



# Fremtidens togdrift i Nordjylland

# Nordjylland har vist vejen

Visionen *Fremtiden kører på skinner* fra 2010 blev startskuddet til en samtænkning af den regionale og lokale togdrift i Nordjylland. I 2017 overtog Region Nordjylland den regionale togdrift fra Skørping til Frederikshavn fra DSB.

- ❖ Køreplanerne blev tænkt sammen
- ❖ Frekvensen er øget med 50%
- ❖ Direkte tog mellem Skagen og Aalborg
- ❖ Forbedrede rejsetider
- ❖ Nye tog med bedre komfort
- ❖ Ny station i Hjørring Øst med god adgang til uddannelser

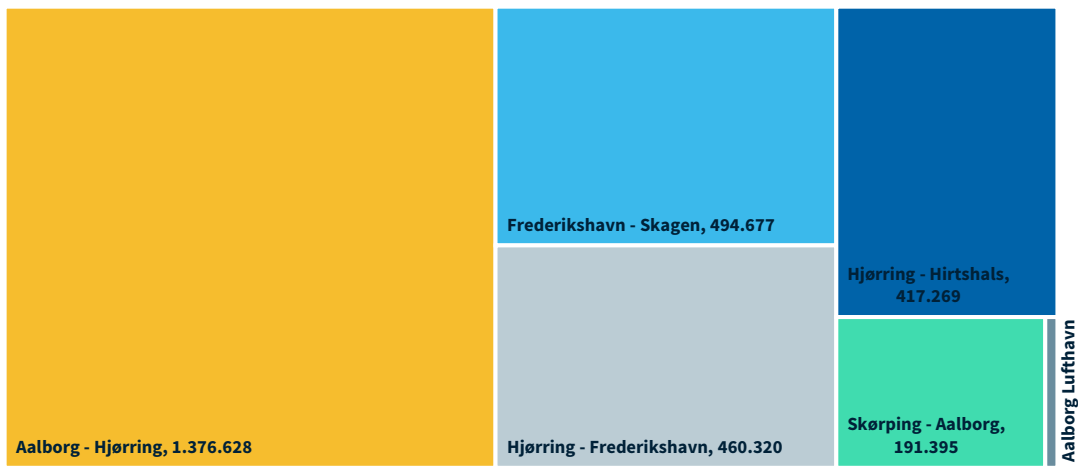
Udmøntning af visionen har været en succes til trods for COVID 19 og sporspæringer:

- ❖ 12% flere passagerer
- ❖ 42% flere passagerkilometer – de kører længere afstande
- ❖ Regulariteten og kundetilfredsheden i top.

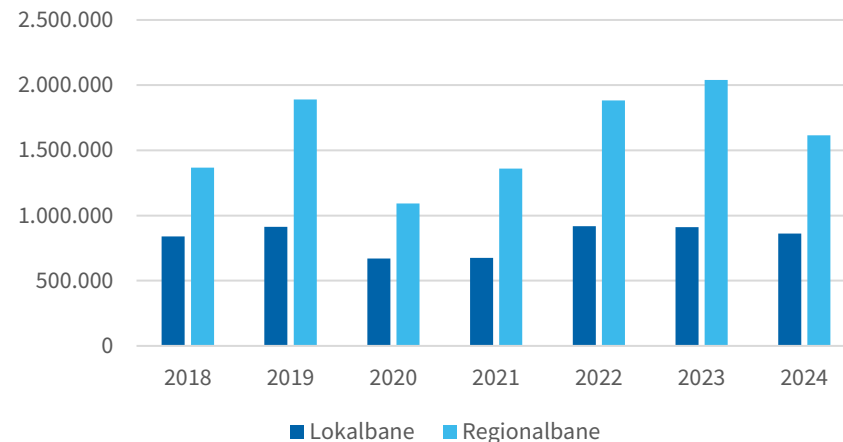
Medio 2025 er passagertallet tilbage på samme niveau som før sporspærring i 2024.

I 2026 overtog regionaltogene driften mellem Aalborg og Skørping igen, ligesom de nu kører til Arden og Hobro én gang i timen.

