

# Høringsoplæg Fremtidens kollektive trafik



Fremtidens  
Kollektive  
Trafik



# Indhold

|   |           |
|---|-----------|
| Indledning .....  | 5         |
| <b>1. Sammenfatning og anbefaling .....</b>   | <b>6</b>  |
| Anbefalinger .....  | 6         |
| Forenklede fleksible produkter .....  | 6         |
| Fremtidens knudepunkter .....   | 7         |
| Fremtidens expresbusser .....   | 7         |
| Hovednet Vest .....   | 7         |
| Økonomi .....   | 7         |
| Implementering .....  | 7         |
| <b>2. Baggrund .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>3. Formål og indhold .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>4. Fremtidens expresbusser .....</b>   | <b>12</b> |
| Baggrund .....  | 12        |
| Datagrundlag .....  | 12        |
| Betjening .....   | 13        |
| Forslag til ny struktur .....   | 15        |
| Fremtidens expresbusser .....   | 16        |
| Korridor 1: Aalborg - Sæby - Frederikshavn .....  | 16        |
| Korridor 2: Aalborg - Hjallerup - Dronninglund - Asaa .....                                 | 18        |
| Korridor 3: Aalborg - Hadsund - Hobro .....   | 20        |
| Korridor 4: Aalborg - Pandrup - Løkken - Hjørring og Aalborg - Brønderslev - Hjørring ..... | 22        |
| Korridor 5: Aalborg - Thisted - Nykøbing og Hanstholm - Nykøbing .....                      | 24        |
| Korridor 6: Hobro- Aars - Løgstør - (Fjerritslev) .....                                     | 26        |
| Korridor 7: Aalborg - Aars - Farsø og Aalborg - Aalestrup .....                             | 28        |
| Korridor 8: Aalborg - Nibe - Løgstør .....  | 30        |
| Lindholm Station som knudepunkt for Aalborg Lufthavn .....                                  | 32        |
| Natbusbetjening .....   | 33        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>5. Hovednet Vest</b> .....                                     | <b>34</b> |
| <b>6. Fremtidens fleksible produkter</b> .....                    | <b>36</b> |
| Kundedrevet produktudvikling .....                                | 37        |
| Fremtidens Plustur og Flextur .....                               | 37        |
| Takster for Plustur og Flextur .....                              | 37        |
| <b>7. Fremtidens knudepunkter</b> .....                           | <b>40</b> |
| <b>8. Flere kunder</b> .....                                      | <b>46</b> |
| <b>9. Økonomi og finansiering</b> .....                           | <b>50</b> |
| Økonomiske konsekvenser ved omlægning af busstrafik.....          | 50        |
| Følsomhedsanalyse .....   | 52        |
| Økonomiske effekter ved integration af Hovednet Vest.....         | 52        |
| Tilpasset finansieringsmodel .....                                | 53        |
| Økonomiske effekter vedr. knudepunkter og stoppesteder .....      | 54        |
| Etablering af nye stoppesteder/knudepunkter .....                 | 54        |
| Opgradering af eksisterende stoppesteder og knudepunkter .....    | 55        |
| Vedligeholdelse af udstyr på stoppesteder og knudepunkter.....    | 55        |
| Fælles SLA vedrørende drift af stoppesteder og knudepunkter ..... | 55        |
| <b>10. Implementering</b> .....                                   | <b>56</b> |
| <b>11. Bilag</b> .....  | <b>59</b> |
| Projektets aktiviteter og organisering.....                       | 60        |
| Organisering .....  | 60        |
| Økonomi for etablering af nye stoppesteder.....                   | 61        |
| Økonomi for opgraderinger af stoppesteder .....                   | 62        |



# Indledning

Den kollektive trafik sikrer mobilitet til virksomheder, uddannelsessteder, turistmål og fritidsaktiviteter, og er derfor en hjørnesten for vækst og udvikling i Nordjylland. Både i de tæt og de tyndt befolkede områder.

Rammebetingelserne for den kollektive trafik er dog udfordret. Omkostningerne er steget stødt gennem en årrække, og samtidig er passagertallet faldet. Med færre indtægter og stigende udgifter er der behov for, at vi nytænker den kollektive trafik, så vi også fremover kan tilbyde mest mulig mobilitet og service for pengene.

I efteråret 2021 blev vi enige med de nordjyske kommuner og Region Nordjylland om at etablere projekt Fremtidens Kollektive Trafik. De regionale busforbindelser, der binder Nordjylland sammen, er i fokus, og i fællesskab vil vi undersøge muligheden for at skabe en mere økonomisk bæredygtig regional kollektiv trafik. Beslutningen er ikke blevet mindre aktuel, når vi ser på eftervirkningerne af Coronapandemien og dens negative effekt på passagertallet. Sammen med inflationen og de høje energipriser har det sat en ekstra streg under nødvendigheden af nytænkning af bl.a. struktur og principper, hvis vi skal lykkes med at vende udviklingen.

Vi vil her gerne takke såvel projektets styregruppe som projektgruppe for samarbejdet det seneste år!

## Det vil vi gøre

Ved at sætte de fleksible produkter mere i spil, forbedre knudepunkter og stoppesteder og indsætte flere expresbusser i den regionale trafik, kan vi tiltrække flere kunder indenfor samme økonomiske ramme og dermed mindske gabet mellem udgifter og indtægter. Det vil ikke kun give Nordjylland en økonomisk sundere kollektiv trafik. Det vil også sikre, at vi fortsat kan tilbyde god mobilitet og god service til alle i Nordjylland.

De fleksible produkter gør den kollektive trafik attraktiv og finmasket og bidrager til, at der kun køres, når der er et reelt behov. Ved bl.a. at forenkle rejseregler, takster og bestillingsmuligheder, bliver de fleksible produkter lettere og enklere at benytte, så flere får øjnene op for dem og de muligheder, de giver.

Knudepunkterne har stor betydning for, hvordan den samlede rejse opleves, og på om folk har lyst til at rejse med os igen. Derfor skal de have et højt, ensartet serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, et ensartet udtryk og god og rele-

vant information. Kunderne skal føle sig trygge, når de færdes på knudepunkterne, og de skal kunne bruge deres lokale knudepunkt til mere end blot at vente på at komme videre. Det vil give flere lyst til at benytte den kollektive trafik oftere.

Expresbusserne kører med få stop, så de kommer hurtigt frem mellem de større byer. Komforten er i højsædet, og der er bl.a. borde, så man kan arbejde eller lave lektier undervejs. Ved at indsætte expresbusser flere steder i Nordjylland, vil vi kunne tiltrække flere kunder og dermed sikre en mere økonomisk bæredygtig kollektiv trafik.

De konkrete forslag til hvordan vi får de fleksible produkter bedre i spil, får forbedret vores knudepunkter og indsat flere expresbusser i den regionale trafik, er beskrevet i dette høringsnotat. Det er vores bud på, hvordan vi får skabt Fremtidens Kollektive Trafik, hvor der er mest mulig mobilitet og service for pengene.

## Dialog og høring

Vi har afsat perioden 5. december 2022 til 8. marts 2023 til dialog og høring om notatet. I perioden skal indholdet i notatet præsenteres og drøftes i kommunerne og hos Region Nordjylland, og den enkelte ejer skal tage stilling til, hvorvidt man kan tilslutte sig anbefalingerne i høringsnotatet. I april 2023 samles formandskabet for de udvalg i kommunerne og hos regionen, som er budgetansvarlige, og konkluderer på en fælles anbefaling.

Ved en fælles tilslutning til anbefalingerne i foråret 2023, vil de økonomiske konsekvenser heraf blive indarbejdet i NT's Budgetforslag 2024. Det sendes i høring i kommunerne og Region Nordjylland i juni 2023, og indgår i budgetprocessen hos den enkelte ejer. Ændringerne kan derefter effektueres i køreplanerne fra 2024.

Vi ser frem til en god dialog.

Med venlig hilsen

Søren Kusk  
*Bestyrelsesformand*  
Nordjyllands Trafikselskab

Thomas Øster  
*Direktør*  
Nordjyllands Trafikselskab

# 1. Sammenfatning og anbefaling

Ambitionen med Fremtidens Kollektive Trafik er at udvikle og nytænke den kollektive trafik, så vi får mest mulig mobilitet og service til nordjyderne for pengene og øger antallet af kunder indenfor den nuværende økonomi.

Faldende passagertal og stigende udgifter har udfordret den kollektive trafik i en årrække. Udfordringen er ikke blevet mindre med de seneste års Coronapandemi, og den nuværende energikrise, som har resulteret i voldsomt stigende omkostninger til driften af den kollektive trafik. Det har skabt en brændende platform, der kalder på samarbejde og nytænkning på tværs af kommuner, Region Nordjylland og NT, i forhold til at vende udviklingen.

Fremtidens Kollektive Trafik har fokus på at udvide betjeningen med expresbusser på den regionale del af hovednettet, hvor der ikke kører tog. Den del af hovednettet, der betjenes med tog, har fået markant flere afgangene de seneste år. Og bybusnettet i Aalborg, der også er en del af hovednettet, får en markant opgradering når Plusbus begynder at køre i efteråret 2023.

## Anbefalinger

Med Fremtidens Kollektive Trafik vil vi gøre den regionale del af hovednettet så attraktiv som mulig for så mange som muligt. Det gør vi ved at indsætte flere expresbusser, forbedre vores knudepunkter og stoppesteder og sætte vores fleksible produkter mere i spil. Ændringerne sikrer, at vi i højere grad er tilgængelige der, hvor kunderne er.

### Forenklede fleksible produkter

De fleksible produkter – Plustur og Flextur – bliver løbende gjort lettere og enklere at benytte. Vi vil sætte de fleksible produkter mere i spil og fortsætte forenklingen af dem. Anbefalingen vedr. fremtidens fleksible produkter er:

#### Fremtidens Plustur

- Plustur er et tilbud om kollektiv trafik i områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre rutetrafik.
- Plustur benyttes til rejser mellem adresse og et knudepunkt, hvorfra der er forbindelse med bus eller tog.
- Plustur kører, når busser og tog kører, og Plustur er inkluderet i billetten til bus/tog.

#### Fremtidens Flextur

- Flextur understøtter kørsel i lokalområderne og kørsel af kunder, som ikke kan benytte bus eller tog.
- Taksterne for Flextur er ens i hele Nordjylland. Der er en høj og en lav takst.
- På sigt kører Flextur døgnet rundt alle ugens dage, og bestillingsfristen er kortere end i dag.

## Fremtidens knudepunkter

Uanset om knudepunktet er et stoppested, en busterminal eller en togstation, er det kundens indgang til den kollektive trafik. I anbefalingen indgår en handlingsplan for knudepunkter på den regionale del af hovednettet med følgende elementer:

- Knudepunkter og stoppesteder følger et fælles design-koncept, så de har et ensartet udtryk. Det giver genkendelighed, så det er nemt for kunderne at orientere sig, uanset hvor i Nordjylland de rejser.
- Der er udarbejdet en fælles plan, der beskriver, hvordan knudepunkter bliver oprettet eller fornyet, hvordan vi sikrer den løbende drift og vedligeholdelse, og hvordan vi i fællesskab sikrer, at vi får mest muligt for pengene.

## Fremtidens expresbusser

Expresbusserne kører med få stop, så de kommer hurtigt frem mellem de større byer i Nordjylland. Komforten er i top, og expresbusserne scorer højt i vores løbende kundetilfredsheds-målinger. Anbefalingen vedr. fremtidens expresbusser er:

- Expresbusserne er sammen med tog grundstammen i det regionale hovednet. Det øvrige net består af regional- og lokalruter, der understøtter expresbusruterne og fungerer som tilbringertrafik. Derudover fungerer de fleksible produkter og andre mobilitetsformer som fx samkørsel, cykling og løbehjul også som tilbringertrafik.
- Expresbusserne har et fast højt serviceniveau, hvor de kører ofte på både hverdage, aftener og i weekenden.
- Der oprettes flere stoppesteder på expresbusnettet, hvor det ikke øger rejsetiden nævneværdigt, så flere byer får expresbusbetjening.

## Hovednet Vest

I august 2019 blev hovednettet i Thisted, Morsø, Jammerbugt og Vesthimmerlands Kommuner opgraderet med flere afgange i forbindelse med projekt, Hovednet Vest. Projektet løber indtil august 2023. Anbefaling ift. Fremtidens Kollektive Trafik er, at Hovednet Vest afsluttes, når projektperioden udløber. Udvidelserne i Hovednet Vest, som skal videreføres i Fremtidens Kollektive Trafik, indarbejdes i driftsøkonomien. Udvidelserne i Hovednet Vest, som ikke videreføres, rulles enten tilbage til niveauet fra før udvidelserne eller får et tilpasset serviceniveau, der matcher principperne i Fremtidens Kollektive Trafik.

## Økonomi

Baseret på de anbefalede udbygninger af expresbusnettet og tilpasninger af især regionalrutenettet, så det understøtter expresbusserne, estimeres det at:

- Hvis de foreslåede ændringer gennemføres, vil antallet af påstigninger stige med ca. 0,4 mio. årligt (8%).
- Serviceniveauet øges med knap 5.000 køreplantimer årligt (2%), og driften vil være effektiviseret, da der er behov for 2 busser færre end i dag.
- De samlede nettoudgifter reduceres med 4,3 mio. kr. årligt (3%).

Mht. økonomi til knudepunkter på hovednettet udenfor Aalborg Kommune indgår det i anbefalingen, at:

- Der søges puljemidler til etablering og opgradering af knudepunkter, og restfinansiering af anlægsudgifter til etablering af nye knudepunkter afholdes af den relevante vejmyndighed, mens restfinansieringen vedr. udstyr søges finansieret via NT's budget.
- Indkøb af udstyr til knudepunkter forankres hos NT og finansieres som skitseret ovenfor. Vedligeholdelse af udstyr forankres også hos NT og finansieres af et fælles budget.
- Omkostninger til drift af knudepunkter afholdes – som i dag – af kommunerne.

## Implementering

I notatet indgår, at de anbefalede ændringer i rutenettet implementeres i perioden 2024-2026, og at den konkrete implementering tilpasses en række faktorer som fx økonomi, udbud af buskørslen, etablering af nødvendig infrastruktur (knudepunkter), implementering af nyt bybusrutenet i Aalborg Kommune, ibrugtagning af Nyt Aalborg Universitetshospital mv.





## 2. Baggrund

I 2016 igangsatte vi en transformation af NT fra et traditionelt trafiksselskab til et moderne mobilitetselskab. En transformation der i dag er forankret i såvel NT's Forretningsplan 2020-2025 som Mobilitetsplan 2021-2024.

Vores fokus er i dag rettet mod at skabe sammenhæng på tværs af mobilitetsformer i Nordjylland med udgangspunkt i nordjydernes mobilitetsbehov. Vores kerneprodukt er fortsat vores busser, tog og flextrafik, men igennem de senere år har vi også arbejdet på at give nordjyderne adgang til nye mobilitetsløsninger i form af delecycler, løbehjul og specielt samkørsel. Vi er også blevet mere opmærksomme på vigtigheden af de knudepunkter, der binder den traditionelle kollektive trafik sammen med de nye mobilitetsformer.

Vi udvikler hele tiden vores busser, tog, flextrafik og knudepunkter. Den regionale togtrafik har fået markant flere afgange de senere år. Aalborg Lufthavn er blevet koblet på tognettet, og vi er ved at afdække mulighederne for at udvide regionaltogetsbetjeningen til Arden og Hobro. I Aalborg begynder Plusbus at køre i efteråret 2023 og bliver Danmarks første BRT-løsning. De øvrige bybusruter i Aalborg bliver tilpasset Plusbus, så nye byudviklingsområder i byen får busbetjening, og ruterne får en mere direkte linjeføring med kortere rejsetid.

Igennem de seneste år har vi kunnet konstatere, at den regionale bustrafik, som sammen med tog binder Nordjylland sammen, er kommet under pres. Det kræver nytænkning af bl.a. struktur og principper for den regionale kollektive trafik, hvis vi skal lykkes med at vende den negative udvikling.

### Mere mobilitet og service for pengene

Hovednettet af regionale busser og tog i Nordjylland bidrager til bosætning, turisme og vækst og sikrer, at fx pendlere nemt og enkelt kan rejse sammen, når de skal frem og tilbage. Ved at udvide serviceniveauet i den nordjyske regionaltogetsdrift er vi sammen lykkedes med at tiltrække flere passagerer til togene. Ambitionen er den samme for det regionale hovednet af busser, hvor vi vil tiltrække flere passagerer ved at udbygge betjeningen med expresbusser. Tilbage meldinger fra vores kunder og tidligere erfaringer viser, at expresbusser, der kører med få stop og derfor kommer hurtigt frem ligesom et tog, kan flytte bilister over i busserne. Desuden skal sammenhængen sikres ved at forbedre vores knudepunkter og sætte de behovsstyrede mobilitetsløsninger mere i spil, så der er sammenhængskraft i hele Nordjylland. Alt dette skal ske indenfor den nuværende økonomiske ramme.

### Den fælles udfordring

Det er et meget ambitiøst mål at øge antallet af kunder i den kollektive trafik og samtidig optimere økonomien. Udfordringen er ikke blevet mindre af, at rammebetingelserne for kollektiv trafik er blevet forringet løbende gennem en årrække, og at Coronapandemien og stigende energipriser aktuelt har skabt en brændende platform, som nødvendiggør handling og samarbejde på tværs af kommuner, region og NT.

Projektet 'Fremtidens Kollektiv Trafik' skal imødegå den udfordring, som vi står overfor. Opgaven er både at se på en offensiv og en defensiv tilgang, og afdække hvad der kan gøres for at øge indtægterne, og hvad der kan gøres for at reducere udgifterne, så tilskudsbehovet holdes i ro.

## 3. Formål og indhold

Formålet med projektet 'Fremtidens Kollektive Trafik' er at øge antallet af kunder i den kollektive trafik og sikre mest mulig mobilitet og service for pengene. Projektet fokuserer på bustrafikken, Flextrafikken og de knudepunkter, der binder det hele sammen. Det har også til formål at sikre, at det hele sker indenfor den nuværende økonomiske ramme. Det hele er beskrevet i dette notat. Det indeholder bl.a. et beslutningsoplæg med kortlægning af potentiale, konsekvenser for kunder samt økonomiske konsekvenser. Det beskriver mulighederne for at øge antallet af kunder og optimere økonomien og lægger op til, hvordan det kan implementeres.

### Analyse og potentiale

Notatet indeholder en samlet analyse af NT's overordnede bustrafik, som bl.a. omfatter en kortlægning af følgende punkter:

- Potentialet i at udvide betjeningen med expresbusser
- Potentialet i at konvertere øvrige regionalruter til expresafgange
- Potentialet i at omlægge rutebunden bustrafik med få passagerer til fleksible produkter
- Potentialet i at forbedre knudepunkter for kollektiv trafik og øvrige transportformer

Analysen kortlægger konsekvenserne for kunderne ved de foreslåede ændringer og de økonomiske og finansieringsmæssige konsekvenser samt en plan for implementering. Desuden indgår en handlingsplan for forbedring af knudepunkter, så der sikres gode og trygge skiftemuligheder mellem de forskellige transportformer. Endelig indgår en handlingsplan for, hvordan vi får de fleksible produkter mere i spil. Indholdet i projektet er uddybet på næste side.

### Hvad behandler analysen ikke?

Analysen har fokus på expresbusser, øvrige regionalruter, Plustur, Flextur og knudepunkter. Lokalruter (skoleruter), mellemkommunale ruter, bybusser, togtrafik, Flexhandicap samt de visiterede ordninger under Flextrafik er ikke omfattet af analysen. Øvrige mobilitetsformer, som samkørsel, løbehjul mv. er heller ikke omfattet af analysen.



