og Jomfruen. Eksisterende rundkørsler på Fiskene vil skulle ombygges til signalregulerede kryds.

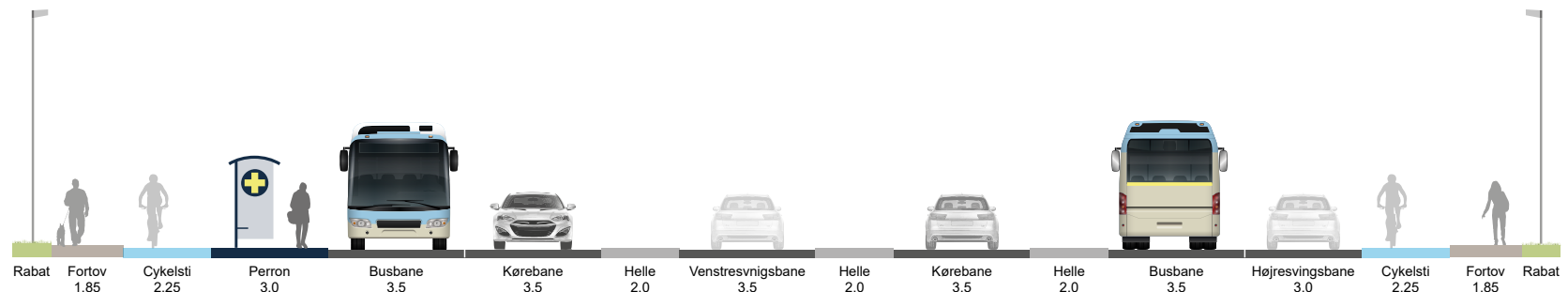
I den anden variant fastholdes Plusbussen på Hobrovej. Der etableres også i denne variant et nyt kryds på Hobrovej syd for Bilka. Krydset skal her muliggøre etablering af et nyt stoppested og et nyt fodgængerstrøg mod Shoppen og Aalborg Storcenter.

I begge de undersøgte varianter tænkes hhv. Fiskene og Løven lukket for gennemkørsel til den østvestgående del af Løven, som i dag forløber syd for Aalborg Storcenter. Denne vejstrækning tænkes således alene anvendt til betjening af varegård mv. i tilknytning til Bilka.

Inddragelsen af kørespor til busbaner for Plusbus 2 vil indebære ombygning af en række kryds - herunder krydset ved afslutningen af Nørresundbygrenen i Hjørringvej og flere kryds i City Syd området, hvor der i dag er mulighed for at foretage svingning parallelt i to spor.



Standard tværprofil på en fri strækning



Standard tværprofil i et kryds

### #3 TAG EN PAUSE

Slip for myldretrafik og kampen om en p-plads. Vi gør rejsen behagelig og sørger for du kommer frem i et støjsvagt, stressfrit miljø. Vi skaber gode oplevelser omkring stoppestederne med grønne byrum, god tilgængelighed og højt informationsniveau. Busrejsen tilføjer aktiv bevægelse til din hverdag.



## BYEN OG LINJEN

### Samspelet med byen

Stationerne er kundernes første møde med plusbussen, og det er derfor vigtigt at skabe attraktive venteforhold, gode adgangsveje og integrerede byrum. Plusbus 2 giver mulighed for at udvikle stationslignende knudepunkter i sammenhæng med det omkringliggende byrum. Ved at betragte stationerne som en del af en større helhed, kan der skabes merværdi ved at tilføje nye byfunktioner og kvaliteter, der understøtter den lokale identitet. Der er i forundersøgelsen gjort indledende overvejelser om dette.

Der er i stedsanalyser af flere forskellige knudepunkter og deres omkringliggende byrum identificeret udfordringer og potentialer. På baggrund heraf er der i forundersøgelsen lavet eksempler på, hvordan forskellige typer af knudepunkter og byrum kan se ud ved at skabe bedre tilgængelighed og en stærkere identitet for den enkelte station. Disse eksempler vil skulle udvikles konkret i samarbejde med grundejerne.

Stationerne kan blive nye mødesteder i byen og kan med deres design skabe synlighed af den højklassede kollektive trafik. Stationerne vil få forskellige funktioner og dermed have forskellige behov for faciliteter for passagerer og brugere af byrummene.

Dette vil afhænge af kundefterspørgslen og konteksten og kan omfatte faciliteter som overdækkede venteområder, opholdsmuligheder, tryghedsskabende belysning, cykelparkering, delemobilitet mv.

### Eksempler

I forundersøgelsen er løsningsmuligheder eksemplificeret for 5 stationslokalteter – ”Torvet” og ”Den grønne port” i City Syd, ”Lommeparken” ved Skipperen, ”Den kompakte station” i Østerbrogade og ”Pendlerstoppet” i Bouet – hver med sine forskellige udfordringer og muligheder.

