



Lokalbanerne – en fremtid med perspektiv

26. august 2026

Bare lige for en god ordens skyld



Fremtidige vedligeholdelsesopgaver ≠ efterslæb

Investeringsbehov infrastruktur



Virkeligheden er...

Lokalbaner er én ting

Regionale strækninger er noget andet

Begge dele er bare en blandt mange måder at flytte mennesker fra A til B

eller

Et integreret transportsystem, hvor synergier udnyttes

Et grundlag for mobilitet, bosættelse og udvikling

Nordjyske Jernbaner på 1 minut og i 3 plancher

Vores strækninger
og infrastruktur



Vores togsæt

8 Siemens Desiro (2004)

13 (2017) + 4 (2021) Alstom Lint41



Vores medarbejdere



Hvad er det jernbanen kan?



Jernbanen kan reducere afstande

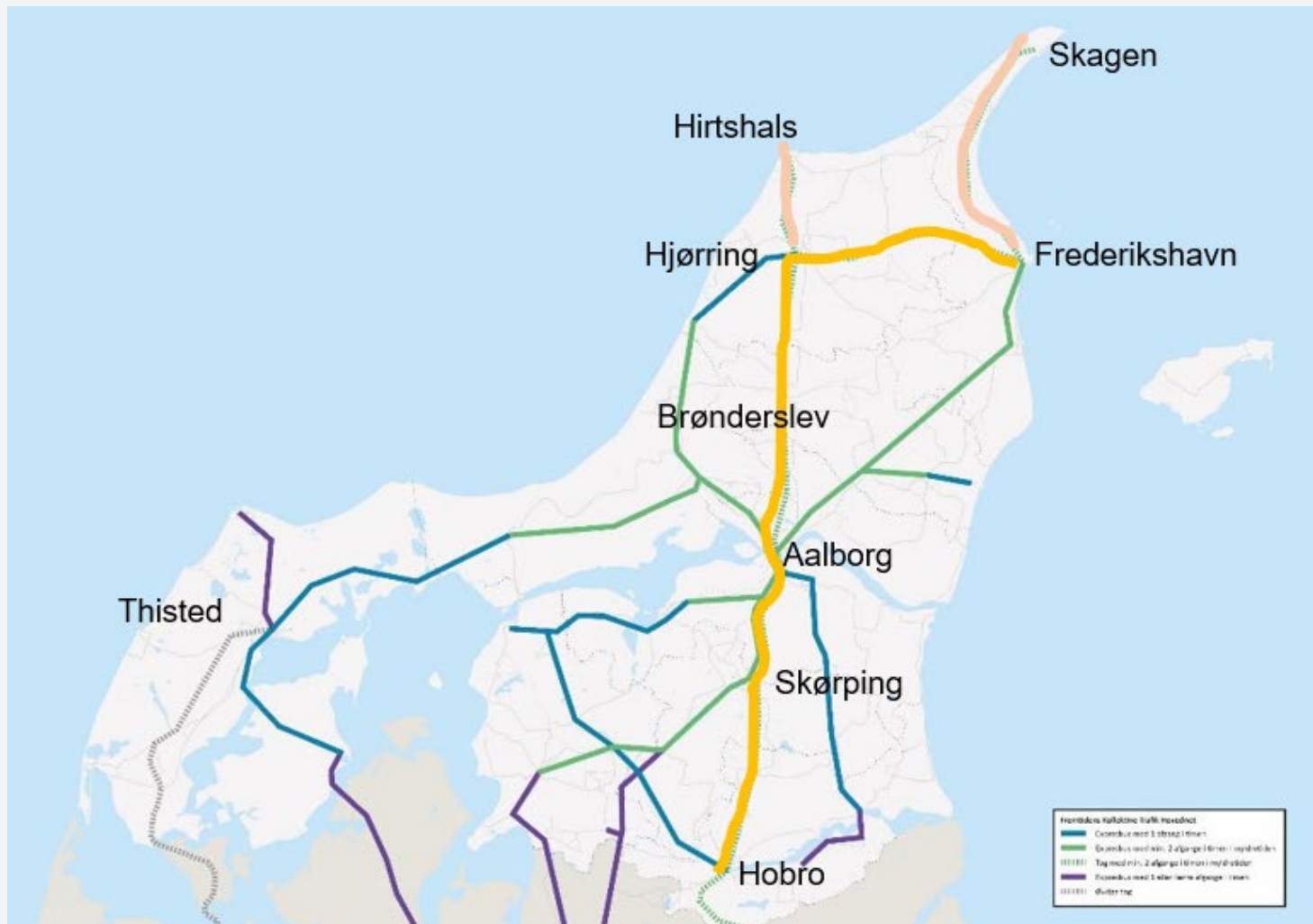
Jernbanen kan skabe møder mellem mennesker

Jernbanen er håndgribelig og konkret i en digital og abstrakt tid

Fordi jernbanen er der hele tiden – også når toget lige er et andet sted...