FORDELING AF PASSAGERER PÅ NORDJYSKE STRÆKNINGER 2023



UDVIKLING I PASSAGERTAL PÅ NORDJYSKE TOG



# Hvad vil fremtiden bringe?

## Kan togdriften fungere som løftestang?

- Transportsektoren står for ca. 1/3 af CO<sub>2</sub>-udslippet. En veldrevet togdrift kan være med til at opnå CO<sub>2</sub>-målene i transportsektoren. Det gælder også for godstransport. En omstilling fra vejgods vil være attraktiv på de lange afstande og have stor indflydelse på klimaaftrykket. Rammebetingelserne er afgørende for denne udvikling.
- Urbaniseringen fortsætter og mobilitet i landdistrikter bliver yderligere udfordret. Det skal være nemt at komme til tog og ekspresbusser, som er rygraden i den kollektive trafik. Samtidig skal attraktive rejsetider sikre fyldte tog, så der fortsat er et godt økonomiske grundlag for at drive togdrift. Det kan betyde politiske valg og fravalg.
- Hobro-Aalborg-Hjørring-Hirtshals er en del af en hovedkorridor mellem Skandinavien og Middelhavet (TEN-T). Fra 2030 gælder krav om elektrificering, moderne signalsystem m.m. Indtil videre dispenseres fra kravene. Regionen er ansvarlig for lokalbanen, mens staten gennem Banedanmark er ansvarlig for resten. Opfyldelse af kravene er afgørende for at Nordjylland fortsat er koblet til de europæiske korridorer.
- Staten er udfordret på at holde alle statslige skinner vedlige. Derfor vil de nedprioritere de mindst benyttede strækninger. Mange lokalbanestrækninger har allerede et stort efterslæb. Nye tungere batteritog, klimatiske påvirkninger m.m. stiller i fremtiden nye krav til skinnerne – også i Nordjylland. Det kræver politisk prioritering.
- Fra 2026 står regionaltogene igen for driften mellem Aalborg og Skørping. Samtidig kører til Hobro én gang pr. time og DSB kører til lufthavnen. Der skal arbejdes for ensartet struktur i Nordjylland ved at køre to gange pr. time med regionaltog til Hobro og forbedrede forbindelser på Thybanen.
- Statens kontrakt med Region Nordjylland om regionaltog udløber i 2030. DSB vil her gå over kun at køre med eltog til Aalborg Lufthavn. Det er ikke muligt for DSB at køre nord for Lindholm, før der etableres køreledninger på denne strækning. Hvilken løsning er bedst for nordjyderne?



## Vision for fremtiden

”

Fremtidens nordjyske togdrift skal fortsat levere attraktive tog til de nordjyske passagerer.

Samtidig skal der arbejdes for et sammenhængende, grønt og effektivt togsystem, der kan være en udviklingsdriver i hele Nordjylland.

# De nordjyske tog skal være elektriske

Grøn omstilling kræver investeringer!

Elektrificering af jernbanen har stor betydning for klima. Det vil reducere CO2-udledning, emissioner og støj. Jernbanen elektrificeres nu med køreledninger fra Aalborg Lufthavn til København.

Passager- og godstransport i Vendsyssel er en del af jernbanens hovednet og skal derfor være koblet til det med køreledninger.

## Eltog eller batteritog

- ❖ Prisen for køreledninger til eltog er højere end ladestandere til batteritog.
- ❖ Eltog er billigere i indkøb og drift
- ❖ Driften af skinner er lavere for eltog.

Forskellen mellem de to typer udlignes over 30 år.

Elektrificering med køreledninger er et europæisk krav til en højklasset TEN-T strækning. Uden elektrificering vil der være en stor barriere for udviklingen af banegods.

Elektrificeres der ikke, vil DSB ikke på noget tidspunkt kunne køre nord for Aalborg. Alle fjernrejser kræver skift i Aalborg.

