

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
2.1 Temadrøftelse – Fremtidens kollektive trafik	2
Bilag 1: Bilag Hoeringsoplæg fremtidens	2
2.2 Central Udmelding om udsatte gravide kvinder med et skadeligt rusmiddelbrug	36
Bilag 1: Bilag Central udmelding gravide kvinder.....	36
2.3 Regeringsgrundlaget – initiativer på beskæftigelsesområdet	39
Bilag 1: Bilag regeringsgrundlag beskæftigelse.....	39
2.4 National Klimapartnerskabsaftale og organisering af fælles klimaopgaver	44
Bilag 1: Bilag DK2020 sekretariatets anbefalinger.....	44
Bilag 2: Bilag opgave i nyt fælles klimasekretariat.....	46
2.5 Borgernær sygepleje	48
Bilag 1: KL - evaluering 2020 - specialuddannelsen i borgernær sygepleje.....	48
Bilag 2: Oversigt over kommunal fordeling af kursister på Borgernær Sygepleje hold 1-5.....	62
Bilag 3: Astrid Kursister.....	64
2.6 Pædagogdimensionering 2023-2024	66
Bilag 1: Sparringsgruppe på pædagogområdet - notat ift. dimensioneringen af pædagoguddannelsen på UCN 2023-2024.....	66
2.8 Regnskab og budget – fælleskommunale sekretariater	74
Bilag 1: Regnskab 2022 og budget 2023 - SUND.....	74
Bilag 2: Bilag - budget og regnskab Sekretariat for Nordjysk Socialaftale	76

2.1

Temadrøftelse – Fremtidens kollektive trafik

Høringsoplæg Fremtidens kollektive trafik



Fremtidens
Kollektive
Trafik



Indhold

Indledning	5
1. Sammenfatning og anbefaling	6
Anbefalinger	6
Forenklede fleksible produkter	6
Fremtidens knudepunkter	7
Fremtidens expresbusser	7
Hovednet Vest	7
Økonomi	7
Implementering	7
2. Baggrund	9
3. Formål og indhold	10
4. Fremtidens expresbusser	12
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
5. Hovednet Vest	34
6. Fremtidens fleksible produkter	36
Kundedrevet produktudvikling	37
Fremtidens Plustur og Flextur	37
Takster for Plustur og Flextur	37
7. Fremtidens knudepunkter	40
8. Flere kunder	46
9. Økonomi og finansiering	50
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
10. Implementering	56
11. Bilag	59
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, turismål 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.

Forenkledede 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 kundetilfredshedsmålinger. 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 afgangene 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, ruller 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 afgangene de senere år. Aalborg Lufthavn er blevet koblet på tognettet, og vi er ved at afdække mulighederne for at udvide regionaltogets betjeningen 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. Tilbagemeldinger 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 ryggraden 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 tilbringerer 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 rutetettet 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/Hanstholm – Thisted – Aalborg**
- Hobro – Hadsund – Aalborg**
- Hobro – Løgstør – Fjerritslev**
- Aalestrup – Aars – Farsø**
- Aalborg – Aalestrup**
- Rønbjerg – Løgstør – Aalborg**

- By betjent af expresbus
- NY By der ikke tidligere er betjent af expresbus
- ! Kræver nyanlæg for at betjene
- Togstation
- Expressbusrute
- Standsende regionalrute
- Tog
- Områder der fremadrettet kan bruge Plustur når bussen ikke kører



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 expressbussen 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.
- Der etableres nye stop ved Sæby Industri og Sæby Skole, som vil blive betjent af rute 973X.
- Rute 73 fortsætter uændret med samme driftsomfang 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*	18	22	72*	34	30
73	35	21	19	35	21	19
I alt	90	39	41	107	55	49

* 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 – Hjøllerup – Dronninglund – Asaa

I dag betjenes korridoren af expresbus 974X Aalborg - Asaa og rute 74 Aalborg – Asaa – Sæby. Ved at tilføje stoppesteder i Dronninglund og Hjøllerup, 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 Hjøllerup. 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 Hjøllerup (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 Hjøllerup.
- 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	40	16	16	0	0	0
I alt	65	16	16	55	34	30

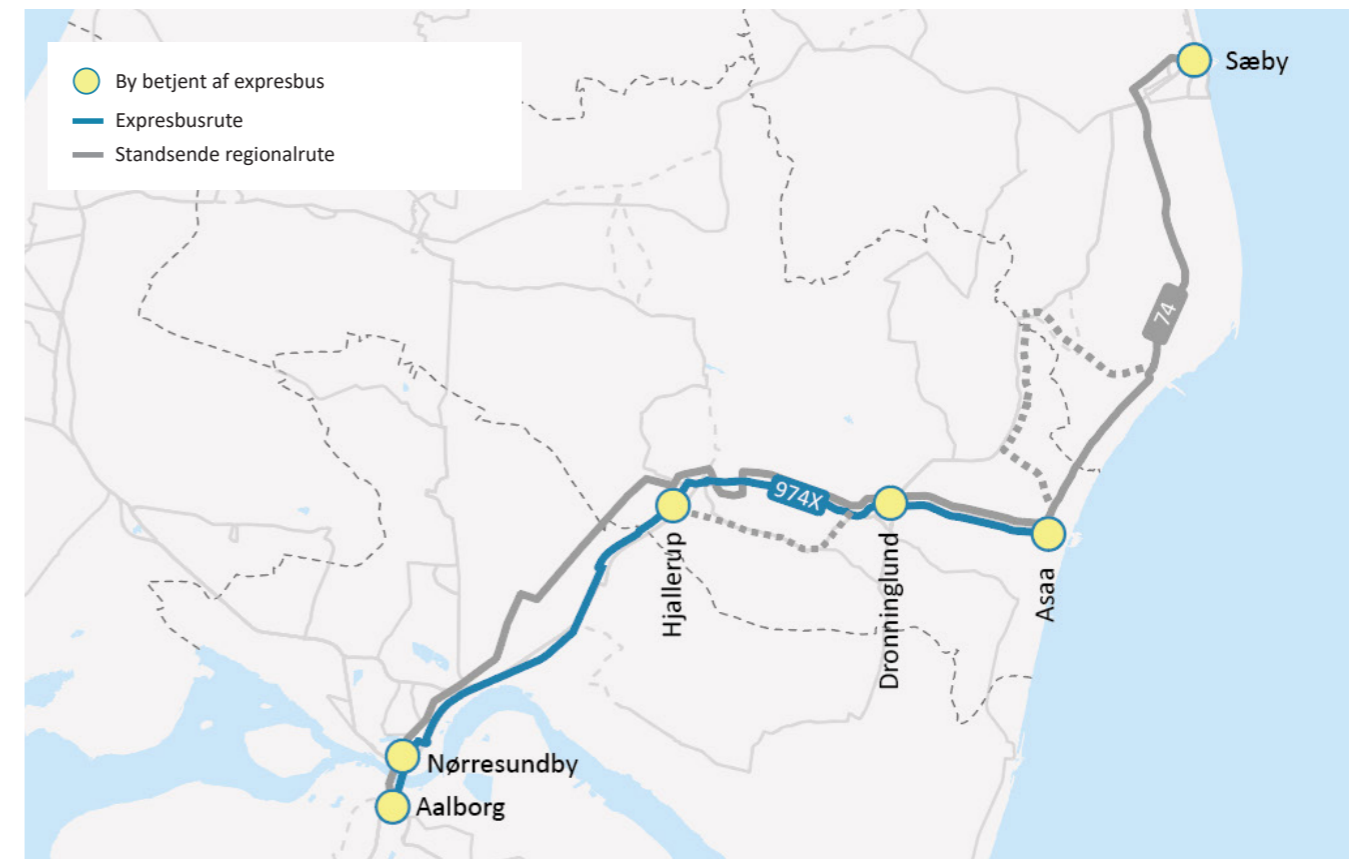
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

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 afgang 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 afgang 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 industri kvarteret i den sydlige del af Terndrup og på Himmerlandsgade i Hadsund.
- Expresbus 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 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
54	32	12	12	14	0	0
954X	14	8	8	39	35	31
234	24	10	10	24	10	10
58	31	14	14	31	14	14
I alt	101	44	44	108	59	55

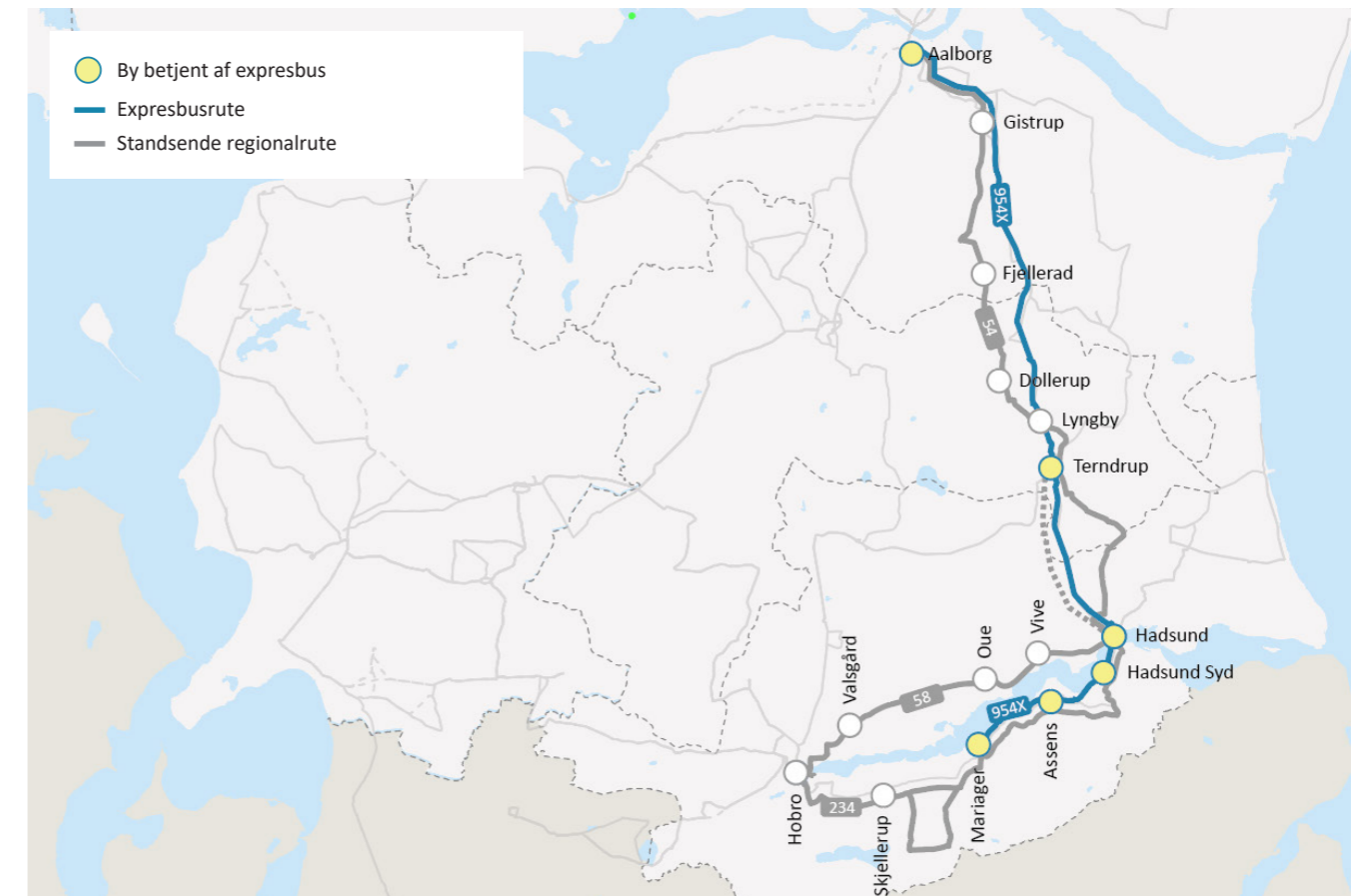
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

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 expresbus 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 expresbus 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 regionaltog. Der oprettes ikke en expresbusrute, 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 expresbusser.

Der lægges op til følgende:

- Der etableres timedrift med expresbus 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, Hundele, Hjørring (Banegraven, Banegraven Syd og Hjørring St.), som betjenes af expresbussen. Der etableres også nye stoppesteder ved Aabybro Centret (kræver nyanlæg) og Jetsmark Hallen.
- Rute 71 nedlægges og passagerne henvises i stedet til expresbus 971X.
- 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 expresbus 971X hver anden time. Det giver det samme antal afgang til og fra Blokhus som i dag – blot med skift undervejs på turen om aftenen og i weekenden. I sommerperioden vil der være weekend-afgange 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 expresbussen ikke betjener disse områder. Med kombinationen af Plustur og expresbus 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 til 9-10 daglige afgang t/r mellem Aalborg og Brønderslev på hverdage.
- De afgang, som fjernes fra rute 72, kan i stedet blive udført af rute 42. Dog kun på strækningen mellem Aalborg og Tylstrup.
- Mellem Tylstrup og Brønderslev reduceres kørselsomfanget med 4 afgang hver vej på hverdage, og 6 afgang hver vej i weekenden.

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	59	38	34
71	33	16	16	0	0	0
200	28	22	22	32	22	22
I alt	65	16	16	55	34	30

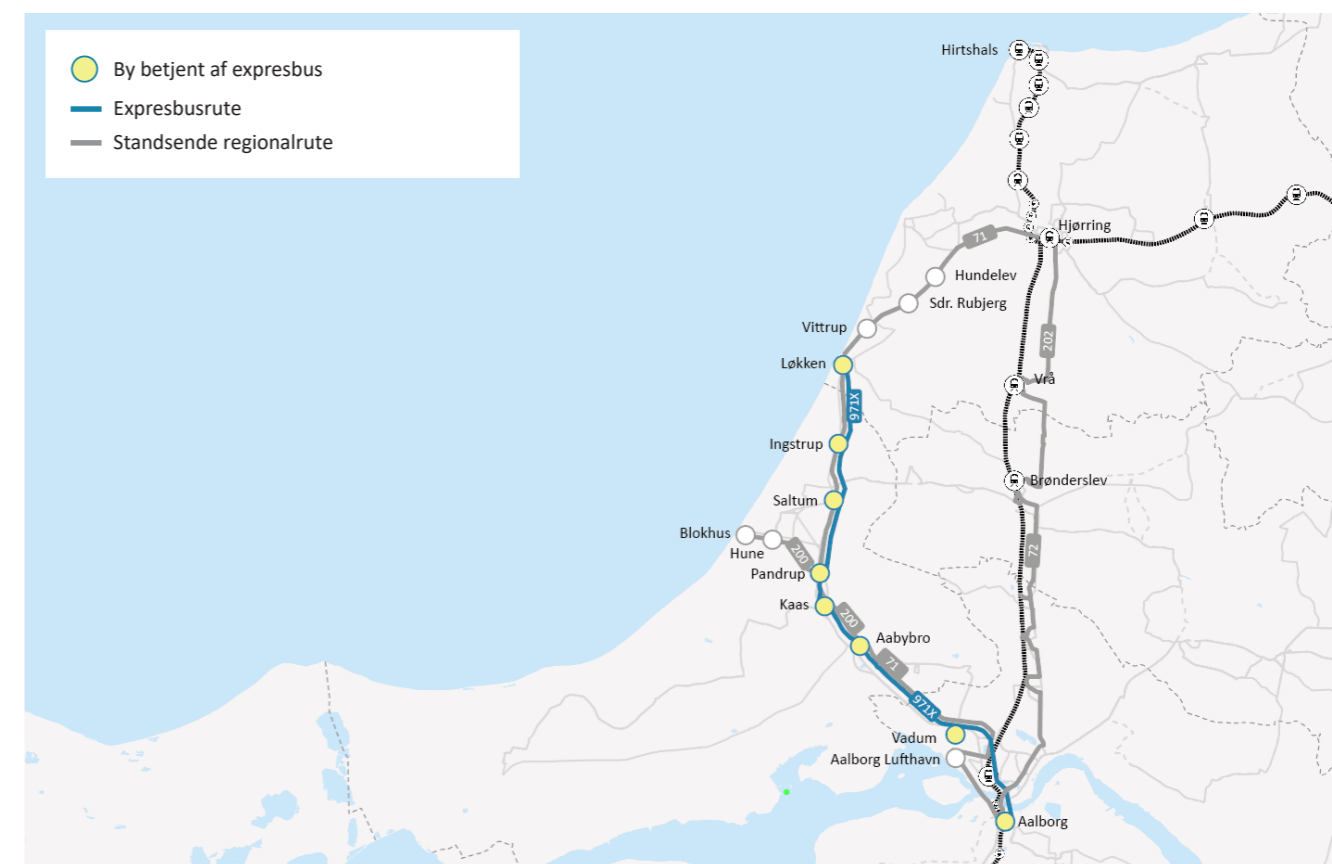
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

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 afgangene kun er forbindelse mellem Hanstholm og Thisted. Der vil dog være afgang, 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 afgangene 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 afgang 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 afgangene reduceres til 7 afgangene 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 afgangene, 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.