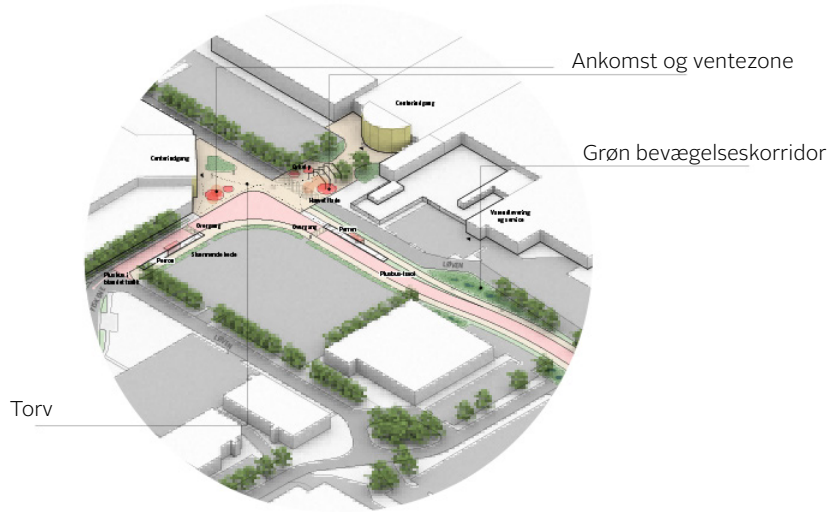
Der er i forundersøgelsen således blandt andet belyst to forskellige eksempler for plusbussens betjening af City Syd, der viser to meget forskellige måder at opkoble plusbus-stationen til omgivelserne samt funktionerne ved Aalborg Storcenter og Shoppen.

Det ene eksempel kobler sig direkte til byfunktionerne inde i City Syd og vil give en god adgang for passagererne med station lige ved Aalborg Storcenter og Shoppen, som sammenbindes med en torvedannelse og prioritering af fodgængerflow i et mere fredeligt og stressfrit miljø.

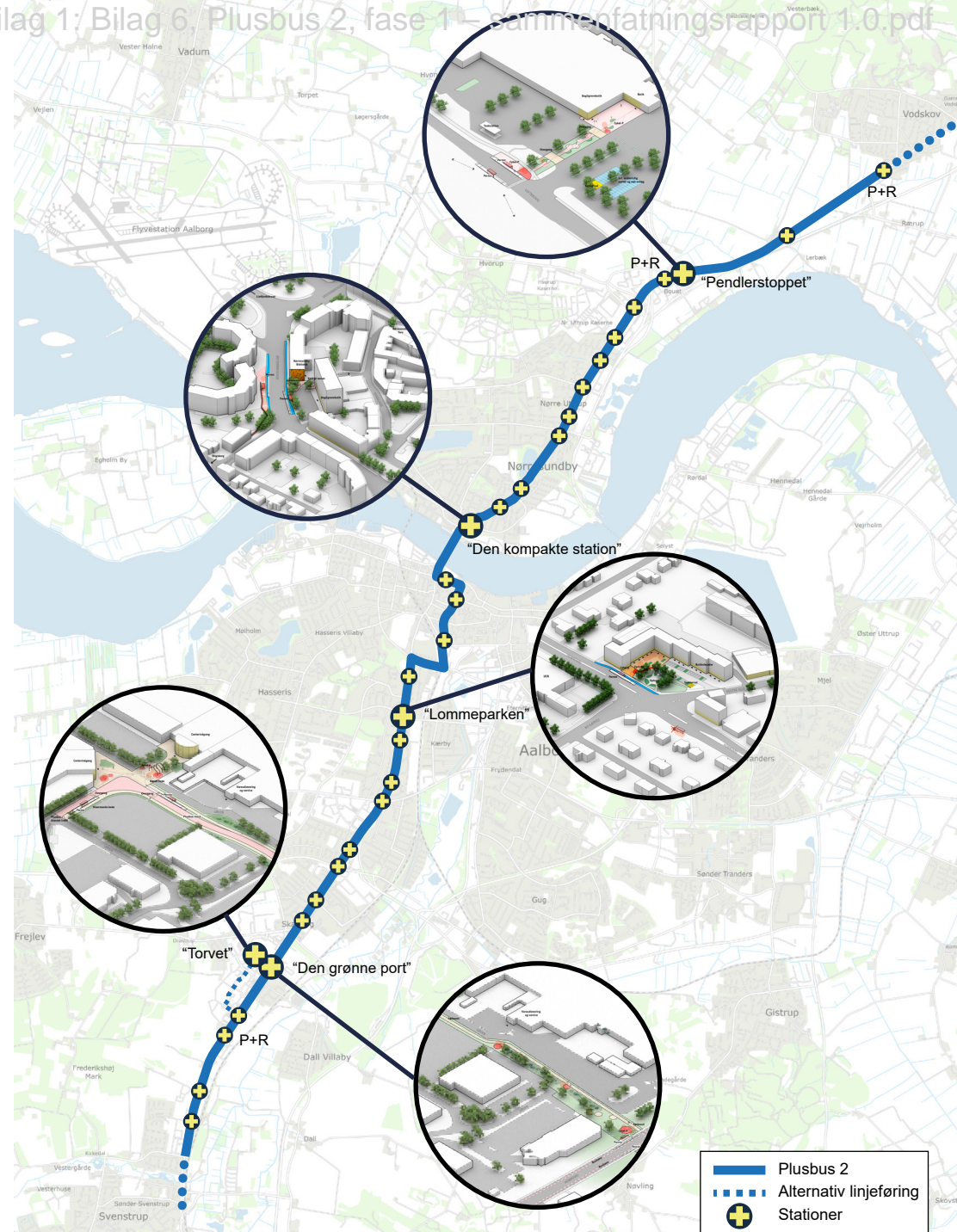
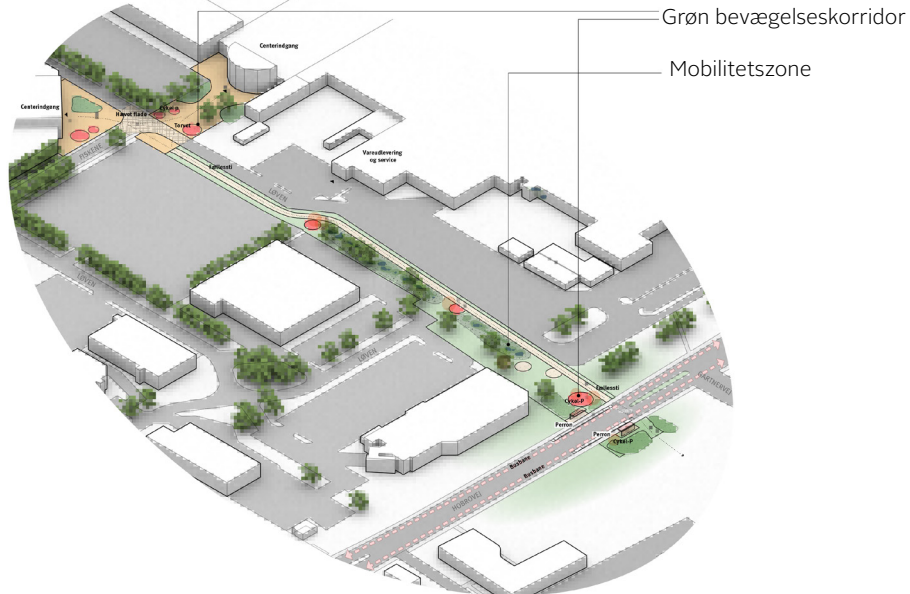
Placeres plusbus-stationen på Hobrovej, kan det skabe synlighed af det højklassede kollektive tilbud for de mange bilister i korridoren og gribe byudviklingen på østsiden af Hobrovej. Det er her vigtigt at tilbyde en attraktiv stiforbindelse til Aalborg Storcenter og Shoppen, hvor aktiviteter undervejs betyder, at gangafstanden ikke opleves så lang.