## Flere expresbusser og mere kørsel med fleksible produkter

Med afsæt i pendlerdata afdækkes det, hvor der er potentiale for at oprette eller udvide betjeningen med expresbusser. Desuden kortlægges potentialet for at en række regionale ruter konverteres til expresbusser med kortere rejsetid og færre stop, og potentialet for at erstatte rutebunden bustrafik med fleksible produkter kortlægges også.

## Bedre knudepunkter

Der udarbejdes en handlingsplan for bedre knudepunkter, hvor det afdækkes, hvor mange knudepunkter der bør forbedres ved opsætning og udskiftning af stoppestedsudstyr samt økonomien forbundet herved. I arbejdet indgår et forslag til ny model for ansvar og finansiering, hvor Region Nordjylland bliver medfinansierende til vedligeholdelse af knudepunkter, og hvor NT får større ansvar og en samlende rolle samt et større budget til knudepunkter.



## Bedre fleksible produkter

Behovet for fleksible produkter i den kollektive trafik er større end nogensinde. Med udgangspunkt i den erkendelse og med et blik for kundernes behov, er der udarbejdet en handlingsplan for, hvordan vi på kort sigt kan forbedre de fleksible produkter Flextur og Plustur. Ud over at forbedre de to produkter er der også fokus på at kommunikere de muligheder, som de fleksible produkter giver. Kommunikationen skal sikre, at vores kunder ikke ser de fleksible produkter som sekundære erstatningsprodukter men som en opgradering af deres rejsemuligheder.

# 4. Fremtidens expresbusser

## - udbygning og tilpasning af hovednettet

### Baggrund

Vi har inddelt den traditionelle kollektive trafik med busser, tog og Flextrafik i fire net, som er bundet sammen af stoppesteder og knudepunkter og som tilsammen udgør det kollektive trafiknet i Nordjylland. Trafiknettet består af:

- Det Nordjyske Hovednet
- Lokalnettet
- Det fleksible net
- Det skræddersyede net
- Knudepunkter

Alle nordjyder skal have adgang til busser og tog på Det Nordjyske Hovednet. Vi bruger lokalnettet, det fleksible net og de mere individuelle og skræddersyede transportløsninger som supplement til og som tilbringertransport til og fra hovednettet. Vi samarbejder også med private udbydere af nye moderne transportformer, der understøtter vores ambition om at få så mange som muligt til at rejse grønt eller rejse sammen. Disse transportformer fungerer også som supplement til og tilbringertransport til og fra hovednettet. Vi sammensætter vores trafiktilbud, så vi får udnyttet vores kapacitet bedst muligt og får frigjort ressourcer til der, hvor behovet er størst. Sådan får vi skabt mest mulig mobilitet for pengene.

Det Nordjyske Hovednet består af tog og busser, der betjener de store rejsestrømme mellem de store rejsemål og byer i Nordjylland. Det er rygraden i vores transporttilbud. Vores ambition er, at der som minimum er timedrift hele driftsdøgnet, hele ugen og hele året. Arbejdet med at udbygge hovednettet sker i etaper, og senest er det forbindelserne i den vestlige del af vores region, der er blevet udbygget. Ambitionen er, at resten følger i de kommende etaper, så vi får et ensartet serviceniveau og nogle stærke forbindelser mellem de større byer.

Hovednettet omfatter også den kollektive trafik i Aalborg. Også her udvides og forbedres den kollektive trafik løbende, så den understøtter byens vækst og trivsel og det grønne miljø. En af de helt store forandringer er Plusbus, der forventeligt står klar i efteråret 2023. Plusbus er en højklasset busforbindelse, der kører i egen bane og binder Aalborg sammen mellem øst og vest. Den skal bl.a. sikre gode forbindelser for pendlere til Aalborgs mange virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Plusbussen og de

nye busbaner kommer også resten af den kollektive trafik til gode. Øvrige busser på strækningen mellem øst og vest kommer også til at benytte de særlige baner, og undgår dermed trængslen i byen, der især er udpræget i myldretiden.

### Datagrundlag

Udgangspunktet for forslaget til den nye struktur er tilgængelige data, der indikerer hvor og hvor tit, der skal køre expresbusser, regionalbusser og Flextrafik. Analysen bygger på følgende:

- Pendlingsdata der indikerer, hvor der er det største kundegrundlag for den kollektive trafik og hvilken frekvens, der er grundlag for. Pendlingsdata kommer fra Danmarks Statistik. Den fortæller, hvor folk bor, og hvor de arbejder eller uddanner sig. Jo flere pendlere, jo større er grundlaget for at indsætte kollektiv trafik. Pendlingsdata viser ikke noget om fritidsrejser, men undersøgelser har vist, at daglige pendlere også anvender kollektiv trafik i fritiden. Så jo flere pendlere, jo flere fritidsrejser.
- Indbyggertal i de nordjyske byer. Tallene indgår som understøttende data i vurderingen af passagergrundlaget.
- Det nuværende antal rejser med bus i en korridor, der fortæller, hvor godt vi allerede har fat i pendlere, fritidsrejsende mv. Derudover giver det et indblik i, hvilke rejsemønstre kunderne har.
- Rejsetidsforholdet mellem bus og bil, der er et udtryk for, hvor konkurrencedygtig den kollektive trafik er. Kunderne prioriterer hurtige forbindelser, og derfor er det vigtigt, at bussen er så konkurrencedygtig som mulig i forhold til bilen.
- Driftsmæssige forhold, så vi kan udnytte busserne på den bedst mulige måde til den laveste omkostning.

## Betjening

På baggrund af den nævnte data er der defineret tre forskellige betjeningsniveauer. De fremgår af tabellen herunder:

| Service-niveau | Hverdage myldretid     | Hverdage øvrige dag-timer | Hverdage aften og weekend |
|----------------|------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1              | Min. 2 afgang pr. time | 1-2 afgang pr. time       | 1 afgang pr. time         |
| 2              | 1 afgang pr. time      | 1 afgang pr. time         | 1 afgang pr. time         |
| 3              | 1 afgang pr. time      | Tilpasset                 | Tilpasset                 |

### Expresbusser er grundstammen i det Nordjyske Hovednet

Fremadrettet skal expresbusserne udgøre det Nordjyske Hovednet og leve op til et fast serviceniveau med minimum én afgang i timen alle hverdage, aften og weekend. Der hvor grundlaget er størst, bliver serviceniveauet øget med flere afgang i myldretiden. Det accepteres, at der kommer lidt flere stoppesteder på expresbusruterne, hvis det kan gøres uden at øge rejsetiden nævneværdigt.

### Regionalruter understøtter expresbusserne og fungerer som tilbringertrafik

For at nå målet om flere expresbusser, skal der flyttes økonomi fra de øvrige busruter til expresbusserne. Derfor skal de regionale ruter i højere grad understøtte expresbusserne og fungere som tilbringereruter i fremtiden. Det betyder, at flere kunder skal skifte bus undervejs. Til gengæld sikrer vi, at det bliver nemme og hurtige skift, så generne bliver minimale for kunderne. En del byer, der i dag betjenes af en regionalbus, bliver i fremtiden betjent af en expresbus. I de byer bliver antallet af stoppesteder reduceret, så der typisk kun er ét stoppested i hver by. På den måde kommer stoppestedet for expresbussen til at svare til en togstation, hvor det accepteres, at man skal gå lidt længere, mod at man kommer hurtigt frem.

### Plustur og Flextur i områder og på tidspunkter, hvor der er få passagerer

På tidspunkter og områder med et lille passagergrundlag kan kunderne benytte Plustur til og fra expresbussen eller Flextur til lokale rejser. Det er typisk om aftenen og i weekenden. Med kombinationen af Plustur og expresbusser øges det samlede antal rejsemuligheder i forhold til i dag, da der som minimum er forbindelse til en afgang på hovednettet én gang i timen - også i weekenden og om aftenen.



### Enkel og fast struktur der er nem at forstå

Det Nordjyske Hovednet skal være nemt at forstå og anvende. I dag skal kunderne forholde sig til både expresbusser og regionalruter og navigere i forskellene mellem de to. De kører bl.a. med forskellige frekvenser, har forskellige rejsetider og stopper forskellige steder undervejs, selvom de i flere tilfælde kører til og fra de samme destinationer. Det skal forenkles, så det altid er den samme rute, de samme stoppesteder og samme frekvens med faste minuttal. Det vil gøre det lettere og enklere at benytte den kollektive trafik.

### Skoler og uddannelser betjenes fortsat af lokalruter

Der vil stadig være busser til folkeskoler og uddannelsesinstitutioner. Det er primært lokalruterne der fortsat kommer til at betjene folkeskolerne, mens busserne på hovednettet også betjener ungdomsuddannelser mv. Der kan komme ændringer i afgangstiderne, hvilket kan påvirke uddannelsernes ringetider.



# Forslag til ny struktur

Med afsæt i dataanalyserne og planlægningsprincipperne er der udarbejdet et forslag til ny rutestruktur for expresbusser og regionalruter. For at strukturen kan implementeres, kræver det, at der anlægges en række knudepunkter, hvilket er angivet på kortet. Det kan være anlæggelse af stoppesteder på hovedvejen, i erhvervsområder, boligområder mv. Nogle vil være relativt nemme at etablere, mens andre kræver større anlægsarbejder. Stoppesteder og knudepunkter er en forudsætning for at rutenettet kan implementeres, da alternativet er, at de pågældende byer og områder ikke kan betjenes. Omkostningerne til anlægsarbejderne indgår i handlingsplanen for knudepunkter.

På en række af stoppestederne etableres der knudepunkt for Plustur, så borgere med lidt længere til hovednettet får mulighed for at få et lift til bussen med Plustur.

Vi foreslår en række konkrete tilpasninger i de 9 korridorer, som er nævnt herunder. Forslagene er konkretiseret og nærmere beskrevet i de følgende afsnit. Kortet herunder viser, hvor ruter og stoppesteder vil blive placeret, så de dækker pendlerkorridorerne med størst potentiale, og så de dækker hele Nordjylland.

- Frederikshavn – Sæby - Aalborg**
- Asaa – Aalborg**
- Hjørring – Aalborg**
- Nykøbing/Hanstholt – Thisted – Aalborg**
- Hobro – Hadsund – Aalborg**
- Hobro – Løgstør – Fjerritslev**
- Aalestrup – Aars – Farsø**
- Aalborg – Aalestrup**
- Rønbjerg - Løgstør – Aalborg**



Kortet ovenfor viser det fremtidige hovednet med expresbusser i Nordjylland, efter implementering af alle forslag i dette notat.

# Fremtidens expresbusruter

## Korridor 1: Aalborg - Sæby - Frederikshavn

I dag betjenes korridoren af expresbus 973X Aalborg - Sæby - Frederikshavn og af rute 73, der kører ad samme rute men betjener de mindre byer langs hovedvejene på turen. Denne struktur fortsætter uændret. Expressbussen sikrer hurtige og konkurrencedygtige forbindelser mellem Aalborg, Sæby og Frederikshavn, mens rute 73 betjener de mellemliggende byer, som expresbussen ikke betjener. 973X er en af de mest benyttede ruter i Nordjylland, og derfor udvides antallet af afgang, så der er fast timedrift samt ekstra afgang i myldretiden.

### Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift for expresbus 973X alle dage mellem Aalborg, Sæby og Frederikshavn.
- I myldretiden om morgenen og eftermiddagen på hverdage suppleres driften til halvtimesdrift mellem Aalborg - Sæby - Frederikshavn samt de nuværende direkte afgang uden stop i Sæby bevares.
- Der etableres nye stop ved Sæby Industri og Sæby Skole, som vil blive betjent af rute 973X.
- Rute 73 fortsætter uændret med samme drifts-omfang som i dag.

### Fremtidige udvidelsesmuligheder:

- I Frederikshavn kan 973X forlænges til den vestlige del af byen, så den også betjener erhvervsområdet ved Knivholt og Frederikshavn Sygehus.
- I morgen- og eftermiddagsmyldretiden kan der indsættes ekstra direkte afgang fra Frederikshavn til Aalborg, udenom Sæby, for at reducere rejsetiden med 973X.
- I hverdagene frem til kl. 18 kan driften suppleres, så der er halvtimesdrift.

Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgang før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgang efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                           | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    |
| 973X         | 55*                                | 16        | 22        | 61*                                  | 34        | 30        |
| 73           | 35                                 | 20        | 18        | 35                                   | 20        | 18        |
| <b>I alt</b> | <b>90</b>                          | <b>36</b> | <b>40</b> | <b>96</b>                            | <b>54</b> | <b>48</b> |

\* heraf 4 direkte afgang mellem Frederikshavn og Aalborg (t/r)

Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning                                | Ændring i rejsetid |
|------|--|--------------------|
| 973X | Aalborg – Sæby - Frederikshavn           | + 3 min.           |
| 973X | Aalborg – Frederikshavn (Direkte afgang) | 0 min.             |



Kortet nedenfor viser den fremtidige- og nuværende ruteføring



## Korridor 2: Aalborg – Hjallerup – Dronninglund – Asaa

I dag betjenes korridoren af expresbus 974X Aalborg - Asaa og rute 74 Aalborg – Asaa – Sæby. Ved at tilføje stoppesteder i Dronninglund og Hjallerup, kan størstedelen af de kunder, der i dag benytter rute 74 mellem Dronninglund og Aalborg, i stedet benytte rute 974X eller rute 73 mellem Aalborg og Hjallerup. Rute 74 nedlægges derfor på strækningen mellem Dronninglund og Aalborg. Strækningen fra Dronninglund til Sæby med rute 74 opretholdes dog, men med færre afgang end i dag, så der fortsat er gode forbindelser til pendlere og elever på ungdomsuddannelserne.

### Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift alle dage for expresbus 974X mellem Aalborg og Asaa.
- I myldretiden om morgenen og eftermiddagen på hverdage suppleres driften til halvtimesdrift mellem Aalborg og Dronninglund.
- Der tilføjes ekstra (eksisterende) stoppesteder på rute 974X i Hjallerup (Hegelystien og Bøgelunden) og Dronninglund (Ø. Thorupvej).
- Rute 74 nedlægges mellem Aalborg og Dronninglund, og de eksisterende kunder henvises til 974X samt rute 73 mellem Aalborg og Hjallerup.
- Rute 74 betjener fremadrettet strækningen mellem Dronninglund og Sæby.
- I de områder og på de tidspunkter, hvor der ikke længere kører bus, kan man anvende Plustur. Det drejer sig om ca. 800 (0,3 %) rejser årligt.

Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgang før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgang efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                           | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    |
| 974X         | 25                                 | 0         | 0         | 55                                   | 34        | 30        |
| 74           | 38                                 | 16        | 16        | 0                                    | 0         | 0         |
| <b>I alt</b> | <b>63</b>                          | <b>16</b> | <b>16</b> | <b>55</b>                            | <b>34</b> | <b>30</b> |

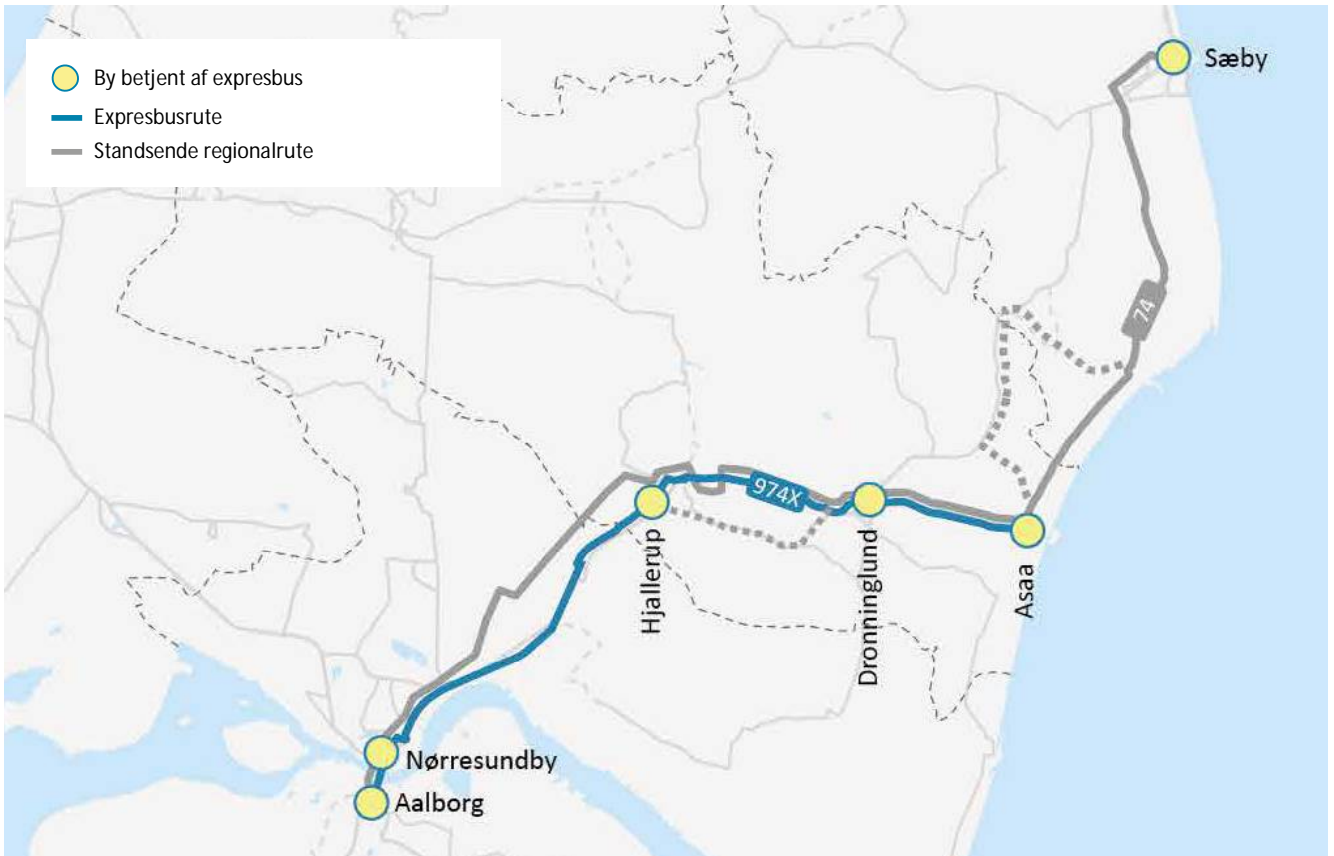
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning      | Ændring i rejsetid |
|------|----------------|--------------------|
| 974X | Aalborg – Asaa | + 2 min.           |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Korridor 3: Aalborg – Hadsund – Hobro

I dag betjenes korridoren mellem Aalborg og Hadsund af expresbus 954X og rute 54, mens rute 234 og 58 betjener strækningen mellem Hadsund og Hobro. Rute 954X opgraderes med flere afgange til Hadsund, Assens og Mariager.

### Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift med expresbus 954X alle dage mellem Aalborg og Hadsund
- Rute 54 fortsætter med samme ruteforløb som i dag, men reduceres til 7 afgange pr. retning i hverdage.
- Der etableres stoppesteder for 954X i Fjellerad, Dollerup (Blenstrup) og Lyngby. Betjeningen af Terndrup og Hadsund udvides med ekstra stop ved industrikvarteret i den sydlige del af Terndrup og på Himmerlandsgade i Hadsund.
- Expressbus 954X kører hver anden time med stop i Hadsund Syd, Assens og Mariager på hverdage og i weekenden. I myldretiden på hverdage er der timedrift.