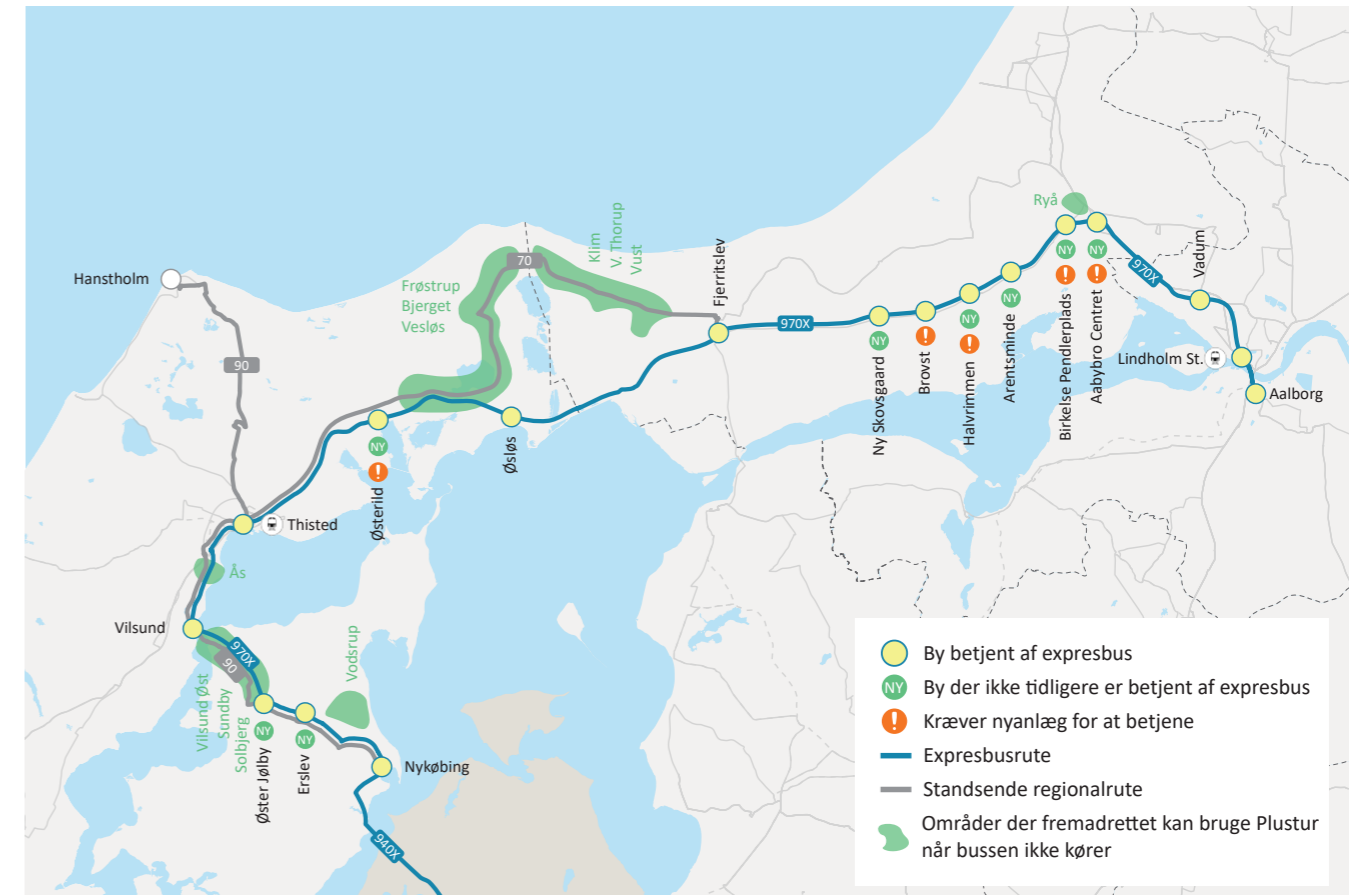
Tabellen herunder viser antal afgangene på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

Rute	Afgangene før FKT (i begge retninger)			Afgangene efter FKT (i begge retninger)		
	Hverdage	Lørdag	Søndag	Hverdage	Lørdag	Søndag
970X	36	16	14	63	37	33
70	42	20	18	13	0	0
90	39	30	28	21	16	15
I alt	117	66	60	97	53	48

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, Søttrup 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.

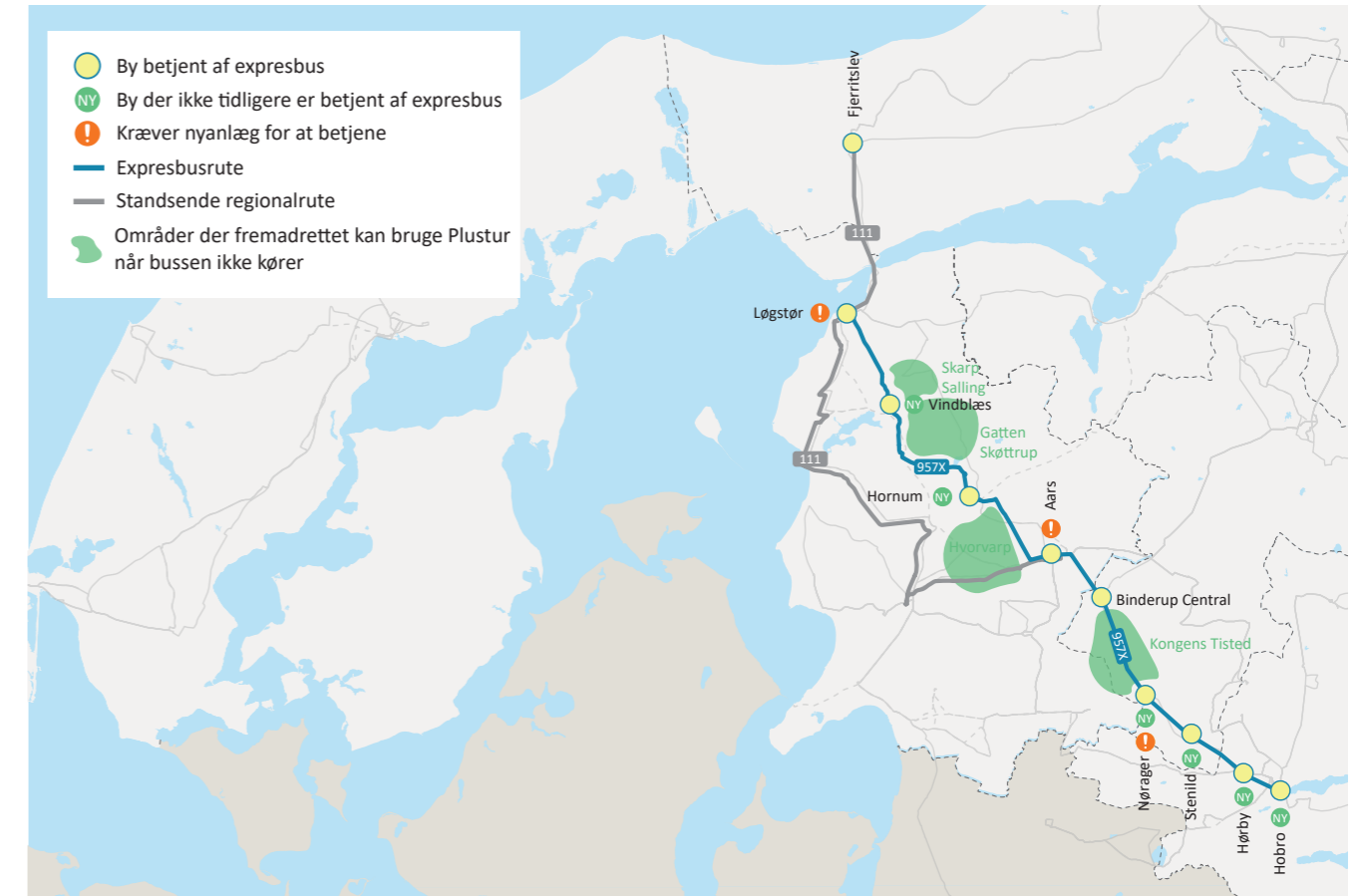
Tabellen herunder viser antal afgang på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

Rute	Afgange før FKT (i begge retninger)			Afgange efter FKT (i begge retninger)		
	Hverdage	Lørdag	Søndag	Hverdage	Lørdag	Søndag
57	40	34	31	0	0	0
957X	0	0	0	38	34	30
I alt	40	34	31	38	34	30

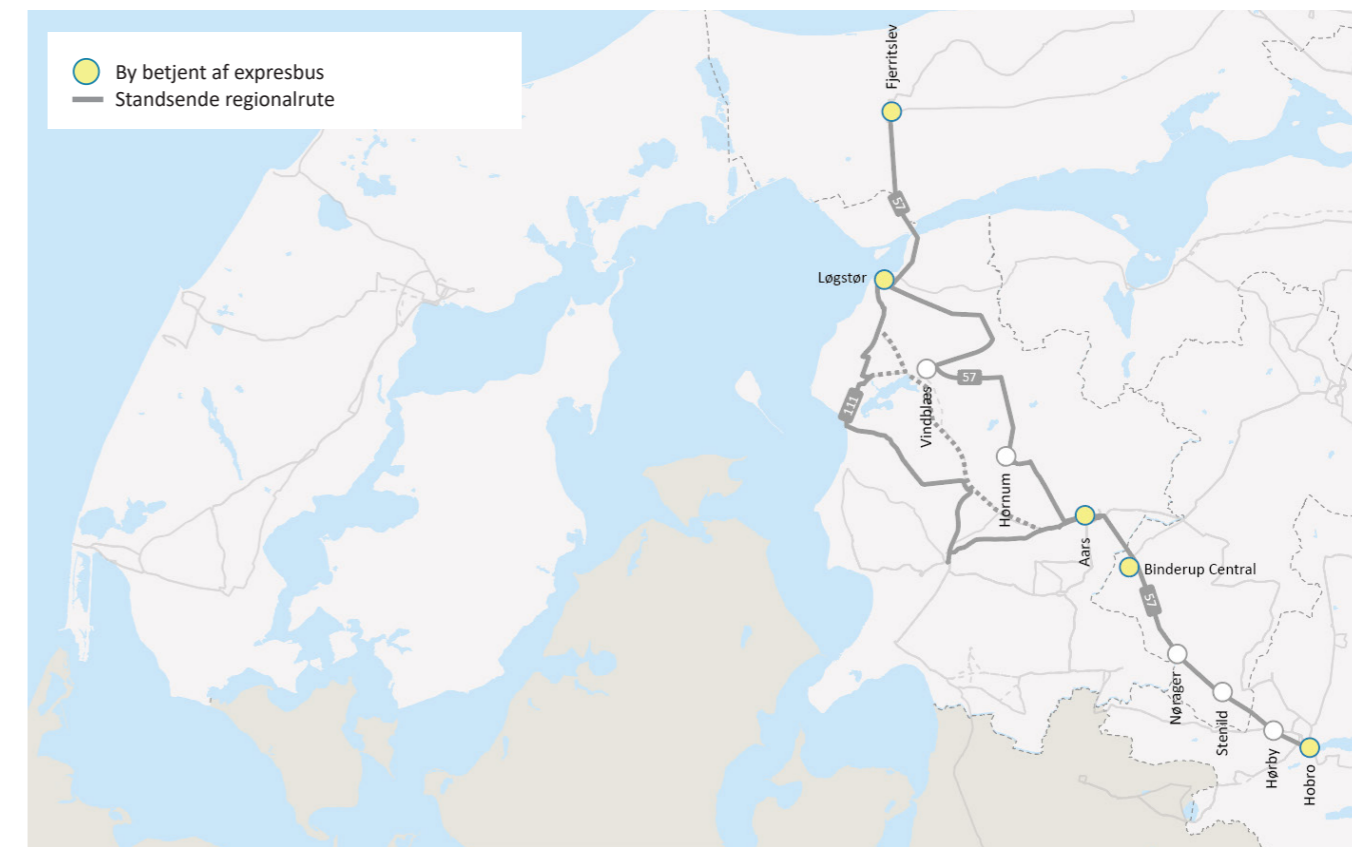
Tabellen herunder viser ændringerne i rejsetid efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik.

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 afgang dagligt kører 951X videre til Holstebro, hvilket er uændret i forhold til i dag.
- Rute 52 reduceres med 3 afgang 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 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
951X	45	12	14	54	34	30
52	45	29	27	38	12	11
61	24	12	10	24	12	10
I alt	114	53	51	116	58	51

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 afgange.

Der lægges op til følgende ændringer:

- Der etableres timedrift med ekspresbussen (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 Sebbersund ved landevejen (kræver nyanlæg), Farstrup ved landevejen (kræver nyanlæg) og Brøndum.
- Rute 50 reduceres til 7 afgange i hver retning i dagtimerne i hverdage.
- Rute 100 kører Hvalpsund – Aalborg, med betjening hverdage i myldretiden. Afgange aften og weekend mellem Hvalpsund og Nibe erstattes af minibus. Rute 100 reduceres til 7 afgange i hver retning i dagtimerne i hverdage.
- 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 Hassers Gymnasium og Aalborg Katedralskole.
- Rute 111 udvides på strækningen Løgstør – Ranum med én afgang i hver retning på hverdage, og to afgange i hver retning i weekender. Ruten overtager desuden betjeningen af strækningen Løgstør – Fjerritslev fra rute 57.

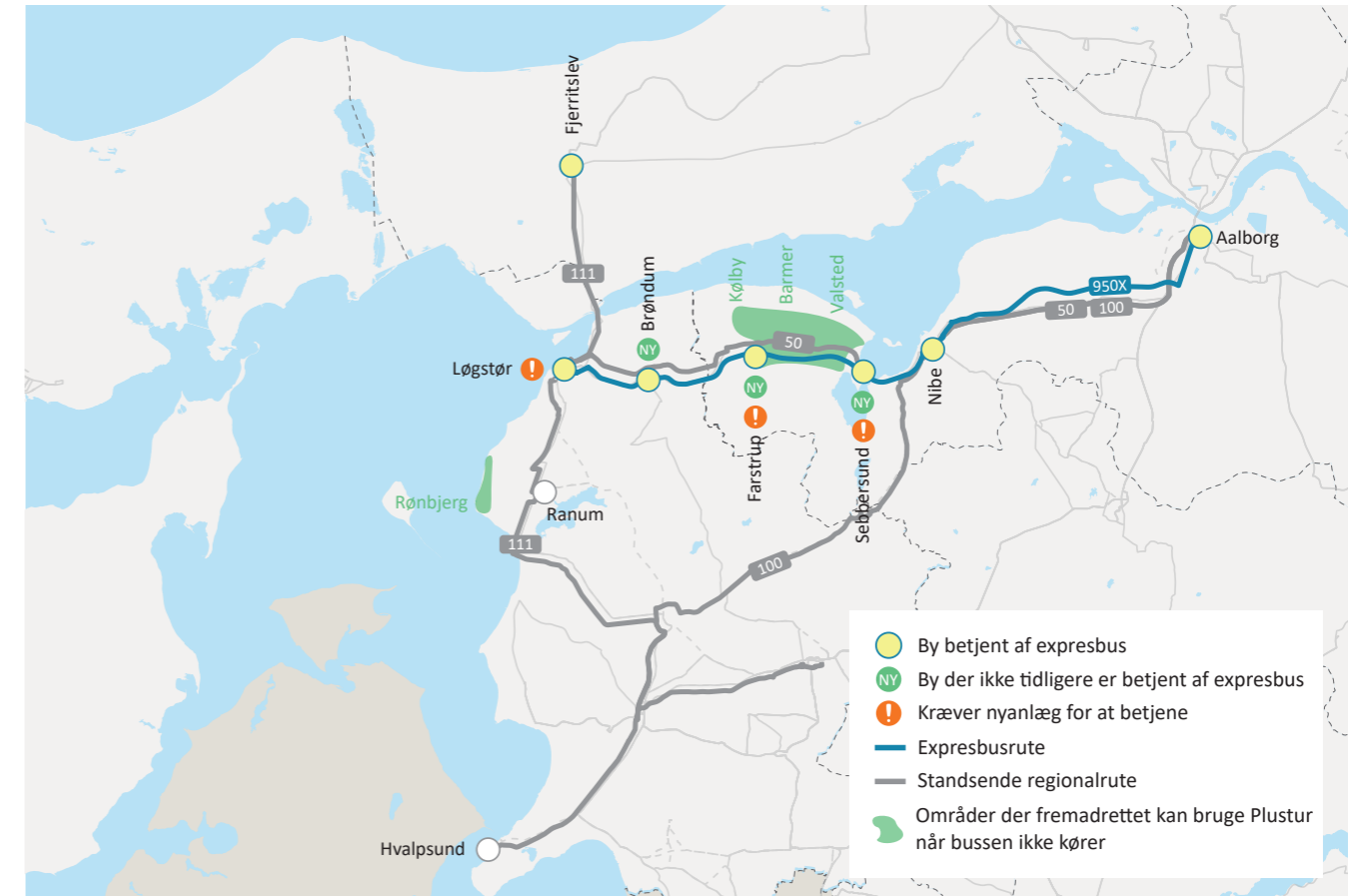
Tabellen herunder viser antal afgange på de forskellige ruter før og efter implementeringen af de foreslåede ændringer i projekt Fremtidens Kollektive Trafik (FKT).