Elementer fra de skitserede løsningsmuligheder vil kunne finde anvendelse andre steder i korridoren.

”Torvet” - eksempel med Plusbus 2 ført gennem City Syd



”Den grønne port” - eksempel med Plusbus 2 på Hobrovej ved City Syd



## #4 NÅ RETTIDIGT FREM

Vi gør det bedste for at skabe en rejse, der bringer dig frem til tiden. I bilen risikerer du at blive fanget i køen. Uheld i den anden ende af byen sætter sine spor på den samlede biltrafiks fremkommelighed. Egne busbaner og prioritering af kollektiv frem for individuel trafik øger rettidigheden og tilgængeligheden i vores by.



# VIRKNINGER FOR BUSTRAFIK

## Udfordringer i korridoren

En fremtidig Plusbus 2 Aalborg skal sikre en højklasset kollektiv trafikbetjening i korridoren. En god fremkommelighed er afgørende for at gøre rejsetiden så kort som mulig og for at gøre bussernes regularitet så god som mulig.

Korridoren Hobrovej-Hjørningvej er en af de mest trafikerede i Aalborg. Der opstår i dag kødannelser flere steder på strækningen. GPS-data fra biltrafikken viser, at køen for visse trafikstrømme i perioder kan række meget langt tilbage fra krydsene.

Udtræk af GPS data for busserne viser, at der er en række strækninger i korridoren, hvor bustrafikken i spidstimerne kører med en hastighed, som er 50-75% af hastigheden i frit flow – på Limfjordsbroen endda helt ned under 50%.

Det er ikke det fulde billede. Køreplanerne begrænser, hvor stor forskellen i rejsetid kan være. En bedre fremkommelighed kan principielt også åbne mulighed for en ændret køreplan baseret på højere hastigheder for busserne i og uden for myldretiden.

Derfor er der et potentiale for at forbedre forholdene for busserne med Plusbus 2 projektet.

## Virksomheder af Plusbus 2

Skal busserne i fremtiden have en god fremkommelighed er det vigtigt at tilstræbe, at bilkøer ikke påvirker bustrafikken.

