



# Mere og bedre mobilitet for pengene i Brønderslev Kommune

Den åbne kollektive trafik og de fremtidige rammer for planlægningen af den

Version 18.02.22



## Version

Version 18.02.22

Til temamøde i byrådet og politisk proces

## Indhold

Forord	03
Organisering	04
Kollektiv trafik i Brønderslev-Kommune	06
Interessentinddragelse	12
Rammer for planlægning af den åbne kollektive trafik anno 2023	13

## Forord

### Projekt om kollektiv trafik

Brønderslev Kommune har med dette projekt iværksat et samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab (NT), hvor kommunens kollektive trafik får et eftersyn. Dels med henblik på at pege på mulige effektiviseringer og dels at sikre god sammenhæng i den kollektive trafik, som bidrager til øget mobilitet i kommunen.

Projektet skal bl.a. afdække hvorvidt der kan sikres en bedre udnyttelse af det kollektive trafikbudget, hvor de faste busruter prioriteres i områder med stor kundeefterspørgsel, mens mere behovsstyrede løsninger skal erstatte ”tomme busser”.

Derudover ses al den lukkede kollektive trafik for visiterede i Brønderslev Kommune efter i sømmene. Dette fordi der er en klar forventning om, at det kan tilrettelægges bedre og mere effektivt end det bliver i dag, og at der netop kan høstes flere gode gevinster ved at gennemføre et sådant arbejde og implementere resultaterne herfra i den daglige drift af kørslen.

Målet med projektet er at skabe mere og bedre mobilitet for pengene for Brønderslev Kommunes borgere og gæster i fremtiden samt sikre, at den kollektive trafik drives og udføres bedst og mest effektivt fremadrettet

### Fokus på den åbne kollektive trafik

Dette notat har fokus på den åbne kollektive trafik og beskriver den nuværende åbne kollektive trafik i Brønderslev Kommune, herunder det serviceniveau kørslen er tilrettelagt efter og som blev besluttet i 2016 ifm. vedtagelsen af den kollektive trafikplan for Brønderslev Kommune.

Formålet med dette notat er at give et afsæt til at få fastlagt rammerne, dvs. serviceniveauet, som den åbne kollektive trafik i Brønderslev Kommune skal tilrettelægges og planlægges efter med kørselsstart i august 2023.

Indspark til den åbne kollektive trafik, som er tilvejebragt ifm. en interessentinddragelse, er beskrevet. Det omhandler både udfordringer i den kollektive trafik i dag samt indspark til fremtidens kollektive trafik i kommunen.

Forslag til justeringer i det fremtidige serviceniveau er også beskrevet i notatet.

Notatet er målrettet en politisk proces i marts 2022 med henblik på en beslutning om en ramme for den videre planlægning og tilrettelæggelse. Efterfølgende iværksettes et videre analyse- og planlægningsarbejde med henblik på at kunne udpege mulige ruteoptimeringer og effektiviseringstiltag i den åbne kollektive trafik, herunder reducere antallet af ”tomme busser”. Dette præsenteres politisk i september 2022.

Sideløbende med dette analyseres Brønderslev Kommunes lukkede kollektive trafik for visiterede med henblik på at udpege en række implementerbare indsatser som kan forbedre, optimere og effektivisere området. Der vil desuden blive søgt at drage størst mulig udnyttelse af de muligheder, der ligger i at koordinere befordring på tværs af kommunens forvaltninger og på tværs af bus- og flextrafikken (se s. 6 for mere info om flextrafikken).

## Organisering

I forbindelse med projektet er der nedsat en styregruppe med repræsentanter fra alle forvaltninger som varetager dele af den kollektive trafik.

Både region og NT har en overordnet projektejer (PE) samt en projektleder (PL).

Derudover er nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra kommunen, som bidrager med detaljeret viden om behov og løsningsmuligheder, inputs og sparring mv. i projektet. Arbejdsgruppen bemanning tilpasses projektets forskellige spor og dele og aktiveres ad hoc.