- Rute 234 Hobro – Mariager – Hadsund fortsætter med samme ruteforløb som i dag.
- Rute 58 Hobro – Vive – Hadsund fortsætter med samme ruteforløb som i dag.
- Korup, Gunderup, Lundby og Gistrup betjenes ikke af rute 54 om aftenen og i weekenden. Kunder i Gistrup kan benytte bybus, mens kunder i de øvrige byer kan benytte Plustur. Det drejer sig om ca. 7.000 rejser (1,9 %) årligt.

### Fremtidige udvidelsesmuligheder:

- 954X kan forlænges til Hobro fra Mariager og føres videre nord om Mariager Fjord som rute 958X med afgang hver anden time. Ved at lave denne ændring vil rute 58 og 234 kunne reduceres. Løsningen vil give timedrift mellem Hadsund og Hobro med expresbus.

Tabellen herunder viser antal afgange på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgange før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgange efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|-------------------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                            | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                              | Lørdag    | Søndag    |
| 54           | 31                                  | 12        | 12        | 14                                    | 0         | 0         |
| 954X         | 14                                  | 8         | 8         | 39                                    | 34        | 30        |
| 234          | 23                                  | 10        | 10        | 23                                    | 10        | 10        |
| 58           | 31                                  | 14        | 14        | 31                                    | 14        | 14        |
| <b>I alt</b> | <b>99</b>                           | <b>44</b> | <b>44</b> | <b>107</b>                            | <b>58</b> | <b>54</b> |

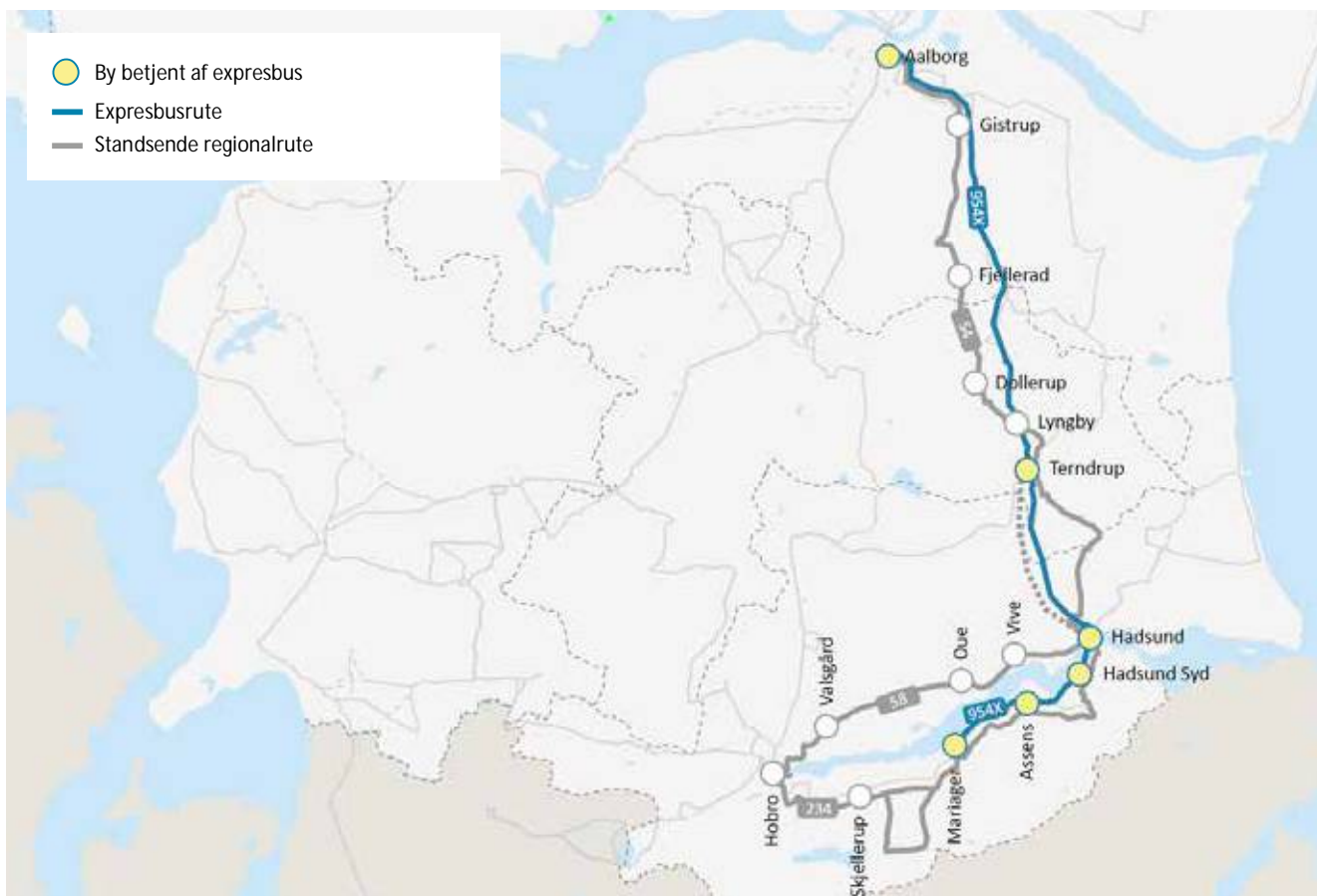
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning           | Ændring i rejsetid |
|------|---------------------|--------------------|
| 954X | Aalborg – Hadsund   | + 2 min.           |
| 954X | Fjellerad - Hadsund | - 7 min.           |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



# Korridor 4: Aalborg – Pandrup – Løkken – Hjørring og Aalborg – Brønderslev – Hjørring

Korridoren betjenes i dag af ekspresbus 971X Aalborg - Løkken, rute 71 Aalborg – Løkken – Hjørring og rute 200 Aalborg – Blokhus. Rute 971X og rute 71 kører parallelt med hinanden mellem Aalborg og Løkken, men med forskellige stoppestedsmønstre. Ved at udvide rute 971X til Hjørring kan størstedelen af kunderne fra rute 71 benytte ekspresbus 971X. Med udvidelsen følger også, at der som minimum vil være timedrift alle ugens dage.

I dag betjenes korridoren af rute 42 Aalborg – Tylstrup, rute 72 Aalborg – Tylstrup – Brønderslev, rute 202 Brønderslev – Hjørring og af regionaltoget. Der oprettes ikke en ekspresbusrute, da der allerede kører tog mellem de større byer i korridoren. De nævnte ruter tilpasses, så de samlet set har samme betjeningsomfang som tilsvarende ruter i korridorer med ekspresbusser.

## Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift med ekspresbus 971X alle dage mellem Aalborg og Hjørring.
- I myldretiden om morgenen og eftermiddagen på hverdage suppleres driften, så der er halvtimesdrift mellem Aalborg og Løkken.
- Der etableres stoppesteder i Vittrup, Sdr. Rubjerg, Hundeleve, Hjørring (Banegraven, Banegraven Syd og Hjørring St.), som betjenes af ekspresbussen. Der etableres også nye stoppesteder ved Aabybro Centret (kræver nyanlæg) og Jetsmark Hallen.
- Rute 71 nedlægges og passagerne henvises i stedet til ekspresbus 971X.
- I kombination med 970X er der 4 afgang i timen i myldretiden mellem Aalborg og Aabybro.
- Rute 200 Aalborg - Aabybro – Pandrup - Blokhus har timedrift kl. 06-18 på hverdage. Efter kl. 18 og i weekenden afkortes ruten, så den kun betjener strækningen Blokhus – Pandrup. I Pandrup er der forbindelse til og fra Aalborg med ekspresbus 971X hver anden time. Det giver det samme antal afgang til og fra Blokhus som i dag – blot med skift undervejs på turene om aftenen og i weekenden. I sommerperioden vil der være afgang både hverdag og weekend som kører direkte mellem Blokhus og Aalborg uden skift i Pandrup.

- Kunder, der i dag stiger på mellem byerne (vinkestrækninger) samt i landområderne Bakholm og Gjurup, kan fremover benytte Plustur, da ekspresbussen ikke betjener disse områder. Med kombinationen af Plustur og ekspresbus får disse kunder minimum en afgang i timen alle ugens dage. Det drejer sig om ca. 2.700 (0,9 %) rejser årligt.
- Rute 202 reduceres fra 9 daglige afgang t/r mellem Hjørring og Brønderslev til 6 daglige afgang. Derudover ændres serviceniveauet, så ruten kun kører på skoledage.
- Rute 72 reduceres fra 13-14 afgang t/r mellem Aalborg og Brønderslev til 9-10 daglige afgang t/r på hverdage. De nuværende 6 afgang i weekend nedlægges.
- De afgang, som fjernes fra rute 72, kan i stedet blive udført af rute 42. Dog kun på strækningen mellem Aalborg og Tylstrup, men vil udløse en merudgift for Aalborg Kommune.

## Fremtidige udvidelsesmuligheder:

- Halvtimesdriften i myldretiden mellem Aalborg og Løkken kan forlænges til Hjørring.

Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgang før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgang efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                           | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    |
| 971X         | 28                                 | 0         | 0         | 56                                   | 34        | 30        |
| 71           | 33                                 | 14        | 14        | 0                                    | 0         | 0         |
| 200          | 28                                 | 20        | 20        | 28                                   | 20        | 20        |
| <b>I alt</b> | <b>89</b>                          | <b>34</b> | <b>34</b> | <b>84</b>                            | <b>54</b> | <b>50</b> |

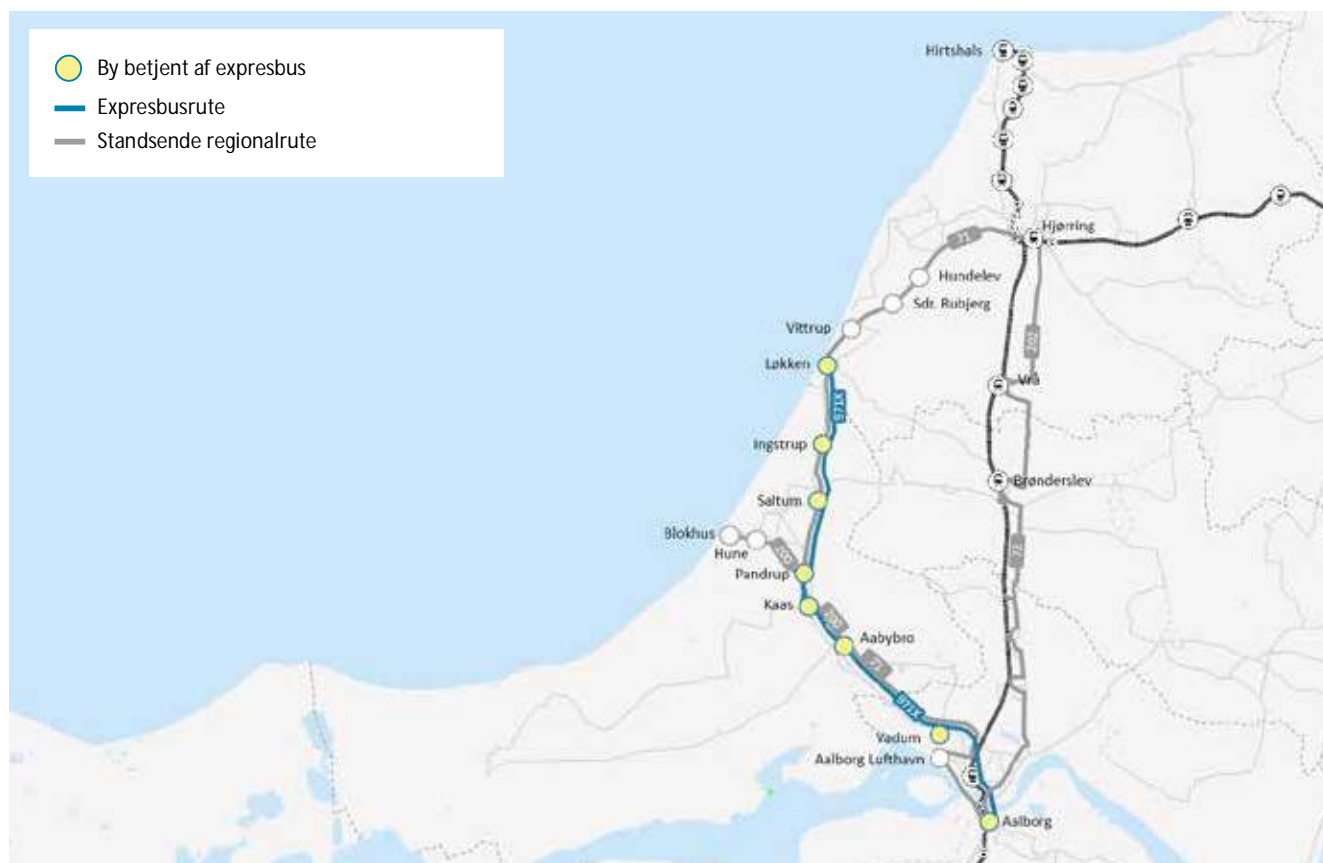
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning         | Ændring i rejsetid |
|------|-------------------|--------------------|
| 971X | Aalborg – Løkken  | + 2 min.           |
| 971X | Løkken - Hjørring | 0 min.             |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Korridor 5: Aalborg – Thisted – Nykøbing og Hanstholm – Nykøbing

Korridoren mellem Aalborg og Thisted betjenes i dag af expresbus 970X Aalborg – Thisted – Nykøbing, rute 70 Aalborg – Frøstrup – Thisted og rute 940X Thisted – Nykøbing – Skive. Korridoren mellem Hanstholm og Nykøbing betjenes i dag af rute 90 Hanstholm – Thisted – Nykøbing. Rute 90 omlægges, så der på de fleste afgangse kun er afgangse mellem Hanstholm og Thisted. Der vil dog være afgangse, der betjener Nykøbing, af hensyn til de uddannelsessøgende.

Ved at udvide expresbus 970X med ekstra stoppesteder mellem Aalborg og Fjerritslev, kan kunder, der i dag benytter rute 70, i stedet benytte expresbussen. Det vil især komme den store strøm af rejsende fra vest mod Aabybro til gode. Rute 70 bliver overflødig mellem Aalborg og Fjerritslev, og derfor nedlægges den på strækningen. Fra Nykøbing fortsætter det samme antal afgangse som i dag videre mod Skive som rute 940X.

### Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift med expresbus 970X alle dage mellem Aalborg og Nykøbing.
- I myldretiden morgen og eftermiddag i hverdage suppleres driften, så der er halvtimesdrift mellem Aalborg og Fjerritslev.
- 970X omlægges, så ruten kører via Aabybro med stop ved Aabybro Centret.
- I morgen- og eftermiddagsmyldretiden indsættes ekstra direkte afgangse mellem Thisted og Aalborg kun med stop i Fjerritslev og Brovst. Det vil reducere rejsetiden med 970X.
- Der etableres nye stoppesteder i Nykøbing ved Rogalandsvej, Limfjordsvej og Nykøbing Hallen, i Birkelse ved landevejen (kræver nyanlæg), Arentsminde, Halvrømmen (kræver nyanlæg), Ny Skovsgaard, Østerild ved landevejen (kræver nyanlæg), Øster Jølby og Erslev. Stoppestederne betjenes alle af expresbus 970X.
- For at holde køretiden så kort som muligt betjenes Brovst Busterminal ikke. I stedet betjener rute 970X et stoppested ved hovedvejen i Brovst (kræver nyanlæg).
- Rute 70 afkortes, så den kun kører mellem Fjerritslev og Thisted via Frøstrup. Antallet af afgangse reduceres til 7 afgangse på hverdage i begge retninger. Da bussen ikke længere betjener Klim, Vust, Vesløs og Frøstrup om aftenen og i weekenden, kan disse kunder anvende Plustur.
- Kunder, der i dag benytter rute 70 mellem Aalborg og Fjerritslev, kan i stedet benytte expresbus 970X.
- Rute 90 afkortes, så den fremover betjener strækningen Hanstholm – Thisted. På strækningen er der timedrift på hverdage og en afgang hver anden time i weekenden. Der vil være fire daglige afgangse, der fortsætter til Nykøbing af hensyn til de uddannelsesrejsende.
- På hverdage suppleres rute 90 med en direkte afgang mellem Hanstholm og Thisted om morgenen og eftermiddagen.
- Kunder, der i dag stiger på en bus på en vinkestrækning eller i en by, der fremover ikke betjenes af en bus, kan anvende Plustur. Det drejer sig om ca. 27.000 (5 %) rejser årligt.

Tabellen herunder viser antal afgangse på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

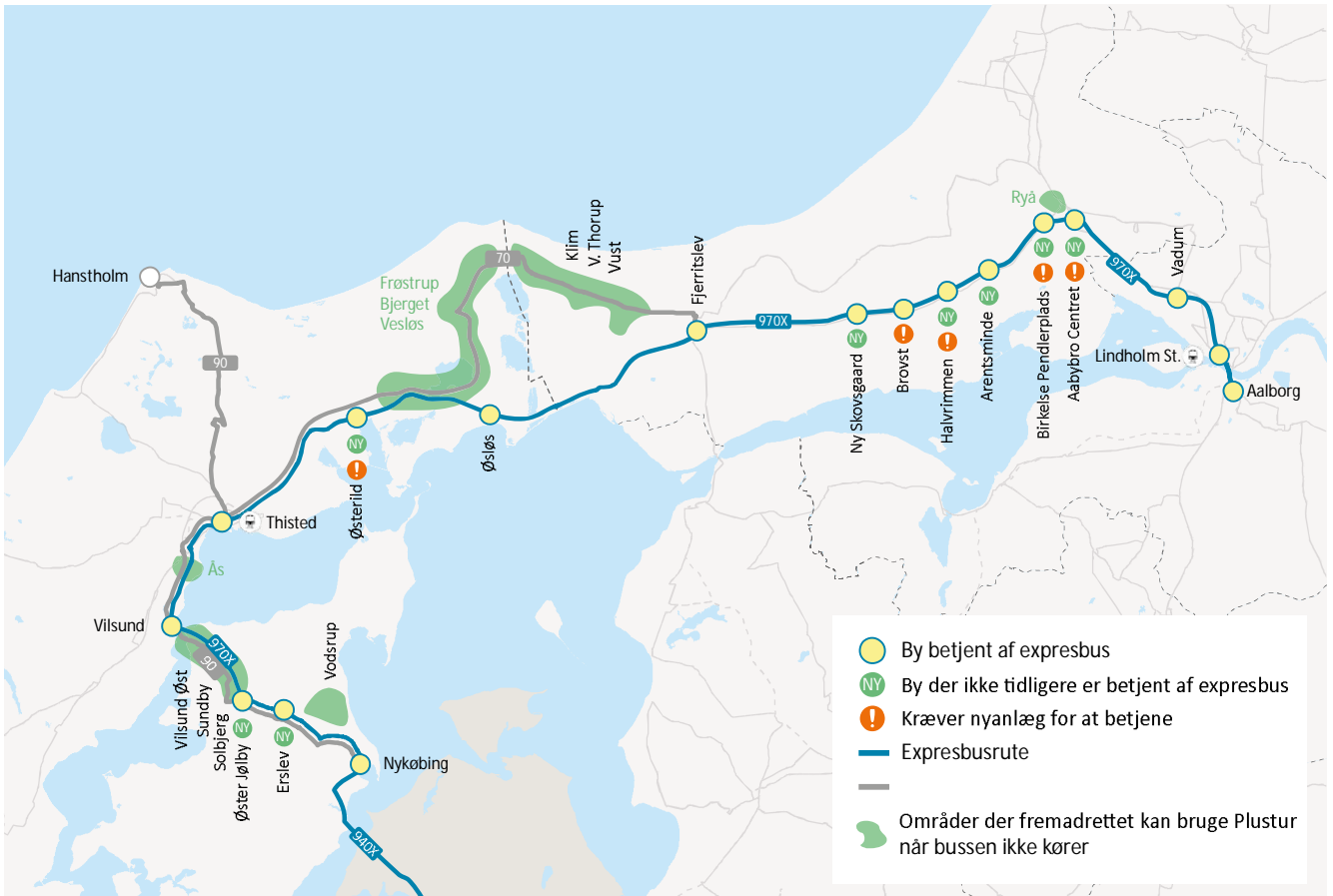
| Rute         | Afgangse før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgangse efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|--------------------------------------|-----------|-----------|--|-----------|-----------|
|              | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                               | Lørdag    | Søndag    |
| 970X         | 36                                   | 16        | 14        | 63                                     | 34        | 30        |
| 70           | 42                                   | 20        | 18        | 13                                     | 0         | 0         |
| 90           | 39                                   | 30        | 28        | 42                                     | 18        | 16        |
| <b>I alt</b> | <b>117</b>                           | <b>66</b> | <b>60</b> | <b>118</b>                             | <b>52</b> | <b>46</b> |

Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning             | Ændring i rejsetid |
|------|-----------------------|--------------------|
| 970X | Fjerritslev - Aalborg | + 4 min.           |
| 970X | Aalborg - Thisted     | + 6 min.           |
| 970X | Thisted - Nykøbing    | + 6 min.           |
| 970X | Halvrømmen - Aalborg  | -17 min.           |
| 90 X | Thisted - Hanstholm   | - 9 min.           |



Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Korridor 6: Hobro- Aars – Løgstør – (Fjerritslev)

Korridoren betjenes i dag af rute 57 Hobro – Aars – Løgstør – Fjerritslev. For at reducere rejsetiden og dermed gøre den kollektive trafik mere attraktiv, konverteres rute 57 til en expresbusrute. Rute 111 omlægges, så den kører som regionalbus mellem Løgstør og Fjerritslev.