...og fordi togdrift er rygraden i den kollektive trafik i Nordjylland



Fjerntog

Regionaltog
(Lokaltog)



Ekspresbusser

Regionalbusser
Lokalruter
Bybusser



Flextur

Plustur

Samkørsel

Til hverdag...



Fra bymidte til bymidte

Faste minuttal

Halvtimesdrift

Højt komfortniveau

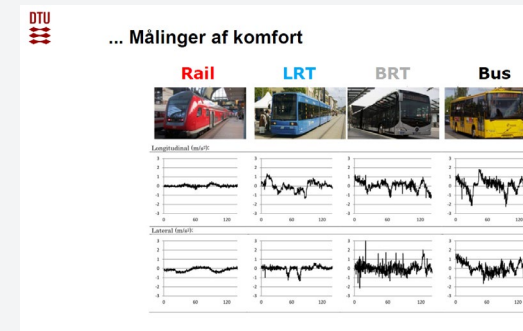
Meget høj regularitet

Stor kapacitet

Sikring af alderdommen

Knytter Nordjylland sammen og knytter
den sammen med resten af Danmark

...og vi er der også næste år – og næste igen



...og til fest



Det kan man se i praksis

Støvring 2005



Støvring 2025



Og man kan se det i teorien



Transportation Research Part A 204 (2026) 104826



Contents lists available at [ScienceDirect](https://www.sciencedirect.com)

Transportation Research Part A

journal homepage: www.elsevier.com/locate/tra



The socioeconomic impact of train stations: evidence from a 20-year study in Sweden

Alexandra Rojas^{a,b,*} , Carl-William Palmqvist^a , Rosalia Camporeale^{b,c}

^a Division of Real Estate Science, Department of Technology and Society, Faculty of Engineering, Lund University, P.O. Box 118, 22100 Lund, Sweden

^b K2 The Swedish Knowledge Centre for Collective Mobility, Bruksgatan 8, 22236 Lund, Sweden

^c Division of Transport and Roads, Department of Technology and Society, Faculty of Engineering, Lund University, P.O. Box 118, 22100 Lund, Sweden

ARTICLE INFO

Keywords:

Railway investments
Economic impact
Population
Income
Education
Unemployment
Difference-in-differences

ABSTRACT

This study examines the long-term socioeconomic impacts of 44 train station openings between 1995 and 2015 across Swedish regions. Using the conditional difference-in-differences estimator developed by [Callaway and Sant'Anna \(2021\)](#), which accounts for variation in treatment effects across time and locations, we evaluate the impact on population, income, education, and unemployment. Twenty years after the openings, areas with new stations experienced an 18.2 % increase in total population, a 21.6 % rise in the working-age population, and a 22.5 % increase in total earned income relative to control areas. In contrast, no significant effects were observed on average earned income during any post-opening period. These areas saw a 5.8 percentage point

This study examines the long-term socioeconomic impacts of 44 train station openings between 1995 and 2015 across Swedish regions. Using the conditional difference-in-differences estimator developed by Callaway and Sant'Anna (2021), which accounts for variation in treatment effects across time and locations, we evaluate the impact on population, income, education, and unemployment. **Twenty years after the openings, areas with new stations experienced an 18.2 % increase in total population, a 21.6 % rise in the working-age population, and a 22.5 % increase in total earned income relative to control areas. In contrast, no significant effects were observed on average earned income during any post-opening period.** These areas saw a 5.8 percentage point rise in post-secondary educational attainment, alongside a 2.7 percentage point increase in unemployment compared to control areas. Heterogeneity analysis further reveals that impacts vary depending on initial income levels. **Overall, the results show that the train stations were associated with substantial and lasting growth in population size and total earned income, alongside more complex socioeconomic shifts. These findings suggest that new stations can attract residents and trigger a range of socioeconomic changes that are not always predictable.**

Okay fint nok, men er det ikke bare tognørdernes fantastier?



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.



Januar 2026: Hobro og Arden bliver en del af den regionale jernbane

Det nøgterne blik



Hvilke parametre kan være relevante i forhold til at vurdere, hvilke jernbaner, der skal bestå, og hvilke der ikke bør være en del af fremtiden?

Helt overordnet en sondring mellem det som er, og det som kan komme.

Det der er – den dokumenterede effekt

- Eksisterende infrastruktur og samfundsmæssige investeringer
- Passagertal
- Voxpop blandt virksomheder, uddannelsesinstitutioner og interesseorganisationer

Det der kan komme - ”udviklingspotentiale” – hvad er det, når vi taler jernbaner?

- Udviklingspotentiale af områder omkring banen (industri, uddannelsesinstitutioner, infrastruktur, bosætning og turisme)
- Sten der kan ryddes af vejen – er der løsninger, der kan løfte passagertallene?
- Politiske ambitioner og ikke mindst politisk opbakning

Summa summarum:

Jernbanen er mere end bare transport, derfor kan den heller ikke bare erstattes af et tvivlsomt surrogat af busser, løbehjul og håbløshed

Tak for ordet