### Styregruppe

#### *Fra Brønderslev Kommune:*

Vibeke Post Madsen, Direktør, Børn og Kultur (PE)  
Martin Dam, Sagsbehandler, Teknik og Miljø (PL)  
Jan Clemmensen, Chef, Økonomi  
Uffe Viegh Jørgensen, Chef, Sundhed og Ældre  
Ellen Lykke, Chef, Visitation  
Carsten Otte, Chef, Skole og Dagtilbud

#### *Fra NT:*

Signe Korać, Chef, Mobilitet og Rådgivning (PE)  
Christina Gade, Projektleder, Mobilitet og Rådgivning (PL)

### Arbejdsgruppe

#### *Fra Brønderslev Kommune:*

##### *Børn og Kultur*

Jette Bruun Larsen, Faglig leder, Familieafdelingen  
Casper Bue Jensen, Skoleleder, Klokkeholm Skole  
Steen Jensen, Skoledistriktsleder, Dronninglund  
Lena Rydder Pedersen, Administrativ sagsbehandler  
Susanne Nyhom, Sekretariatsleder, Administration

##### *Sundhed og Velfærd*

Kirstine Bugge Sørensen, Sagsbehandler, Visitationen  
Inger Viborg, Administrativ medarbejder, Sekretariat  
Ann Corfixen, Sekretariatsmedarbejder, Sekretariat  
Sinne Møller Bertelsen, Afdelingsleder, Springbrættet

##### *Beskæftigelse*

Uffe Lerbjerg, Vejleder, UngeCenter

##### *Økonomi*

Jane Bak Holdesen, Økonomikonsulent  
Ann Toft, Økonomikonsulent  
Anders Madsen, Økonomikonsulent  
Jonas Myrup Kristiansen, Økonomikonsulent

#### *Fra NT:*

Jeanette Vegeberg, Supporter, Kontrakt og IT  
Lone S. Pedersen, Planlægger, Mobilitet og Rådgivning





9 Asaa 559  
2 Dronninglund





## Kollektiv trafik i Brønderslev Kommune

Den kollektive trafik i Brønderslev Kommune består i dag af åben kollektiv trafik for alle, herunder tog, bus, Plustur og Flextur, samt lukket kollektiv trafik for visiterede, hvor bl.a. Flexhandicap, kørsel til læge, speciallæge, genoptræning, skoler, dagcenter og anden specialbefordring hører under. Brønderslev Kommune har en samlet udgift til al den kollektive trafik på 33 mio. kr. (FV2021). Tabel 1 giver et overblik over kommunens udgifter til kollektiv trafik.

En del af kommunens kollektive trafik udføres via flextrafikken, som udbydes og administreres af NT på vegne af de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Det drejer sig om Flextur, Plustur, Flexhandicap og Flexlæge (kørsel til læge, speciallæge og genoptræning). Læs mere om flextrafikken i Nordjylland og i Brønderslev Kommune i tekstboksen på s. 7.

En anden del af den lukkede kollektive trafik for visiterede udbydes og administreres af kommunen selv. Det drejer sig om visiteret kørsel til skoler og aktivitetscentre.

Kommunens bustrafik administreres af NT.

<b>Kollektiv trafik i Brønderslev Kommune</b>	<i>FV2021 (1.000 kr.)</i>
<b>Åben kollektiv trafik</b>	
Bus, Plustur og Flextur (NT) (svømmekørsel)	18.119 (424)
<b>Lukket kollektiv trafik for visiterede</b>	
Læge, speciallæge og genoptræning (NT)	3.060
Skoleområdet	5.797
Dagtilbudsområdet	492
Forældre- og elevbetaling	7
NT skolekort*	933
Befordring til kommunale specialskoler	2.843
Voksenhandicap, Springbrættet	470
Ungecenter STU	500
Aktivitetstilbud til borgere med demens	614
Aktivitetscentre	256
<b>Ialt</b>	<b>33.091</b>

\* Der er en udgift til skolekort i Børn og Kultur. Samtidig er der en indtægt for skolekort i Teknik og Miljø, som er medregnet i omkostningerne til den åbne kollektive trafik.

**Tabel 1.** Brønderslev Kommunes udgifter til kollektiv trafik (FV2021) fordelt på de forskellige befordringsområde

### **Flextrafik i Nordjylland og i Brønderslev Kommune**

Flextrafik er et fællesskab for de nordjyske kommuner, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafik selskab (NT), hvor kommunernes kørsel og regions patientbefordring kan koordineres på tværs af region og kommuner samt kommunale fagforvaltninger. NT udbyder og administrerer flextrafikken på vegne af NT's ejere, Region Nordjylland og de 11 nordjyske kommuner.