Rute	Afgange før FKT (i begge retninger)			Afgange efter FKT (i begge retninger)		
	Hverdage	Lørdag	Søndag	Hverdage	Lørdag	Søndag
50	39	18	18	18	0	0
100	25	14	14	16	0	0
111	23	10	10	25	14	14
950X	43	16	14	54	34	30
I alt	132	61	58	167	69	64

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 - Sebbersund	- 10 min.

Kortet nedenfor viser den fremtidige ruteføring



Kortet nedenfor viser den nuværende ruteføring

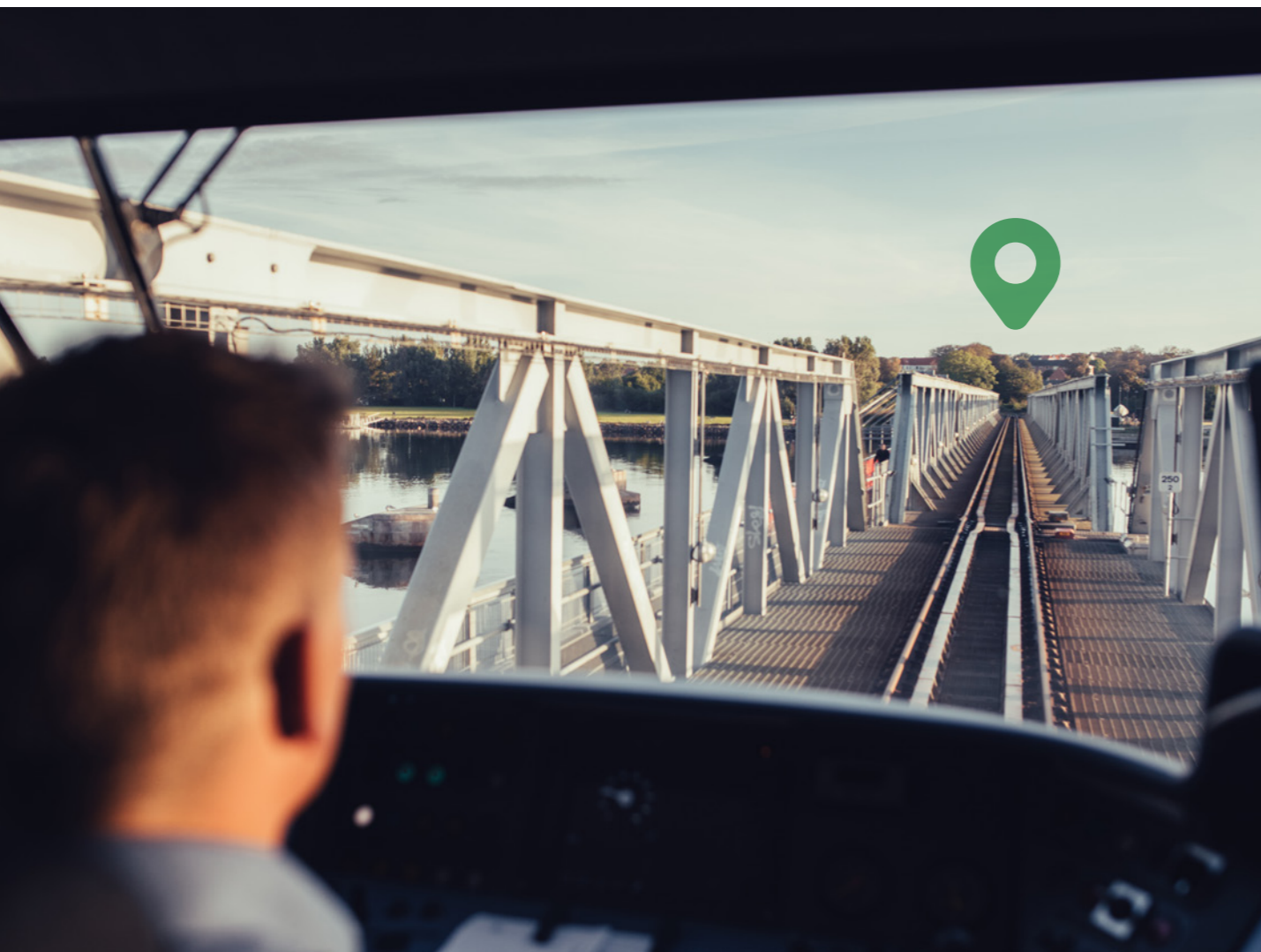


Lindholm Station som knudepunkt for Aalborg Lufthavn

Fra december 2022 udvides betjeningen med tog, så der kører 2 tog i timen fra Lindholm Station til Aalborg Lufthavn. Med Fremtidens Kollektive Trafik føres expresbusserne via Lindholm Station, som udover tog og expresbusser også betjenes af bybusser. På den måde styrkes stationen som knudepunkt for rejsende til og fra Aalborg Lufthavn med gode forbindelser til hele Nordjylland.

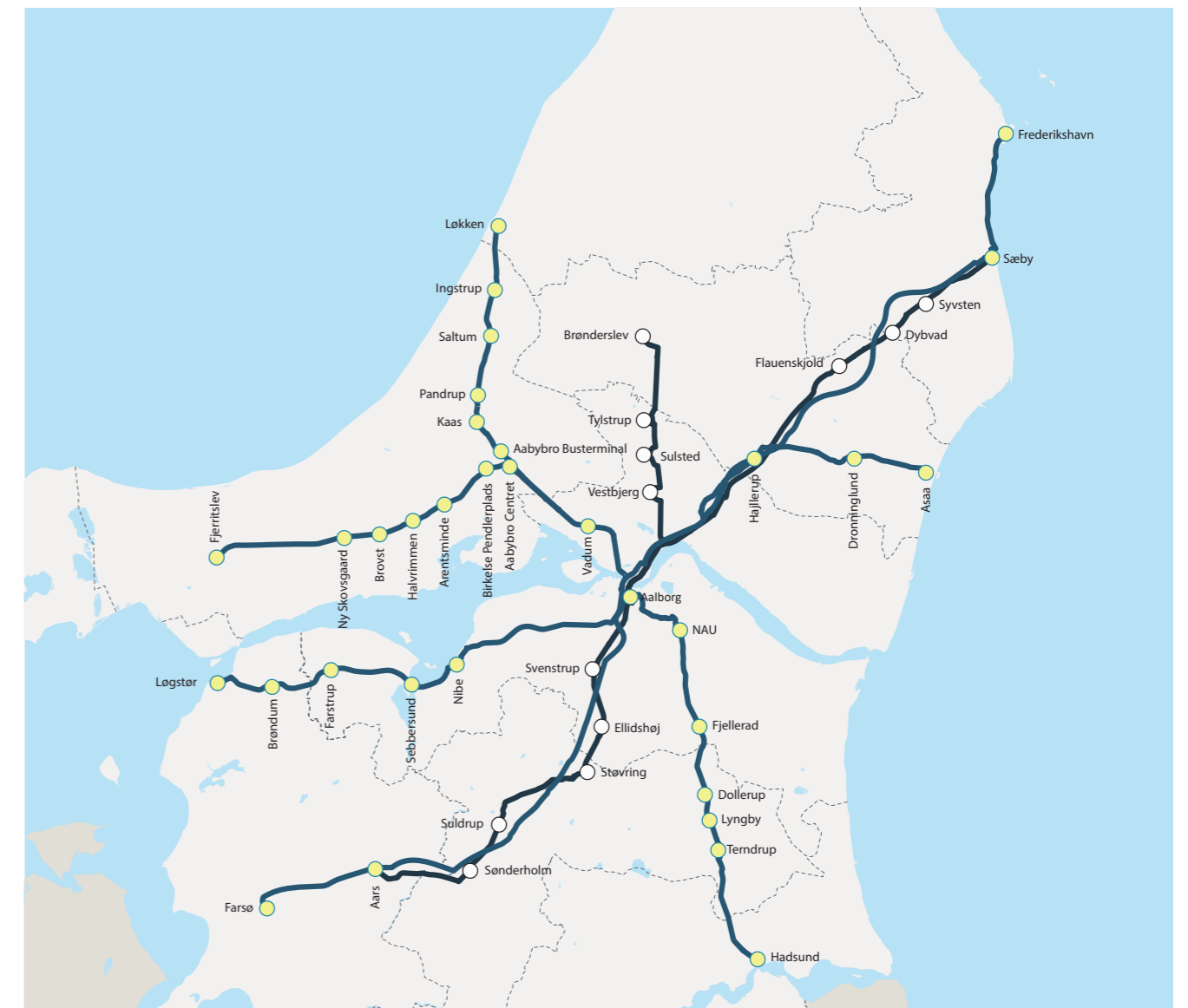
Hver år er der ca. 17.000 rejser til og fra Aalborg Lufthavn med rute 70, 71 og 200. De 88 % af rejserne foregår mellem lufthavnen og Aalborg Centrum på en strækning, der også betjenes af bybusser og tog. De resterende 12 %, svarende til ca. 2.100 rejser årligt (eller ca. 6 rejser dagligt), foregår med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



Natbusbetjening

For at forenkle natbusbetjeningen, så den er nem at finde ud af for kunderne, oprettes natbusbetjening på dele af expresbusnettet med samme ruteforløb og samme stoppesteder som i dagtimerne. Derudover forsætter regionalrute 52 Aalborg – Aars, rute 72 Aalborg – Brønderslev og rute 73 Aalborg – Sæby med natbusbetjening, da de betjener andre byer uden expresbus men med stort kundepotentiale. Natbusserne kører to afgang i hver retning natten efter fredag og lørdag.



Den natbusbetjening, der er skitseret på kortet herover, er indarbejdet i Fremtidens Kollektive Trafik:

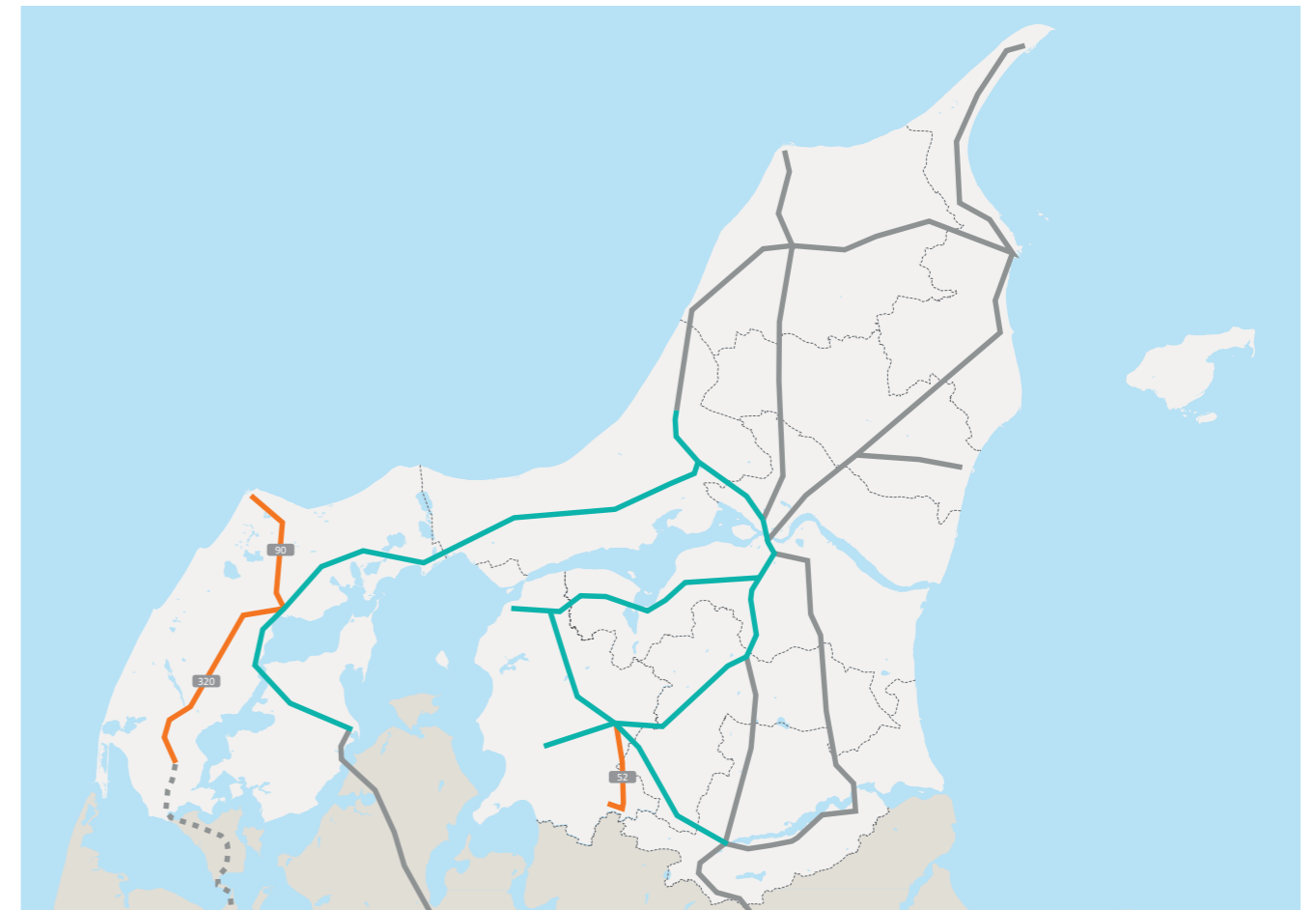
5. Hovednet Vest

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 morgenstunden 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 CO2-udledning, end hvis de tilsvarende korridorer og områder skulle dækkes af busser i fast rute.

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.

Kunderevet 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 snerydning 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 tryk 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.

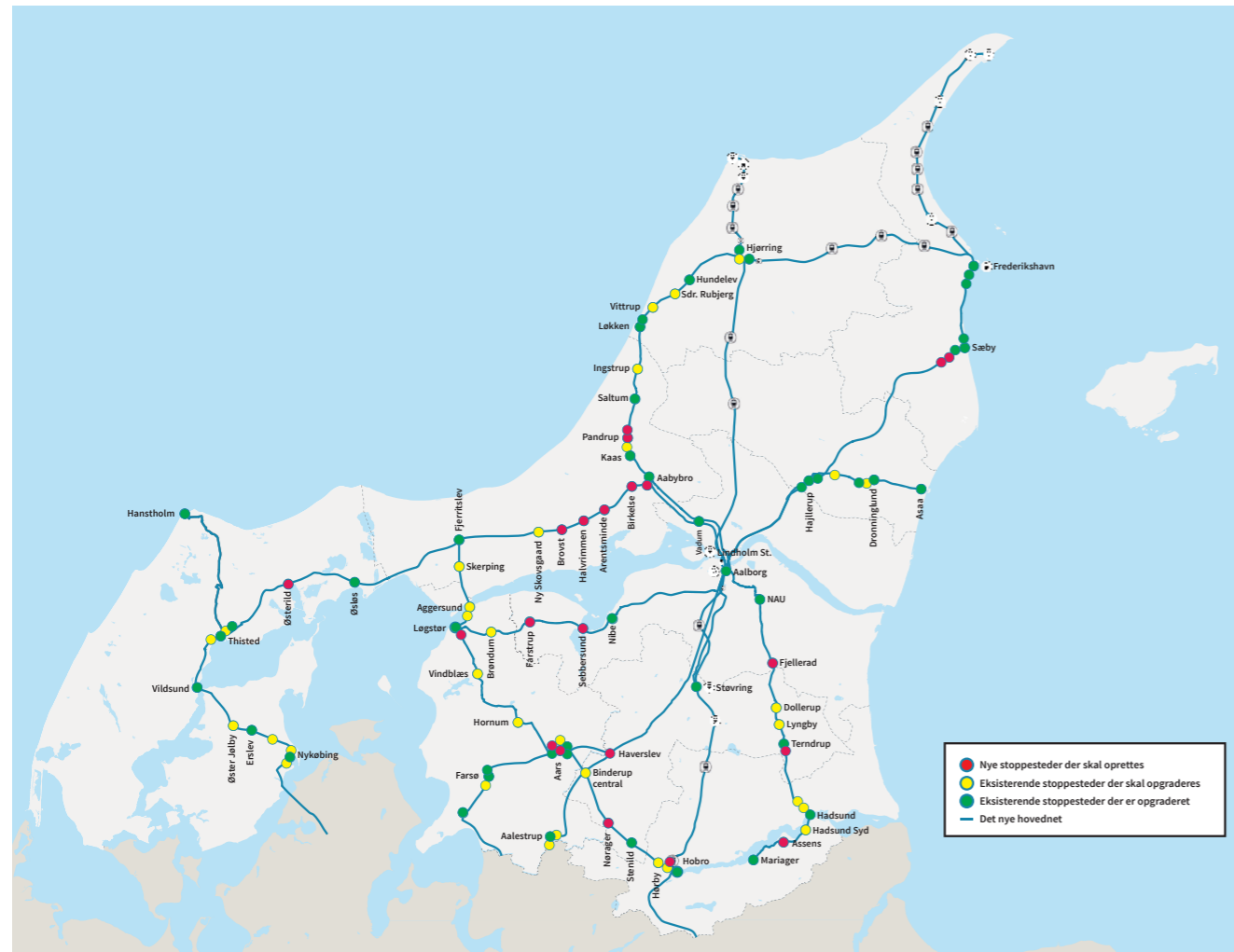


Etablering af nye knudepunkter

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
Afaskning 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. Busløkke
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
Sum	4.749.252	5.122.419	13.362	5.135.781	386.529

Som det fremgår af oversigten herover, er udgangspunktet et samlet passagertal på 4,7 mio. rejser om året på de involverede busruter. 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
Total	386.529

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. køreplantage 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. køreplantage.