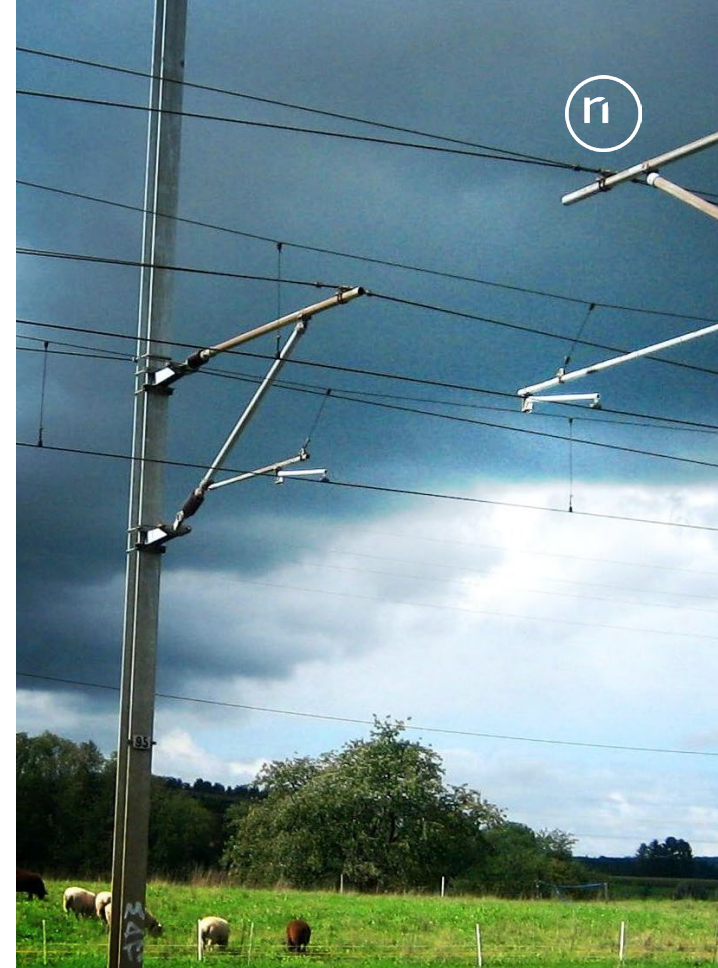
Bliver der elektrificeret, forventes et statslig krav om, at eltog dvs. DSB benytter strækningen mest muligt. Det betyder skift i Frederikshavn og Hjørring for regionale rejser.

## Initiativer

Vi ønsker at fastholde og intensivere arbejdet for elektrificering med køreledninger i Vendsyssel gennem interessevaretagelse. På Skagensbanen vil det være hensigtsmæssigt med batteritog:

- ❖ Statslig investering og EU-midler til TEN-T-strækning mellem Lindholm-Frederikshavn.
- ❖ Medfinansiering fra stat og EU til køreledninger Hjørring-Hirtshals, som er privatbane, men også TEN-T-strækning.
- ❖ Finansiering af batteritog på Skagensbanen som afledt konsekvens af øvrige initiativer og grøn omstilling.

Udgift i Vendsyssel (25 tog) Kilde: Rambøll	Køreledninger	Batteritog
Infrastruktur	1,5 mia. kr.	0,4 mia. kr.
Køb af tog	1,35 mia. kr.	1,50 mia. kr.
Drift af tog (30 år)	1,26 mia. kr.	1,35 mia. kr.
Drift af infrastruktur (30 år)	1,44 mia. kr.	1,8 mia. kr.
I alt	5,55 mia. kr.	5,05 mia. kr.



## Det vil vi:

- ❖ Interessevaretagelse ift. finansiering af køreledninger Lindholm-Frederikshavn
- ❖ Finansiering af køreledninger Hjørring-Hirtshals
- ❖ Batteridrift på Skagensbanen



# Hurtige tog og flere passagerer

Investering i tid er investering i vækst!

Jernbanen gennem Himmerland er opgraderet til hurtige tog. Det giver rejsetid mellem Hobro og Aalborg ned til 20 min. Det betyder flere passagerer.

Der kan også høstes store tidsbesparelser i Vendsyssel:

- ❖ Hastighedsopgradering ved overkørsler, sving m.m.
- ❖ 5-15 km dobbeltspor ved Brønderslev og Tolne.