Flextrafik er behovsstyret kørsel for de borgere, der er mindre mobile og ikke har mulighed for at benytte den ordinære kollektive trafik. Det omfatter ordninger for borgere med et helt særligt transportbehov (typisk lovbestemt) samt tilbud om transport for alle, på tidspunkter og i områder, hvor det giver bedre mening at køre efter behov i mindre vogne, frem for med store busser i fast rute og med faste frekvens.

Idéen bag flextrafik er, gennem kørselskoordinering, serviceoptimering, fælles udbud og stordrift at reducere omkostningerne til det behovsstyrede kørselsområde samtidig med at den enkelte borger sikres et kørselstilbud, der er tilpasset borgers behov og som overholder det serviceniveau, der er fastsat for kørslen af den enkelte kommune eller regionen.

Brønderslev Kommune har været en del af flextrafikken med kørselsordningen Flexhandicap siden flextrafik-konceptet blev opfundet i Nordjylland i midten af 90'erne.

I 2008 blev befordring med borgere til læge og genoptræning (Flexlæge) en del af flextrafikken.

I slutningen af 00'erne blev kørselsordningen Flextur udrullet i Nordjylland. I 2018 er Plustur desuden kommet til. Begge kørselsordninger er regionale tilbud som alle borgere kan benytte. Det er fleksible og billigere alternativer til de store busser, der kører i fast rute og efter en fast plan, og ordningerne kan kun eksistere pga. den lovbestemte og visiterede kørsel som de koordineres med.

Kommunens skole- og aktivitetscenterkørslen er ikke en del af flextrafikken men er udbudt af kommunen selv.

I Brønderslev Kommune blev der i 2019 (seneste normalår før Corona) udført 22.000 personrejser og kommunens tilskud til NT for disse personrejser var 3,7 mio. kr.

## Fokus på åben kollektiv trafik

Det er den åbne kollektive trafik som dette notat har fokus på.

Den nuværende åbne kollektive trafik i Brønderslev Kommune består af et regionalt net, et kommunalt net, et lokalnet og et fleksibelt net. Ruterne i de forskellige net fremgår på Illustration 1.

## Det regionale net

Det regionale net betjener de byer i kommunen, der har flest indbyggere og dermed størst kundepotentiale. Det regionale net sikrer forbindelse til de omkringliggende kommuners største byer og regionens hovedby, Aalborg, og skaber gode forbindelser for særligt pendlere og uddannelsessøgende. Nettet består af tog, ekspresbus og regionale ruter.

Fra Brønderslev er der togforbindelse mod Hjørring og Frederikshavn i nordgående retning og mod Aalborg i sygående retning. Banestrækningen betjenes af Nordjyske

Jernbaner og togene kører med halvtimesdrift på hverdage og i dagtimerne i weekenden samt timedrift derudover.

Ekspresbusserne er hurtige og komfortable ekspresruter, der kører på tværs i regionen og resten Jylland efter princippet ”få stop, hurtigt frem”. Ruterne forbinder de større byer og finansieres udelukkende af Region Nordjylland. Brønderslev Kommune betjenes af ekspresrute 974X, der forbinder Asaa, Dronninglund og Hjallerup med Aalborg. Regionale ruter kører på tværs af kommunegrænserne og sikrer forbindelse mellem de større byer i regionen. Regionale ruter finansieres primært af Region Nordjylland, men kan også have delt finansieringen mellem kommuner og region. Brønderslev Kommune betjenes af fire regionale ruter (72, 73, 74 og 202).

## Det kommunale net

Det kommunale net sikrer forbindelser internt i Brønderslev Kommune og hægter sig på det regionale net. Nettet består af fælleskommunale og kommunale ruter samt servicebusser i Brønderslev by.

Fælleskommunale ruter kører typisk på tværs af kommunegrænserne og har delt finansiering mellem kommuner. Brønderslev Kommune betjenes af tre fælleskommunale ruter (77, 208, 209 og 274).

Brønderslev Kommune betjenes af én kommunal rute (212), der forbinder kommunens tre største byer og som finansieres af Brønderslev Kommune samt tre ruter målrettet gymnasieelever (213, 276 og 278). 213 finansieres af Brønderslev Kommune, 276 af Region Nordjylland og 278 primært af Region Nordjylland og en mindre del af Brønderslev Kommune.