9. Økonomi og finansiering

Økonomiske konsekvenser ved omlægning af busstrafik

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 busstrafik 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
Sum	287.154	135.477.105	292.452	131.235.650	5.298	-4.241.455

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 netto-besparelse, 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 nettobesparelsen 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 Nettoudgifter pr. år	Indarbejdet i Fremtidens 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.
I alt	8,19 mio. kr.	5,40 mio. kr.	-2,79 mio. kr.

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 (mio. kr. pr. år)	Samlet tilskud (2022)	Ændring i nettoud- gifter FKT (2022)	Relativ ændring (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 ¹⁾	32,6	0,10	0,3%
Vesthimmerlands Kommune	19,4	-0,44	-2,3%
Aalborg Kommune	247,7	-0,17	-0,1%
Total	638,4	-4,29	-0,7%

¹⁾ 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.) ¹⁾	Omkostninger, udstyr (mio. kr.) ¹⁾	Omkostninger, i alt (mio. kr.) ¹⁾
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
I alt	5,5	5,2	10,7

¹⁾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 højre.

År	Antal knudepunkter og stoppesteder	Omkostninger, udstyr (mio. kr.) ¹⁾
2024	16	1,95
2025	16	1,95
2026	16	1,95
2027	16	1,95
I alt	64	7,8

¹⁾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.) ¹⁾
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
I alt	178	100%	2,17

¹⁾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) Thisted – Hurup (320) Hanstholm – Thisted (90) Hjørring – Aalborg (971X) Aars – Aalborg (52)	Tilpasninger Tilpasninger (Hovednet Vest) Tilpasninger (Hovednet Vest) Tilpasninger Tilpasninger
1	2024	Aalestrup – Aalborg (61) Løgstør – Aalborg (950X) Farsø – Aalborg (951X) Hjørring – Aalborg (971X) Asaa – Aalborg (974X)	Udvidelser Udvidelser (Nyt rutenet i Aalborg) Udvidelser Udvidelser Udvidelser (udbud)
2	2025	Mariager – Aalborg (954X) Frederikshavn – Aalborg (973X)	Ibrugtagning af NAU i 2026 Udvidelser
3	2026	Hobro – Løgstør (957X) Thisted – Aalborg (970X) Thisted – Nykøbing (970X)	Udvidelser Udvidelser 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 Øhlenschläger 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 Øhlenschläger, Aalborg Kommune
- Mads Mailund Heuer, Hjørring Kommune
- Anders Lyngø 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 Plustur	Udstyr	Anlægsomkostninger (kr. ex moms)	Udstyrsomkostninger (kr. ex moms)	I alt (kr. ex moms)
950X	Sebbersund v. landevejen	Aalborg 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
950X	Farstrup v. landevejen	Aalborg Kommune	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	Vesthimmerlands Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2	0	249.358	249.358
954X	Fjellerad v. 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 Kommune	Ja	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2	0	249.358	249.358
957X	Hobro St.	Mariagerfjord 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. Hjortkærvej	Vesthimmerlands Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2	0	249.358	249.358
957X	Løgstør v. Danmarksvej	Vesthimmerlands Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2	0	249.358	249.358
970X	Aabybro Centret	Jammerbugt Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2, topskilt + stander x 2	0	249.358	249.358
970X	Birkelse Pendlerplads	Vejdirektoratet	Nej	Buslommer x 2, læskærm x 2, cykelparkering x 2, skraldespand x 2, 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. hovedvejen	Vejdirektoratet	Ja	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	0	244.238	244.238
970X	Østerild v. 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 Kommune	Ja	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	0	244.238	244.238
971X	Pandrup Plejecenter	Jammerbugt Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	0	244.238	244.238
973X	Sæby industri	Frederikshavn Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, topskilt + stander x 2, skraldespand x 2	0	249.358	249.358
973X	Sæby Skole	Frederikshavn Kommune	Nej	Læskærm x 1, cykelparkering x 2, skraldespand 2, topskilt + stander	0	155.903	155.903
61	Haverslev Pendlerplads	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
Total							10.719.847

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 plustur	Udstyr	Anlægsomkostninger (kr. ex moms)	I alt (kr. ex moms)
951x	Industrivej (Farsø)	Vesthimmerlands Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
957x	Aggersund Syd	Vesthimmerlands Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Ny Skovsgård (Krobakken)	Jammerbugt Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Strandvejen (Østerbakken)	Thisted Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Dragsbæk (Tilstedvej)	Thisted Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Rogalandsvej	Morsø Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Limfjordsvej	Morsø Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
970x	Nykøbing hallen	Morsø Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
971x	Jetsmark hallen	Jammerbugt Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
971x	Ingstrup (Søndermarken)	Jammerbugt Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
971x	Vittrup	Hjørring Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
971x	Sdr. Rubjerg	Hjørring Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
971x	Banegraven syd	Hjørring Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
974x	Ø. Thorupvej	Brønderslev Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
974x	Fredensgade	Brønderslev Kommune	Nej	Læskærm x 2, cykelparkering x 1, skraldespand x 2	244.238	244.238
Total						7.780.665



Fremtidens
Kollektive
Trafik



2.2

Central Udmelding om udsatte gravide kvinder med et skadeligt rusmiddelbrug

Baggrund

Socialstyrelsen udsendte den 26. november 2019 en Central Udmelding om udsatte gravide kvinder med et skadeligt rusmiddelbrug og behov for døgnbehandlingsindsatser. De nordjyske kommuner afrapporterede i 2020, at man ikke havde set målgruppen i perioden 2018-2020, hvilket skyldes Socialstyrelsens stramme afgrænsning om, at målgruppen ikke profiterer af ambulante tilbud. På landsplan vurderede kommunerne, at der var 3-8 kvinder om året i målgruppen for døgntilbud.

Socialstyrelsen er fortsat af den opfattelse af, at målgruppen af udsatte gravide med et skadeligt rusmiddelforbrug har en størrelse, der gør det relevant at videreføre sagsbehandlingen af den centrale udmelding. Derfor sendte Socialstyrelsen den 27. september 2022 en anmodning til alle landets kommuner om en opdateret beskrivelse af, hvilke aktuelle indsatser kommunerne arbejder med i forhold til målgruppen, samt hvilke forslag kommunerne ser for fremadrettede indsatser til målgruppen, herunder døgnbehandlingsindsatser.

Sagsbeskrivelse

Proces for besvarelse af anmodningen

Dato	Emne
19. december	Afholdelse af dialogmøde
22. december	Første udkast til rapport ligger klar
5. januar	FU præsenteres for første udkast til rapport
9. januar	Dialogmøde med Familieambulatoriet
9. januar	Opfølgingsmøde efter dialogmødet. Formålet er at få kvalificeret udkastet
10-20. januar	Beskrivelsen sendes til kommentering i kommunerne med bemærkning om at kommentering kan ske direkte til kommunens DAS medlem eller til sekretariatet, der vil samle bemærkningerne og videregive dem til DAS.
20. januar	DAS møde
27. januar	KDK
10. februar	KKR

For at sikre det bedst mulige input til besvarelsen af anmodningen har Rammeaftalesekretariatet på et dialogmøde d. 19. december faciliteret et fokusgruppeinterview med deltagelse af flere af de nordjyske kommuner. Her har relevante videns personer og ledere indgået i en dialog om praksis i Nordjylland ift. den nuværende og fremadrettede indsats, udfordringer og løsninger ift. målgruppen.

På baggrund af dialogmødet med kommunerne har der efterfølgende været udarbejdet et første udkast til besvarelse, som respondenterne fra fokusgruppeinterviewet har kommenteret på.

På denne baggrund er der udarbejdet en rapport til godkendelse i DAS, KDK og KKR Nordjylland.

Foreløbige resultater til besvarelse af anmodningen

- De nordjyske kommuner har ikke iværksat nye indsatser til målgruppen siden sidste CU (i 2019).

- De nordjyske kommuner ser ikke målgruppen, som den er beskrevet i den centrale udmelding. Familieambulatoriet i Nordjylland er enig i kommunernes forståelse af målgruppens størrelse og frekvens i Nordjylland, som er begrænset. Ambulatoriet estimerer mellem 1-2 personer indenfor målgruppen om året.
- Kommunerne beskriver, at de til tider oplever kvinder, der har et rusmiddelbrug, men som stopper misbruget, når de finder ud af, at de er gravide. Kommunerne beskriver ligeledes, at der kan være et mørketal, som på det generelle rusmiddelområde. Kommunerne er dog meget opmærksomme på opsporingsarbejdet – også ift. til denne målgruppe.
- Kommunerne påpeger desuden, at det vil være udfordrende at oprette et højt specialiseret tilbud til den meget lille målgruppe, bl.a. med henblik på opretholdelse af fagligheden i tilbuddet
- De nordjyske kommuner vurderer, at indsats i nærmiljøet er den vigtigste faktor for at sikre en effektiv indsats til målgruppen, da dette gør at man kan oparbejde et tillidsbaseret professionelt netværk omkring kvinden, som kan holde efter fødslen. Det vurderes, at døgnindsatser har den modsatte effekt ift. tillid og snarere styrker risikoen for at kvinden flytter mellem kommuner.
- Der eksisterer et godt og fagligt tværsektorielt samarbejde på tværs af regionen omkring målgruppen – herunder formaliseret i to samarbejdsaftaler.
- Der kan være behov for en supplerende samarbejdsaftale/procedureaftale for hvordan de tværsektorielle parter konkret og praktisk håndterer sager vedr. gravide med rusmiddelproblematikker. Særligt med fokus på behovet for samarbejdet og koordinering omkring ansvar, opgaver, kommunikation mv.

2.3

Regeringsgrundlaget – initiativer på beskæftigelsesområdet

KL's læsning af regeringsgrundlaget på beskæftigelses- og integrationsområdet

Nedenfor følger en uddybning af KL's reaktion på regeringsgrundlaget med fokus på beskæftigelses- og integrationsområdet.

Beskæftigelse

Jobcentrene nedlægges

Den nuværende jobcenterkonstruktion står til at blive nedlagt. KL er ikke overraskede og heller ikke uenige i, at konstruktionen omkring jobcentrene med fordel kan ændres. Vigtigst er det, at den kommunale forankring bevares – og det lader regeringsgrundlaget ikke til at ville ændre grundlæggende på. Udmeldingen bidrager dog til en høj grad af usikkerhed blandt medarbejdere og ledere i jobcentrene, da der ikke er fremlagt en proces eller konkrete bud på, hvilke opgaver kommunerne ikke længere skal løse i fremtiden. I KL skal vi gå konstruktivt ind i dialogen og spille en aktiv rolle i at gentænke både de organisatoriske og lovgivningsmæssige rammer omkring beskæftigelsesindsatsen.

Besparelser for 3 mia. kr. frem mod 2030

Besparelser på knap 30 pct. af udgifterne til den kommunale beskæftigelsesindsats står til at blive en stor udfordring for kommunerne i de kommende år. Igen er KL ikke overraskede over udfaldet, men naturligvis bekymrede for, hvilken betydning det vil have for den indsats, som vi kan levere – ikke mindst over for de borgere, som har mest brug for den. Det er dog en betydelig lettelse, at besparelserne ikke står til at blive effektueret nu og her, men gradvist skal hentes over en årrække frem mod 2030. Samtidigt er der lagt op til brede rammer for udmøntningen, hvor KL forventer at skulle spille en aktiv rolle i at definere den rette vej.

Frisættelse fra statslige regler og proceskrav

Regeringen lægger op til en 'omfattende frisættelse' på tværs af velfærdsområderne, og denne gang lader beskæftigelsesområdet til at blive et særligt prioriteret område. Besparelserne skal hentes gennem en frisættelse fra statslige proceskrav og dermed et større rum til lokalt at tilrettelægge en meningsfuld beskæftigelsesindsats med fokus på den enkelte borgers behov, evner og ønsker. I KL har vi i mange år arbejdet for frisættelse på beskæftigelsesområdet, og flere end halvdelen af alle kommuner har tilkendegivet interesse i at blive frisat på området. KL-sekretariatet har en klar forventning om, at beskæftigelsesindsatsen skal gentænkes fra bunden. I konkretiseringen af vores udspil er der lagt op til en ny rammelov, som KL kommer til at forfølge, når ambitionerne om reel frisættelse skal følges til dørs.

Større rolle til a-kasser og private aktører

Regeringsgrundlaget lægger op til, at a-kasser og private aktører skal spille en større rolle i indsatsen til de stærke ledige, som vil få mere valgfrihed. Vi udviser i KL's udspil åbenhed over for et bredere ejerskab til beskæftigelses-

Dato: 9. januar 2023

Sags ID: SAG-2022-05370
Dok. ID: 3286366

E-mail: LIBL@kl.dk
Direkte: 3370 3551

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

indsatsen baseret på partnerskaber med andre aktører, men vi er fortsat bekymrede for en opdeling af beskæftigelsesindsatsen i et a- og b-hold, og den betydning det vil have for samspillet med virksomhederne. For KL er det fortsat centralt, at ansvaret for indsatsen er kommunalt forankret. KL vil fortsat arbejde for de bedst mulige rammer for samarbejdet i overgangene mellem aktører, tidlig indsats til borgere i risiko for langtidsledighed og en finansiering, som følger med ansvaret for indsatsen.

Indsatsen til de mest socialt udsatte skal redefineres

Regeringen vil redefinere indsatsen til de mest socialt udsatte, som fremover ikke skal være en del af beskæftigelsessystemet. KL er helt enig i, at der er behov for at se på rammerne for indsatsen til udsatte borgere, som er centralt pejlemærke i KL's udspil. Der er borgere med en væsentligt nedsat arbejdssevne, der i dag venter for længe på en afklaring, som alene skal tilbydes en social indsats. KL er enige i, at udsatte borgere skal opleve at blive mødt på deres præmisser, men at kommunerne (i det omfang det er muligt) skal bevare et beskæftigelsesfokus i indsatsen – først og fremmest af hensyn til den enkelte borgers livskvalitet og mestring. Det er endnu uklart, hvordan regeringen vil afgrænse målgruppen af borgere, som ikke længere skal være omfattet af en beskæftigelsesindsats, og det står ikke nævnt noget sted, om man har tænkt sig at videreføre planerne om en ny hovedlov om helhedsorienterede indsatser. KL ser frem til at bidrage til en konkretisering.

Kritisk gennemgang af sygedagpengeområdet

Regeringen har fortsat til hensigt at gennemføre en kritisk gennemgang af sygedagpengeområdet med henvisning til at syge borgere ikke skal komme i klemme i systemet. KL har længe ment, at der er behov for at rydde op i reglerne om rehabiliteringsteams, forlængelsesregler og jobafklaringsforløb og ser frem til at bidrage til arbejdet. KL-sekretariatet undrer sig imidlertid over, at den planlagte kritiske gennemgang af reglerne om førtidspension og fleksjob ikke er nævnt i regeringsgrundlaget.