Bustrafikken skal i højere grad kunne afvikles uafhængigt af biltrafikken. Dette tilgodeses i Plusbus 2 projektet med etableringen af separate spor for bustrafikken. Det bidrager til at gøre bustrafikken mere attraktiv.

Trafikmodelberegningerne for beregningsåret 2030 viser et samlet påstigertal for Plusbus 2 på ca. 16.000 påstigninger på en gennemsnitlig hverdag. Til sammenligning beregnes der i referencescenariet 12.500 påstigninger på den nuværende linje 1.

Rejsetidsgevinsten for buspassagererne på Plusbus 2 er i beregningen alene knyttet til en kortere ventetid som følge af en højere frekvens. Reviderede køreplaner baseret på en kortere rejsetid for de buslinjer, der benytter korridoren - inklusive Plusbus 2 - vil kunne øge denne gevinst.

Der er i det beregnede påstigertal ikke taget højde for de ekstra passagerer som parker og rejs anlæggene eventuelt kan give.

Passagergevinsterne kan derfor større end det, der er lagt til grund i denne fase 1 undersøgelse.

I snittet ved Sygehus Syd, hvor det største antal passagerer optræder på Plusbus 2 linjen, vil der være godt 5.000 passagerer.

Til forskel fra Plusbus 1 har Plusbus 2 en lidt mere jævn udnyttelse hen over dagen. Spidstimetrafikken på den eksisterende linje 1 udgør omkring 15% af døgntrafikken,

og noget tilsvarende forventes at gøre sig gældende for Plusbus 2.

Med en bus hvert sjette eller syvende minut i myldretiden vil det forventede passagertal i det mest trafikerede snit omtrent svare til kapaciteten for en 24 m bus. Imidlertid vil kapacitetsbehovet uden for myldretiden være væsentligt lavere.

En løsning, hvor linjen betjenes med 18 m busser, som eventuelt kan suppleres af

en dubleringsbus i spidstimerne vurderes derfor at være den mest hensigtsmæssige for Plusbus 2.

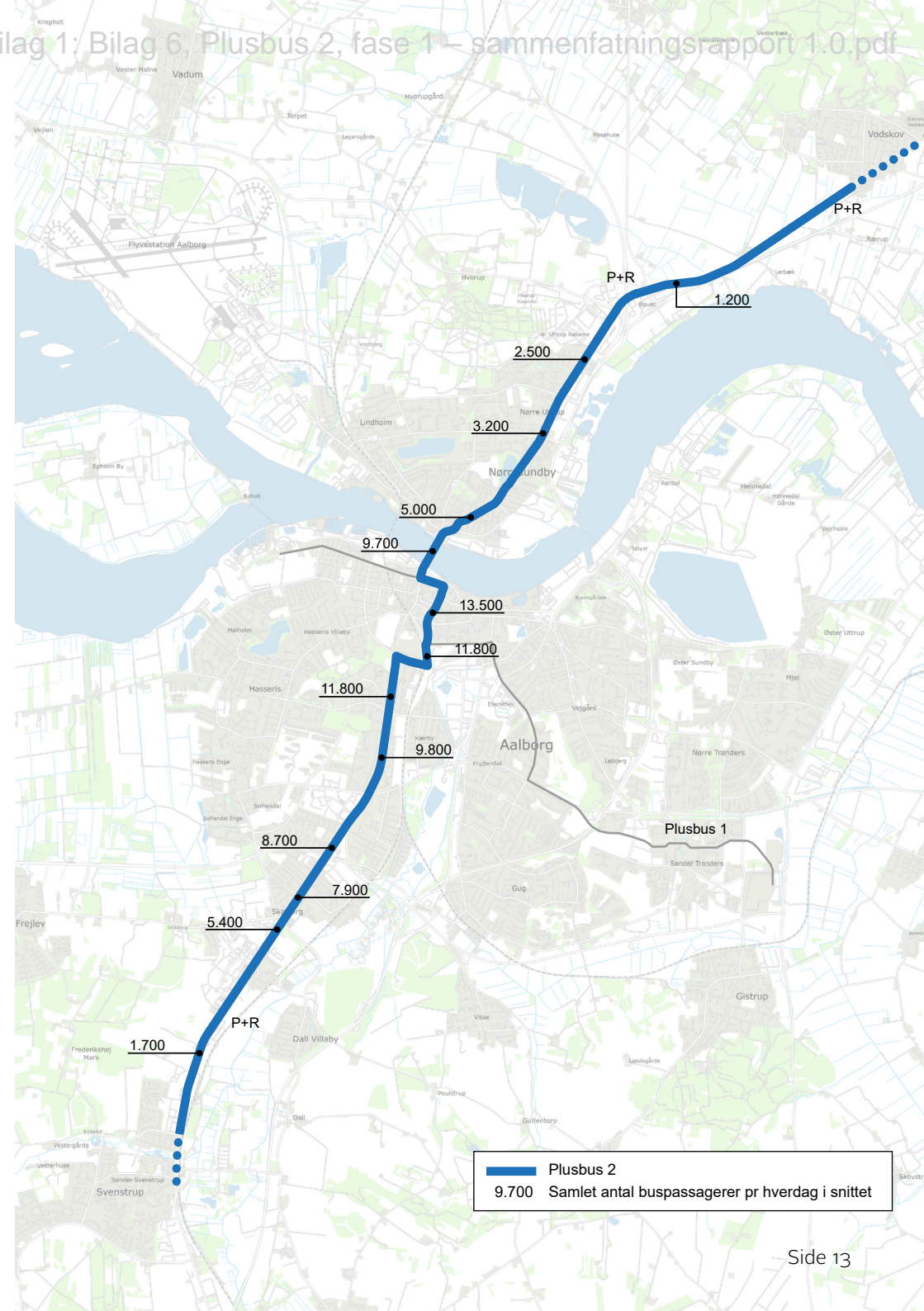
Ud over Plusbus 2 vil bustracéet i korridoren kunne servicere en række øvrige regionale og lokale buslinjer.