Servicebusserne er bybusser som betjener Brønderslev by. Der er tre ruter (S1, S2 og S3), som finansieres af Brønderslev Kommune

## Det lokale net

Det lokale net har til formål at sikre befordring af folkeskoleelever internt i Brønderslev Kommun. Ruteforløbene er derfor tilrettelagt efter skolestrukturen, skolernes ringetider og de kørselsberettigede elever. På nogle ruter er der





ekstra kørsel af hensyn til gymnasieelever, der skal transporteres til/fra gymnasiet.

Lokalruterne er telebusser, dvs. busser med en fast køreplan, hvor man skal bestille sin tur i forvejen. Derfor kan ruten variere fra dag til dag.

Der er 12 lokale ruter som betjener kommunen (641, 642, 643, 645, 646, 647, 682, 683, 684, 685, 687 og 689). De kan benyttes af alle kommunens borgere, herunder elever der ikke er kørselsberettigede mod billetering, men ruternes forløb er tilpasset efter kørselsberettigede elever.

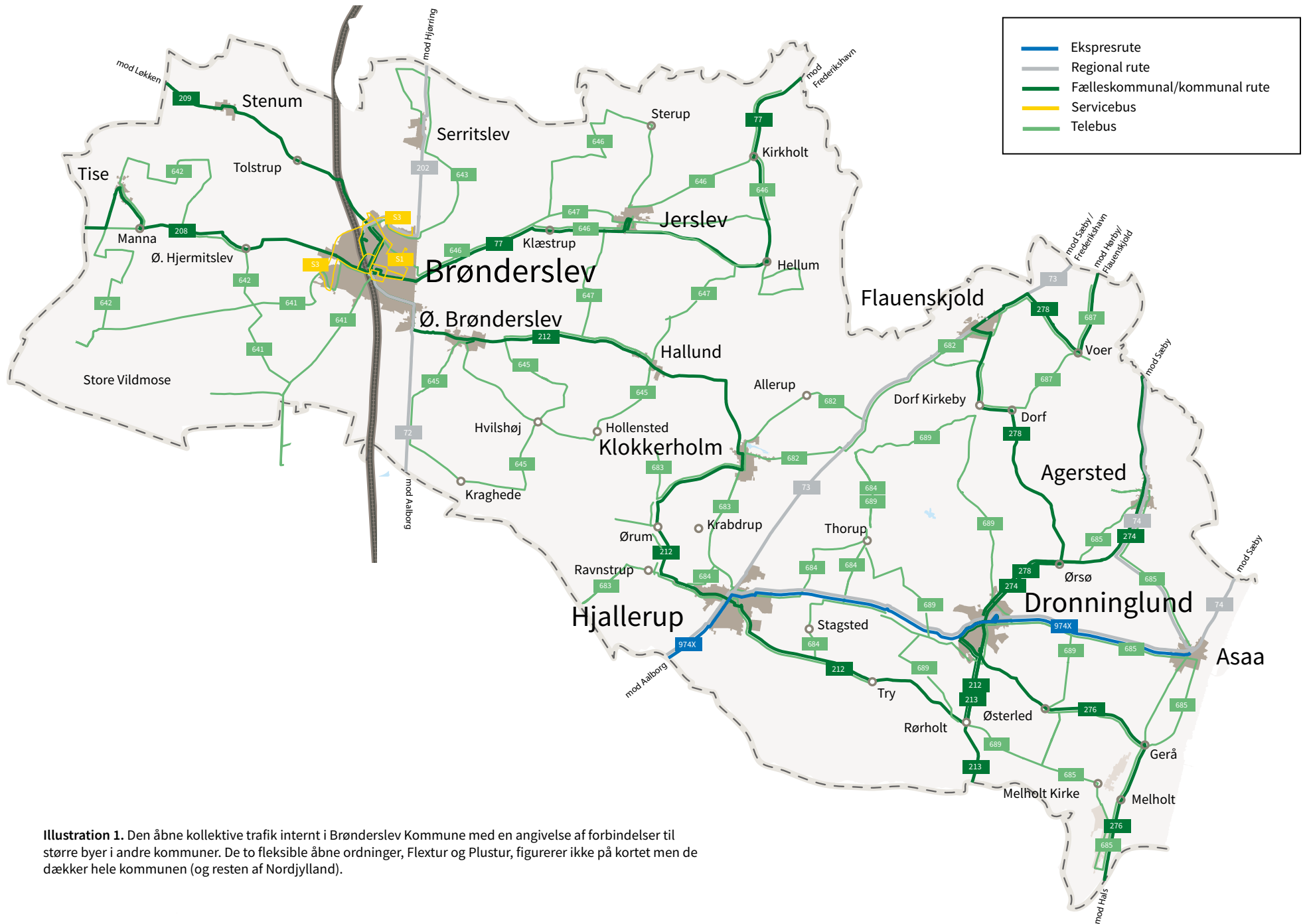
#### **Det fleksible net**

Det fleksible net skal sikre, at der er et tilbud om kollektiv trafik til alle borgere i Brønderslev Kommune. Samtidig er det også et setup, der kan anvendes som erstatning og supplement for bustrafik i tyndt befolkede områder og/eller på tidspunkter, hvor den almindelige kollektive trafik ikke kører fremfor at have store halvtomme busser på vejene. Der findes to tilbud, Flextur og Plustur.

Plustur er kollektiv trafik til/fra bus og tog, hvor kunder bliver transporteret mellem adresse og stoppested/station af vogne i flextrafikken. Det er et tilbud, der skal gøre det nemt for alle at koble sig på det ordinære kollektive trafiknet (bus/tog) uanset hvor i regionen man befinder sig. Rejsen skal fremsøges og bestilles via Rejseplanen, og er der langt mellem adressen og nærmeste forbindelse med bus eller tog, tilbydes en Plustur så kunden kan komme det første eller sidstes stykke. Prisen for en Plustur er inkluderet i bus- eller togbilleten.

Flextur er et fleksibelt alternativ når bussen ikke kører, og udføres også af vogne i flextrafikken. Her bliver kunden transporteret fra adresse til adresse. Brønderslev Kommune fastsætter taksten for en Flextur internt i kommunen og pt. (2022) koster det fra 6.00-23.00 6 kr./km. (min. 35 kr.) i kommunen og 14,50 kr./km. min. 80 kr. i Brønderslev by. Derudover er der i Brønderslev Kommune mulighed for at bestille Flextur om natten (23.00-6.00) til en takst på 25 kr./km. (min. 100 kr.).