Kontanthjælpsaftalen skal gentænkes

Den politiske aftale om et nyt kontanthjælpssystem, som blev indgået kort før sommerferien, står i regeringsgrundlaget til at skulle gentænkes på ny med henvisning til Ydelseskommisionens anbefalinger. De midler, der ellers skulle være brugt på det midlertidige børnetilskud i 2023, vil blive afsat som en pulje til økonomisk udsatte børnefamilier og indgå i den foreslåede inflationshjælp. KL-sekretariatet vurderer, at det er positivt med en gentænkning af aftalen, som giver en ny mulighed for en reel forenkling af ydelsessystemet i henhold til Ydelseskommisionens anbefalinger. I KL ser vi frem til at bidrage til en nærmere konkretisering.

Sammenlægning af Arne-pension og seniorpension

Retten til tidlig pension (Arne-pensionen) og seniorpensionen står til at blive sammenlagt til én ny ordning med to indgange: En rettighedsbaseret model og en visitationsmodel. I KL er vi positivt indstillede over for en sammenlægning af ordningerne, som indebærer en forenkling for kommunerne. Ydelseniveauet er normalt ikke et område, som KL forholder sig til.

Seniorjobordning afskaffes

Det har i kommunerne længe været et ønske af afskaffe seniorjobordningen, som er administrativt tung og svær at løfte i praksis. KL ser særdeles positivt på dette element af regeringsgrundlaget.

Dato: 9. januar 2023

Sags ID: SAG-2022-05370
Dok. ID: 3286366

E-mail: LIBL@kl.dk
Direkte: 3370 3551

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Fokus på borgere med handicap

Regeringen vil udarbejde en handlingsplan med det formål at skabe bedre muligheder for borgere med handicap og sætte mål for, at flere med handicap kan blive en del af arbejdsfællesskabet med fleksible uddannelsesveje og lettere adgang til hjælpemidler. KL-sekretariatet arbejder netop nu med en konkretisering af KL's politik ift. beskæftigelsesindsatsen for borgere med handicap, som udvalget snart vil blive præsenteret for.

Øget arbejdsudbud

Regeringen lægger op til at øge den strukturelle beskæftigelse med 45.000 i 2030. Heraf tilvejebringes 4.000 årsværk via et nyt erhvervsstøttesystem og 13.500 skal findes via tre hovedspor: flere arbejder i flere timer, flere i arbejde, flere får de rette kompetencer. I KL er vi ikke overraskede over de potentialer der peges på (bl.a. seniorer, unge, færre langtidsledige, udenlandsk arbejdskraft, uddannelse og flere ikke-vestlige indvandrere i arbejde), da en del af disse allerede blev anvist i den tidligere regerings 2030 plan. KL ser positivt på et ønske om at øge beskæftigelsen, men ser en udfordring i at man samtidig ønsker at spare på beskæftigelsesindsatsen. Det kan have en negativ effekt på det samlede arbejdsudbud.

Integration

37 timers arbejdspligt

Regeringen vil indføre en ny arbejdspligt, der erstatter passiv forsørgelse med en pligt til at bidrage i 37 timer om ugen for borgere med et integrationsbehov. Nyankomne og herboende indvandrere skal mødes med krav og forventninger om selvforsørgelse. Målet med den nye arbejdspligt er, at flere tilknyttes det danske arbejdsmarked og får et arbejde.

Forslaget har tidligere været fremført og behandlet i KL, men blev skrinlagt ifm. krigen i Ukraine og har derfor ikke været behandlet i det nuværende udvalg. KL har tidligere udtrykt enighed med regeringen i, at ledige med integrationsbehov skal have en mere aktiv indsats. I KL er vi enige i, at borgerne skal mødes krav og forventninger om at komme i beskæftigelse, og at vi skal sikre os, at de ledige reelt står til rådighed for arbejdsmarkedet. KL mener dog ikke, at en 37 timers arbejdspligt er den rigtige at vej at gå. For kommunerne vil en 37 timers arbejdspligt være omkostningstungt og indføre et "tælleri", som regeringen ellers vil væk fra i den brede beskæftigelsesindsats. Der er stor risiko for aktivering for aktiveringens skyld uden jobeffekt. ¹

Regeringsgrundlaget indeholder ikke information om målgrupper og indhold i 37 timers arbejdspligt. KL hæfter sig ved, at nytteindsats ikke er nævnt. KL forudser derudover, at målgruppen bliver større end 22.600 borgere pga. de mange ukrainske flygtninge.

Trepartsforhandling om IGU

Regeringen vil invitere til trepartsforhandlinger om en udvidelse af integrationsgrunduddannelsen (IGU), der kan bidrage til, at flere flygtninge og familiesammenførte til flygtninge integreres på det danske arbejdsmarked. KL

¹ Af et notat fra Beskæftigelsesministeriet fra september 2021 fremgik det, at 22.600 borgere ville være omfattet af 37 timers arbejdspligt. Det skønnedes, at forslaget ville medføre merudgifter på 90 mio. kr. i 2023, stigende til 200 mio. kr. i 2025 og frem. Beskæftigelseseffekten blev skønnet til at være 250 personer.

Dato: 9. januar 2023

Sags ID: SAG-2022-05370
Dok. ID: 3286366

E-mail: LIBL@kl.dk
Direkte: 3370 3551

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4



bakker op om en udvidelse af IGU'en og har i de seneste trepartsforhandlinger foreslået en udvidelse af målgruppen, således at IGU også kan være for borgere over 40 år, for familiesammenførte til danskere og indvandrere, samt for borgere med længere opholdstid end 10 år i Danmark.

Dato: 9. januar 2023

Sags ID: SAG-2022-05370
Dok. ID: 3286366

E-mail: LIBL@kl.dk
Direkte: 3370 3551

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

2.4 National Klimapartnerskabsaftale og organisering af fælles klimaopgaver

Erfaringer fra det nuværende DK-2020-setup

Det nuværende DK-2020 sekretariat er tilknyttet BRN-sekretariatet og BRN-bestyrelsen er politisk styregruppe for projektet.

DK-2020-sekretariatet har gjort sig en række erfaringer med det nuværende set-up i projektperioden (2021-2023). Vurderingerne er følgende:

- BRN har fungeret godt som instans for projektets forankring. Det skyldes først og fremmest konstellationen, hvor Region Nordjylland og de 11 nordjyske kommuner er samlet i det samme politiske organ.
- Der har i det nuværende samarbejde været nedsat en chefsparingsgruppe bestående af fagchefer fra regionen og de tre kommuner, der bidrager med ressourcer til projektsekretariatet. Chefsparingsgruppens aktivitet har været begrænset til en årlig orientering om økonomi og drøftelse af aktivitetsplanen for det pågældende år, hvilket anses for utilstrækkeligt.
- Hidtil har der været tilknyttet 2 årsværk til projektsekretariatet. En fuldtidsansat medarbejder finansieret af Region Nordjylland. Det andet årsværk har været delt af 3 kommunale medarbejdere, der hver især har været frikøbt til at varetage specifikke fagopgaver for sekretariatet ca. 15 timer om ugen. Opdelingen på 3 medarbejdere har fungeret, men også udfordret varetagelsen af opgaven.
- Det vurderes, at der er behov for at koordinere, sammentænke og koble arbejdet med DK-2020 tættere til en række af de forskellige fælles nordjyske klimaindsatser/handlinger under den nordjyske Klimaambition, herunder bl.a. Klimapolitisk Dialogforum, Grøn Energi Nordjylland 2040 og Green Hub Denmark.

2.4 National Klimapartnerskabsaftale og organisering af fælles klimaopgaver

Bilag - Opgaver og arbejdsemner i et fremtidigt fælles nordjysk klimasekretariat

Følgende emner kan på nuværende tidspunkt identificeres for et fælles klimasekretariat:

- Opgaver der kan identificeres i relation til den nationale Klimapartnerskabsaftale, der indgås mellem KL, regionerne og Realdania.
 - Foretage screening af alle nordjyske DK2020 klimaplaner og på baggrund heraf være stand til,
 - at identificere potentielle nordjyske fyrtårnsprojekter samt understøtte etablering heraf
 - at vidensdele på tværs af kommuner
 - at identificere barrierer og rammebetingelser, der besværliggør fremdriften i den nordjyske klimaindsats
- Grøn Energi Nordjylland 2040 – tovholder for og indsatser i relation hertil.
- Revision af Den Fælles Nordjyske Klimaambition –og koordinerende funktion for de fælles nordjyske klimaindsatser.
- Tilrettelæggelse af møder i Klimapolitisk Dialogforum
- Koordinerende rolle i forhold til at understøtte relevante temaerfagrupper, netværk, projekter, organisationer mv. for at sikre at de nordjyske klimatiltag understøtter hinanden
- Være i stand til at sætte kommuner i forbindelse med den specialviden de har behov og kommunikere relevant viden til samarbejdspartnere fx via nyhedsbreve
- Facilitering af temamøder/sparringsmøder mellem kommunernes klimakoordinatorer og afholde temaworkshops indenfor klima og grøn omstilling.

2.5

Borgernær sygepleje



SPECIALUDDANNELSEN I BORGERNÆR SYGEPLEJE

Kvalitativ evaluering af specialuddannelsen i borgernær sygepleje,
2020

1	Indledning	3
1.1	Specialuddannelsen i borgernær sygepleje	3
1.2	Evalueringsgrundlag	3
1.3	Evalueringsens struktur og metode	4
1.4	Hovedkonklusioner	5
2	Formålet med uddannelsen og det oplevede udbytte	6
2.1	Specialuddannelsen i borgernær sygepleje imødekommer efterspørgsel i kommunerne	6
2.2	Sygeplejerskerne har fået udvidet deres organisatoriske horisont	6
2.3	Sygeplejerskerne er blevet styrket i klinisk ledelse- og beslutningstagen	6
2.4	Uddannelsens længde og pris	7
2.5	Konklusioner og opmærksomhedspunkter	7
3	Uddannelsens temaer og uddannelsesafsnit	8
3.1	Det faglige niveau og temaerne	8
3.2	Konklusioner og opmærksomhedspunkter	9
4	Intern og ekstern klinik	10
4.1	Overførsel af læring fra teori og klinik	10
4.2	Intern klinik og 70/30	10
4.3	Ekstern klinik	11
4.4	Længden af ekstern klinik	12
4.5	Konklusioner og opmærksomhedspunkter	12
5	Materialeliste (bilag)	13

1 Indledning

Specialuddannelsen i borgernær sygepleje er en videreuddannelse for sygeplejersker med fokus på at varetage sygdomsforløb i patientens eget hjem. Uddannelsen varer et år og henvender sig til sygeplejersker, der arbejder i den kommunale sygepleje eller hos en praktiserende læge.

1.1 Specialuddannelsen i borgernær sygepleje

Baggrund

Specialuddannelsen blev tilrettelagt med det formål at uddanne sygeplejerskerne til at kunne håndtere den stigende kliniske kompleksitet i kommunerne grundet tidligere udskrivning fra sygehus samt flere komplekse og multisyge patienter. Det blev anbefalet i Den Nationale Handlingsplan for Styrket Indsats For Den Ældre Medicinske Patient, at der skulle ske et målrettet kompetenceløft i kommunerne, herunder evt. en ny specialuddannelse. Uddannelsen blev udarbejdet i samarbejde mellem KL, Danske Regioner, PLO, Sundhedsstyrelsen og Danske Professionshøjskoler. Uddannelsen består af 28 ugers intern klinik i kommunerne, 6 ugers ekstern klinik på sygehuse og i almen praksis, og 6 ugers teori.

Uddannelsen ligger på niveau 6 i den Europæiske Kvalifikationsramme for livslang læring og svarer til 60 ECTS-point svarende til 1 års fuldtidsstudium.

Specialuddannelsen består af i alt 40 ugers fuldtidsuddannelse, der fordeler sig på:

- 28 ugers klinisk uddannelse på eget ansættelsessted (intern klinik)
- 6 ugers ekstern klinik, der som udgangspunkt afvikles på sygehuse og i almen praksis (ekstern klinik)
- 6 ugers praksisnær teoriundervisning på professionshøjskolerne (teori).

Det første hold bestående af 100 kommunalt ansatte sygeplejersker startede på uddannelsen d. 1. december 2018 og blev færdige i november 2019. 120 sygeplejersker på hold 2 dimitterer i november 2020, og samtidig starter 60 kommunalt ansatte sygeplejersker på hold 3 i december 2020.

Uddannelsens formål

Formålet med specialuddannelsen i borgernær sygepleje er, at sygeplejersken udvider sin faglige viden og udvikler færdigheder og kompetencer med henblik på at varetage funktionsområder for en specialuddannet sygeplejerske i borgernær sygepleje.

En sygeplejerske med specialuddannelsen i borgernær sygepleje skal på baggrund af specialiseret teoretisk viden og kliniske færdigheder yde sygepleje til ældre medicinske borgere, borgere med kroniske sygdomme samt borgere med psykiske lidelser og misbrug. Sygeplejersken med specialuddannelse i borgernær sygepleje skal samtidig kunne koble de specialiserede, kliniske kompetencer med en rehabiliterende og borgerinddragende tilgang, viden om dokumentationsbehov og- krav samt besidde organisatoriske kompetencer, særligt i forhold til tværsektorielle forløb. Herudover skal sygeplejersken besidde sundhedspædagogiske og formidlende kompetencer og kunne integrere kvalitetsudvikling med fokus på organisatorisk forankring af viden samt implementering (*Bekendtgørelse om uddannelse til sygeplejerske med specialuddannelse i borgernær sygepleje*).

1.2 Evalueringsgrundlag

Rådet for specialuddannelsen i borgernær sygepleje har ansvar for og til opgave løbende at evaluere uddannelsen. KL har på vegne af rådet gennemført evalueringen.

Formålet med evalueringen er at undersøge, hvorvidt specialuddannelsen i borgernær sygepleje opfylder forventningerne til uddannelsen bredt og på alle involverede niveauer, og om sygeplejerskerne opnår de kompetencer, som kommunerne efterspørger. Desuden skal evalueringen tilvejebringe viden om hvorvidt, der er behov for at justere i uddannelsesordningen, så uddannelsen er tilpasset de udfordringer, som kommunerne aktuelt oplever.

Evalueringen blev påbegyndt umiddelbart efter, at kursisterne på hold 1 dimitterede. Af den grund forholder evalueringen sig kun i begrænset omfang til sygeplejerskernes kompetencer efter endt uddannelse, men der kan trækkes nogle overordnede tendenser, idet uddannelsens vekselvirkning mellem teori og praksis har medført, at sygeplejerskernes nye kompetencer løbende er blevet implementeret i deres praksis.

1.3 Evalueringens struktur og metode

KL's evaluering er en kvalitativ undersøgelse, der involverer fem kommuner samt regionale medarbejdere med ansvar for ekstern klinik. Kommunerne er udvalgt på baggrund af geografisk placering, størrelse og antal kursister på specialuddannelsen.

Evalueringen har fokus på tre temaer:

1. Formålet med uddannelsen og det oplevede udbytte
2. Uddannelsens temaer og uddannelsesafsnittene
3. Intern og ekstern klinik

Som forundersøgelse blev udsendt et spørgeskema til alle fagchefer med kursister på hold 1 med det formål at målrette interviewguiden til interviews.

Evalueringen består af fokusgruppeinterview med kursister og individuelle interview med vejledere, ledere og fagchefer samt direktør for sundhedsområdet i hver kommune. I alt har 35 kommunale respondenter og 5 regionale respondenter (inkl. almen praksis) bidraget til evalueringen.

Interviewene blev gennemført primo 2020 kort efter, at hold 1 dimitterede.

Interviewtype samt varighed fremgår af nedenstående skema.

Informant	Interviewtype
Kursister	Fokusgruppeinterview af 2 timers varighed
Vejleder	Individuelt interview af 1 times varighed
Fagchef/leder af sygeplejen	Individuelt/eller fokusgruppe interview af 1 times varighed
Direktør for sundhed	Individuelt interview af 30 min. varighed

Resultaterne præsenteres på tværs af interviewene med direktører, ledere, vejledere, kursister samt med regionale medarbejdere i relation til ekstern klinik. Efter hvert afsnit præsenteres konklusioner og opmærksomhedspunkter vedr. specialuddannelsen i borgernær sygepleje. Evalueringens konklusioner er udtræk af gennemgående tendenser fra alle interviews. Resultaterne kan ikke generaliseres bredt, men indikerer tendenser ligesom evalueringens konklusioner ikke belyser specialuddannelsens effekt på sygeplejerskernes daglige praksis.

1.4 Hovedkonklusioner

I dette afsnit præsenteres de overordnede resultater fra KL's evaluering af specialuddannelsen i borgernær sygepleje.

Evalueringen indikerer, at specialuddannelsen i borgernær sygepleje giver kursisterne de kompetencer, som ønskes opnået med uddannelsen.