Plusbus 2 Sparede timer pr. år	
<b>Eksisterende rejsende</b>	
Kollektiv trafik	1.150 timer
<b>Overflyttede rejsende</b>	
Kollektiv trafik	150 timer

Modelberegnet sparet rejsetid for kollektiv rejsende i år 2030 ved etablering af Plusbus 2

	Basis 2030 [Påstigere pr døgn]	Plusbus 2 2030 [Påstigere pr døgn]
Bybusser	45.800	33.200
Plusbus	21.000	20.900
Plusbus 2	0	16.000
Tog	14.100	14.200
Total	80.900	84.300

Modelberegnete i påstigertal i den kollektive trafik i år 2030 ved realisering af Plusbus 2





## #5 REJS LET – LAD 1,5 TONS STÅL BLIVE HJEMME!

Uanset om du kører elektrisk eller fossilt er det spild af energi, at køre rundt med vægten af en bil, når man bare skal flytte sig selv. Når man rejser kollektivt og deles om køretøjet, rejser man miljøvenligt og sparer på energien. Busserne kører med så høj frekvens, at du kan spare dig for et opslag i køreplanen.



# VIRKNINGER FOR BILTRAFIK

## Hvordan påvirkes biltrafikken?

Pladsforholdene i korridoren for Plusbus 2 medfører som nævnt, at det ikke alle steder er realistisk at udvide vejene for at etablere et særskilt spor for bustrafikken.

Er der i forvejen 4 spor er den mulige løsning at ændre to af bilsporene til busbaner. Dette gælder på flere delstrækninger af Hobrovej.

Når antallet af bilspor reduceres, mindskes kapaciteten for biltrafikken. I stedet for at der i et signalreguleret kryds kan afvikles 36 ligeudkørende biler på 10 sekunder, vil tallet i stedet være 18 biler, hvis ét ligeudspor inddrages.

Det giver en yderligere forsinkelse for biltrafikken, som vil være et incitament til at foretage et andet rutevalg, hvis bilen ikke kan undværes.

En konsekvens af den ændrede indretning af vejnettet, er da også en vis flytning af trafik ud af Plusbus 2 korridoren til andre trafikveje – herunder bl.a. til motorvejene E39 (Egholmlinjen) vest om Aalborg og E45 (Nordjyske Motorvej) øst om Aalborg.

Nærliggende boligeveje er kun i begrænset omfang et reelt alternativ for gennemkørende trafik, og derfor vil flytningen af trafik til disse næppe blive stor.

Imidlertid vil det for mange fortsat være sådan, at turen i korridoren fra Hobrovej

til Hjørringvej fortsat vil være den mest attraktive trods de ekstra forsinkelser som ændringerne i vejnettet vil medføre.

Derfor beregnes mange kryds i korridoren at være kapacitetsmæssigt hårdt belastede og i nogle kryds vil biltrafikken ikke kunne afvikles med kun ét spor for den ligeudkørende biltrafik.

## Effekter

På Limfjordsbroen beregnes trafikken at falde 7%. Selvom en stor del af faldet vil ske i spidstimerne, så vil det få en betydning for trafikafviklingen, når kapaciteten over broen halveres. Skal man opnå en god trafikafvikling ved Brolandingens forudsætter det, at yderligere 30-40% af biltrafikken vælger en anden rute end Limfjordsbroen, såfremt broen indrettes med busbaner. Ellers opstår der kø for biltrafikken.

For bustrafikken, som ad Østerbrogade og Østergade vil komme til at køre i blandet trafik med bilerne, betyder det, at gevinsten ved busbaner på Limfjordsbroen kan blive tabt i forsinkelser på strækningen frem mod Limfjordsbroen. Uden en reduktion i trafikken eller en prioritering af bustrafikken i Østergade vil det umiddelbart ikke være en fordel at etablere busbaner på Limfjordsbroen. Derfor bør tiltag for Østergade og Østerbrogade indgå i det samlede projekt.