Toget bliver mere attraktivt med en betydelig fremgang i antal passagerer. Sideeffekt er mere stabil togdrift.

Potentialer for at samtænke Thybanens drift med Midtjyske Jernbaners drift er begrænset. Der er brug for mere attraktive tog. Der tages frem mod udløb af kontrakt i 2030 en dialog med staten herom.

I 2026 kører regionaltogene til Arden og Hobro én gang i timen. Der arbejdes for halvtimesdrift i myldretiden som på de øvrige regionale strækninger.

## Initiativer

- ❖ Interessevaretage for statslig finansiering af opgradering mellem Lindholm og Frederikshavn.
- ❖ Interessevaretage for statslig finansiering af dobbeltspor hhv. ved Tolne og syd for Brønderslev
- ❖ Arbejde for en forbindelse med eksprestog (NJ eller DSB) én gang i timen. Dialog med staten om Thybanen
- ❖ Arbejde for to tog i timen til Hobro
- ❖ Analysere mulig effektivisering af lokalbanerne set sammen med en revision af stationsstrukturen.

## Effekter

De tre initiativer på regionalbanen vil betyde en reduceret rejsetid på mellem 22 og 47%. Særligt Frederikshavn-Hjørring opnår store gevinster.

Passagertallet vil netto stige med 9%.

Udgifter:

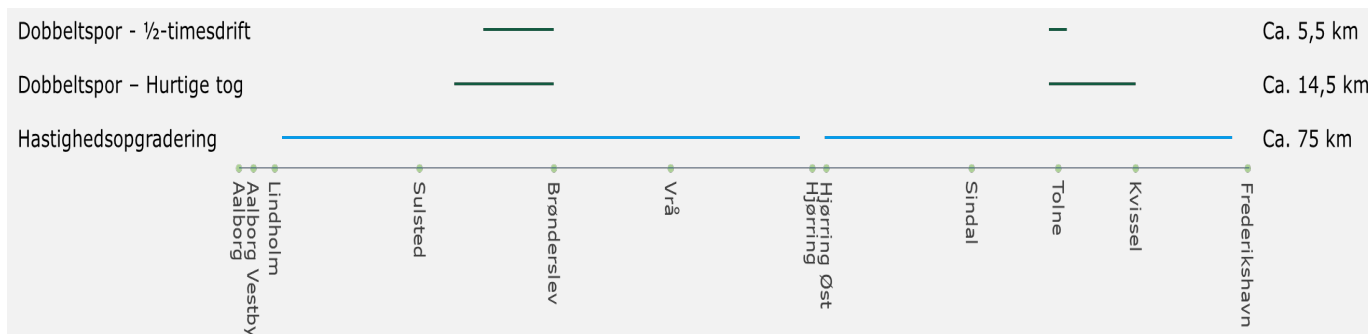
Hastighedsopgradering: ca. 146 mio. kr.

Korte dobbeltspor: 482 mio. kr. *eller*

Længere dobbeltspor med mulighed for passager med højere fart: 660 mio. kr.

Initiativerne kan med fordel udføres sammen med en elektrificering med køreledninger.

SKITSERING AF OMFANG FOR FORSLAG TIL HHV. DOBBELTSPOR OG HASTIGHEDSOPGRADERING



## Det vil vi:



- ❖ Hastighedsopgradering Lindholm-Frederikshavn
- ❖ Dobbeltspor ved Tolne og Brønderslev
- ❖ Køreplan med eksprestog én gang i timen
- ❖ Dialog med staten om forbedringer på Thybanen
- ❖ Udvide til halvtimesdrift til Hobro
- ❖ Effektivisering på lokalbanerne

# Sikring af kritisk infrastruktur

Jernbanen er vital for pendling til skole og arbejde. Med det nye trusselbillede i Europa kan jernbanen i Nordjylland desuden få betydning ifm. militære transporter.

Dele af jernbanen – særligt på lokalbanerne – løber gennem områder, hvor der på sigt kan blive udfordringer i forhold til klimaforandringer med bl.a. ekstremt vejr. Det er vigtigt, at banerne er sikret mod dette. Med tungere batteritog på Skagensbanen i fremtiden bliver det endnu mere afgørende.