### Der lægges op til følgende:

- Rute 57 konverteres til rute 957X med stop i Løgstør (kræver nyanlæg), Vindblæs, Hornum, Aars (kræver nyanlæg), Binderup Central, Nørager (kræver nyanlæg), Stenild, Hørby og Hobro.
- Der etableres timedrift med expresbus 957X alle dage mellem Hobro - Løgstør.
- Kunder, der i dag stiger på bussen mellem byerne på vinkestrækninger samt i byområderne Kongens Tisted, Hvorvarp, Gatten, Sættrup og Skarp Salling kan benytte Plustur, da bussen ikke længere betjener disse steder. Det drejer sig om ca. 12.000 (6 %) rejser årligt.
- Rute 111 overtager betjeningen af strækningen Løgstør – Fjerritslev fra rute 57, da denne strækning ikke indgår i det fremtidige expresbusnet, og for at skabe en mere effektiv køreplan for rute 957X. Der vil kun være afgang i hverdage med 11 afgang i hver retning, hvilket svarer til nuværende antal afgang. De nuværende 2-3 afgang i weekenden nedlægges.
- På rute 57 bevares tre afgang i hver retning i myldretiden af hensyn til de uddannelsessøgende.

Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

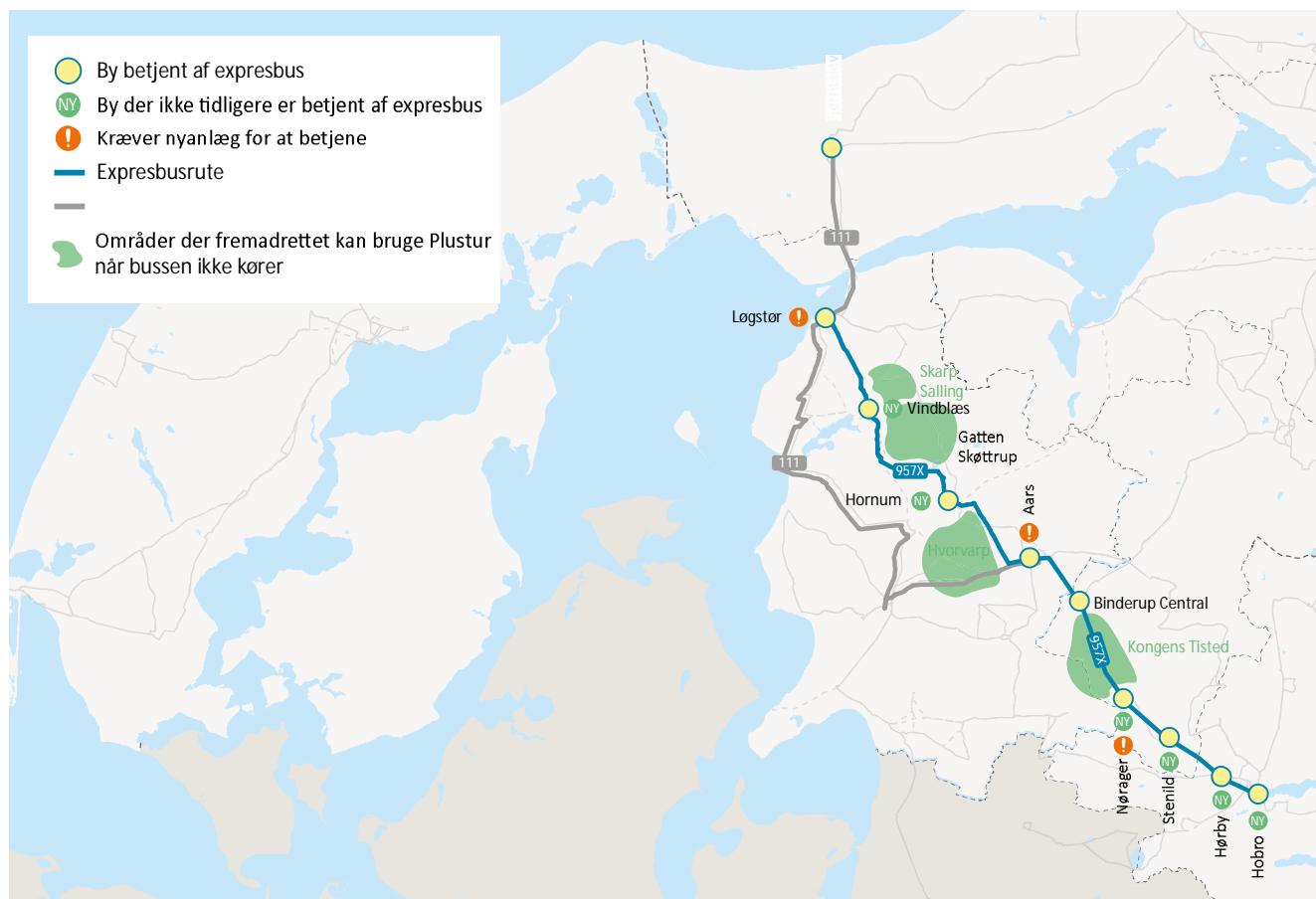
| Rute         | Afgang før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgang efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                           | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    |
| 57           | 38                                 | 34        | 30        | 6                                    | 0         | 0         |
| 111*         | 0                                  | 0         | 0         | 22                                   | 0         | 0         |
| 957X         | 0                                  | 0         | 0         | 38                                   | 34        | 30        |
| <b>I alt</b> | <b>38</b>                          | <b>34</b> | <b>30</b> | <b>66</b>                            | <b>34</b> | <b>30</b> |

\* Vedrører kun afgang mellem Løgstør og Fjerritslev.

Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning       | Ændring i rejsetid |
|------|-----------------|--------------------|
| 957X | Løgstør - Hobro | - 15 min.          |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Korridor 7: Aalborg – Aars – Farsø og Aalborg - Aalestrup

Korridoren betjenes i dag af rute 951X Aalborg – Aars – Farsø og rute 52 Aalborg – Støvring – Aars – Aalestrup. Denne struktur ændres ikke. Ekspresbus 951X sikrer hurtig og konkurrencedygtige forbindelser mellem Aalborg og Aars/Farsø, mens rute 52 betjener de mellemliggende byer. Det er ikke muligt at henvise kunder fra rute 52 til ekspresbussen, hvis ekspresbussen fortsat skal kunne operere efter konceptet om få stop - hurtigt frem.

I dag betjenes korridoren mellem Aalborg og Viborg i Region Midtjylland af rute 61 Aalborg – Aalestrup – Viborg. Ruten fortsætter med eneste ændring, at den fremover vil betjene Haverslev.

### Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift med ekspresbus 951X alle dage mellem Aalborg og Farsø.
- I myldretiden på hverdage om morgenen og eftermiddagen suppleres driften på 951X, så der er halvtimesdrift mellem Aalborg og Farsø.
- På fire afgangse dagligt kører 951X videre til Holstebro, hvilket er uændret i forhold til i dag.
- Rute 52 reduceres med 3 afgangse til og fra Aalestrup i dagtimerne.
- Om aftenen og i weekenden indsættes minibus på rute 52 mellem Svenstrup og Aalestrup. Rejsende, der skal til eller fra Aalborg, kan derfor skifte til en bybus eller et tog i Svenstrup.
- Nuværende serviceniveau for rute 61 fastholdes.
- Der oprettes et stoppested i Haverslev ved motorvejsafkørslen, som rute 61 vil betjene.

Tabellen herunder viser antal afgangse på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgangse før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgangse efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|--------------------------------------|-----------|-----------|--|-----------|-----------|
|              | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                               | Lørdag    | Søndag    |
| 951X         | 45                                   | 12        | 14        | 54                                     | 34        | 30        |
| 52           | 45                                   | 29        | 27        | 38                                     | 12        | 10        |
| 61           | 24                                   | 12        | 10        | 24                                     | 12        | 10        |
| <b>I alt</b> | <b>114</b>                           | <b>53</b> | <b>51</b> | <b>116</b>                             | <b>58</b> | <b>50</b> |

Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning           | Ændring i rejsetid |
|------|---------------------|--------------------|
| 951X | Aalborg - Aars      | 0 min.             |
| 61   | Aalborg - Aalestrup | +6 min.            |
| 61   | Aalborg - Haverslev | -24 min.           |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Korridor 8: Aalborg - Nibe - Løgstør

Korridoren betjenes i dag af rute 950X Aalborg – Nibe – Løgstør – Rønbjerg samt rute 50 Aalborg – Nibe – Løgstør og rute 100 Aalborg – Nibe – Hvalpsund. Strækningen mellem Aalborg og Nibe har det største passagergrundlag i korridoren, mens der i dag er meget få passagerer mellem Rønbjerg og Løgstør. Med forslaget bliver 950X den primære rute, og rute 50 og 100 reduceres i serviceniveau med færre afgang.

### Der lægges op til følgende ændringer:

- Der etableres timedrift med expresbussen (950X) alle dage mellem Aalborg og Løgstør.
- I myldretiden morgen og eftermiddag i hverdage suppleres driften på 950X, så der er halvtimesdrift mellem Aalborg og Nibe.
- 950X afkortes og betjener i fremadrettet ikke strækningen Løgstør – Ranum – Rønbjerg. Mellem Løgstør og Ranum kan man anvende rute 111, mens der fremadrettet ikke vil være betjening af Rønbjerg med undtagelse af skoleruter. Fra Rønbjerg kan man fremadrettet anvende Plustur.
- Der etableres nye stoppesteder ved Sebbesund ved landevejen (kræver nyanlæg), Farstrup ved landevejen (kræver nyanlæg) og Brøndum.
- Rute 50 reduceres til 9 afgang i hver retning i dagtimerne i hverdage.
- Rute 100 kører Hvalpsund – Aalborg med betjening hverdage i myldretiden, med 8 afgang i hver retning. Udenfor myldretiden afkortes ruten til strækningen Hvalpsund – Nibe, med forbindelse til rute 950X mod Aalborg. Aften og weekend betjenes ruten af en minibus, på strækningen Hvalpsund – Nibe, med betjening ca. hver 3. time.
- Om aftenen og i weekenden skal passager der står på mellem byerne (vinkestrækninger) samt i byområderne Kølby, Barmer og Valsted fremadrettet anvende Plustur. I sammenhæng med Plustur vil disse borgere have en afgang i timen alle dage. Det drejer sig om ca. 7.000 (2 %) rejser årligt.
- Rute 50 og 100 omlægges i Aalborg, så de betjener Hasseris Gymnasium og Aalborg Katedralskole.
- Rute 111 udvides på strækningen Løgstør – Ranum med én afgang i hver retning på hverdage, og to afgang i hver retning i weekender. Ruten overtager desuden betjeningen af strækningen Løgstør – Fjerritslev fra rute 57.

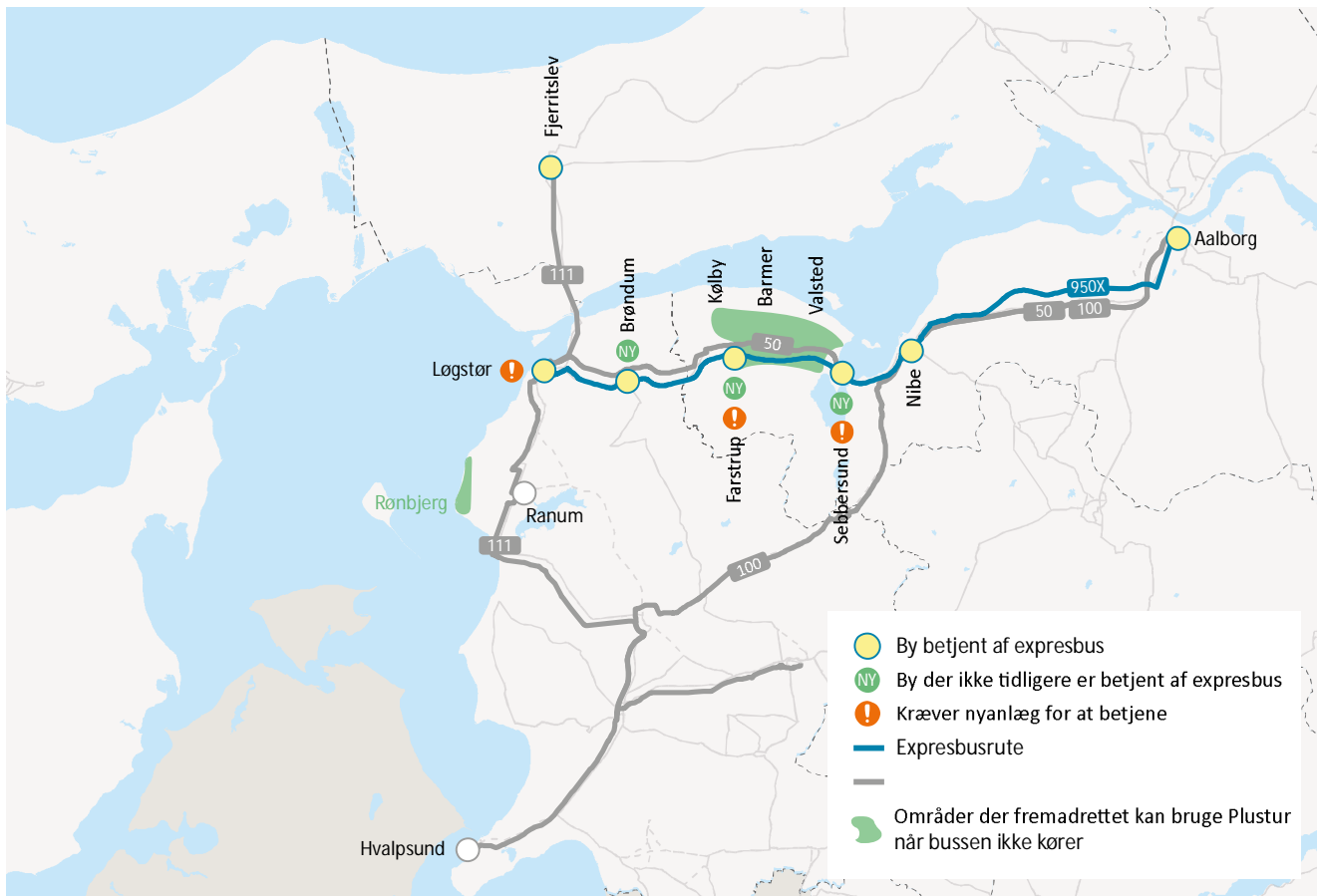
Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

| Rute         | Afgang før FKT (i begge retninger) |           |           | Afgang efter FKT (i begge retninger) |           |           |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|              | Hverdage                           | Lørdag    | Søndag    | Hverdage                             | Lørdag    | Søndag    |
| 50           | 37                                 | 18        | 18        | 18                                   | 0         | 0         |
| 100          | 25                                 | 14        | 14        | 24                                   | 12        | 12        |
| 111          | 23                                 | 10        | 10        | 25                                   | 14        | 14        |
| 950X         | 42                                 | 14        | 12        | 54                                   | 34        | 30        |
| <b>I alt</b> | <b>127</b>                         | <b>56</b> | <b>54</b> | <b>121</b>                           | <b>60</b> | <b>56</b> |

Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

| Rute | Strækning           | Ændring i rejsetid |
|------|---------------------|--------------------|
| 950X | Aalborg – Løgstør   | + 2 min.           |
| 950X | Aalborg - Farstrup  | - 17 min.          |
| 950X | Aalborg - Sebbesund | - 10 min.          |

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring



## Lindholm Station som knudepunkt for Aalborg Lufthavn

Fra december 2022 udvides betjeningen med tog, så der kører 2 tog i timen fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn, der derudover betjenes af regional- og bybusser. Med Fremtidens Kollektive Trafik ændres betjeningen af Aalborg Lufthavn, så det fremadrettet kun er tog og bybus der betjener Aalborg Lufthavn, mens regional- og ekspresbusserne føres via Lindholm Station, hvorfra der er gode forbindelser til Aalborg Lufthavn med tog og bybus. På den måde styrkes Lindholm Station som knudepunkt for rejsende til og fra Aalborg Lufthavn med gode forbindelser til hele Nordjylland.

Hver år er der ca. 17.000 rejser til og fra Aalborg Lufthavn med rute 70, 71 og 200. De 88 % af rejserne foregår mellem lufthavnen og Aalborg Centrum på en strækning, der også betjenes af bybusser og tog. De resterende 12 %, svarende til ca. 2.100 rejser årligt (eller ca. 6 rejser dagligt), foregår med en af de nævnte regionalruter fra lufthavnen mod nord eller vest.

Køretiden for at betjene Aalborg Lufthavn med de tre nævnte regionalruter er ca. 3,5 min. ekstra pr. afgang, hvilket svarer til en udgift på 1,6 mio. kr. pr. år. Fraregnet indtægter svarer det til en nettoudgift på 1,5 mio. kr. pr. år.