Andre steder i korridoren vil lokale sideudvidelser med ekstra ligeudspor gennem hårdt belastede kryds og sammenfletning efter



	Overslag mio. kr.
Fysikoverslag	161
Arealerhvervelse	30
Total	191
PTA 16%	36
Anlægsudgifter i alt	227
Korrektionsreserve 50%	114
<b>Samlet bevilling</b>	<b>341</b>



## ØKONOMI

### Anlægsøkonomi

Der er udarbejdet et overordnet skitseprojekt – et konceptdesign – for Plusbus 2 korridoren fra Vodskov til Svenstrup. Med afsæt heri er der foretaget en opgørelse af mængder som er blevet indarbejdet i et anlægsoverslag.

Omfanget af arealerhvervelse – herunder totalekspropriation af ejendomme – er vurderes ud fra skitseprojektet. Omkostninger hertil er dels opgjort ud fra enhedspriser på 15 kr/m<sup>2</sup> for jord i landzone og 200 kr/m<sup>2</sup> for areal i byzone, og dels ud fra ejendoms-værdier i henhold til OIS tillagt 20%.

Prissætningen i overslaget i øvrigt er baseret på erfaringspriser - herunder priser fra Plusbus 1 projektet i Aalborg.

Der vil være en række usikkerheder og ikke afdækkede omkostninger i det foreliggende skitseprojekt. I henhold til principperne i Ny anlægsbudgettering er overslaget derfor tillagt et korrektionstillæg på 50%.

Realisering af Plusbus 2 projektet som beskrevet vil kunne gennemføres for en samlet bevilling på 341 mio. kr for løsningen hvor bussen passerer City Syd på Hobrovej. I alternativet, hvor bussen ledes forbi Shoppen og Aalborg Storcenter vil den samlede bevilling skulle være 350 mio. kr.

### Driftsøkonomi

Der er ikke opstillet en detaljeret driftsplan for det samlede busnet med Plusbus 2. Det er i forundersøgelsen lagt til grund, at omkostningen ved at drive Plusbus 2 kun vil være marginalt højere end driftsomkostningen ved fremtidig drift af bybuslinje 1, som Plusbus 2 erstatter.

Ved en skønnet gennemsnitlig indtægt på 11,23 kr pr påstiger beregnes de samlede billetindtægter i den kollektive trafik blive forøget med godt 11,4 mio. kr. pr år, som en konsekvens af det forøgede passagertal.

### Samfundsøkonomi

Der er gennemført en beregning af den samfundsøkonomiske virkning af Plusbus 2 projektet.

Beregningen er gennemført med Transportministeret TERESA model. De grundlæggende samfundsøkonomiske forudsætninger i beregningen er baseret på de Trafikøkonomiske enhedspriser for år 2022.

Resultatet af den samfundsøkonomiske beregning viser en nettonutidsværdi af projektet på knap -161 mio. kr og en intern rente på 1,2%.

Der er et forholdsvis lille tidstab for biltrafikken - dels fordi der er gode alternative ruter dels fordi generne i korridoren vil være

begrænset til myldretiden. Bidragende hertil er forudsætningen om, at Plusbus 2 etableres efter åbningen af Egholmlinjen vest om Aalborg. Det betyder, at den negative påvirkning, som dette indebærer rent samfundsøkonomisk, ikke er så stor.

Dermed kommer de gevinster, som de kollektiv rejsende vil opnå, til at veje tungere for samfundsøkonomien i projektet.

Muligheden for at realisere nye køreplaner baseret på en lavere rejsetid i korridoren bør følges da det ud over at gavne passagererne direkte også vil påvirke projektets samfundsøkonomiske resultat i en positiv retning.

Plusbus 2 Nettonutidsværdi	
<b>Anlægsomkostninger</b>	<b>-307 mio. kr</b>
Anlægsomkostninger	-381mio. kr
Restværdi	71 mio. kr
<b>Brugereffekter</b>	<b>222 mio. kr</b>
Tidsgevinster, vej (person-, vare- og lastbiler)	-213 mio. kr
Tidsgevinster, kollektiv transport	312 mio. kr
Tidsgevinster, gods	-2 mio. kr
Kørselsomkostninger, vej (person-, vare- og lastbiler)	-152 mio. kr
Billetindtægter kollektiv trafik	277 mio. kr
<b>Eksterne effekter</b>	<b>51 mio. kr</b>
Uheld	38 mio. kr
Støj	10 mio. kr
Luftforurening	2 mio. kr
Klima (CO <sub>2</sub> )	2 mio. kr
<b>Øvrige konsekvenser</b>	<b>-127 mio. kr</b>
Afgiftskonsekvenser	-103 mio. kr
Arbejdsudbudsforvridning	-21 mio. kr
Arbejdsudbudsgevinster	-3 mio. kr
<b>I alt nettonutidsværdi</b>	<b>-161 mio. kr</b>
<b>Intern rente</b>	<b>1,8%</b>

Resultat af den samfundsøkonomiske beregning for Plusbus 2

Plusbus 2 - Følsomhedsvurdering Nettonutidsværdi	
Samfundsøkonomi for Plusbus 2	-161 mio. kr
Højere driftsomkostninger (+10%)	-1.252 mio. kr.
Ingen arbejdsudbudsforvridning	-137 mio. kr
Lave tidsværdier (-25%)	-187 mio. kr
Høje tidsværdier (+25%)	-135 mio. kr

Resultat af følsomhedsberegning af samfundsøkonomien for Plusbus 2



# GENNEMFØRELSE

## Proces

Hvis det besluttes at gå videre med Plusbus 2, vil der inden projektet vil kunne realiseres ligge en række processer forude.