Nordjyske Jernbaner har udarbejdet en strategi for håndtering af klimaforandringer, ligesom Region Nordjylland løbende drøfter udfordringer med vedligehold af lokalbaner med de øvrige regioner.

En robust jernbane kræver statslig medfinansiering og en langsigtet planlægning.

## Initiativer

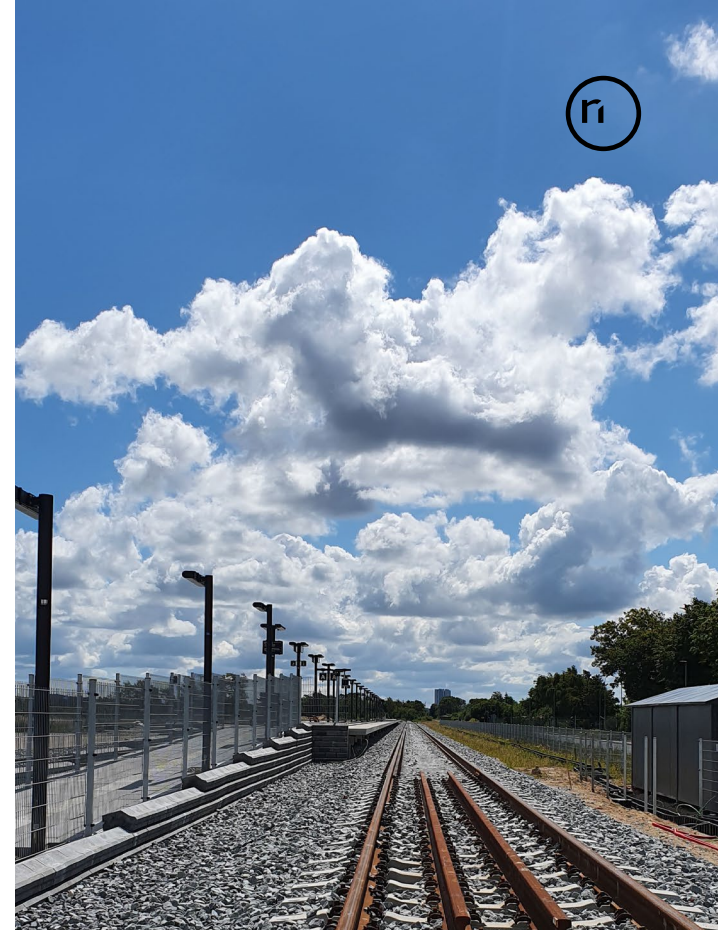
- ❖ Analyse af de fremtidige investeringsbehov på lokalbanerne ifm. klima, batteritog, kritisk infrastruktur m.m. Det kan fx ske i samarbejde med de øvrige regioner.
- ❖ Arbejde for, at klimasikrende tiltag på jernbanen bliver finansieret gennem investeringstilskud eller anden statslig medfinansiering.
- ❖ Opfølgning på Nordjyske Jernbaners strategi for klimasikring af jernbanen

## Konsekvenser

En sikring af jernbanen er afgørende for at driften kan opretholdes fremadrettet.

Forebyggelse af udfordringerne er billigere og forstyrrer mindre i den daglige drift. Rammes jernbanen af en ekstrem hændelse vil den være påvirket i lang tid. Det har betydning for jernbanens fremtidige funktion for kritisk gods, men ikke mindst også nordjydernes dagligliv.

Det sås meget tydeligt, da toget ikke måtte køre ud af specifikke kommuner pga. krav ifm. minkhold under COVID 19-epidemien.



## Det vil vi:



- ❖ Analyse af fremtidige investeringsbehov på lokalbanerne i forbindelse med bl.a. klima og kritisk infrastruktur, herunder militær mobilitet
- ❖ Statslig medfinansiering af investeringer på lokalbanerne, herunder klimatiltag

# Nordjylland som port til Europa for banegods

Gods transporteret på jernbane har sin force på de længere distancer og består i Nordjylland i høj grad af transitgods. Port of Aalborg har allerede cementeret en forbindelse med jernbanegods med afgang alle hverdage i ugen. I Hirtshals venter en kombiterminal på, at der etableres en solid korridor. Interessen fra bl.a. det sydlige Norge er stor og analyserne viser potentiale for daglige afgang.