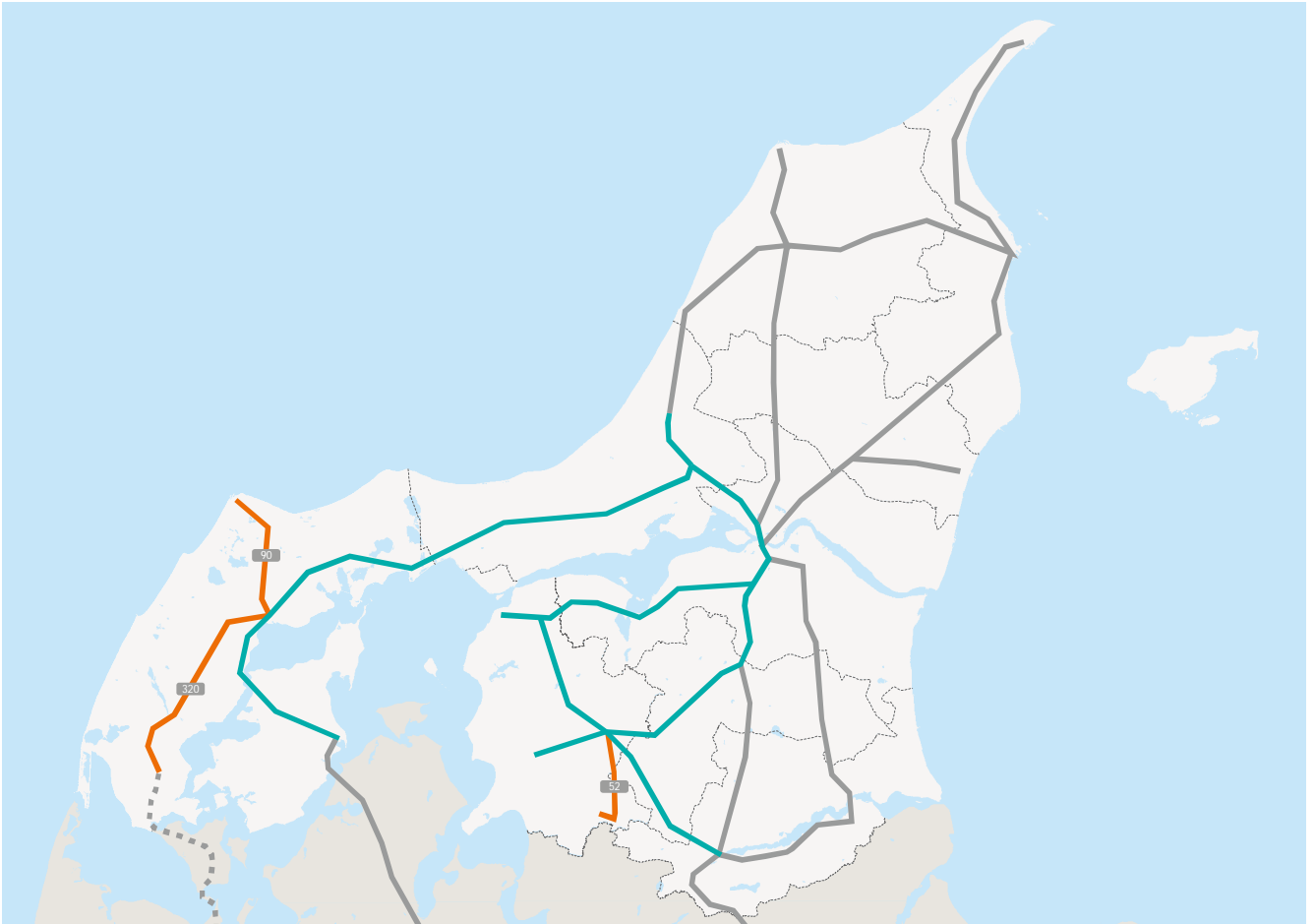
## 5. Hovednet Vest

Som første fase i udbygningen af Det Nordjyske Hovednet gik de fire vestlige kommuner Jammerbugt, Thisted, Morsø og Vesthimmerland sammen med Region Nordjylland om at gennemføre projektet Hovednet Vest. Projektet indeholdt en række udvidelser på ruterne 52, 57, 67, 90, 200, 320, 951X og 970X. I sammenhæng med de øvrige ruter på strækningerne blev der etableret hovednetsbetjening mellem de større byer med afgang minimum hver time hverdage og weekend fra morgentunden til sidst på aftenen. Projektet var i første omgang et treårigt projekt, med start i august 2019 til august 2022 men blev derefter forlænget til august 2023.

Med det nye rutenet i Fremtidens Kollektive Trafik indarbejdes Hovednet Vest i forslaget, så det ikke kører selvstændigt ved siden af. De udvidelser, der blev lavet i Hovednet Vest og som skal fortsætte i Fremtidens Kollektive Trafik, er indarbejdet i forslaget. De udvidelser i Hovednet Vest, der ikke fremadrettet skal indgå i Det Nordjyske Hovednet, føres tilbage til niveauet før udvidelserne, eller i et tilpasset serviceniveau, der stemmer overens med principperne i Fremtidens Kollektive Trafik. Derudover ophører den specielle fordelingsnøgle for økonomien som Hovednet Vest har.

### Der lægges op til følgende ændringer:

- Rute 52: Ruten reduceres i serviceniveau, da den ikke fremadrettet indgår i Det Nordjyske Hovednet
- Rute 67: Ruten reduceres i serviceniveau, da den ikke fremadrettet indgår i Det Nordjyske Hovednet.
- Rute 90: Ruten reduceres i serviceniveau, da den ikke fremadrettet indgår i Det Nordjyske Hovednet.
- Rute 200: Indgår ikke fremadrettet i Det Nordjyske Hovednet. Dog reduceres ruten ikke i serviceniveau.
- Rute 320: Ruten bliver en lokalrute finansieret af Thisted Kommune, og det er op til Thisted Kommune at fastsætte serviceniveauet.
- 951X: Ruten indgår i det nye Nordjyske Hovednet, og udvidelserne fastholdes derfor.
- 970X: Ruten indgår i det nye Nordjyske Hovednet, og udvidelserne fastholdes derfor.



Kortet herover viser ruterne i Hovednet Vest og det øvrige Nordjyske Hovednet, som fremadrettet udgør det nye Nordjyske Hovednet. De grønne strækninger viser de dele af Hovednet Vest, der videreføres i Fremtidens Kollektive Trafik, mens de orange streger viser de strækninger, der ikke videreføres men i stedet bliver ført tilbage til serviceniveauet før Hovednet Vest-niveau.

## 6. Fremtidens fleksible produkter

Vi vil skabe et mere sammenhængende transporttilbud, hvor vi har en løsning til alle vores kunder uanset deres behov, og uanset om de bor i et tyndt eller tæt befolket område. Flextur og Plustur er de to kørselsordninger i Flextrafikken, der udgør det fleksible net, hvor turene bestilles på forhånd og skræddersys efter kundernes behov. Det fleksible net og busserne i lokalnettet understøtter og komplementerer hovednettet, så de tre i forening danner et fintmasket net af muligheder for at komme fra A til B. Det gør den kollektive trafik endnu mere attraktiv, end den er i dag.

Kollektiv trafik, der bliver kørt efter behov og med mindre vogne, er en gevinst for både kunder og klima. Det giver kunderne nem adgang til bl.a. busser og tog på hovednettet, så de får en bedre dækning med kollektiv trafik end i dag. Når der kun køres efter behov, og når kørslen kan samordnes med andre kørselsordninger i Flextrafikken, er der mindre kørsel og dermed mindre CO<sub>2</sub>-udledning, end hvis de tilsvarende korridorer og områder skulle dækkes af busser i fast

Trafikselskaberne i Danmark udfører Flextrafik på vegne af regionerne og kommunerne gennem det nationale samarbejde FlexDanmark, der har hovedsæde i Aalborg. Det meste Flextrafik kræver, at man er visiteret til det af sin kommune eller region. Flextur og Plustur kan dog benyttes af alle. En af de store styrker ved Flextrafik er, at kørslen kan samordnes, så der er en så effektiv udnyttelse som muligt af vognene i Flextrafikken – uanset hvilket produkt der er tale om.



## Kundedrevet produktudvikling

Produkterne i Flextrafikken skal være lettere og enklere at forstå og benytte. Derfor har vi været i dialog med vores kunder og en række ikke-kunder, for at få deres input til, hvad vi skal arbejde med ift. produktudviklingen. De har udpeget tre overordnede pejlemærker, som i overskriftsform er:

- Tryk og sikker rejse
- Fra A til B med kollektiv trafik
- 24/7 betjening

De tre pejlemærker er oversat til konkrete tiltag, som vi gennemgår i det følgende.

## Fremtidens Plustur og Flextur

Med Plustur bliver man kørt mellem en adresse og et knudepunkt. Plustur kører kun, hvis turen indgår som en del af en samlet rejse, der også indeholder bus eller tog. Vi integrerer Plustur i billetten til bus og tog, så det bliver lettere og enklere at benytte, og endnu flere kunder dermed får adgang til busser og tog på hovednettet. Samtidig udvider vi Flextur, så den kan benyttes døgnet rundt alle ugens dage. Takststrukturen for Flextur ændres også, så den matcher takststrukturen i bus og tog. Det bliver dermed lettere for kunderne at gennemskue, hvilke takster der gælder i hvilke områder.

### Der lægges op til følgende:

- Plustur erstatter den rutebårne bustrafik i områder, hvor der ikke er kundegrundlag for at køre rutetrafik.
- Plustur er inkluderet i bus- og togbilletten.
- Plustur kører, når busser og tog på hovednettet kører, så der altid er mulighed for at komme frem. Dette gælder også nattog og -bus.
- Med Plustur kan der kun rejses til og fra et knudepunkt og i forbindelse med en samlet rejse, hvori der også indgår bus eller tog.
- Flextur understøtter kørsel i lokalområderne og kørsel af personer, som ikke kan benytte busser og tog.
- Takster for Flextur ensrettes med en høj og en lav takst.
- Der er samme takst på tværs af kommunegrænser, når man benytter Flextur
- Man kan benytte Flextur døgnet rundt alle ugens dage



## Takster for Plustur og Flextur

Ved takstskiftet den 15. januar 2023 træder en ny takststruktur for Flextur i kraft. Formålet med den nye struktur er at sikre en større parallelitet mellem taksterne i den åbne del af Flextrafikken og den øvrige kollektive trafik og give kommunerne et provenu.

Konkret kommer den nye takststruktur for Flextur til at operere med en høj og en lav takst. De særlige takster for rejser over kommunegrænserne udfases som følge af det. Samtidig bliver rejserreglerne for Flextur og Plustur forenklet, for også at gøre den del lettere og enklere for kunderne at navigere i. Plustur vil fortsat være inkluderet i bus- og togbilletten for at sikre let og enkel adgang til den kollektive trafik for alle i Nordjylland.

### Kørsel døgnet rundt alle ugens dage

Det skal være nemt at komme til og fra arbejde, uddannelse, fornøjelser og hinanden. Både i hverdagen og weekenden. I dag kører Flextur alle ugens dage i tidsrummet fra 6.00-23.00. Det samme gør sig som udgangspunkt gældende for Plustur, men det kan variere geografisk, da åbningstiden for Plustur er tilpasset bus- og togtiderne.

Der er udfordringer med at få dækket taxikørslen om aftenen og om natten flere steder i Nordjylland. Det betyder, at folk er henvist til natbus eller -tog. Da Plustur ikke kører om natten, er der dog mange, der ikke har mulighed for at komme frem til hovednettet hvorfra natbusser og nattog kører. Derfor er mange nordjyder uden transportmuligheder om natten.

I forbindelse med høringen om den nye takststruktur i Flextrafikken i efteråret 2022, gav flere kommuner udtryk for, at de gerne ville have åbningstiden for Flextur udvidet til senere end klokken 23 og gerne med natbetjening i hele Nordjylland døgnet rundt alle ugens dage. Det vil ikke kun understøtte nordjydernes mobilitetsbehov men også løse en del af udfordringen med den manglende taxadækning.

I Brønderslev Kommune har Flextur haft natbetjening i en længere periode. Det har givet os en række gode erfaringer, som vi kan bygge videre på, når Flextur udvides, så det kan benyttes 24/7 i hele Nordjylland.

Når Plustur også udvides med natbetjening, vil alle i Nordjylland få mulighed for at komme frem til de natbusser og nattog, der kører på hovednettet. Det vil give den enkelte en stor grad af frihed, når der altid er en transportmulighed indenfor rækkevidde.

Set-uppet for at bestille natkørsel vil være det samme som for at bestille kørsel i dagtimerne. Turen bestilles digitalt eller telefonisk, og alle ture samordnes, så kunder, der skal i samme retning, kører sammen i samme vogn.

Natbetjeningen i Flextur skal være selvfinansierende for kommunerne. For at gøre det let og enkelt, og for at kunderne oplever ens regler uanset hvor i Nordjylland, de rejser, skal tilbuddet om natbetjening udrulles i hele Nordjylland.

### Større kendskab til Plustur og Flextur

Der er for få, der kender til de åbne kørselsordninger i Flextrafikken, og at de kan benyttes af alle. Mange tror, at Flextrafikken kun består af lukkede kørselsordninger, som man skal visiteres til, og at det er forbeholdt ældre, syge og handicappede. Der er derfor behov for at udbrede kendskabet til den åbne Flextrafik og synliggøre Flextur og Plustur som dele af den kollektive trafik, der kan benyttes af alle.

Vi vil ikke længere kommunikere busser, tog og Flextrafik som tre separate produkter. Vi vil i stedet kommunikere alle vores transportprodukter ligeværdigt og som et samlet tilbud om kollektiv trafik. Vi vil kommunikere, at alle vores produkter tilsammen udgør den optimale kollektive trafik i netop de områder, hvor de er indsat.



### Eksempel fra Brønderslev Kommune

Brønderslev Kommune oplevede en udfordring med at løse borgernes mobilitetsbehov om aftenen og natten pga. manglen på taxaer. Derfor indgik Brønderslev Kommune og NT et samarbejde med henblik på at løse udfordringen. Det resulterede i, at Flextur med betjening hele døgnet blev udrullet i kommunen. Det skete med

opbakning fra den faglige brancheforening for bus- og taxivognmænd i Danmark, Dansk PersonTransport (DPT). De er med på og støtter, at kommunerne laver sådanne løsninger, ligesom kommunerne jf. Taxiloven også kan lave en aftale om taxidækning i kommunen, fx. gennem udbud.



# 7. Fremtidens knudepunkter

Uanset om knudepunktet er et stoppested, en busterminal eller en togstation, er det kundens indgang til den kollektive trafik. Knudepunkterne har stor betydning for, hvordan den samlede rejse opleves. Derfor skal de have et højt, ensartet serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, et ensartet udtryk og god og relevant information. Kunderne skal føle sig trygge, når de færdes på knudepunkterne, og de skal kunne bruge deres lokale knudepunkt til mere end blot at vente på at komme videre.

Vi vil tilbyde attraktive knudepunkter, der indbyder til mere end blot at vente, så vores ca. 25 millioner årlige påstigere får en god og tryk rejse. Skal man skifte undervejs på sin rejse, skal man tydeligt kunne se, hvor man skal stå af og på, og man skal trygt og sikkert kunne færdes og opholde sig på knudepunktet.

Knudepunkterne spiller en stor rolle i lokalsamfundet. Udover at være knudepunkt for den kollektive trafik, er det også her, man flere steder henter sine pakker i pakkeboksen, eller i læskærmen at man finder landsbyens fælles opslagstavle.

Vi vil skabe en tydelig og ensartet indgang til den kollektive trafik med en fælles, visuel identitet, der går igen på alle knudepunkter i hele Nordjylland. Vi vil også sikre, at der er et ensartet højt serviceniveau med rene og indbydende omgivelser, så kunderne får en nem, tryk og sikker rejse.



## Ansvarsfordeling i dag

I dag er ansvaret for knudepunkter og stoppesteder delt mellem NT, kommunerne, Vejdirektoratet, Banedanmark, DSB og Nordjyske Jernbaner (NJ). I Aalborg Kommune er en stor del af knudepunkterne reklamefinansieret og de øvrige knudepunkter følger dette design. I de øvrige kommuner står NT for at indkøbe topskilte, standere og kassetter, udskifte køreplaner samt drifte og vedligeholde busterminaler indvendigt. Kommunerne står for at indkøbe det resterende stoppestedsudstyr som fx læskærme, cykelparkeringsudstyr, skraldespande mv. Derudover drifter og vedligeholder kommunerne udstyret på stoppestederne og er vejmyndighed for vejarealerne ved knudepunkterne. Det er også kommunerne, der har ansvaret for snefyndning og saltning om vinteren. Sidst men ikke mindst står kommunerne for driften af de udendørs arealer ved busterminalerne.

Vejdirektoratet vedligeholder vejarealer på statsvejene og har ansvaret for samkørselspladser ved statsvejene. Vejdirektoratet har også ansvaret for sne- og glatførebekæmpelse på statsvejene.

Banedanmark og DSB vedligeholder og drifter stationsforpladserne, stationsbygningerne, perronerne og inventaret på deres stationer på strækningen fra Hobro til Frederikshavn. NJ gør det samme på deres stationer på strækningerne mellem Skagen – Frederikshavn og Hirtshals – Hjørring.

Med den nuværende ansvarsfordeling er der mange forskellige aktører involveret i udvikling, drift og vedligeholdelse af de forskellige typer af knudepunkter og stoppesteder i Nordjylland. Det afspejler sig tydeligt, når man bevæger sig rundt i landsdelen. Der er stor forskel på standarden af udstyr, vedligeholdelse og drift, alt efter hvilken kommune man befinder sig i, og det giver et broget billede af den kollektive trafik.

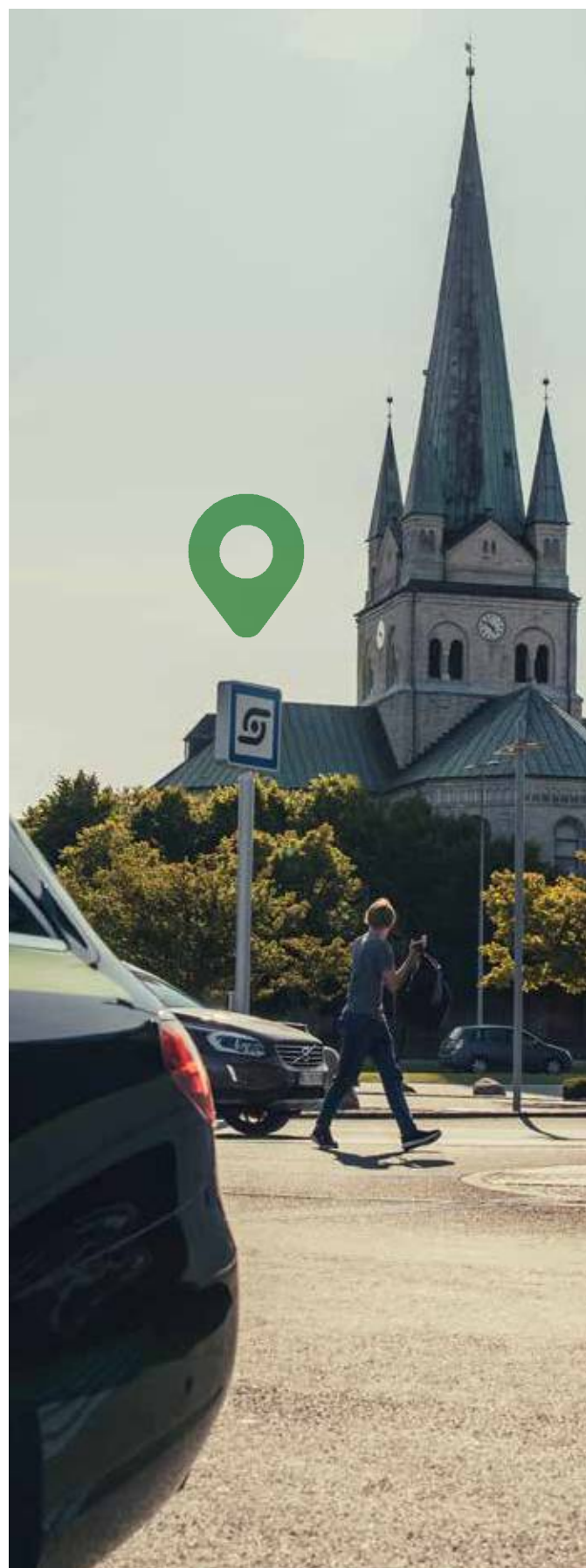
## Fælles koncept og handlingsplan for fremtidens knudepunkter

For at få skabt en større ensartethed og en bedre standard for både udstyr og vedligeholdelse på de nordjyske stoppesteder og knudepunkter er der udarbejdet en handlingsplan for fremtidens knudepunkter og stoppesteder på det nye hovednet. Projekt Fremtidens Kollektive Trafik er afgrænset til kun at omhandle de stoppesteder og knudepunkter, der er på det nye Nordjyske Hovednet. Togstationer er ikke en del af projektet.