Det foreløbige projekt skal færdiggøres som et egentligt skitseprojekt. På baggrund af en ansøgning til miljøvurderingsmyndigheden i Aalborg Kommune skal denne myndighed beslutte, om projektets karakter nødvendiggør, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering.

Efter skitseprojekt og en eventuel miljøkonsekvensvurdering vil der være en politisk proces, hvor resultatet vil være en beslutning om at gå videre med projektet eller ej. I den forbindelse vil det forventeligt have betydning, om projektet vil kunne forvente at modtage statslig støtte eller ej.

Derfor vil der i denne proces være behov for en dialog med staten om projektet.

Besluttes projektet vil der herefter ligge et lang forløb med detailprojektering, areal- og arealplanlægning, udbud, myndighedsbehandling, udførelse og opfølgning inden Plusbus 2 vil kunne tages i anvendelse.

I praksis vil projektet derfor næppe være realiseret i sin helhed på denne side af år 2030

## Delprojekter

Mange af de delelementer, som er indeholdt i det samlede projekt for Plusbus 2 vil også meningsfuldt kunne realiseres som delprojekter til forbedringer af den eksisterende buslinje 1.

Umiddelbart vurderes karakteren af mange af disse elementer at være sådan, at der derved ikke vil være risiko for at komme i konflikt med miljøvurderingsreglerne, da der vil være tale om mindre anlægs- eller trafiktekniske projekter med en helt lokal betydning.

Konkret kunne dette f.eks. dreje sig om at opgradere udvalgte stoppesteder til egentlige stationer:

- Fremrykkede perroner, der lever op til tilgængelighedskrav
- Forbedret perronudstyr - reeltidsinformation, belysning, infoskærme mv.
- Cykelparkering ved stationen

Det kunne også dreje sig om lokale forbedringer af fremkommeligheden f.eks. med:

- Busbaner på udvalgte strækninger
- Busprioritering i signalanlæg
- Sideudvidelser for ekstra kørespor

I takt med projekternes gennemførelse bør det vurderes, hvornår det vil være relevant at tilpasse køreplanerne så en højere rejsehastighed i korridoren kan effektueres.

I forhold til City Syd vil det også på det foreliggende grundlag være muligt at indlede dialogen med detailhandlen i området om mulighederne for at opnå en bedre adgang for kollektiv rejsende og en bedre indretning af vejnettet i området.

Endelig vil det også være relevant at have dialog med Vejdirektoratet om fremtidige samkørsels og parker og rejs anlæg i tilknytning til E45 og E39 i Bouet og City Syd.







19. maj 2023

## 7. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Det planlagte bestyrelsesmøde den 27. oktober 2023 flyttes og afholdes under studieturen den 31. oktober – 2. november 2023.
- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark er vedlagt.

### **Bilag**

Bilag 7, Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark



Transportministeriet  
Finansministeriet  
Indenrigs- og Sundhedsministeriet

## Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

---

2. maj 2023

### Formål

Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

### Baggrund

Mobilitet har stor betydning for hverdagslivet uanset, hvor i landet man er bosat.

Den teknologiske udvikling har i en årrække været en væsentlig drivkraft bag fremgangen i den individuelle transport. Navnlige er biler blevet både mere effektive, billigere og sikre. I samme periode har den kollektive transport oplevet udfordringer, senest som en konsekvens af COVID-19 og stigende energipriser.

Risikoen er en negativ spiral, hvor faldende passagertal fører til forringelser af servicen, hvilket vil gøre de kollektive transporttilbud mindre relevante og attraktive.

Der er brug for at se på, hvordan den kollektive transport kan indrettes og tilrettelægges, så den kan løfte danskernes behov. Både fordi der fortsat skal være mobilitetstilbud for dem, der ikke har en bil, og fordi den kollektive transport skal bidrage til den grønne omstilling.

Det er imidlertid ikke givet, at mobilitetsbehovene i alle områder og situationer skal håndteres med de samme, traditionelle løsninger.

Det fremgår af regeringsgrundlaget, at:

*”Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. [...] Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.*

*[...] Regeringen har besluttet at der skal nedsættes et ekspertudvalg, som skal komme med anbefalinger til en ny struktur for busbetjening i Danmark, som skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikelskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport.”*

**Rammerne for ekspertudvalgets arbejde**

Ekspertudvalget skal give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi. Ekspertudvalget skal give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur. Ekspertudvalget skal endvidere for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor. Ekspertudvalgets arbejde opdeles i følgende tre faser:

1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier.
2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

*1. Kortlægning af borgernes transportbehov og mulige kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier*

Selvom Danmark er et lille land, skal der være gode forbindelser mellem forskellige geografier samt mellem byer og landdistrikter.