Interviewene fra direktører, ledere, vejledere, kursister, regionale medarbejdere og almen praksis vidner om, at specialuddannelsen i borgernær sygepleje er meget relevant for løft af sygeplejerskers kompetencer, udviklingen af det nære sundhedsvæsen og bidrager til øget fokus på sammenhæng mellem primærsektoren, almen praksis og sygehusene til gavn for borgerne. Helt overordnet udtrykker de interviewede stor tilfredshed med uddannelsen.

Specialuddannelsen bidrager til øget faglig refleksion, videreudvikling af praksis og vidensdeling med kollegaer hos sygeplejerskerne, og den giver et løft til den samlede opgavevaretagelse.

Det oplevede udbytte af specialuddannelsen i borgernær sygepleje er overordnet:

- Sygeplejerskerne er blevet styrket i deres kliniske beslutningstagen og i den koordinerende rolle i komplekse patient forløb, fx ift. den ældre medicinske patient.
- Evalueringen viser også, at sygeplejerskerne i højere grad er blevet i stand til at have fokus på kvalitetsforbedringer og patientsikkerhed.
- Specialuddannelsen i borgernær sygepleje bidrager med en skærpet opmærksomhed hos sygeplejerskerne på samarbejdet med andre aktører i sundhedsvæsenet.
- Den belyser hvilke gavnlige effekter, det har i borgerforløb, når koordineringen på tværs fungerer på tværs af sektorer.

Evalueringen peger også på områder, hvor interviewpersonerne ser behov for justeringer.

Flere udtrykker behov for en drøftelse af, hvordan den interne klinik rammesættes, så den passer til hverdagen samtidig med, at kursisterne får et brugbart udbytte.

Ligeledes er det gennemgående, at der udtrykkes et behov for, at formålet med ekstern klinik formuleres, så det bliver tydeligere for kursist og ekstern klinik, hvad udbyttet af klinikopholdet skal være, og at der samtidig udarbejdes mere præcise krav og mål for læringspunkterne til denne.

Evalueringen viser, at de interviewede på alle niveauer mener, at længden af intern klinik bør justeres, så ekstern klinik i egen kommune bliver en del af uddannelsen.

Evalueringen viser endeligt, at det kan være vanskeligt for kommunerne at prioritere uddannelsen både i forhold til økonomi og medarbejderressourcer. Kommunerne fremhæver, at uddannelsens pris bør justeres.

Rådet for specialuddannelsen i borgernær sygepleje vil i december 2020 drøfte de opmærksomhedspunkter og konklusioner, der er afstedkommet af evalueringen og beslutte, hvorvidt der skal justeres i uddannelsen.

Danske Professionshøjskoler foretog i marts 2020 en evaluering af fire efter- og videreuddannelser på sundhedsområdet, hvoraf specialuddannelsen i borgernær sygepleje indgik. Evalueringen konkluderer samlet om de fire uddannelser, at de "opkvalificerer hovedparten af de deltagende sundhedsprofessionelle til øget faglig refleksion, videreudvikling af praksis, håndtering af nye opgaver, og vidensdeling til

kollegaer". Denne konklusion er i tråd med konklusionen i nærværende evaluering og indholdet vil ligeledes blive drøftet i rådet for specialuddannelsen i borgernær sygepleje i december 2020.

2 Formålet med uddannelsen og det oplevede udbytte

Formålet med evalueringen er at klarlægge, hvorvidt specialuddannelsen i borgernær sygepleje lever op til forventningerne til uddannelsen på alle involverede niveauer, og om sygeplejerskerne opnår de kompetencer, som kommunerne efterspørger.

Evalueringen viser samlet set tilfredshed med Specialuddannelsen i borgernær sygepleje på alle involverede niveauer.

2.1 Specialuddannelsen i borgernær sygepleje imødekommer efterspørgsel i kommunerne

Specialuddannelsen i borgernær sygepleje imødekommer et behov for kompetenceløft af den kommunale sygepleje, som har været efterspurgt af kommunerne. Den generelle tendens i evalueringen er, at både direktører og ledere ser uddannelsen som nødvendig i takt med udviklingen af det nære sundhedsvæsen og den kommunale sygepleje.

"Specialuddannelsen er en efteruddannelse vi har haft brug for i mange år. Jeg ser dem [sygeplejerskerne] ikke som specialister – slet ikke – jeg ser, at de får løftet deres generalistkompetencer, så de rent faktisk kan modsvare de opgaver de står med"
(Chef for sygeplejen).

2.2 Sygeplejerskerne har fået udvidet deres organisatoriske horisont

Et af temaerne i uddannelsen handler om organisatorisk kompleksitet. Det fremgår af interviewene, at uddannelsen er med til at udvide sygeplejerskernes viden om det samlede sundhedsvæsen, hvilket gør dem i stand til i højere grad at forstå og navigere i det komplekse system, som de er en del af.

Kursisterne udtrykker selv, at uddannelsen har givet dem et større organisatorisk blik fremfor – som tidligere – at fokusere isoleret på enkelttydelser. På ledelsesniveau understøttes dette, og en leder af sygeplejen udtrykker: (...) *skyklapperne røg af og de [sygeplejerskerne] begyndte at se – orv, vi har faktisk en andel i gode udskrivelser og i at sikre kvaliteten i den information vi fx videregiver til sygehusene ved indlæggelser – det er et kæmpe ansvar og det er vores. Og der passer den [specialuddannelsen] bare fuldstændig ind.*

Det fremgår også af interviewene, at specialuddannelsen har styrket og givet en ny form for sygepleje, fordi sygeplejerskerne har fået løftet deres kompetencer i forhold til at forstå de lovgivningsmæssige rammer omkring deres indsatser. Praktikken på sygehuse og i almen praksis har ligeledes bidraget til nye relationer på tværs af sektorer og faggrupper, som har betydet, at der er en oplevelse af, at sygeplejerskerne koordinerer bedre på tværs.

2.3 Sygeplejerskerne er blevet styrket i klinisk ledelse- og beslutningstagen

Det fremgår af interviewene, at uddannelsens fokus på at styrke sygeplejerskernes kliniske ledelse og beslutningstagen synes at have indvirkning på sygeplejerskernes praksis.

De interviewede sygeplejersker beretter, at de har fået løftet deres kompetencer i effektiv kommunikation og det at være rollemodel for deres kollegaer samt at støtte og samarbejde med andre sundhedsprofessionelle om patientforløb og sygeplejekvaliteten i den kommunale sygepleje. Desuden peger sygeplejerskerne selv på, at de føler sig bedre rustet til at lede sig selv og andre, både i forhold til koordination, kommunikation, planlægning og delegering af opgaver.

"Jeg kan mærke, at deres [kursisternes] refleksionsniveau er højere end tidligere. Deres kliniske beslutningstagen er øget i kvalitet. De kan bidrage med en anden form for sparring" (Leder af sygeplejen).

Sygeplejerskerne udtrykker, at de udfører sygepleje på et højere niveau, og at de er blevet bedre til at italesætte og argumentere for deres kliniske beslutninger.

2.4 Uddannelsens længde og pris

Det fremgår af interviewene, at det på ledelsesniveau er en udfordrende opgave at prioritere uddannelsen både i forhold til økonomi og medarbejderressourcer på trods af gevinsterne for både organisationen og den enkelte medarbejder. Det er gennemgående for interviewene på direktør- og ledelsesniveau, at der ønskes en justering i uddannelsens pris samt uddannelsens længde. De oplyser, at de anser dette som nødvendigt, såfremt det er ambitionen, at en større andel af kommunerne prioriterer specialuddannelsen i borgernær sygepleje og giver deres sygeplejersker et kompetenceløft, der matcher behovene i det nære sundhedsvæsen.

En forvaltningschef udtrykker således: (...) *jeg synes, at den [specialuddannelsen i borgernær sygepleje] er lang og den er dyr og jeg synes, at der er lang vej, hvis vi skal have alle vores kommunale sygeplejersker afsted. Har vi satset på et for stort et felt – når det er et generalistløft?"*

2.5 Konklusioner og opmærksomhedspunkter

Evalueringen af specialuddannelsen har også tilvejebragt et mere overordnet indblik i kommunernes opgave med at udvikle og drive det nære sundhedsvæsen. De opgaver, det kommunale sundhedsvæsen løfter i dag, kræver et større fokus på koordinering på tværs og mere viden om komplekse borgerforløb. De interviewede direktører og ledere påpeger, at det netop er de kompetencer, som sygeplejersker med en specialuddannelse i borgernær sygepleje får.

I relation til udviklingen af det nære sundhedsvæsen har evalueringen vist, at der på direktør- og ledelsesniveau er nogle overvejelser af mere principiel karakter. Det drejer sig dels om omkostningerne ved at have kursisterne afsted på en specialuddannelse, uddannelsens samspil med andre uddannelsesmuligheder og dels om de funktioner, som sygeplejersker med en specialuddannelse i borgernær sygepleje kan besidde efterfølgende.

3 Uddannelsens temaer og uddannelsesafsnit

Denne del af evalueringen belyser kursisternes og vejledernes oplevelser og refleksioner på specialuddannelsens temaer og de forskellige uddannelsesafsnit.

FAKTA BOKS

Teori og klinik er tilrettelagt af flere forskellige sammenhængende uddannelsesaktiviteter, som skal sikre, at de teoretiske og kliniske elementer i uddannelsen løbende integreres.

Uddannelsesafsnit 1 har en varighed på 20 uger. Det er opdelt i 3 delafsnit med hver sit perspektiv på sygeplejerskens kliniske kompetencer i forhold til:

- De syge ældre
- Borgere og pårørende i langvarige sygdomsforløb
- Borgere med psykisk sygdom og/eller misbrug

Uddannelsesafsnit 2 har fokus på sygeplejerskens organisatoriske kompetencer og har en varighed på 9 uger. Afsnit 2 er opdelt i følgende temaer:

- Klinisk lederskab i lokale plejeforløb
- Koordinering på tværs af professioner og organisationer
- At navigere i eget forløb
- Organisering og samarbejde

Uddannelsesafsnit 3 handler om kvalitetsarbejde og forankring af ny viden og varer 9 uger. Afsnit 3 kommer omkring disse temaer.

- Kvalitetssikring og udvikling
- Faglige møder i borgerforløb
- Formidling og vejledning i personalegrupper

3.1 Det faglige niveau og temaerne

Det fremgår af interviewene, at der overordnet er tilfredshed med undervisningen på professionshøjskolerne. Kursisterne tilkendegav bl.a., at det var motiverende at blive opdateret med ny viden om sygepleje, og at der var tid og rum til at reflektere over teorien med de øvrige kursister samt få indblik i kommunal sygepleje fra kursister fra de andre kommuner. Samstemmigt udtrykker vejlederne, at den teoretiske undervisning har gjort sygeplejerskerne bedre til at reflektere over egen praksis. Hertil skal det tilføjes, at vejlederne oplevede udfordringer med at få adgang til kursisternes pensumlitteratur, hvilket vanskeliggjorde vejledningen og at understøtte kursisten i at lave transfer mellem teori og klinik.

Det faglige niveau

Det fremgår af interviewene, at der er tilfredshed med det faglige niveau i den teoretiske undervisning. Dog kan der muligvis justeres på niveauet i uddannelsesafsnit 1, del 1 'De syge ældre', da kursisterne beskriver, at undervisningen og teksterne tog afsæt i grundlæggende sygdomslære, som de også havde på grunduddannelsen. Kursisterne efterspørger viden om kroniske sygdomme på et højere niveau. Konkret efterspurgte kursisterne mere viden og teoretisk undervisning om, hvordan de hyppigste kroniske sygdomme kan vise sig anderledes hos de ældre borgere.

Temaerne i uddannelsen

Det fremgår af interviewene, at temaerne i de tre uddannelsesafsnit på specialuddannelsen i borgernær sygepleje betragtes som velvalgte og relevante af både kursister og vejledere. Særligt er undervisningen i polyfarmaci og skrøbelighed blevet fremhævet som noget af den undervisning, der har givet kursisterne mest læringsmæssigt. Hertil blev der udtrykt ønske om at få endnu mere viden om, hvordan

sygeplejersken kan medvirke til at opspore de skrøbelige ældre, når det oftest ikke er dem som faggruppe, der kommer mest i borgernes hjem, men social- og sundhedsassistenter og social- og sundhedshjælpere. Derudover fik temaet 'borgere med psykisk sygdom og/eller misbrug' ligeledes ros fra kursisterne, som beskriver, at de nu føler sig klædt bedre på til at varetage den del af den kommunale sygepleje.

Kursisterne beskriver, at der i nogle undervisningssituationer var inviteret konkrete behandlingssteder til at holde oplæg (fx psykiatrien). Dette fandt kursisterne interessant, men efterlyser, at oplægsholdere og undervisere bragte dialogen og de efterfølgende refleksioner til et mere generelt niveau og i højere grad spurgte ind til, hvordan indsats fra fx behandlingsstedet kunne overføres til egen praksis.

Både kursister og vejledere beskriver, at temaet om kvalitet i uddannelsesafsnit 3 blandt andet har medvirket til at skærpe opmærksomheden på at indberette utilsigtede hændelser (UTH) og en vejleder udtrykker, at *"(...) der er kommet mere fokus på udvikling og kvalitet i sygeplejen"* og en sundhedschef understøtter dette *"(...) Sygeplejerskerne med specialuddannelse i borgernær sygepleje bidrager til mere fokus på patientsikkerhed og kvalitetsforbedringer."*

I relation til uddannelsesafsnit 2 og temaet om klinisk lederskab blev der efterspurgt teori om delegation (medhjælpsbekendtgørelsen), idet en central del af det kliniske lederskab også består i at kunne afgrænse en given opgave, der fx delegeres til en social- og sundhedsassistent.

3.2 Konklusioner og opmærksomhedspunkter

Evalueringen viser, at niveauet i den teoretiske undervisning generelt vurderes som passende, dog kan afsnit 1 om sygdomslære med fordel være på et højere niveau, idet kursisterne udtrykte en oplevelse af, at den nuværende undervisning om sygdomslære var på samme niveau, som på grunduddannelsen. Kursisterne efterspørger desuden viden om delegation (medhjælpsbekendtgørelsen) og sygeplejerskens rolle og ansvar i forbindelse med delegation.

4 Intern og ekstern klinik

Evalueringen af specialuddannelsen i borgernær sygepleje har også til formål at tilvejebringe viden om den interne og eksterne klinik. Dette afsnit opsummerer de interviewedes beskrivelser af transfer, ekstern klinik og intern klinik, herunder 70/30 reglen.

FAKTA

Intern klinik er den del af uddannelsen, der foregår på kursistens egen arbejdsplads indenfor en anbefaling på 30% til uddannelsesaktiviteter og 70% til daglig drift. Her arbejdes med obligatoriske opgaver eller selvvalgte uddannelsesaktiviteter i relation til uddannelsens temaer som fx undersøgelse af hverdagens praksis, studiebesøg i egen kommune, afprøvning/implementering af ny viden og færdigheder.

Ekstern klinik er korterevarende kliniske ophold udenfor kursistens normale arbejdssted på sygehuse eller i almen praksis.

4.1 Overførsel af læring fra teori og klinik

Det fremgår af interviewene, at uddannelsens opbygning medvirker til god overførsel af læring og viden fra de forskellige elementer i uddannelsen til den enkelte sygeplejerskes praksis. En kursist udtrykker bl.a., at koblingen mellem at læse og blive undervist i teori og så hurtigt derefter at komme ud i praksis og afprøve fungerede rigtig godt.

En vejleder beskriver vekselvirkningen mellem teori og klinik således *"opbygningen af uddannelsen har været rigtig god. Det har givet et stort udbytte, at der har været en afsluttende opgave efter hvert tema". Både, at kursisterne selv får sat nogle ord på det de har lært, men også at de efterfølgende har et godt redskab til – hvad var det så egentligt man lærte".*

En chef fra sygeplejen udtrykker at *"Uddannelsens opbygning giver en rigtig god transfer. De [sygeplejerskerne] kan gå ind med deres problemstillinger fra praksis og sætte sig på teoribænk og få nogle teorier, der belyser lige netop de her ting og så gå ud og afprøve nye løsninger. Tænkningen i den [uddannelsen] er genial".*

4.2 Intern klinik og 70/30

Det fremgår af interviewene, at den interne klinik for hold 1 har været præget af udfordringer med at få skabt en god struktur på, hvordan man som kursist er i 'praktik' på sin egen arbejdsplads. Kursisterne udtrykker en oplevelse af, at de meget hurtigt blev en del af den daglige drift, og at det var svært at fastholde, at de skulle have tid til at fordybe sig i temaerne på de forskellige uddannelsesafsnit.

Af KL's uddannelsesvejledning fremgår det, at den interne klinik er forudsat af, at *"kursisten som udgangspunkt har en arbejdsværdi på 70 procent. I de ca. 30 procent af den interne klinik kan der planlægges studieaktiviteter, der understøtter opfyldelsen af læringsmålene"* (KL's vejledning i Specialuddannelse i borgernær sygepleje).