### Der lægges op til følgende handlingsplan for knudepunkter på expresbusnettet udenfor Aalborg Kommune:

- Der er to fælles koncepter for udstyr på busstoppesteder og knudepunkter. Det reklamefinansierede koncept og Fælleskonceptet, hvor det reklamefinansierede koncept holdes udenfor dette projekt. NT og kommunerne har i samarbejde udarbejdet Fælleskonceptet, der er et fælles designkoncept for stoppestedsudstyr, der understøtter kundernes behov og ser indbydende ud. Vi lægger op til at implementere Fælleskonceptet på alle stoppesteder og knudepunkter i Nordjylland for at skabe ensartede, attraktive og trygge stoppesteder og knudepunkter i hele landsdelen. DSB og NJ har deres egne koncepter for udstyr på togstationerne. Disse koncepter holdes også udenfor dette projekt.
- Vi opererer med en fælles standard for drift og vedligeholdelse på busstoppesteder på hovednettet via en SLA (Service Level Agreement). Den fælles standard er udarbejdet af kommunerne, Region Nordjylland og NT i samarbejde, og vi vil indføre den i alle de nordjyske kommuner. Det vil give os mulighed for at skabe det pæne og ensartede udtryk, som vil give den kollektive trafik et løft. Oplægget til den fælles standard er beskrevet senere i dette notat.
- Det indgår i handlingsplanen, hvilken rækkefølge vi opretter, fornyer og nedlægger stoppesteder og knudepunkter på det nye nordjyske hovednet.
- Indkøb af stoppestedsudstyr til og vedligeholdelse af stoppesteder og knudepunkter på hovednettet, forankres hos NT. Det vil sikre ensartetheden på tværs af kommunegrænser, og sikrer at vi kan få dem vedligeholdt løbende, så de alle altid er pæne og indbydende. At lægge indkøbsfunktionen et enkelt sted, sikrer også, at pengene rækker længst, da det ofte er billigere at købe stort ind.
- Vedligeholdelse af udstyr på knudepunkter finansieres af et fælles budget med 50 % fra kommunerne og 50 % finansiering fra Region Nordjylland.
- Omkostningerne til aktivering af knudepunkter finansieres af den nuværende fælles pulje.

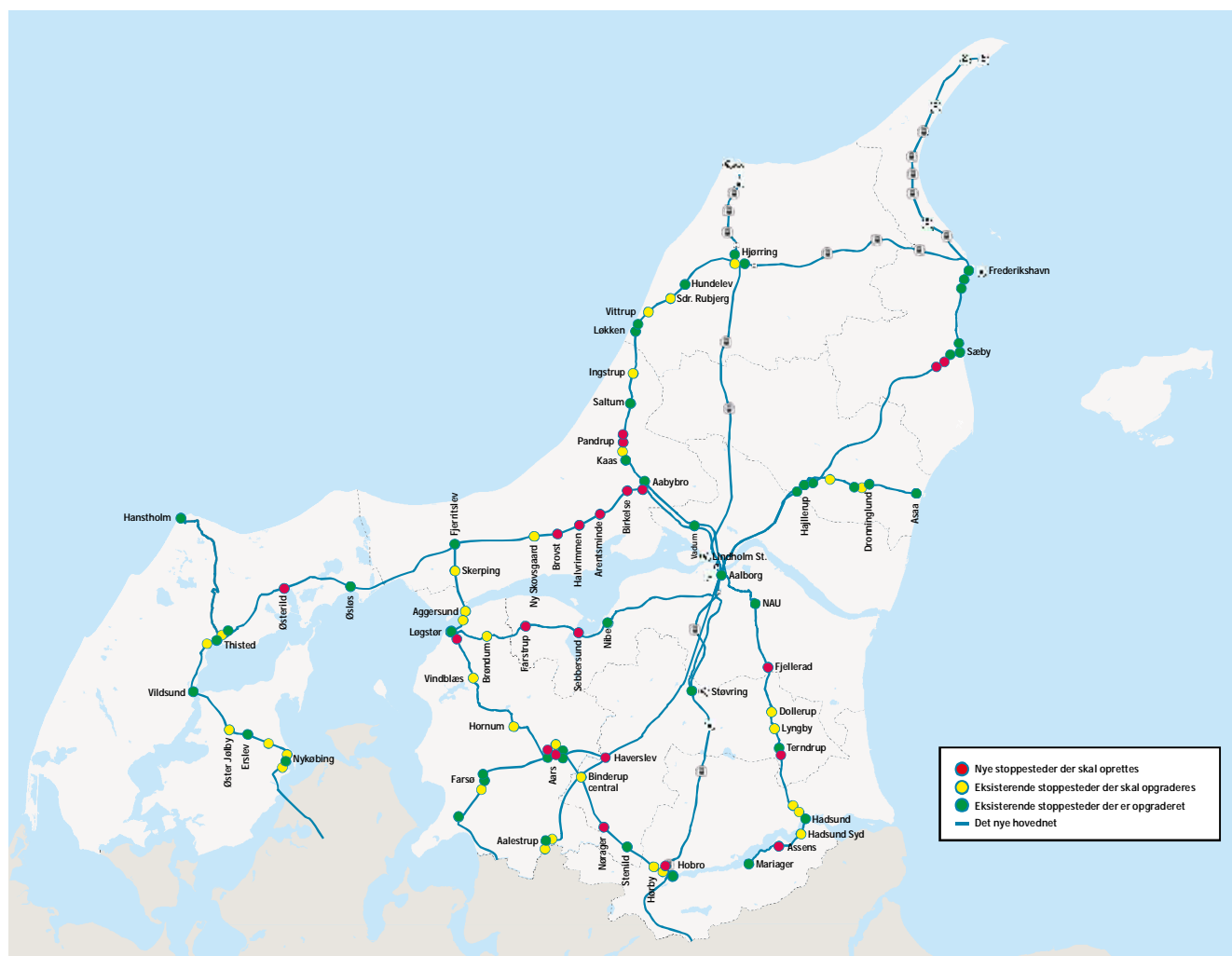


## Etablering af nye knudepunkter

Det foreslåede expresbusnet forudsætter, at en række knudepunkter og stoppesteder skal oprettes og opgraderes for at kunne understøtte det nye hovednet med flere expresbusser og med Plustur som tilbringerprodukt.

Det nye hovednet kommer i alt til at bestå af 220 stoppesteder og knudepunkter, som er fordelt i hele Nordjylland. Som man kan se på kortet herunder, etableres 42 knudepunkter helt fra

bunden, mens 62 eksisterende stoppesteder skal opgraderes for at understøtte det nye hovednet. De forskellige stoppesteder er markeret med hhv. rød, gul og grøn for at illustrere, hvad de enkelte stoppesteder kræver for at kunne betjene det nye hovednet. Rød betyder nyanlæg, gul betyder opgradering, og grøn betyder, at der ikke skal ændres på noget.



Kortet herover viser knudepunkter og stoppesteder på det nye hovednet.

Illustration af et evt. nyt knudepunkt ved Østerild



### Handlingsplan for opgradering af eksisterende knudepunkter

Som beskrevet i principperne vil vi arbejde for at skabe et fællesskab for stoppestederne og knudepunkterne på det nye hovednet, hvor NT overtager en større del af ansvaret for både udstyr og vedligeholdelse ift. i dag.

Ud fra den betragtning er der udarbejdet en handlingsplan, der giver et overblik over, hvordan de eksisterende stoppesteder og knudepunkter opgraderes, og hvordan alle stoppesteder og knudepunkter på det nye hovednet skal vedligeholdes fremadrettet.

## Drift

For at sikre en høj standard for stoppesteder fastlægges en række anbefalinger til driften af disse. Anbefalingerne fremgår af tabellen herunder.

Tidsrammerne er en afvejning af, at der sikres en god kvalitet samtidig med, at holdbarheden og kvaliteten for udstyret forlænges. Der skelnes mellem minimum og anbefalede tidsram-

mer, som hver især er fastlagt ud fra anbefalinger fra producenten og erfaringer fra kommunerne. Producenten anbefaler at udstyr (fx læskærm) gennemgås og rengøres hver tredje måned, for at sikre at produktets levetid fastholdes. Såfremt anbefalingerne overholdes, vil der være lang levetid på produkterne. Derfor bør man ikke gå under minimumsanbefalingerne. Anbefalingerne er lavet ud fra en generel betragtning. Udstyr, der står i udsatte områder ved fx Vestkysten, bør dog rengøres oftere.

| Opgave   | Tidsramme - anbefalet                | Tidsramme - minimum | Ansvar  |
|--|--------------------------------------|---------------------|---------|
| Rengøring af glassider                         | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | Kommune |
| Rengøring af træelementer                      | Hver 3. måned                        | Hver 5. måned       | Kommune |
| Udskiftning af køreplaner                      | Ved køreplanændringer                | Hver 12. måned      | NT      |
| Gennemgang af belysning                        | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | Kommune |
| Afvasning af konstruktion                      | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | Kommune |
| Gennemgang af belægning (fx ukrudtsbekæmpelse) | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | Kommune |
| Tømning af affaldskurv                         | Efter behov - minimum 1 gang om ugen | Efter behov         | Kommune |
| Gennemgang af realtidsskilte                   | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | NT      |
| Generel renhold (fx fejning)                   | Hver 3. måned                        | Hver 6. måned       | Kommune |

Følgende ryddes for sne i prioriteret rækkefølge:

1. Buslomme
2. Perron
3. Læskærm
4. Cykelparkering mv.

Snerydning

Det er vigtigt, at den sne, der ryddes fra vejene, ikke efterlades ved stoppestederne, da det forringer forholdene og fremkommeligheden for vores buskunder markant. Sne på perroner/fortov skal fjernes umiddelbart efter rydning af veje.

## Vedligeholdelse

Udstyr bliver slidt og risikerer at blive udsat for hærværk. Den risiko kommer vi ikke udenom. Med god vedligeholdelse er der dog en tendens til, at hærværk mindskes, og derfor er det vigtigt, at stoppesteder og knudepunkter løbende vedligeholdes, og at skader udbedres relativt hurtigt. I nedenstående tabel fremgår en række retningslinjer for responstid på udbedring af skader på stoppestedsudstyr. Akutskader, der har betydning for funktionen

af udstyret fx smadrede glassider, påkørt konstruktion, ødelagt belægning mv., sikres hurtigst muligt inden for 1-2 arbejdsdage efter konstatering af fejlen.

Udbedring af fejl skal ske hurtigst muligt indenfor den tidsramme, som er angivet under de forskellige punkter. For alle gælder det, at den samlede tid udgør leveringstiden af reservedele plus max antal arbejdsdage.

| Opgave  | Tidsramme for udbedring                                | Oprydning ved akutskader    | Ansvar  |
|---|--|-----------------------------|---------|
| Udskiftning af glassider ved hærværk                            | Leveringstid fra producent + 3 arbejdsdage i kommunen  | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Udskiftning af bænk ved hærværk eller slitage                   | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage i kommunen | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Reparation af konstruktioner                                    | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage i kommunen | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Reparation af belægning   | 14 arbejdsdage i kommunen                              | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Udskiftning af køreplankassetter ved hærværk og slitage         | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage            | -                           | NT      |
| Udskiftning af rørstander                                       | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage i kommunen | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Udskiftning af topskilt ved slitage                             | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage i kommunen | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Reparation af øvrig inventar (fx affaldskurv og cykelparkering) | Leveringstid fra producent + 14 arbejdsdage i kommunen | 1-2 dage efter konstatering | Kommune |
| Fjernelse af graffiti   | Maks 14 dage   | -                           | Kommune |

## Aktivering af knudepunkter og byrum

I Nordjylland er der 123 knudepunkter, som er markeret med det officielle knudepunktsskilt. Det markerer, at man befinder sig på et knudepunkt, hvor man kan skifte mellem forskellige transportformer.

Etableringen af disse knudepunkter har været finansieret af kommunerne og en fælles pulje på 14,3 mio. kr. Der er kun brugt ca. 3 mio. kr. ud af de 14,3 mio., og de resterende penge vil gå til at få aktiveret knudepunkterne og få gjort dem mere attraktive. De skal bl.a. gøres til aktive dele af byrummene, hvor man fx kan hente sin pakke eller finde lokalsamfundets fælles opslagstavle, så man får udnyttet tiden bedst muligt. På den måde bliver der skabt nogle gode og attraktive forhold for kunderne, der indbyder til at benytte den kollektive trafik.



## 8. Flere kunder

Det overordnede formål med projektet er at forbedre den nordjyske kollektive trafik med bedre fleksible produkter, bedre knudepunkter og flere ekspresbusser, da vi forventer, at det vil tiltrække flere kunder for samme økonomi.

Analysen viser, at antallet af påstigninger (rejser) på de involverede busruter vil stige med ca. 0,4 mio. (8 %) årligt, hvis de foreslåede ændringer gennemføres i fuldt omfang. Den estimerede udvikling i antal rejser på busruterne og i de fleksible produkter fremgår af oversigten på næste side.



Udvikling i estimerede antal rejser (påstigninger) på år fordelt på de enkelte ruter i projektet.

| Rute       | Køreplan 2022/2023 | Fremtidens Kollektive Trafik |               |                  | Ændring        |
|------------|--------------------|------------------------------|---------------|------------------|----------------|
|            | Rejser, bus        | Rejser, bus                  | Rejser, flex  | Rejser i alt     | Rejser         |
| 73         | 265.900            | 297.626                      | 0             | 297.626          | 31.726         |
| 973X       | 324.578            | 361.459                      | 0             | 361.459          | 36.882         |
| 74         | 262.037            | 37.935                       | 189           | 38.125           | -223.912       |
| 974X       | 92.725             | 360.763                      | 0             | 360.763          | 268.039        |
| 42         | 194.596            | 234.654                      | 0             | 234.654          | 40.058         |
| 72         | 134.990            | 83.087                       | 0             | 83.087           | -51.903        |
| 202        | 50.017             | 28.355                       | 0             | 28.355           | -21.662        |
| 71         | 302.589            | -660                         | 660           | -0               | -302.589       |
| 200        | 141.622            | 142.873                      | 0             | 142.873          | 1.250          |
| 971X       | 119.797            | 531.291                      | 0             | 531.291          | 411.494        |
| 70         | 351.260            | 52.231                       | 5.788         | 58.019           | -293.241       |
| 90         | 167.315            | 68.283                       | 1.042         | 69.325           | -97.990        |
| 940X       | 109.193            | 109.193                      | 0             | 109.193          | 0              |
| 970X       | 202.620            | 643.984                      | 0             | 643.984          | 441.364        |
| 54         | 182.307            | 104.626                      | 1.002         | 105.629          | -76.678        |
| 954X       | 64.891             | 222.264                      | 0             | 222.264          | 157.373        |
| 57         | 210.732            | 5.107                        | 2.940         | 8.047            | -202.685       |
| 957X       | 0                  | 238.779                      | 0             | 238.779          | 238.779        |
| 52         | 266.245            | 253.434                      | 0             | 253.434          | -12.811        |
| 61         | 116.296            | 124.723                      | 0             | 124.723          | 8.427          |
| 951X       | 161.547            | 197.217                      | 0             | 197.217          | 35.670         |
| 1          | 40.644             | 46.013                       | 0             | 46.013           | 5.369          |
| 50         | 213.224            | 186.174                      | 1.209         | 187.383          | -25.841        |
| 100        | 149.447            | 155.721                      | 0             | 155.721          | 6.275          |
| 111        | 130.544            | 138.089                      | 0             | 138.089          | 7.545          |
| 950X       | 215.565            | 219.722                      | 532           | 220.254          | 4.689          |
| Natbusser  | 61.423             | 62.325                       | 0             | 62.325           | 902            |
| <b>Sum</b> | <b>4.749.252</b>   | <b>5.122.419</b>             | <b>13.362</b> | <b>5.135.781</b> | <b>386.529</b> |

Som det fremgår af oversigten herover, er udgangspunktet et samlet passagertal på 4,7 mio. rejser om året på de involverede bus-ruter. Det er baseret på køreplanåret 2022/2023, der går fra august til august.

Ændringerne, som er foreslået i projektet, forventes at øge passagertallet med knap 0,4 mio. rejser årligt til samlet 5,1 mio. rejser. Hertil udgør antallet af rejser med de fleksible produkter på godt 13.000 rejser årligt.

## Udvikling i antal rejser pr. kommune

Udviklingen i antal rejser i den enkelte kommune fremgår af tabellen herunder. Udviklingen i antallet af rejser er opgjort som påstignere i de enkelte kommuner.

| Kommune        | Ændring i årlige antal rejser |
|----------------|-------------------------------|
| Aalborg        | 152.734                       |
| Brønderslev    | 10.136                        |
| Frederikshavn  | 41.824                        |
| Hjørring       | 4.816                         |
| Jammerbugt     | 71.407                        |
| Mariagerfjord  | 22.550                        |
| Morsø          | 3.265                         |
| Rebild         | 22.390                        |
| Thisted        | 17.750                        |
| Vesthimmerland | 39.656                        |
| <b>Total</b>   | <b>386.529</b>                |

Samlet udvikling i estimerede antal rejser (påstigninger) pr. år fordelt på de enkelte kommuner.

## Forudsætninger

Det er ikke muligt præcis at forudsige og beregne udviklingen i antal rejser i fremtiden på de enkelte ruter. Den estimerede rejsetal er baseret på følgende forudsætninger:

- Udgangspunktet er påstigningstal på stoppestedsniveau fra 2021 opregnet til et helårsniveau, der svarer til niveauet i 2019, som er 'normalåret' inden Coronapandemien i 2020 – 2022.
- Der er indlagt en expresbuseffekt på 20 % nye rejser pr. køreplantime på de expresbusruter, der konverteres fra standsende regionalbusser. Dette er baseret på erfaringer fra Movias R-net.
- En reduktion på 5 % af rejserne på ruter, som overgår fra regionalbus til expresbus, idet nogle kunder får længere gangafstand pga. færre stop.
- 25 % af de rejser, som ikke længere kan udføres med bus, antages at blive udført med de fleksible produkter (Flextur eller Plustur).
- På de ekstra køreplantimer, der lægges på expresbusserne, er det forudsat at antallet af passagerer er 50 % i forhold til nuværende gennemsnit pr. køreplantime.





## 9. Økonomi og finansiering

### Økonomiske konsekvenser ved omlægning af bustrafik

Med afsæt i analysen indgår det i projektets anbefalinger, hvor og i hvilket omfang expresbusnettet bør udvides, og hvor og hvornår den rutebundne trafik på en række regionale ruter bør konverteres til fleksible produkter.