**Illustration 1.** Den åbne kollektive trafik internt i Brønderslev Kommune med en angivelse af forbindelser til større byer i andre kommuner. De to fleksible åbne ordninger, Flextur og Plustur, figurerer ikke på kortet men de dækker hele kommunen (og resten af Nordjylland).

## Interessentinddragelse

I forbindelse med projektet har der været interessentinddragelse i form af møder med hhv. skolebestyrelser og dagtilbudsbestyrelse, repræsentanter fra Ældre- og Handicaprådet, repræsentanter fra Ungerådet samt et virtuelt borgermøde.

På møderne blev deltagerne informeret om projektet og den kollektive trafik i Brønderslev Kommune. Der var efterfølgende mulighed for at stille spørgsmål og komme med indspark til udfordringer i den kollektive trafik i dag samt fremtidens kollektive trafik i kommunen.

De pågældende indspark er blevet tematiseret og beskrives i det følgende.

### Befordring til ikke-distriktsskole

Det blev påpeget, at der er udfordringer for de familier, der har valgt en anden skole end distriktsskolen ift. befordring til/fra skole, der kører ingen busser eller de passer ikke til ringetiderne.

Det blev desuden påpeget i forlængelse heraf, at skoledistrikterne i nogle henseender er uhensigtsmæssige. Di-

striktsskolen er ikke altid den nærmeste skole.

### Kørsel efter afsluttet konfirmationsforberedelse

Når de unge går til konfirmationsforberedelse, tager de bussen som normalt om morgenen. Men når de ikke længere skal gå til konfirmationsforberedelse, har fri og skal møde senere, er der ingen afgang som passer med at de kan møde om formiddagen.

### Besværligt at rejse på tværs i kommunen

Der er gode forbindelser mod Aalborg, men der er udfordringer med at rejse på tværs i kommunen.

De unge nævnte, at det er svært at komme rundt når man fx skal til fritidsaktiviteter, besøge venner/familie, shoppe og på stranden. Her er de ofte afhængige af forældre, der kan hente/bringe. De nævnte desuden Jerslev og Thise som byer med dårlige forbindelser til/fra.