Det fremgår af interviewene, at kommunerne har tolket 70/30 vejledningen meget forskelligt, og evalueringen tydeliggør, at kursister der har haft faste studiedage, og hvor der er blevet afsat tid til fordybelse udtrykker et bedre udbytte af den interne klinik.

En kursist, der ikke har haft en fast struktur på de 30 procent til studieaktiviteter, udtrykker følgende *"Jeg kan være i tvivl om, om jeg har fået det optimale ud af intern klinik for som jeg ser det, så har min interne klinik været almindeligt arbejde – jeg har været ligestillet med alle mine andre kollegaer"*. Og en vejleder oplever, at de fastsatte studiedage bliver *"ædt op"* af en travl hverdag og en anden vejleder, at (...) *"der er behov for mere tid til fordybning i intern klinik"*.

Kursisterne udtrykte samstemmigt, at der er et ønske om en tættere dialog med egne ledere og chefer omkring planlægningen af den interne klinik. Konkret var der fx et ønske om mere formaliseret tid til at dele ny viden med kollegaer.

På chef- og lederniveau beskriver respondenterne ligeledes, at det har været vanskeligt at få skabt en ordentlig og holdbar ramme for planlægningen af intern klinik. En sundhedschef beskriver det således: *"Jeg er udfordret af 70/30 og har en oplevelse af, at det er svært at kursisterne er en del af normeringen. Det er et problem, hvis forventningen til hvordan de kan indgå i klinikken ikke holder stik i virkeligheden. Der er brug for en tilpasning. Det har ikke holdt stik. Den virkelighed de [kursisterne] har fået udstillet, har simpelthen ikke kunne lade sig gøre i praksis og det er en barriere for – egentlig både for at man får spredt den viden som man gerne vil og man får den der praksisoplevelse – og så er der et ressourcspørgsmål"*.

4.3 Ekstern klinik

Det fremgår af interviewene, at kursisterne får et stort udbytte af at være i ekstern klinik på sygehuse eller i almen praksis. Det er gennemgående i alle interviews, på alle niveauer i de fem udvalgte kommuner og de adspurgte regioner, at ekstern klinik i høj grad har bidraget til at skabe viden om det samlede sundhedsvæsen og styrket kursisternes organisatoriske kompetencer og kompetence i forhold til at koordinere tværsektorielle forløb.

Det er tydeligt, at kursisterne har fået en større opmærksomhed på det forløb, borgerne er igennem, når de fx går fra eget hjem til en indlæggelse og tilbage til eget hjem med ekstra sygepleje. En kursist udtrykker (...) *"Jeg er blevet mere opmærksom på vores egen dokumentation – for de [sygehuset] kan jo rent faktisk se den på sygehuset – jeg er mere opmærksom på, hvad der sker når vores dokumentation ikke er fyldestgørende. Det er jo ikke bare os der læser det"*.

Kursisternes beskrivelser af udbyttet af ekstern klinik er også overvejende positive og det har givet dem en bredere indsigt i sundhedsvæsenet fælles opgaver. En kursist udtrykker det således *"Den eksterne klinik i almen praksis har bidraget til bedre forståelse af de arbejdsopgaver og udfordringer almen praksis og kommunerne står med i deres samarbejdsflader"*

En uddannelseskonsulent fra sygehuset beskriver, at specialuddannelsen i borgernær sygepleje skaber mere sammenhæng mellem primærsektor og sygehuse, da der opstår en større forståelse for de forskellige aktørers ansvar, roller og rammer i de forskellige patientforløb. Både kommunale og regionale informanter beskriver, at specialuddannelsen bidrager til en gensidig erfaringsopbygning og vidensdeling, der bidrager til større sammenhæng på tværs. En kommunal vejleder udtrykker udbyttet af ekstern klinik således *" (...) De [kursisterne] har fået et helikopterperspektiv på organiseringen af sygeplejen i egen kommune"* og (...) *uddannelsen er super god til at kvalificere overgangene mellem sygehus og borgernes eget hjem"*.

En sygeplejerske i almen praksis efterspørger en klarere formulering af formålet med opholdet. Det var uklart, hvad kursisten egentlig skulle have ud af opholdet og derfor svært at udforme et meningsfuldt program. Derudover efterspørger der et forum for videndeling de almene praksisser imellem, hvor man kan diskutere hvilke aktiviteter, det giver mening for kursisterne at deltage i.

Det efterspørges yderligere fra almen praksis, at det tydeliggøres, hvad man som modtagende klinik får ud af at tage imod kursister.

4.4 Længden af ekstern klinik

Det fremgår af interviewene, at længden af den eksterne klinik vurderes som for lang. Det oplyser både repræsentanter fra kommuner og regioner. Det begrundes bl.a., at fem dage på samme afdeling ikke nødvendigvis giver mere læring end 3 dage på en afdeling. En uddannelseskonsulent fra sygehuset påpeger, at det handler om at planlægge relevante aktiviteter og de dage, som kursisten er i klinik. Om dette er lykkedes, er altså mere afgørende for udbyttet end antallet af dage i klinikken.

Ekstern klinik i egen kommune

Det fremgår desuden af interviewene, at der er et ønske om og efterspørgsel efter, at uddannelsen tilrettelægges sådan, at kursisterne skal i 'ekstern' klinik i egen kommune. Ledere, kursister og vejledere beskriver, at kursisters evne til at koordinere på tværs af faggrupper er blevet styrket af de forløb, hvor kursisterne har haft studieaktivitet hos samarbejdspartner i egen kommune fx socialpsykiatrien, rehabiliteringsenheden eller der, hvor borgere går til genoptræning. En kommune fremhæver også, at de har bedt kursisterne om at møde ind i et andet område, mens de var i intern klinik.

Uddannelsen bidrager til, at kursister får udvidet deres samarbejdspartner på tværs i den enkelte kommune og i nogle tilfælde på tværs af kommunegrænser.

Forventningsafstemning før ekstern klinik og planlægning

Kursister, vejledere og regionale uddannelseskonsulenter udtrykker, at der har været udfordringer med at få planlagt den eksterne klinik på sygehuse og i almen praksis.

Det fremgår bl.a. af interviewene, at det kan være en udfordring for de regionale medarbejdere, der fordeler kursisten, at matche uddannelsens aktuelle tema med en afdeling, og en vejleder beskriver, at det ikke er alle afdelinger, der giver lige meget mening i forhold til temaerne i specialuddannelsen i borgernær sygepleje.

Derudover tydeliggør evalueringen, at der er behov for en bedre rammesætning og forventningsafstemning mellem kursisten og den afdeling, der er ansvarlig for ekstern klinik.

4.5 Konklusioner og opmærksomhedspunkter

Flere kommuner peger på, at det er en udfordring at rammesætte den interne klinik og omsætte 70/30 vejledningen, så den passer til hverdagen samtidig med, at kursisterne får et brugbart udbytte af den interne klinik.

Evalueringen viser desuden, at der er behov for, at formålet med ekstern klinik formuleres klarere, og at der evt. kan udarbejdes mere præcise krav og mål for læringspunkterne til den eksterne klinik

Flere interviewpersoner foreslår, at længden af intern klinik bør justeres, så den øges fra 28 uger til 29 uger og den ekstra uge, som tages fra ekstern klinik, evt. kan planlægges som ekstern klinik i egen kommune med min. besøg tre forskellige steder fx sundhedshuse, andre plejehjem/teams, visitationen, myndighed, socialpsykiatrien m.v.)

5 Materialeliste (bilag)

Bilag A - Bekendtgørelse for specialuddannelsen i borgernær sygepleje

Bilag B - KL-vejledning til specialuddannelsen i borgernær sygepleje

Bilag C - Interviewguide til interview med kommuner og ekstern klinik

Bilag D - Specialuddannelsesplanen (SUP)

2.5

Borgernær sygepleje

	Hold 1 <i>Uge 50 2018 – uge 48 2019</i>	Hold 2 <i>Uge 34 2019- uge 46 2020. Pga. corona blev uddannelsen udsat med afslutning i uge 46</i>	Hold 3 <i>Uge 47 2020-uge 45 2021</i>	Hold 4 <i>Uge 46 2021- uge 45 2022</i>	Hold 5 <i>Uge 44 2022- uge 40 2023</i>
Antal kursister i alt	15 kursister ved opstart	16 kursister ved opstart	15 kursister ved opstart	14 kursister ved opstart	11 nordjyske kursister ved opstart. Derudover 2 fra Region Midtjylland*
Aalborg Kommune	9	5	6	10	8
Mariagerfjord Kommune	0	2	2	0	0
Hjørring Kommune	2	2	2	2	2
Rebild Kommune	0	2	2	2	1
Frederikshavn Kommune	2	1	0	0	0
Thisted Kommune	1	2	1	0	0
Vesthimmerlands Kommune	0	2	1	0	0
Jammerbugt Kommune	1	0	0	0	0
Brønderslev Kommune	0	0	0	0	0
Læsø Kommune	0	0	0	0	0
Morsø Kommune	0	0	0	0	0
<i>Regionsklinik, Nykøbing</i>			1		
<i>Norddjurs Kommune*</i>					1
<i>Skive Kommune*</i>					1

*Da Region Midtjylland ikke kunne stille et hold 5, er to kursister fra Midtjylland koblet på det nordjyske hold – dog med afvikling af eksterne klinikker i Region Midtjylland.

2.5

Borgernær sygepleje

2.6

Pædagogdimensionering 2023-2024

Sparringsgruppe på pædagogområdet - notat ift. dimensioneringen af pædagoguddannelsen på UCN i 2023-2024

Nærværende notat er udarbejdet på baggrund af møde i sparringsgruppen på pædagogområdet den 14. december 2022, følgelig henvises der i notatet til vurderinger, tilkendegivelser osv. fra mødet samt fra de inputs og materialer, der blev leveret ind ifm. processen.

Til deltagelse i mødet var inviteret repræsentanter fra faglige organisationer, professionshøjskolen, regionen, ankerkommunen og KKR-sekretariatet. Forud for mødet blev der indsamlet erfaringer fra kommuner og region, som også blev drøftet i sparringsgruppen sammen med det materiale, som parterne bidrog med ind i processen. Det samlede materiale til mødet er sendt ud til alle parter, dvs. de faglige organisationer, professionshøjskolen, kommuner, ankerkommunen og region.

KKR dimensioneringsopgave – samt historisk overblik

KKR Nordjylland har til opgave at dimensionere pædagoguddannelsen, SOSU-uddannelserne og PAU-uddannelsen i Nordjylland. KKR spiller en rolle i forhold til at sikre, at dimensioneringen af pædagoguddannelsen afspejler arbejdsgivernes behov, og at kommunerne og Region Nordjylland stiller det aftalte antal praktikpladser til rådighed for UCN.

Kommunerne har som arbejdsgivere en fælles interesse i at få uddannet kvalificerede medarbejdere til kommunen og veluddannede borgere, som kan være med til at sikre væksten i kommunerne.

KKR – tidligere beslutninger og ændringer af rammevilkår

Af hensyn til at skabe overblik over forhistorien for beslutninger, som tidligere er besluttet i KKR Nordjylland omkring dimensionering af pædagoguddannelsen på UCN samt ændringer i rammevilkår, beskrives der i følgende de væsentligste justeringer og ændringer, der har fundet sted siden 2015.

KKR Nordjylland besluttede på deres møde den 27. februar 2015, at dimensioneringen af studiepladser på pædagoguddannelsen i Region Nordjylland skulle nedsættes med 10 pct. over tre år, således at der om tre år skulle oprettes 405 studiepladser mod 450 tidligere, da stigningen i behov for pædagoger på nye områder ikke kunne opveje det markant faldende behov for pædagoger i Nordjylland som konsekvens af det samlede fald i børnetallet i de nordjyske kommuner. Den neddimensionering er fuldt implementeret pr. udgangen af 2018.

Samtidig blev fordelingen mellem specialiseringsretninger ligeledes fastsat til

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838
Dok. ID: 3286147

E-mail: HAST@kl.dk
Direkte:

Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9000 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland
Side 1 af 7

hhv. ca. 40 pct. i dagtilbudspædagogik, ca. 20 pct. i skole- og fritidspædagogik og ca. 40 pct. i social- og specialpædagogik. Dette i erkendelse af, at udviklingen på det tidspunkt var den, at der var faldende behov på dagtilbudsområdet, samtidig med at behovet var stigende på social- og specialområdet.

Efterfølgende er fordelingsnøglen mellem kommunerne ligeledes blevet revideret af KKR Nordjylland på møde den 15. april 2016 for bedre at tage hensyn til den samlede opgaveportefølje på pædagogområdet. Det vil sige, at pædagoger ikke kun arbejder med børn og unge, men i stigende grad også arbejder på social- og specialområdet med folk i alle aldersgrupper, samtidig med at der er et vordende behov på ældreområdet.

Pr. 1. juli 2016 overgik pædagoguddannelsen på VIA University College i Thisted til University College Nordjylland (UCN), hvilket medførte, at Thisted og Morsø kommuners pædagogdimensionering overgik fra KKR Midtjylland til KKR Nordjylland. Dette medførte en de facto stigning i den samlede nordjyske dimensionering fra 405 til 469 studiepladser.

KKR Nordjylland godkendte på deres møde den 3. februar 2017 en dimensionering på 405 pædagogstuderende for studieåret 2017/2018 – i henhold til den 10 pct. neddimensionering, der blev besluttet den 27. februar 2015, plus de 64 pladser, der tilkom den nordjyske dimensionering ved VIA Thistedes overgang til UCN.

KKR Nordjylland valgte på deres møde d. 13. marts 2018 at fastholde antallet af studiepladser og dermed godkende en dimensionering på 469 pædagogstuderende for studieåret 2018/2019 samt fastholde fordelingen mellem specialiseringsretninger. I forbindelse hermed ønskede KKR Nordjylland ligeledes en fortsat opmærksomhed på udviklingen i børnetal og behovet på ældreområdet og ville i den forbindelse følge behovet for studiepladser tæt over den kommende tid.

KKR Nordjylland valgte på deres møde d. 8. februar 2019 at øge det nuværende antal af studiepladser, og godkendte derfor en dimensionering på 492 studerende for studieåret 2019/2020. Samtidig fastholdt KKR fordelingen mellem specialiseringsretninger, men med et ønske om at den blev fulgt nøje over den kommende tid ift. en evt. tilpasning i fremtiden. Den opdimensionering vil være fuldt implementeret ifm. vinteroptaget 2020.

KKR Nordjylland besluttede på deres møde d. 5. februar 2020 igen at øge det nuværende antal studiepladser, og godkendte derfor en dimensionering på 517 studerende for studieåret 2020/21. Fordelingen mellem specialiseringsretninger blev igen fastholdt på nuværende niveau.

I forbindelse med Covid-19 situationen indgik regeringen og de øvrige partier en aftale om, at der skulle oprettes 4.500 ekstra studiepladser på de videregående uddannelser i 2020 og 2021, samt en ambition om at specifikt øge antallet af studiepladser på velfærdsuddannelserne med 500 pladser på landsplan. Efter en hurtig proces i kommunerne lige op til sommeren 2020, så blev det aftalt, at de nordjyske kommuner godkender, at der ekstraordinært etableres 38 ekstra studiepladser på pædagoguddannelsen.

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838
Dok. ID: 3286147

E-mail: HAST@kl.dk
Direkte:

Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9000 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland
Side 2 af 7

KKR Nordjylland besluttede på deres møde d. 5. februar 2021 at fastholde det nuværende antal studiepladser, og godkendte derfor en dimensionering på 517 studerende for studieåret 2021/22. Fordelingen mellem specialiseringsretninger blev samtidig fastholdt på nuværende niveau. KKR Nordjylland gjorde samtidig opmærksom på, at det var vigtigt at følge området nøje.

KKR Nordjylland besluttede på deres møde d. 25. marts 2022 at opdimensionere det nuværende antal studiepladser med 20 pct., og godkendte derfor en dimensionering på 620 studerende for studieåret 2022/23. Fordelingen mellem specialiseringsretninger blev samtidig fastholdt på nuværende niveau. Dette bl.a. set i lyset af voksende rekrutteringsudfordringer på f.eks. social- og dagtilbudsområdet – både i storbyer og yderområder, aftalen om minimumsnormeringer, generelt voksende pres på arbejdskraftreserven, udfordringer ift. vikardækning, mm.

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838
Dok. ID: 3286147E-mail: HAST@kl.dk
Direkte:Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9000 Aalborgwww.kl.dk/kkr-nordjylland
Side 3 af 7

Arbejdskraftreserve og rekruttering – overvejelser ift. studieåret 2023/2024

På mødet i sparringsgruppen d. 14. december har parterne vendt nogle af de væsentligste inputs, data, analyser og øvrige materialer, der har betydning for dimensioneringen af pædagoguddannelsen. I det følgende gengives nogle af parternes primære fokuspunkter og bemærkninger ift. forestående dimensioneringsproces for studieåret 2023/2024.