De tekniske forhindringer er ryddet med henblik på at komme i gang, imens der fortsat er initiativer som vil gøre det mere attraktivt at omstille en del af godstransporten til bane.

Med en status som hhv. TENT havn og TEN-T strækning er der ydermere forpligtelser til at indrette jernbanen i henhold til europæiske krav. Det åbner også for potentialer, herunder i sammenhæng til passagertog.

## Initiativer

- ❖ Finansiering og etablering af nyt signalsystem på Hirtshalsbanen
- ❖ Sikre grøn fremdrift i form af elektrificering nord for Aalborg – alternativt batteridrevet godslokomotiv fra Aalborg.

- ❖ Udvikling af spor i Vendsyssel med delvise dobbeltspor og hastighedsopgradering
- ❖ Fortsætte det gode samarbejde med parter omkring banegods.
- ❖ Understøtte interessevaretagelse omkring gode rammebetingelser for gods på bane nationalt og i EU, herunder fokus på militær mobilitet bl.a. ved at fastholde samarbejdet i den grønne jyllandskorridor.

## Effekter

Initiativerne er altafgørende for at godstog vil kunne benytte skinnerne nord for Aalborg. Her og nu er de vigtigste forhindringer ryddet af vejen. Branchen er sårbar. Derfor er det vigtigt med fortsat fokus på krav og ønsker for at nedbringe barriererne.

Gode godsforbindelser kan aflaste vejnettet og medvirke til et lavere klimaaftryk fra det gods, der transporteres rundt i Europa.



## Det vil vi:

- ❖ Nyt signalsystem på Hirtshalsbanen
- ❖ Grøn fremdrift af godsvogne
- ❖ Udvikling af spor mellem Aalborg og Hirtshals
- ❖ Understøtte samarbejde og interessevaretagelse omkring rammebetingelser for godstransport



# Fremtidssikret struktur for stationer

Lokalbanerne har hhv. 10 og 11 stationer/trinbræt med en afstand mellem stationer på 4,3 km på Skagensbanen og 1,6 km på Hirtshalsbanen. Tre trinbræt på Skagensbanen har færre en 20 daglige passagerer, mens tre har færre end 50 daglige passagerer på Hirtshalsbanen. Lukkes evt. nogle trinbræt vil det give kortere rejsetid og derfor gøre strækningen både billigere og mere attraktiv.

Skal en ny stationsstruktur kunne omsættes til bedre forhold for passagerne og en mere effektiv togdrift, afhænger det af muligheden for at høste gevinsten på det øvrige toget. Det kræver en mere tilbundsående undersøgelse, og derpå en grundig dialog med lokalområderne.

Nogle af stationerne på de nordjyske lokal- og regionalbaner lever ikke til fulde op til krav om tilgængelighed. En forbedring vil sikre bedre adgangsforhold for alle og mere attraktive stationer.

## Initiativer

- ❖ Undersøge muligheder og konsekvenser ved at lukke hhv. tre trinbræt på Skagensbanen og to på Hirtshalsbanen. Der ses på konsekvenser for den øvrige togdrift, herunder driftsøkonomi på strækningerne samt på konsekvenser for passagerer og lokalsamfund.
- ❖ Tilgængelighedsgennemgang af alle stationer med brug af tilgængelighedsrevisor og inddragelse af relevante parter.

## Effekter

Lokalbaner er i spil i hele landet med høje priser pr. passager.

En gennemgang af stationsstruktur kan være med til at fremtidssikre lokalbanerne i Nordjylland.

De kan blive mere attraktivt pga. kortere rejsetider. Flere passagerer og en mere effektiv togdrift kan samtidig sikre et økonomisk grundlag for fortsat at kunne drive lokalbanerne i Nordjylland.