Samlet set viser analysen, at nettoomkostningerne til bustrafik og de fleksible produkter vil blive reduceret med ca. 4 mio. kr. årligt (3 %), hvis de foreslåede ændringer gennemføres i fuldt omfang. Den forventede udvikling i køreplantimer og nettoudgifter på de enkelte ruter fremgår af oversigten på næste side.



| Rute       | Køreplan 2022/202        |                          | Fremtidens Kollektive Trafik |                          | Ændringer                |                          |
|------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|            | Forudsatte køreplantimer | Estimerede nettoudgifter | Forudsatte køreplantimer     | Estimerede nettoudgifter | Forudsatte køreplantimer | Estimerede nettoudgifter |
| 73         | 17.489                   | 9.868.614                | 17.489                       | 9.141.683                | 0                        | -726.931                 |
| 973X       | 16.831                   | 2.851.030                | 20.656                       | 4.365.683                | 3.825                    | 1.514.653                |
| 74         | 15.012                   | 4.974.297                | 4.762                        | 2.714.957                | -10.250                  | -2.259.340               |
| 974X       | 5.009                    | 2.211.103                | 14.320                       | 2.554.528                | 9.311                    | 343.425                  |
| 42         | 10.045                   | 4.180.530                | 12.112                       | 4.609.801                | 2.068                    | 429.271                  |
| 72         | 7.802                    | 3.186.526                | 4.802                        | 2.440.382                | -3.000                   | -746.144                 |
| 202        | 3.528                    | 1.970.218                | 2.000                        | 1.463.428                | -1.528                   | -506.790                 |
| 71         | 14.531                   | 5.210.491                | 0                            | 111.535                  | -14.531                  | -5.098.956               |
| 200        | 7.703                    | 3.792.600                | 7.560                        | 3.650.825                | -143                     | -141.774                 |
| 971X       | 7.039                    | 3.924.829                | 23.686                       | 7.375.671                | 16.647                   | 3.450.841                |
| 70         | 22.110                   | 8.494.341                | 3.652                        | 2.802.688                | -18.458                  | -5.691.653               |
| 90         | 13.749                   | 10.596.007               | 10.325                       | 9.498.468                | -3.423                   | -1.097.539               |
| 940X       | 3.761                    | 3.239.663                | 523                          | 1.890.616                | -3.238                   | -1.349.047               |
| 970X       | 18.116                   | 7.891.865                | 37.514                       | 10.283.778               | 19.397                   | 2.391.914                |
| 54         | 8.969                    | 5.018.073                | 4.094                        | 2.449.253                | -4.875                   | -2.568.821               |
| 954X       | 3.926                    | 2.195.475                | 15.200                       | 8.438.196                | 11.274                   | 6.242.721                |
| 57         | 15.777                   | 11.334.423               | 1.100                        | 1.623.751                | -14.677                  | -9.710.672               |
| 957X       | 0                        | 0                        | 18.496                       | 12.297.322               | 18.496                   | 12.297.322               |
| 52         | 16.076                   | 9.340.861                | 15.302                       | 6.403.972                | -774                     | -2.936.889               |
| 61         | 6.285                    | 2.718.686                | 6.648                        | 2.775.939                | 363                      | 57.253                   |
| 951X       | 11.558                   | 4.599.086                | 16.662                       | 7.905.287                | 5.104                    | 3.306.202                |
| 1          | 2.152                    | 356.471                  | 2.427                        | 398.765                  | 275                      | 42.294                   |
| 50         | 12.548                   | 4.539.989                | 5.630                        | 1.274.247                | -6.918                   | -3.265.743               |
| 100        | 10.145                   | 5.367.897                | 7.966                        | 5.028.419                | -2.179                   | -339.477                 |
| 111        | 6.859                    | 3.157.630                | 7.179                        | 3.325.857                | 320                      | 168.228                  |
| 950X       | 11.673                   | 5.704.313                | 13.227                       | 7.308.160                | 1.554                    | 1.603.846                |
| Natbusser  | 3.696                    | 1.383.882                | 4.355                        | 1.734.234                | 658                      | 350.352                  |
| <b>Sum</b> | <b>287.154</b>           | <b>135.477.105</b>       | <b>292.452</b>               | <b>131.235.650</b>       | <b>5.298</b>             | <b>-4.241.455</b>        |

Som det fremgår af oversigten herover, forventes det, at serviceniveauet øges fra ca. 287.000 til ca. 292.000 køreplantimer årligt. De samlede estimerede nettoudgifter reduceres med 4,3 mio. kr. årligt fra de nuværende 135,5 mio. kr. til 131,2 mio. kr.

## Forudsætninger

Det er ikke muligt præcis at forudsige og beregne udviklingen i antal rejser i fremtiden på de enkelte ruter. Den estimerede økonomi er baseret på følgende forudsætninger:

- Den estimerede udvikling i antal rejser, som er beskrevet i afsnit 8 Flere kunder.
- 25 % af de rejser, som ikke længere kan udføres med bus, antages at blive udført med de fleksible produkter Flextur og Plustur.
- Indtægter er estimeret ud fra ovennævnte rejsetal og takstniveauet i 2022
- Omkostninger er estimeret som et årsgennemsnit for 2022 med prisniveauet i august 2022 som basis.

## Følsomhedsanalyse

De økonomiske og kundemæssige konsekvenser af de anbefalede ændringer er estimeret med udgangspunkt i de forudsætninger, der er listet herover. Alt efter hvordan forudsætningerne opfyldes, vil de påvirke de estimerede nettoomkostninger positivt eller negativt. Der er derfor lavet en række følsomhedsanalyser, der skal synliggøre, hvordan økonomien påvirkes, når der sker ændringer i forudsætningerne.

- Beregningerne er baseret på en forudsætning om, at 25 % af de nye kunder, der fremover kan benytte Plustur, reelt begynder at benytte Plustur. Ift. den forventede nettobesparelse, skal 70 % af kunderne begynde at benytte

Plustur, før besparelsen i nettoomkostninger forsvinder. På samme måde bliver der en yderligere besparelse i nettoomkostningerne på 1,4 mio. kr. årligt, hvis kun 10 % begynder at benytte Plustur.

- Omlægningen er beregnet til at øge antallet af kunder med 8 %. Med udgangspunkt i den estimerede nettobesparelse skal der en passagerstigning på ca. 5 % til, før besparelsen forsvinder. Hvis der kommer en øgning af passagereffekten til fx 10 %, vil det give en yderligere besparelse i nettoomkostningerne på 2,7 mio. kr. årligt.
- En del kunder, der i dag benytter en regionalbus, kan benytte expresbus. Vi forudsætter, at 95 % af disse kunder begynder at benytte expresbussen. Kunder, som rejser på en strækning, som expresbussen ikke dækker, er ikke medtaget i de 95 %. Ift. den forventede nettobesparelse skal overflytningsgraden være på 80 % eller derunder, før nettobesparselen forsvinder. Hvis overflytningsgraden derimod er på 100 %, bliver der en yderligere besparelse i nettoomkostningerne på 1,3 mio. kr. årligt.
- Den såkaldte expresbuseffekt på 20 % er baseret på Movias erfaringer. Ændringer i den har en begrænset effekt på nettoomkostningerne. Ved en effekt på 0 % vil ændringen i nettoomkostningerne ligge 0,7 mio. kr. lavere end den estimerede nettobesparelse, mens en forhøjet effekt på 30 % giver en yderligere besparelse på 0,3 mio. kr. årligt.

Overstående følsomhedsanalyse er et udtryk for isolerede ændringer i de enkelte forudsætninger. En kombination af ændringer kan enten forstærke eller udligne konsekvenserne. Fx kan en mindre overflytning til Plustur end forudsat betyde, at passagereffekten kan blive lavere. Samlet set kan de to ting udligne hinanden, så nettoomkostningerne ikke bliver påvirket.

## Økonomiske effekter ved integration af Hovednet Vest

Som beskrevet i afsnit 6 indarbejdes nogle af serviceudvidelserne fra Hovednet Vest i Fremtidens Kollektive Trafik. De udvidelser i Hovednet Vest, der ikke fremadrettet skal indgå i Det Nordjyske Hovednet, føres tilbage til niveauet fra før udvidelserne eller i et tilpasset serviceniveau, der stemmer overens med principperne i Fremtidens Kollektive Trafik. Derudover ophører en speciel fordelingsnøgle for økonomien, som indgik i Hovednet Vest.

Fordeling af nettoudgifter for de involverede parter i Hovednet Vest fremgår på næste side

| (Prisniveau: 2022)      | Hoved Vest<br>Nettoudgifter pr. år | Indarbejdet i Fremtidens<br>Kollektive Trafik | Ændring               |
|-------------------------|------------------------------------|---|-----------------------|
| Jammerbugt Kommune      | 0,08 mio. kr.                      | 0,0 mio. kr.                                  | -0,08 mio. kr.        |
| Morsø Kommune           | 0,16 mio. kr.                      | 0,0 mio. kr.                                  | -0,16 mio. kr.        |
| Region Nordjylland      | 6,47 mio. kr.                      | 5,40 mio. kr.                                 | -1,07 mio. kr.        |
| Thisted Kommune         | 0,74 mio. kr.                      | 0,0 mio. kr.                                  | -0,74 mio. kr.        |
| Vesthimmerlands Kommune | 0,74 mio. kr.                      | 0,0 mio. kr.                                  | -0,74 mio. kr.        |
| <b>I alt</b>            | <b>8,19 mio. kr.</b>               | <b>5,40 mio. kr.</b>                          | <b>-2,79 mio. kr.</b> |

## Tilpasset finansieringsmodel

Med den nuværende finansieringsmodel bag NT's bustrafik og den åbne Flextrafik vil de foreslåede ændringer 'ramme skævt'. Det vil give Region Nordjylland en besparelse, mens kommunerne vil få større omkostninger.

Det var forventet, da vi igangsatte projektet, og derfor er der udarbejdet nogle anbefalinger til, hvordan det kan udlignes. Anbefalinger går bl.a. på, at Region Nordjylland bliver medfinansierende af Plustur, hvilket Regionen ikke er i dag.

Resultatet af en tilpasset finansieringsmodel fremgår af tabellen til højre.

| Tilskud og nettoudgifter<br>(mio. kr. pr. år) | Samlet tilskud<br>(2022) | Ændring i nettoud-<br>gifter FKT (2022) | Relativ ændring<br>(2022) |
|---|--------------------------|---|---------------------------|
| Brønderslev Kommune                           | 20,9                     | -0,10                                   | -0,5%                     |
| Frederikshavn Kommune                         | 21,8                     | -0,14                                   | -0,6%                     |
| Hjørring Kommune                              | 24,4                     | -0,26                                   | -1,1%                     |
| Jammerbugt Kommune                            | 14,2                     | -0,05                                   | -0,4%                     |
| Læsø Kommune                                  | 3,2                      | -0,03                                   | -0,9%                     |
| Mariagerfjord Kommune                         | 24,7                     | -0,14                                   | -0,6%                     |
| Morsø Kommune                                 | 16,6                     | 0,03                                    | 0,2%                      |
| Rebild Kommune                                | 14,6                     | -0,33                                   | -2,3%                     |
| Region Nordjylland                            | 198,4                    | -2,76                                   | -1,4%                     |
| Thisted Kommune <sup>1)</sup>                 | 32,6                     | 0,10                                    | 0,3%                      |
| Vesthimmerlands Kommune                       | 19,4                     | -0,44                                   | -2,3%                     |
| Aalborg Kommune                               | 247,7                    | -0,17                                   | -0,1%                     |
| <b>Total</b>                                  | <b>638,4</b>             | <b>-4,29</b>                            | <b>-0,7%</b>              |

<sup>1)</sup> Hvis serviceniveauet på rute 320 føres tilbage til før Hovednet Vest, er der en besparelse for Thisted Kommune på 0,5 mio. kr. årligt

### Forudsætninger

Det indgår i anbefalingen, at den nuværende finansiering vil blive ændret med følgende forudsætninger og tilpasninger:

- Plustur, der i dag er finansieret af kommunerne, finansieres 50 % af Region Nordjylland og 50 % af kommunerne.
- Rute 55, der i dag finansieres af Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Rebild Kommune, finansieres af Region Nordjylland (kommunegrænsekrydsende ture) og Aalborg Kommune (interne ture).

## Økonomiske effekter vedr. knudepunkter og stoppesteder

Følgende elementer vedrørende etablering og opgradering af knudepunkter og stoppesteder på hovednettet indgår i projektets anbefalinger:

- Der etableres 42 nye stoppesteder/knudepunkter på hovednettet.
- Der udarbejdes en handlingsplan for en gradvis opgradering af 64 eksisterende stoppesteder/knudepunkter på hovednettet udenfor Aalborg Kommune.
- Indkøb og vedligeholdelse af udstyr på stoppesteder/knudepunkter på hovednettet forankres hos NT og finansieres af et fælles budget.
- Der indgås en fælles SLA vedr. drift af stoppesteder/knudepunkter, hvor kommunerne udfører driftsopgaverne, og NT monitorerer efterlevelse af SLA-aftalen.

### Etablering af nye stoppesteder/knudepunkter

Det er forudsat, at der etableres 42 nye knudepunkter og stoppesteder på hovednettet, så den foreslåede omstrukturering af bustrafikken kan gennemføres. De estimerede omkostninger hertil udgør 10,7 mio. kr., hvoraf 5,5 mio. kr. vedrører anlæg (buslommer, fliser mv.) og 5,2 mio. kr. vedrører stoppestedsudstyr (læskærme, standere mv.).

Det indgår i anbefalingen, at de relevante vejmyndigheder finansierer anlægsudgifterne, hvortil der kan søges om medfinansiering fra puljemidler, og at NT's budget finansierer udstyr, hvortil der også kan søges om medfinansiering fra puljemidler.

NT er i dialog med Vejdirektoratet om at finansiere omkostningerne for anlæg på deres arealer. Det er ved at blive undersøgt og er dermed ikke endegyldigt besluttet endnu. Fordelingen af udgifter og finansiering ser ud som vist i tabellen herunder.

| Nye knudepunkter og stoppesteder | Omkostninger, anlæg (mio. kr.) <sup>1)</sup> | Omkostninger, udstyr (mio. kr.) <sup>1)</sup> | Omkostninger, i alt (mio. kr.) <sup>1)</sup> |
|----------------------------------|--|---|--|
| Brønderslev Kommune              | 0  | 0   | 0  |
| Frederikshavn Kommune            | 0  | 0   | 0  |
| Hjørring Kommune                 | 0  | 0   | 0  |
| Jammerbugt Kommune               | 0  | 0   | 0  |
| Læsø Kommune                     | 0  | 0   | 0  |
| Mariagerfjord Kommune            | 0  | 0   | 0  |
| Morsø Kommune                    | 0  | 0   | 0  |
| Rebild Kommune                   | 0,9  | 0   | 0,9  |
| Thisted Kommune                  | 0  | 0   | 0  |
| Vesthimmerlands Kommune          | 0  | 0   | 0  |
| Aalborg Kommune                  | 1,8  | 0   | 1,8  |
| Region Nordjylland               | 0  | 0   | 0  |
| NT                               | 0  | 5,2   | 5,2  |
| Vejdirektoratet                  | 2,8  | 0   | 2,8  |
| <b>I alt</b>                     | <b>5,5</b>                                   | <b>5,2</b>                                    | <b>10,7</b>                                  |

<sup>1)</sup>Tilskud fra potentielle puljemidler er ikke medregnet

## Opgradering af eksisterende stoppesteder og knudepunkter

I projektet indgår en handlingsplan for en gradvis opgradering af 64 eksisterende stoppesteder og knudepunkter på hovednettet udenfor Aalborg Kommune, så alle 220 stoppesteder og knudepunkter på hovednettet med tiden fremstår i den ønskede standard.

De estimerede omkostninger til læskærme, standere mv. udgør 7,8 mio. kr. Det indgår i anbefalingen, at NT's budget finansierer udstyr ifm. opgradering af knudepunkter og stoppesteder, og at der søges om medfinansiering fra puljemidler. En 4-årig handlingsplan herfor kan se ud som vist i tabellen øverst til

| År           | Antal knudepunkter og stoppesteder | Omkostninger, udstyr (mio. kr.) <sup>1)</sup> |
|--------------|------------------------------------|---|
| 2024         | 16                                 | 1,95  |
| 2025         | 16                                 | 1,95  |
| 2026         | 16                                 | 1,95  |
| 2027         | 16                                 | 1,95  |
| <b>I alt</b> | <b>64</b>                          | <b>7,8</b>                                    |

<sup>1)</sup>Tilskud fra potentielle puljemidler er ikke medregnet

## Vedligeholdelse af udstyr på stoppesteder og knudepunkter

Det indgår i anbefalingen, at indkøb af udstyr som fx læskærme, standere mv. til stoppesteder og knudepunkter på hovednettet udenfor Aalborg Kommune forankres hos og finansieres af NT's budget som skitseret ovenfor.

Endvidere indgår i anbefalingen, at vedligeholdelse af udstyr på stoppesteder og knudepunkter på hovednettet forankres hos NT og finansieres af et fælles budget i lighed med driften af bus-terminalerne. Hvor omkostningerne til stoppestedsudstyr i dag primært finansieres af kommunerne, indgår det i anbefalingen, at Region Nordjylland bliver medfinansierende på omkostninger til vedligeholdelse af udstyr. Fordelingen af udgifter vil være fordelt med 50% til kommunerne fordelt efter antal stoppesteder på hovednettet i de enkelte kommuner og med 50% til Region Nordjylland jf. tabellen nederst til højre.

|                         | Antal stoppesteder | Andel (%)    | Omkostninger, i alt (mio. kr.) <sup>1)</sup> |
|-------------------------|--------------------|--------------|--|
| Brønderslev Kommune     | 16                 | 4 %          | 0,10   |
| Frederikshavn Kommune   | 16                 | 4 %          | 0,10   |
| Hjørring Kommune        | 16                 | 4 %          | 0,10   |
| Jammerbugt Kommune      | 28                 | 8 %          | 0,17   |
| Læsø Kommune            | 0                  | 0 %          | 0  |
| Mariagerfjord Kommune   | 20                 | 6 %          | 0,12   |
| Morsø Kommune           | 23                 | 3 %          | 0,07   |
| Rebild Kommune          | 16                 | 4 %          | 0,10   |
| Thisted Kommune         | 14                 | 4 %          | 0,10   |
| Vesthimmerlands Kommune | 40                 | 11 %         | 0,24   |
| Aalborg Kommune         | 0                  | 0 %          | 0  |
| Region Nordjylland      | 0                  | 50 %         | 1,08   |
| <b>I alt</b>            | <b>178</b>         | <b>100 %</b> | <b>2,17</b>                                  |

<sup>1)</sup>Tilskud fra potentielle puljemidler er ikke medregnet

## Fælles SLA vedrørende drift af stoppesteder og knudepunkter

I anbefalingen indgår også, at der indgås en fælles SLA vedr. drift af stoppesteder og knudepunkter, hvor kommunerne udfører driftsopgaverne, og NT monitorerer efterlevelsen af SLA-aftalen. Det forudsættes, at driftsomkostningerne – som i dag – afholdes af kommunerne.

# 10. Implementering

De anbefalede ændringer med udvidelse af expresbusnettet, tilpasning af det øvrige busnet samt udvidelser i omfanget af fleksibel betjening er omfattende. Derfor bør ændringerne implementeres i faser. I anbefalingen peges der på køreplansskiftet i august i hhv. 2024, 2025 og 2026.