### Information om kollektiv trafik

Det er vigtigt at give borgerne indblik i, hvilke muligheder

der er for at komme fra a til b med kollektiv trafik. Både den ordinære kollektive trafik med bus og tog, men også de fleksible løsninger, Flextur og Plustur, der supplerer og er et alternativ når bussen eller toget ikke kører/passere med ens behov.

Erfaringerne fra interessentinddragelsen er, at kendskabet til de fleksible løsninger er begrænset, men der var interesse for dem og flere deltagerne kunne se mulighederne i dem.

### Servicebusser

Servicebusserne blev drøftet med Ældre- og Handicaprådet. Der var forståelse for, at brugsværdien er lille med få passagerer, kun kørsel på hverdage i nogle timer omkring middagstid og kun i Brønderslev by, set ift. Flextur som kan bruges i hele kommunen og på alle tidspunkter.



### Befordring af elever

Brønderslev Kommune skal, jf. Folkeskolelovens §26 tilbyde befordring til elever, som enten pga. afstand mellem hjem og distriktsskole eller pga. hensyn til børnenes sikkerhed i trafikken, er kørselsberettiget.

#### Kørselsberettiget pga. afstand

En elev er kørselsberettiget og tilbydes kørsel på skoledage, hvis afstanden mellem distriktsskole og hjem er længere end:

- 2,5 km. i 0.-3. klasse
- 6 km. i 4.-6. klasse
- 7 km. i 7.-9. klasse
- 9 km. i 10. klasse

Ved opmåling af skolevejen medregnes normalt kun afstanden ad nærmeste offentligt tilgængelig vej eller sti, som eleverne kan færdes på til fods el

ler på cykel eller knallert hele året mellem hjemmet (udkørsel eller udgang) og den nærmeste indgang til skolens område.

Det vurderes af Brønderslev Kommune ud fra de fastsatte afstandskriterier i Folkeskoleloven.

#### Kørselsberettiget pga. trafikfarlige veje

Der er i Brønderslev Kommune enkelte veje, som er vurderet som trafikfarlige skoleveje. Kommunen beslutter om en vej er trafikfarlig på baggrund af en udtalelse fra politiet.

Kommunen sørger for befordring for en elev, der har kortere skolevej end de fastsatte afstandskriterier, hvis hensynet til elevens sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

## Rammer for planlægning af den åbne kollektive trafik anno 2023

De rammer og det serviceniveau den nuværende åbne kollektive trafik er tilrettelagt efter og som blev besluttet i 2016 ifm. vedtagelsen af den kollektive trafikplan for Brønderslev Kommune, lægges op til også at udgøre rammen fremadrettet med enkelte tilføjelser. Dvs. at den åbne kollektive trafik bliver tilrettelagt og planlagt efter disse rammer og serviceniveau med kørselsstart i august 2023.

I det følgende er rammerne og serviceniveauet beskrevet for hvert af nettene. Med grønt er angivet forslag til nye tilføjelser, som er affødt bl.a. af indspark fra interessenterne.

Kriterierne for befordring af elever, jf. Folkeskoleloven, herunder hvornår en elev er kørselsberettiget, er beskrevet på denne side.

## Det regionale net\*

### Eksterne forbindelser

Det regionale stamnet skal så vidt muligt indeholde forbindelser til de omkringliggende kommuner og regionens hovedby, Aalborg.

## Det kommunale net

### Koordinering

Det kommunale stamnet skal indeholde forbindelser til de største byer i Brønderslev Kommune og sikre forbindelse til de store ruter i det regionale stamnet.

Det kommunale stamnet skal koordineres med ruterne i lokalnettet for at sikre, at alle områder i kommunen dækkes af et tilbud om kollektiv trafik.

### Interne forbindelser

Det kommunale stamnet skal som minimum indeholde forbindelser mellem kommunen tre største byer.

Forbindelserne koordineres med mødetider på kommunens uddannelsesinstitutioner og normale arbejdstidspunkter for større arbejdspladser.

### Koblingspunkter

I kommunens største byer er det muligt at etablere skift mellem bus/bus eller bus/tog for at opnå størst mulig udnyttelse og koordinering i det samlede, kollektive trafiknet.

Skift mellem bus/bus eller bus/tog skal hovedsageligt ske ved stoppesteder, der understøtter dette.

### Frekvens

Ruter, der betjener uddannelsessteder og områder med større arbejdspladser, skal prioriteres højt i forhold til antal afgang og frekvens på ruterne.