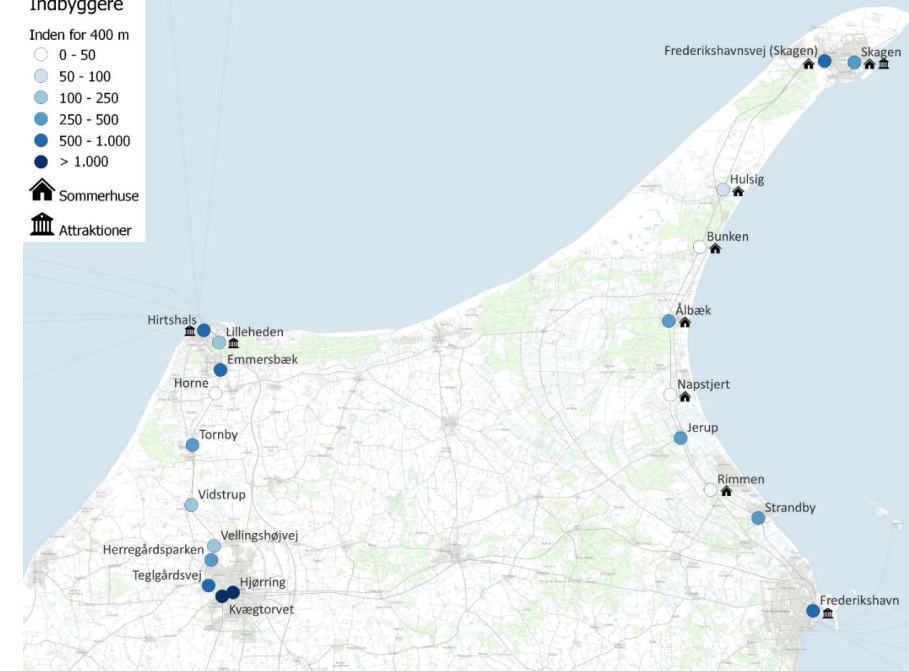
### Indbyggere

Inden for 400 m

- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1.000
- > 1.000

🏠 Sommerhuse

🏛️ Attraktioner



## Det vil vi:

- ❖ Undersøge stationsstrukturen på lokalbanerne ift. muligheder og konsekvenser ved at reducere antallet af trinbræt
- ❖ Tilgængelighedsgennemgang af stationer



# Opsamling på initiativer

## De nordjyske tog skal være elektriske

- ❖ Interessevaretagelse ift. finansiering af køreledninger Lindholm-Frederikshavn
- ❖ Finansiering af køreledninger Hjørring-Hirtshals
- ❖ Batteridrift Skagensbanen

## Hurtige tog og flere passagerer

- ❖ Hastighedsopgradering Lindholm-Frederikshavn
- ❖ Dobbeltspor ved Tølnø og Brønderslev
- ❖ Undersøge køreplan med eksprestog én gang i timen
- ❖ Dialog med staten om forbedringer på Thybanen
- ❖ Arbejde for at udvide til halvtimesdrift til Hobro
- ❖ Effektivisering på lokalbanerne

## Sikring af kritisk infrastruktur

- ❖ Analyse af fremtidige investeringsbehov på lokalbanerne ifm. blandt andet klima, kritisk infrastruktur, herunder militær mobilitet
- ❖ Statslig medfinansiering af investeringer på lokalbanerne, herunder klimatiltag

## Nordjylland som port til Europa for banegods

- ❖ Nyt signalsystem på Hirtshalsbanen
- ❖ Grøn fremdrift af godsvogne
- ❖ Udvikling af spor mellem Aalborg og Hirtshals
- ❖ Understøtte samarbejde og interessevaretagelse omkring rammebetingelser for godstransport

## Fremtidssikret struktur for stationer

- ❖ Undersøge stationsstrukturen på lokalbanerne ift. muligheder og konsekvenser ved at reducere antallet af trinbræt.
- ❖ Tilgængelighedsgennemgang af stationer



## Fremtidens togdrift i Nordjylland

Maj 2026

### **Region Nordjylland**

Miljø, Mobilitet og Uddannelse

Niels Bohrs Vej 30

9220 Aalborg Øst

Tlf. 97 64 80 00