Borgernes mobilitetsbehov skal i fokus - frem for ”one size fits all”. Behovene er ikke ens i Sønderjylland som i Storkøbenhavn.

Ekspertudvalget skal kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet. Der afdækkes transportløsninger, som passer til de stedsspecifikke rammer, behov og turformål.

Udvalget skal undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud. Udvalget skal i den forbindelse tage fremtidstendenser i transportsektoren med i betragtning.

Udvalget skal udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder (landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet).

Ekspertudvalget skal i videst muligt omfang afdække driftsudgifter ved de forskellige transportløsninger. Kataloget over transportløsninger skal således have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne.

Afdækningen af mulige transportløsninger skal ses uafhængigt af nuværende organisering og finansiering.

*2. Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur*

Udvalget skal efterfølgende afdække den nuværende økonomi i den lokale kollektive transport, herunder takststrukturer.

Med udgangspunkt i de eksisterende transportløsninger og under hensyntagen til de transportløsninger, som indeholdes i kataloget udarbejdet i første fase, skal udvalget afdække mulige modeller for, hvordan takststrukturen kan indrettes med henblik på at få flest muligt til at vælge kollektive transporttilbud. I den forbindelse skal der afdækkes mulige produkter for unge.

Trafikvirksomhederne er i gang med en harmonisering af taksterne, som sigter mod, at prisforskellen mellem enkeltbilletter og rejsekort fjernes parallelt med, at der lanceres flere digitale billetprodukter og services.

Prisstrukturen i modellerne for mulige takststrukturer skal være gennemskuelig og enkel, og det skal være enkelt at købe billet, således at den kollektive mobilitet er enkel at forstå og anvende. Prisstrukturen skal skabe incitament for, at den kollektive transport er et attraktivt alternativ, og at kapaciteten i den kollektive transport udnyttes så effektivt som muligt. Arbejdet understøttes af modelberegninger, herunder med samfundsøkonomiske beregninger, i det omfang det er muligt.

Takststrukturen skal understøtte økonomien i trafikvirksomhederne, og der skal præsenteres modeller, som ikke forudsætter øget offentligt tilskud.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har tidligere besluttet at nedsætte et grønt takstudvalg. Resultatet af denne delopgave skal derfor afreporteres til forligskredsen.

### *3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport*

Med udgangspunkt i de første to faser skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en ny struktur for den lokale kollektive transport i Danmark, som skal understøtte dækningen for de forskellige geografier, herunder fx forslag til transportløsninger og indretningen af taksterne.

Udvalget skal endvidere se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov. Organiseringen skal kunne håndtere nye transportløsninger og nye takstsystemer i henhold til fase 1 og 2.

Udvalget skal med sine anbefalinger tage højde for, at der skal være sammenhæng mellem lokal viden om efterspørgsel og mobilitetsbehov, løsningsrum og beslutningsansvar. Samtidig skal de lokale beslutninger træffes med blik for den statslige skinnebårne transport, som udgør ryggraden i den nationale kollektive transport.

Arbejdet med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afreporteres foråret 2024.

I forbindelse med anbefalingerne skal udvalget overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

De samlede anbefalinger skal kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer.

**Tidsplan og sammensætning af udvalget**

Ekspertudvalget skal ved afslutningen af de to første faser aflevere en delrapport til Transportministeriet, som offentliggøres, og det samlede arbejde offentliggøres slutteligt i én samlet rapport.

Arbejdet afsluttes ved udgangen af 2024.

Ekspertudvalget består af en formand og otte medlemmer med bred faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold og strategisk planlægning. Udvalget sekretariatsbetjenes af Transportministeriet med faglig bistand fra ministeriets styrelser.

Interessentgrupper tilknyttes ekspertudvalget til at give sparring og bidrage med fx stedspecifik eller faglig viden til de enkelte opgaver. Interessentgrupperne skal både bestå af repræsentanter fra civilsamfundet, brancherepræsentanter og fageksperter. Derudover skal udvalget inddrage erfaringer fra andre lande samt relevante borgerforslag.

Der nedsættes desuden en følgegruppe bestående af repræsentanter fra Transportministeriet (formand), Finansministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet, der løbende følger udvalgsarbejdet.



## 8. Eventuelt



19. maj 2023

## **9. Kommende sager**

- Repræsentantskabsmøde
- Godkendelse af Budgetforslag 2024
- NT's kasse- og regnskabsregulativ
- NT's finansielle strategi og likviditet



19. maj 2023

## **Beslutningsreferat**

### **Møde i NT's bestyrelse den 26. maj 2023**

Punkt 11: Bestyrelsens 15 min.



19. maj 2023

**11. Bestyrelsens 15 min.**