Det kommunale net tilstræbes at betjene uddannelsesinstitutionernes mødetidspunkter samt kommunens stør-

ste byer til normale arbejdstidspunkter.

Det tilstræbes, at der som minimum skal være timedrift i myldretiden på hverdage på ruterne i det kommunale stamnet.

### Koordinering

For at opnå bedst mulig koordinering og optimering i stamnet kan ringe- og mødetider på kommunens uddannelsesinstitutioner justeres, hvor det giver mening ift. planlægningen (indenfor intervallet 7.45-8.15). Der tages i processen kontakt til de skoler/uddannelsesinstitutioner, der potentielt vil blive berørt af ændrede mødetider.

Skoler og uddannelsesinstitutioner der deler bus skal i højere grad koordinere ringetider, så der ikke er behov for ekstra afgang.

### Servicebusser

Der skal foretages en analyse af servicebuskørslen i Brønderslev by, herunder passagertællinger og analyse af stoppestedbenyttelse. På baggrund af analysen vurderes det, hvorvidt servicebusnettet skal fortsætte og hvis ja, i hvilken form.

### FGU

FGU Vendsyssel har anmodet Brønderslev Kommune om en bus mellem Brønderslev og Dronninglund. Mulighederne for at løse dette skal afdækkes og på baggrund af det, skal det politisk besluttes om det skal iværksættes.

\* Fordi den kollektive trafik i dette net finansieres af Region Nordjylland, er det regionen, der har beslutningskompetencen ift. evt. justeringer. Der er derfor mindre fokus på planlægningen af dette net i projektet, men fokus på at især det kommunale net har gode forbindelser til det regionale net på de større terminaler.



## Det lokale net

### Frekvens

Der er 1 morgenafgang og gennemsnitlig 2 eftermiddagsafgange for folkeskoler (tilpasset den enkelte skoles ringetider).

### Koordinering

Skoler der deler bus skal i højere grad koordinere ringetider, så der ikke er behov for ekstra afgange.

Skoler og andre institutioner skal tilpasse mødetider til bustiderne (inden for intervallet 7:45 - 8:15), hvis der herved kan opnås en større koordinering af ruterne i lokalnettet.

### Ventetid

Ventetiden før og efter skoletid må ikke overstige 60 minutter. Dog tilstræbes en ventetid på ca. 10 minutter før indringning og ca. 10 minutter efter endt skoletid.

Hvis befordringsordningen medfører ventetid på skolen, har skolen pligt til at føre fornødent tilsyn med eleverne i ventetiden.

### Køretid

Køretiden mellem skole og hjem (nærmeste stoppested, mødested eller vinkestrækning) må ikke overstige 60 minutter for folkeskoleelever 0.-10. klasse.

### Afstand til kollektiv trafik

Ruterne planlægges ud fra, at de kørselsberettigede elever må gå/cykle følgende afstande (halvdelen af afstandskriterierne) mellem hjem og stoppested, mødeplads eller vinkestrækning:

1,25 km. i 0.-3. klasse  
3 km. i 4.-6. klasse  
3,5 km. i 7.-9. klasse  
4,5 km. i 10. klasse

### Svømmekørsel

Kørslen med elever til svømning skal sammentænkes og koordineres med anden kørsel i det lokale net, så de busser der holder stille i løbet af dagen, kan udnyttes bedst muligt

Det bør tilstræbes at svømmeundervisningen foregår i formiddagstimerne af hensyn til optimal udnyttelse af busserne.

### Kørsel til SFO o.l.

Der tilbydes ikke kørsel til/fra SFO, fritidstilbud, konfirmandundervisning mm. **udover det eksisterende kørsel målrettet skolernes ringetider.**

### Fri- og efterskoler

**Kørslen tilrettelægges ikke efter fri- og efterskoler.**

## Det fleksible net

### Koordinering

**I planlægningen af det kommunale og lokale net skal potentialet ved koordinering på tværs af bus- og flextrafikken analyseres ift. om flextrafikken kan sættes ind i områder og på tidspunkter, hvor det ikke giver mening at anvende store busser.**

### Flextur

Der skal ses på mulighederne for i højere grad at tilbyde Flextur som supplement til anden kørsel.

### Plustur

**Der skal ses på mulighederne for i højere grad at tilbyde Plustur som supplement til anden kørsel.**