Fra BUPL og SL's side blev der givet udtryk for, at der opleves generelt pres ift. at få kvalificeret personale, både på voksen- og på børneområdet. Ligesom i den senere tid, så opleves presset både i storbyerne, som f.eks. Aalborg, men også i yderområderne. BUPL og SL gjorde samtidig opmærksom på, at deres tal viser, at der er relativt lav ledighed blandt deres medlemmer, samtidig med at oplevelsen er, at der kommer få ansøgninger til faste stillinger. Parterne gjorde ligeledes opmærksom på, at arbejdsmarkedet er afhængigt af en rimelig stor ledighedsbuffer i forhold til at få dagligdagen til at hænge sammen mht. vikardækning m.m. Følgelig var der en bekymring for, om arbejdskraftreserven er tilstrækkelig til at kunne imødekomme denne efterspørgsel efter arbejdskraft.

Region Nordjylland gav udtryk for store rekrutteringsudfordringer på socialområdet, ift. pædagoger med special- og socialspecialiseringen/socialpædagoger. Regionen arbejder på flere initiativer ift. rekruttering og fastholdelse af medarbejdere, herunder bl.a. i samarbejde med UCN. Der er fra regionen stor interesse i at samarbejde med de øvrige parter ift. større samarbejde og drøftelser af, hvordan parterne i fællesskab kan fastholde de studerendes/nyuddannede pædagogers interesse og lyst til at blive i faget. Her er der bred enighed blandt parterne om, at dette er af stor interesse og der arbejdes i kommunal regi på planlægning af en større workshop med fokus på dette i foråret 2023.

Fra kommunal side blev der også givet udtryk for mange af de samme udfordringer, som de øvrige parter har sat ord på, selvom der også er enkelte kommuner, der ikke pt. oplever rekrutteringsudfordringer. Ikke desto mindre, så er det generelle billede at der er mangel på kvalificeret arbejdskraft på de områder, hvor der ansættes pædagoger. Her grundet bl.a. stigende krav om andel pædagogisk personale på dagtilbudsområdet på baggrund af aftalen

af minimumsnormeringer, voksende efterspørgsel efter pædagoger fra private tilbud på socialområdet, mv. Kommunerne gav samtidig udtryk for, at de i stigende grad oplever ansøgere, der mangler de rigtige kompetencer, som efterspørges på området, f.eks. ift. neuropædagogik, autismspektret, skriftlighed, kendskab til serviceloven, mv. Dette gør sig i særlig grad gældende på det specialiserede socialområde.

Ligeledes blev der fra kommunal side foreslået, at parterne omkring pædagoguddannelsen kunne overveje en fælles strategi/indsats omkring rekruttering til uddannelsen og faget. Kommunerne pegede ligeledes på meritpædagoger som en mulighed, der kan medvirke til at løse rekrutteringsudfordringerne. Dette har UCN også haft fokus på som et fokusområde. Samtidig blev der givet udtryk for, at det derfor er uheldigt, at der fra KL's side nu er kommet udmeldinger, som vanskeliggør den fleksible mulighed, der er for opkvalificering via meritpædagoguddannelsen.

Arbejdsmarkedsbalancen fra Arbejdsmarkedskontor Midt-Nord har i de senere år vist en situation med 'gode jobmuligheder' ift. pædagoger, hvilket umiddelbart tyder på, at stillingsbetegnelsen ikke er præget af rekrutteringsproblemer i Nordjylland.

Det bemærkes herudover, at der er fortsat fokus på at afklare mulighederne for at øge andelen af praktikpladser til pædagogstuderende på de kommunale ældreområder. Dette ud fra en betragtning om, at der anses stort potentiale i at øge andelen af pædagoger fremadrettet til f.eks. demensområdet samt på handicapområdet, hvor andelen af ældre handicappede borgere har været stigende i de senere år. På sigt vil det blive nødvendigt at tage hensyn til dette arbejde også ifm. vurderingen af det fremtidige behov for pædagogisk arbejdskraft.

KL's fremskrivning af udbud af og efterspørgsel efter pædagogarbejdskraft – 2022

KL har udarbejdet en fremskrivning, som har indgået i grundlaget for dimensioneringen af pædagoguddannelsen på UCN for studieårene 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 og igen i år.

KL's fremskrivning viser, at den nuværende dimensionering (620 inkl. overbookning) alt andet lige vil øge udbuddet af beskæftigede pædagoger i Nordjylland mere, end efterspørgslen vil stige. De viser samtidig, at den nuværende balance vil kunne fastholdes selv med en sænkning af dimensioneringen på 10 procent.

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838

Dok. ID: 3286147

E-mail: HAST@kl.dk

Direkte:

Aalborg Kommune

Boulevarden 13

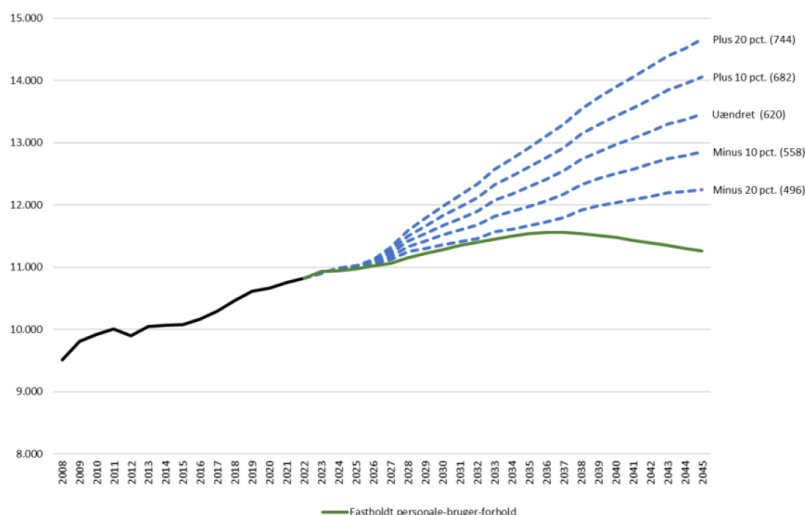
9000 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland

Side 4 af 7

Figur 1: Fremskrivning af udbud af og efterspørgsel efter pædagogarbejdskraft i Nordjylland

1: Fremskrivning af udbud af og efterspørgsel efter pædagogarbejdskraft i Nordjylland



Kilde: Egne beregninger pba. Danmarks Statistiks registre.

Dette medfører, ifølge KL's fremskrivning, at der bliver uddannet flere pædagoger i Nordjylland, end der efterspørges over de kommende år (jf. ovenstående graf helt frem til 2045). Samtidig bemærkes følgende:

- At fremskrivningerne naturligvis er behæftet med usikkerhed
- At der i 2022 er startet færre nye pædagogstuderende. På landsplan er optaget faldet med 16 pct. ift. 2020. I Nordjylland er faldet af tilsvarende omfang – 15 pct. lavere end i 2020.
- At fremskrivningen på landsplan viser en vis mangel – primært i Hovedstaden.
- At pædagoger generelt er attraktiv arbejdskraft, så flere pædagoger vil typisk ikke føre til væsentlig højere ledighed
- At ledigheden i Nordjylland er den højeste i landet, men at ledigheden er lav (2,9 pct.) og forskellene i ledighed mellem regionerne små
- At Nordjylland siden 2008 har haft den største vækst i beskæftigede pædagoger per borger inden for opgaver vedrørende både mindre børn, større børn og voksne.

DAMVAD Analytics – Behovet for velfærdsuddannede i 2030

Damvad Analytics har i april 2021 udgivet en analyse, der viser, at efterspørgslen efter pædagoger i Nordjylland vil stige med 17,7 pct. frem mod 2030, samtidig med at udbuddet vil stige med 5,7 pct. Det vil sige, at der vil mangle ca. 1.200 pædagoger i 2030.

Sammenholdelse af analyser

Analyserne viser som udgangspunkt ret forskellige resultater, hvilket bl.a. skyldes forskellige udgangspunkter ift. opgørelse af arbejdsområder med henblik på behov for pædagoger, vægtninger ift. forståelse af vækst i 'øvrig branche' samt vægtninger ift. modellering af stigende pensionsalder. Følgelig giver dette ret stor variation i resultater.

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838

Dok. ID: 3286147

E-mail: HAST@kl.dk

Direkte:

Aalborg Kommune

Boulevarden 13

9000 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland

Side 5 af 7

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838
Dok. ID: 3286147E-mail: HAST@kl.dk
Direkte:Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9000 Aalborgwww.kl.dk/klkr-nordjylland
Side 6 af 7

Forestående dimensioneringsproces

Demografisk er der visse forskelle på de nordjyske kommuner, hvor det især er Aalborg og Rebild kommuner, der har tilvækst i børne- og ungealdersgruppen, samtidig med de øvrige kommuner står overfor en uændret situation eller en nedgang i samme aldersgruppe.

Jf. ovenstående afsnit ift. KL's fremskrivning, så viser den, at der i Nordjylland over det kommende år vil være en vis grad overproduktion af pædagogisk arbejdskraft. Herudover viser Arbejdsmarkedsbalancen, at pædagogområdet ikke er præget af rekrutteringsudfordringer.

Derimod viser Damvads analyse en mangel på pædagoger på sigt. Samtidig er der tegn på rekrutteringsudfordringer på socialområdet og dagtilbudsområdet, hvor der på tværs af parterne er enighed om, at disse har været i vækst over senere tid. Det samme viser de regelmæssige rekrutteringssurveys som STAR udarbejder, at raten for forgæves rekrutteringer af pædagoger er vedvarende og ligger relativt højt.

Der gøres samtidig opmærksom på, at det danske samfund i længere tid har befundet sig i en situation præget af historisk høj beskæftigelse, samtidig med at arbejdsgiverne har oplevet voksende rekrutteringsudfordringer. Over den senere tid, så har udviklingen samfundsøkonomisk imidlertid taget en mere negativ drejning, med støt voksende inflation pga. stigende råvarepriser, krig i Europa, mv. Ligeledes er der voksende indikationer på at ledigheden, som har ligget meget lavt i længere tid, vil vokse over den kommende tid.

Ligeledes bør det bemærkes, at den opdimensionering, som KKR besluttede i marts 2022, der blev besluttet for at sikre den nødvendige arbejdskraft ved at hæve antallet af studiepladser med 20 pct., alt andet lige kan medføre en vis udfordring ift. at sikre, at alle de ny studiepladser bliver udfyldt – som igen kan medføre en vis udfordring ift. at sikre, at alle praktikpladser kan fyldes op. Grundet demografiske forhold er forventningen, at denne udvikling, alt andet lige, vil være mest markant på UCN's campus i Thisted og Hjørring.

Indstilling

Når de foreliggende materialer, inputs, mv. er taget i betragtning, sammenholdt med KKR Nordjylland tidligere beslutninger omkring dimensionering, så er der generel enighed om behovet for at give den seneste opdimensionering på 20 pct. mulighed for at blive fuldt implementeret og vise virkning i praksis.

Følgelig indstilles det, at Børne- og Ungedirektørkredsen tager stilling til en anbefaling om at fastholde dimensioneringen af pædagoguddannelsen på UCN på nuværende niveau.

Det vil sige, at UCN kan oprette 620 studiepladser på pædagoguddannelsen i studieåret 2023/2024. De pladser fordeler sig på UCN's pædagoguddannelser i Hjørring, Thisted og Aalborg.

Der vurderes fortsat ikke behov for at ændre i fordelingen mellem specialiseringsretninger, men den skal følges nøje over den kommende tid ift. en evt. tilpasning i fremtiden.

Den nuværende fordeling er følgende:

- Dagtilbudspædagogik: ca. 40 pct.
- Skole- og fritidspædagogik: ca. 20 pct.
- Social og specialpædagogik: ca. 40 pct.

Dato: 15. december 2022

Sags ID: SAG-2016-04838
Dok. ID: 3286147

E-mail: HAST@kl.dk
Direkte:

Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9000 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland
Side 7 af 7

2.8

Regnskab og budget – fælleskommunale sekretariater

Det fælleskommunale Sundhedssekretariat: Regnskab 2022 og budget 2023

Poster	Budget 2022		Regnskab 2022		Budget 2023	
	Udgifter i kr.	Indtægter i kr.	Udgifter i kr.	Indtægter i kr.	Udgifter i kr.	Indtægter i kr.
Indkrævet hos kommunerne		1.611.299		1.623.937		1.669.407 ¹
Overført overskud		662.729		662.729		647.152
Husleje	33.076		33.476		33.076	
Løn	1.397.835		1.439.581		1.498.752	
IT, tele, licenser og abonnemeter	40.000		18.168		40.000	
HR, intern service og økonomiopfølgning (Aalborg Kommune)	35.000		35.000		35.000	
Administrationsudgifter og kontorhold	10.000		300		10.000	
Mødeafholdelse	25.000		4.348		25.000	
Transport, kørsel og parkering	25.000		15.729		25.000	
Deltagelse i kurser, konferencer og efteruddannelse	30.000		9.990		30.000	
Indkøb af IT-udstyr	10.000		0		10.000	
System for indberetning af hjerterehabiliteringsdata	55.000		0		55.000	
Afholdelse af arrangementer	70.000		80.767		70.000	
Implementering af sundhedsreform/ny organisering samt proces med sundhedsaftale 2023	100.000		2.145		100.000	
Data vedr. vederlagsfri fysioterapi og sundhedsaftale	200.000		0		200.000	
Ny hjemmeside	30.000		0		30.000	
Pulje til initiativer i Sundhedsdirektørernes Forretningsudvalg samt uforudsete udgifter	213.117		0		154.741	
I alt	2.274.028	2.274.028	1.639.503	2.286.665	2.316.569	2.316.569
Overskud/underskud	0		647.162		0	

¹ Beløbet som indkræves hos kommunerne i 2023 svarer til de indkrævede midler i 2022 fremskrevet med den generelle pris- og lønudvikling (2,8% for 2022/2023). PL-satsen på 2,8% for 2022/2023 er den forventede PL-sats, som vil blive tilrettet ved opkrævningstidspunktet ultimo 2023, når den endelige PL-sats er udregnet.

2.8

Regnskab og budget – fælleskommunale sekretariater

Bilag

Sekretariat for Nordjysk Socialaftale

Øversigt over regnskab 2022 og budget 2023.

Poster	Budget 2022		Regnskab 2022		Budget 2023	
	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter
Indkrævet hos kommunerne		1.790.801,47		1.804.846,98 ¹		1.855.382,70 ²
Overført overskud		352.578,65		352.578,65		722.565,91
Husleje	39.306,48		39.706,48 ³		39.306,48	
Løn	1.298.979,00		1.169.207,05 ⁴		1.334.697,00 ⁵	
IT, tele, licenser og abonnemeter	39.670,00		36.297,76		39.670,00	
HR, intern service og økonomiopfølgning (Aalborg Kommune)	70.000,00		70.000,00		70.000,00	
Administrationsudgifter og kontorhold	12.000,00		2.910,73		12.000,00	
Mødeafholdelse	21.000,00		9.047,80		21.000,00	
Transport, kørsel og parkering	20.000,00		21.401,00 ⁶		30.000,00	
Deltagelse i kurser, konferencer og efteruddannelse	45.000,00		22.319,90		45.000,00	
Afholdelse af arrangementer	80.000,00		63.969,00		80.000,00	
Udmøntning af Nordjysksocialaftale	100.000,00		0		100.000,00	
FU godkendte initiativer	417.424,64		0		806.275,12	

¹ Beløbet er omfattet af den generelle pris- og lønudvikling (2,8% for 2022/2023), og er dermed højere end den første antaget sats på 2%.

² Beløbet som indkræves hos kommunerne i 2023 svarer til de indkrævede midler i 2022 fremskrevet med den generelle pris- og lønudvikling (2,8% for 2022/2023). PL-satsen på 2,8% for 2022/2023 er den forventede PL-sats, den vil blive tilrettet ved opkrævningsstidspunktet ultimo 2023, når den endelige PL-sats er udregnet.

³ Den højere realiseret post skyldes en betaling af kantinebidrag fra 4. kvartal 2021, som først har fundet sted i 2022.

⁴ I budgettet 2022 var barselsrefusion indregnet.

⁵ I lønbudgettet for 2023 er der taget højde for 2 måneders vakant stilling.

⁶ Den højere realiseret post skyldes mere transport til div. arrangementer og møder. Budgetteringen på denne post har være nedsat tidligere pga. epidemien, som medførte færre fysiske arrangementer og møder. Denne post korrigeres i budgettet for 2023.

I alt	2.143.380,12	2.143.380,12	1.434.859,72	2.157.425,63	2.577.948,60	2.577.948,60
Overskud/underskud	0		722.565,91		0	