Hvilke konkrete ændringer, der gennemføres hvornår, afhænger af forskellige faktorer som fx økonomi, udbud af buskørsel, ibrugtagning af Nyt Aalborg Universitetshospital (NAU) og etablering af nødvendige knudepunkter. Sidstnævnte er et centralt punkt, da etablering af nye knudepunkter er en forudsætning for, at planen om udvidelser på expresbusnettet kan gennemføres. Det er også centralt at sikre den nødvendige økonomi, og at få lavet en god aftale med de involverede parter (bl.a. vejmyndighederne og politi), så de videre processer bliver så korte og effektive som muligt.

Den nuværende økonomiske situation gør, at flere kommuner og Region Nordjylland er nødt til at gennemføre tilpasninger i servi-

ceniveauet fra august 2023. Disse ændringer skal også indpasses i en implementeringsplan. Det samme skal Aalborg Kommunes nye bybusrutenet, der implementeres i flere etaper fra 2023 og frem.

I tabellen herunder er der skitseret en implementeringsplan for de foreslåede ændringer, hvor tilpasninger i serviceniveauet gennemføres i 2023 (fase 0), mens udvidelserne gradvist gennemføres i 2024-2026 (fast 1, 2 og 3).

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

| Fase | År   | Korridor  |  |
|------|------|---|--|
| 0    | 2023 | Hjørring – Brønderslev – Tylstrup (42/72 og 202)<br>Thisted – Hurup (320)<br>Hanstholm – Thisted (90)<br>Hjørring – Aalborg (971X)<br>Aars – Aalborg (52) | Tilpasninger<br>Tilpasninger (Hovednet Vest)<br>Tilpasninger (Hovednet Vest)<br>Tilpasninger<br>Tilpasninger |
| 1    | 2024 | Aalestrup – Aalborg (61)<br>Løgstør – Aalborg (950X)<br>Farsø – Aalborg (951X)<br>Hjørring – Aalborg (971X)<br>Asaa – Aalborg (974X)                      | Udvidelser<br>Udvidelser (Nyt rutenet i Aalborg)<br>Udvidelser<br>Udvidelser<br>Udvidelser (udbud)           |
| 2    | 2025 | Mariager – Aalborg (954X)<br>Frederikshavn – Aalborg (973X)   | Ibrugtagning af NAU i 2026<br>Udvidelser   |
| 3    | 2026 | Hobro – Løgstør (957X)<br>Thisted – Aalborg (970X)<br>Thisted – Nykøbing (970X)   | Udvidelser<br>Udvidelser<br>Udvidelser   |



## Kommunikation er vejen til succes

Hvis vi skal nå målet om at tiltrække flere kunder, skal vi ikke kun gennemføre de foreslåede ændringer. Vi skal også fortælle om dem til nuværende og potentielle nye kunder, så de kender til dem og har lyst til at benytte dem. Kommunikationen skal også tage højde for, at nogle har en oplevelse af, at deres transportmuligheder bliver forringet, selvom de i virkeligheden får flere muligheder. Derfor skal vi være både proaktive og i øjenhøjde med folk i vores kommunikation.

Der er for få, der kender til de åbne kørselsordninger i Flextrafikken, og at de kan benyttes af alle. Mange tror, at Flextrafikken kun består af lukkede kørselsordninger, som man skal visiteres til, og at det er forbeholdt ældre, syge og handicappede. Der er derfor behov for at udbrede kendskabet til den åbne Flextrafik og synliggøre Flextur og Plustur som dele af den kollektive trafik, der kan benyttes af alle.

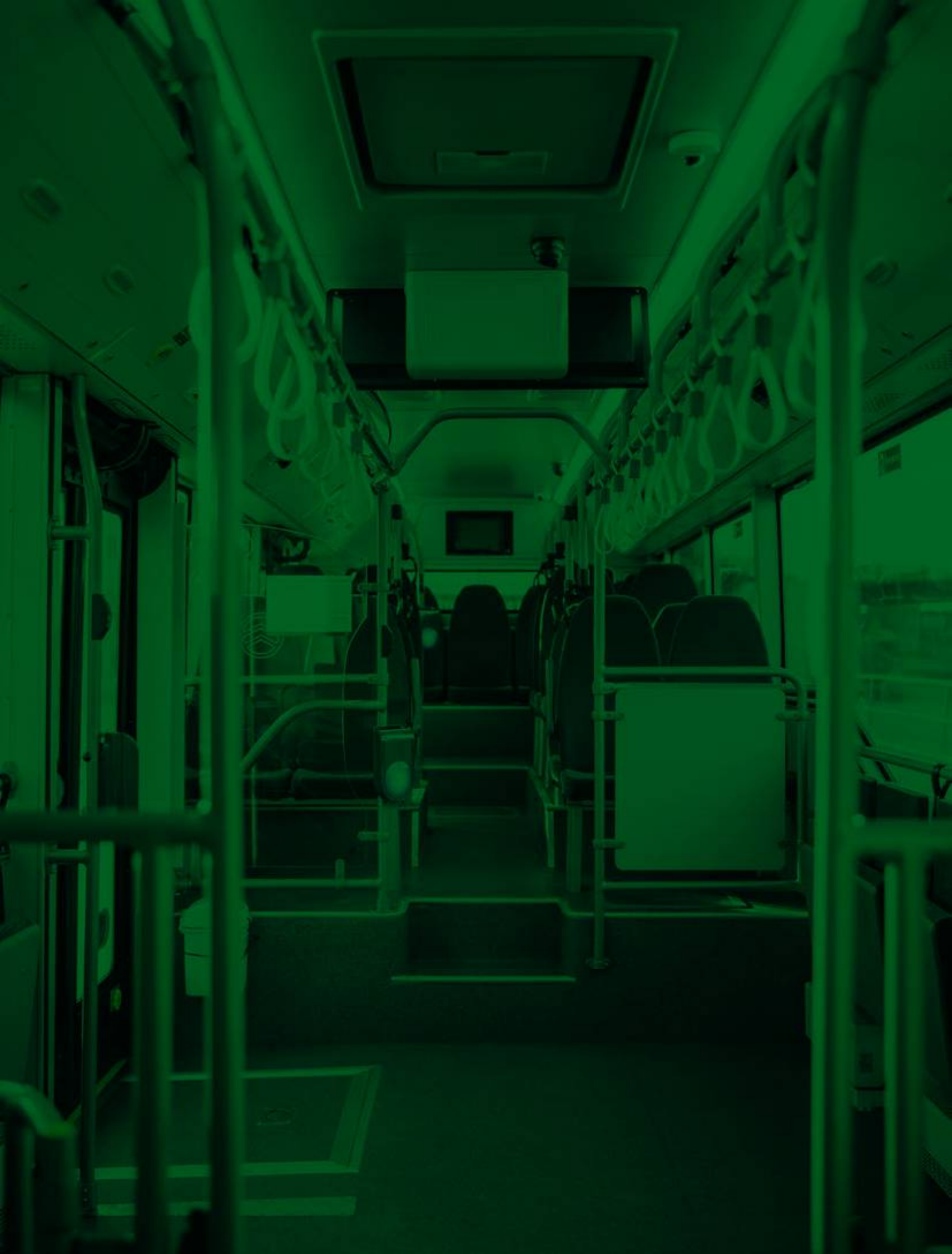
Når vi opgraderer knudepunkterne eller bygger nye, opgraderer vi også på tryghedsfronten og på at gøre relevant information

lettere tilgængelig. Det giver vores kunder en bedre start eller afslutning på deres rejse, hvilket smitter af på oplevelsen af hele rejsen med den kollektiv trafik. Opgraderingen og etableringen af knudepunkter er derfor også vigtig at få med i kommunikationen.

Vi vil også slå et slag for de nye expresbusruter og gøre kunderne i de regionale busser opmærksomme på de tilpasninger, der sker. Konceptet med "Få stop – hurtigt frem" gør expresbusserne til reelle konkurrenter til privatbilen, og vi ved, at det er en af hovedårsagerne til, at expresbusserne er så populære. For at kunne tiltrække flere kunder, skal kendskabet til konceptet udbredes, og det samme skal viden om, hvor expresbusserne kører, og hvor de erstatter de nuværende regionale ruter.

Kommunikation skal målrettes, så den rammer rigtigt. Den skal henvende sig til både nuværende kunder og folk, der ikke benytter os i dag, men som kunne benytte os i morgen. Vi vil kommunikere gennem de kanaler og medier, som modtagerne er til stede på, så vi er så relevante og vedkommende som muligt.





# 11. Bilag

## Projektets aktiviteter og organisering

- 3. september 2021. Projektet blev principgodkendt af NT's bestyrelse.
- 3. december 2021. Projektet blev godkendt i en kreds af kommunaldirektører, tekniske direktører og direktør for Regional Udvikling, og det blev besluttet at opstarte den administrative styregruppe og projektgruppe.
- 23. maj 2022. Der blev gjort status for projektet på møde i NT's bestyrelse.
- 3. juni 2022. Politisk topmøde om Fremtidens Kollektive trafik.
- 27. oktober 2022. Der blev gjort status for projektet på møde i NT's bestyrelse.
- 31. oktober 2022. Der blev gjort status for projektet for fagchefer og -ledere fra kommunerne og Region Nordjylland
- 4. november 2022. Der blev gjort status for projektet i kommunaldirektørkredsen og i kredsen af tekniske direktører (T11+)
- 22. november 2022. Analyseresultater og anbefalinger blev præsenteret på et temamøde for politikere og administrative repræsentanter for kommunerne, Region Nordjylland og NT
- 2. december 2022. Høringsnotat behandles i NT's bestyrelse med henblik på efterfølgende udsendelse i høring
- 5. december 2022 – 8. marts 2023: Høringsperiode

## Organisering

Projektledelsen er blevet varetaget af NT's administration med reference til NT's bestyrelse og den administrative styregruppe.

### Den administrativ styregruppe har følgende deltagere:

- Thomas Øster, NT (formand)
- Henning S. Christensen, Region Nordjylland
- Mogens Kruse Andersen, Thisted Kommune
- Jacob Bisgaard, herefter Jan Øhlenschlæger og fra 1. oktober 2022 Charlotte H. Rønn, Aalborg Kommune
- Boie Skov Frederiksen, Frederikshavn Kommune
- Bettina Hedeby Madsen, Hjørring Kommune
- Torben Ladefoged, Mariagerfjord Kommune
- Ole Schleemann, NT (projektejer)
- Anne-Marie Sanvig Knudsen, NT (projektleder)

### Der er endvidere etableret en projektgruppe med følgende deltagere:

- Ole Schleemann, NT (formand)
- Christian Twitchett, Region Nordjylland
- Malene Kofod Nielsen, Region Nordjylland
- Ulla Nielsen og fra 30. juni 2022 afløst af Tobias Geertsen og Ann Nørgaard, Thisted Kommune
- Jan Øhlenschlæger, Aalborg Kommune
- Mads Mailund Heuer, Hjørring Kommune
- Anders Lyng Haagensen, Mariagerfjord Kommune
- Anne-Marie Sanvig Knudsen, NT (projektleder)
- Kristoffer Martens, NT
- Line L. Kidmose, NT
- Julie H. Madsen, NT

Analysearbejdet er blevet foretaget af medarbejdere hos NT.

## Økonomi for etablering af nye stoppesteder

| Rute         | Stoppested                  | Vejmyndighed                 | Knudepunkt<br>Plustur | Udstyr  | Anlægsom-<br>kostninger<br>(kr. ex<br>moms) | Udstyrsom-<br>kostninger<br>(kr. ex<br>moms) | I alt<br>(kr. ex<br>moms) |
|--------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------|---|---|--|---------------------------|
| 950X         | Sebbersund v. landevejen    | Aalborg Kom-<br>mune         | Ja                    | Buslommer x 2, parkeringsplads, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, knudepunktsskilt, topskilt + stander x 2 | 917.500                                     | 271.746                                      | 1.189.246                 |
| 950X         | Farstrup v. landevejen      | Aalborg Kom-<br>mune         | Ja                    | Buslommer x 2, parkeringsplads, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2                   | 917.500                                     | 263.558                                      | 1.181.058                 |
| 951X         | Aars v. rådhuset            | Vesthimmer-<br>lands Kommune | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 954X         | Fjelleradv. landevejen      | Vejdirektoratet              | Ja                    | Buslommer x 2, parkeringsplads, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2                   | 917.500                                     | 263.558                                      | 1.181.058                 |
| 954X         | Terndrup v. landevejen      | Rebild Kommune               | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 954X         | Assens                      | Mariagerfjord<br>Kommune     | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 957X         | Hobro St.                   | Mariagerfjord<br>Kommune     | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 957X         | Nørager v. bredgade         | Vejdirektoratet              | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 957X         | Aars v. Hjort-<br>kærsvej   | Vesthimmer-<br>lands Kommune | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 957X         | Løgstør v. Dan-<br>marksvej | Vesthimmer-<br>lands Kommune | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 970X         | Aabybro Centret             | Jammerbugt<br>Kommune        | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 970X         | Birkelse Pend-<br>lerplads  | Vejdirektoratet              | Nej                   | Buslommer x 2, læskærm x 2, cykel-<br>parkering x 2, skraldespand x 2,<br>topskilt + stander x 2                            | 900.000                                     | 263.558                                      | 1.163.558                 |
| 970X         | Arentsminde                 | Vejdirektoratet              | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2   | 0   | 244.238                                      | 244.238                   |
| 970X         | Halvrimmen                  | Vejdirektoratet              | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 970X         | Brovst v. hoved-<br>vejen   | Vejdirektoratet              | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2   | 0   | 244.238                                      | 244.238                   |
| 970X         | Østerild v.<br>hovedvejen   | Vejdirektoratet              | Ja                    | Buslommer x 2, parkeringsplads, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2                   | 917.500                                     | 271.746                                      | 1.189.246                 |
| 971X         | Pandrup Torv                | Jammerbugt<br>Kommune        | Ja                    | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2   | 0   | 244.238                                      | 244.238                   |
| 971X         | Pandrup Ple-<br>jecenter    | Jammerbugt<br>Kommune        | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2   | 0   | 244.238                                      | 244.238                   |
| 973X         | Sæby industri               | Frederikshavn<br>Kommune     | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, topskilt + stander x 2, skraldespand x 2   | 0   | 249.358                                      | 249.358                   |
| 973X         | Sæby Skole                  | Frederikshavn<br>Kommune     | Nej                   | Læskærm x 1, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, topskilt + stander   | 0   | 155.903                                      | 155.903                   |
| 61           | Haverslev Pend-<br>lerplads | Rebild Kommune               | Ja                    | Buslommer x 2, parkeringsplads, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, knudepunktsskilt, topskilt + stander x 2 | 917.500                                     | 271.746                                      | 1.189.246                 |
| <b>Total</b> |                             |                              |                       |   |   |  | <b>10.719.847</b>         |

## Økonomi for opgraderinger af stoppesteder

| Rute | Stoppested               | Vejmyndighed                            | Knudepunkt plustur | Udstyr  | Anlægsomkostninger (kr. ex moms) | Udstyrsomkostninger (kr. ex moms) | I alt (kr. ex moms) |
|------|--------------------------|---|--------------------|---|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| 950X | Brøndum                  | Vesthimmerlands Kommune                 | Ja                 | Læskærm x 2, cykelparkering x 1   |                                  | 224.390                           | 224.390             |
| 954X | Dollerup v. landevejen   | Vejdirektoratet (Rebild Kommune)        | Ja                 | Læskærm x 2, anlæg af p-plads, skraldespand x 2                           | 17.500                           | 230.038                           | 247.538             |
| 954X | Lyngby v. landevejen     | Vejdirektoratet (Rebild Kommune)        | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, anlæg af p-plads       | 17.500                           | 244.238                           | 261.738             |
| 954X | Hadsund (Lyngvej)        | Vejdirektoratet (Mariagerfjord Kommune) | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 954X | Hadsund (Borgerservice)  | Vejdirektoratet (Mariagerfjord Kommune) | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 954X | Hadsund Syd              | Mariagerfjord Kommune                   | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 957X | Hobro Produktionsskole   | Mariagerfjord Kommune                   | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2 |                                  | 249.358                           | 249.358             |
| 957X | Hørby (Løgstørvej)       | Mariagerfjord Kommune                   | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 957X | Binderup Central         | Vejdirektoratet (Rebild Kommune)        | Ja                 | Læskærm + knudepunkt Plustur, cykelparkering x 1, skraldespand x 2        | 17.500                           | 252.426                           | 269.926             |
| 957X | Aars (Nordvestvej)       | Vesthimmerlands Kommune                 | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2 |                                  | 249.358                           | 249.358             |
| 957X | Hornum (Mejerivej)       | Vesthimmerlands Kommune                 | Ja                 | Læskærm x 2 + knudepunkt Plustur, cykelparkering x 1, skraldespand x 2    | 17.500                           | 244.238                           | 261.738             |
| 957X | Vindblæs                 | Vesthimmerlands Kommune                 | Ja                 | Læskærm x 2 + knudepunkt Plustur, cykelparkering x 1, skraldespand x 2    |                                  | 252.426                           | 252.426             |
| 957X | Aggersund Brogade        | Vesthimmerlands Kommune                 | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 957X | Skerping                 | Vejdirektoratet (Jammerbugt Kommune)    | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 970X | Øster Jølby Lægehus      | Morsø Kommune                           | Ja                 | Læskærm x 1, cykelparkering x 1, skraldespand x 1                         | 17.500                           | 129.219                           | 146.719             |
| 61   | Egegaardsvej (Aalestrup) | Vesthimmerlands Kommune                 | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |
| 61   | Aadiget (Aalestrup)      | Vesthimmerlands Kommune                 | Nej                | Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2                         |                                  | 244.238                           | 244.238             |

| Rute         | Stoppested                   | Vejmyndighed               | Knudepunkt<br>plustur | Udstyr   | Anlægsom-<br>kostninger<br>(kr. ex<br>moms) | Udstyrsom<br>kostninger<br>(kr. ex<br>moms) | I alt<br>(kr. ex<br>moms) |
|--------------|------------------------------|----------------------------|-----------------------|--|---|---|---------------------------|
| 951x         | Industrivej<br>(Farsø)       | Vesthimmerlands<br>Kommune | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 957x         | Aggersund Syd                | Vesthimmerlands<br>Kommune | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Ny Skovsgård<br>(Krobakken)  | Jammerbugt<br>Kommune      | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Strandvejen<br>(Østerbakken) | Thisted<br>Kommune         | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Dragsbæk<br>(Tilstedvej)     | Thisted<br>Kommune         | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Rogalandsvej                 | Morsø Kommune              | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Limfjordsvej                 | Morsø Kommune              | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 970x         | Nykøbing<br>hallen           | Morsø Kommune              | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 971x         | Jetsmark<br>hallen           | Jammerbugt<br>Kommune      | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 971x         | Ingstrup (Søn-<br>dermarken) | Jammerbugt<br>Kommune      | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 971x         | Vittrup                      | Hjørring<br>Kommune        | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 971x         | Sdr. Rubjerg                 | Hjørring<br>Kommune        | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 971x         | Banegraven<br>syd            | Hjørring<br>Kommune        | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 974x         | Ø. Thorupvej                 | Brønderslev<br>Kommune     | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| 974x         | Fredensgade                  | Brønderslev<br>Kommune     | Nej                   | Læskærm x 2, cykelparkering x 1,<br>skraldespand x 2 |   | 244.238                                     | 244.238                   |
| <b>Total</b> |                              |                            |                       |  |   |   | <b>7.780.665</b>          |



Fremtidens  
Kollektive  
Trafik

