

Slagelse Kommune/Movia
Den kollektive trafik i
Slagelse Kommune
Slutrapport

Februar 2011

COWI

COWI A/S

Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Slagelse Kommune/Movia
Den kollektive trafik i
Slagelse Kommune
Slutrapport

Februar 2011

Projektnr. P-73714-A / A011639
Dokumentnr. P-73714-A-3
Version 1.0
Udgivelsesdato 11. februar 2011

Udarbejdet PV/
Kontrolleret THMO/
Godkendt PV/

Indholdsfortegnelse

0	Resumé	3
1	Indledning	5
2	Analyser	7
2.1	Transportbehov	7
2.2	Rejsende med kollektiv trafik	9
2.3	Den kollektive trafik	14
2.4	Økonomi i busnettet	18
3	Vurdering af betjeningen	21
3.1	Vurdering	21
3.2	Borgerundersøgelse	23
3.3	Mål	24
4	Forslag til ændret busnet	25
4.1	Buskørsel mellem Slagelse og Korsør	26
4.2	Bybuskørsel i Slagelse	28
4.3	Bybuskørsel i Korsør	30
4.4	Øvrige ændringer	31
4.5	Korrespondancer	32
5	Driftsomfang og økonomi	35
5.1	Driftsomfanget på forslaget	35
5.2	Økonomiske forudsætninger	36
5.3	Forslagets økonomi	37
5.4	Nødvendige anlægsudgifter ved omlægninger	38
6	Det videre arbejde	41

0 Resumé

Efter en nedskæring af busnettet i Slagelse Kommune med virkning fra december 2010 har Slagelse Kommune og Movia ønsket at få vurderet hele kommunens kollektive trafik. Arbejdet er gennemført af en projektgruppe med repræsentanter for Slagelses Vej- og Park-afdeling, Movia og konsulentfirmaet COWI.

Forslaget

Arbejdet har resulteret i en **samlet plan for forbedring** af bybuskørslen i Slagelse og Korsør, samt i forbindelsen mellem disse to byer. Forslaget består af (se Figurerne 4.2-4.4):

- **En integreret bybus- og lokallinje 901:** Korsør st.-Caspar Brands Plads-Vemmelev-Slagelse st.-Slagelse sygehus-Slagelse Øst med halvtimesdrift kl. 05-20 i Korsør og mellem Korsør og Slagelse, hvor linjen i Slagelse forstærkes fra Korsørvej/Idagårdsvej-Slagelse st.-Slagelse Øst til kvartersdrift. Efter kl. 20 og i weekenderne halveres driften.
- **Supplerende bybuskørsel i Slagelse** med en bybuslinje 902: Andersvænge-Nørrevang-Slagelse st.-Slotsvænget-Idagårdsvej/Korsørvej altid med halvtimesdrift (både hverdage, aften og weekend). Endelig en tredje bybuslinje 903: Hjorthøjvej-Slagelse st.-Elmedalsvej-Holmstrupvej/Byvej med timedrift kl. 05-20 på hverdage.
- **Supplerende bybuskørsel i Korsør** med en bybuslinje 905: Korsør st.-Motalavej-Caspar Brands Plads-Skovåsen med halvtimesdrift kl. 05-20 og timedrift aften og weekend.
- **To lokallinjer med tilknytning både til Korsør og Slagelse.** Denne ene er linje 906: Korsør st.-Svenstrup-Forlev-Vemmelev og i myldretiderne forlænget til Slagelse st. og uden for med korrespondance til linje 901 til/fra Slagelse. Timedrift kl. 05-20 og 2-timers drift aften og weekend. Den anden er linje 38: Slagelse-Stillinge Strand-Korsør, der foreslås kørt med ca. 10 afg./hverdag, det halve lørdag og søndag, 6 af turene kører som noget nyt til Korsør (Caspar Brands Plads).

Forslaget erstatter linjerne 34, 35, 35E, 38, 301-303, 501 og 502. Øvrige linjernet i kommunen foreslås ikke ændret.

Bybusnettene i Slagelse og Korsør gør radikalt op med den for ikke-daglige brugere svært forståelige sløjfekørsel, delvist på bekostning af, at nogle får længere gangafstand til og fra busserne.

Fordele	<p>Fordelene her er, at linjeføringen bliver direkte og mere overskueligt ved at samme veje betjenes i begge retninger. Linje 901 får højere frekvens kl. 05-20 (4 afg./time) og alle, der benytter denne linje, både i Korsør, Vemmelev og Slagelse, får direkte kørsel til uddannelsesområdet i Slagelse, sygehuset og stationer med gode korrespondancer til tog. De høje frekvenser på alle linjerne starter allerede kl. 05 om morgenen og slutter først kl. 20 om aftenen. I Slagelse får bybuslinjerne 901 og 902 2 afg./time både om aftenen og i weekenderne. Disse fordele efterspørges også af kommunens borgere - ligesom erfaringer fra andre byer viser, at højere frekvens og direkte kørsel giver flere passagerer.</p>
Ulemper	<p>Der vil være passagerer, der vil få forringelser i form af længere gangafstande til bybusserne, både i Slagelse og Korsør. Og i Slagelse vil nogle samtidig få lavere frekvens end i dag. Figurerne 4.3 og 4.4 viser strækninger med længere gangafstande.</p>
Økonomi	<p>Indførelse af forslaget vurderes at balancere økonomisk. I denne vurdering er inkluderet en 4 % stigning i passagerindtægterne på grund af forslagets store fordele, svarende til 900.000 kr./år.</p>
Besparelses- og tilkøbsmuligheder	<p>I grundforslaget er besparelses- og tilkøbsmuligheder skønnet, bl.a. ved :</p> <ul style="list-style-type: none"> • kun at betjene linje 903 i Slagelse kl. 05-18 i stedet for kl. 05-20, vil kommunen kunne spare ca. 220.000 kr./år. • at lave kvartersdrift kl. 05-20 på linje 902 (i stedet for den foreslåede halvtimesdrift), kan det forventes at give mange passagerer - men netto vil det give et øget tilskudsbehov for kommunen på ca. 2,9 mio. kr./år. Fordelen er, at denne linje så også kan passe til tog i begge retninger. • at lave aftenkørsel kl. 20-24 på linje 903 vil koste ca. 450.000 kr. • at lave weekendkørsel med timedrift på linje 903, vil koste ca. 900.000 kr. <p>Efter vedtagelsen af forslaget skal Movia bl.a. udarbejde endelige køreplaner og aftaler med entreprenørerne, ligesom Slagelse Kommune skal have etableret nye stoppesteder i kommunen før en gennemførelse af planen til køreplansskiftet ved årsskiftet 2011/12.</p>

1 Indledning

Baggrund	<p>Slagelse Kommune overtog med kommunalreformen ansvaret for busbetjeningen i den nye sammenlagte storkommune. Sammenlægningen betyder, at kommunen i dag deltager i finansieringen af 16 lokallinjer, seks by- og servicebuslinjer samt syv fælleskommunale lokallinjer. Region Sjælland vedtog ved årsskiftet 2010 planerne for et nyt regionalt busnet, hvor ruternes linjeføring og frekvens blev ændret. Det nye regionale rutenet betyder, at regionen finansierer seks regionallinjer og Tølløsebanen.</p>
Nedskæring fra dec. 2010	<p>Slagelse Kommune har været i den økonomiske situation, at det i foråret 2010 var nødvendigt at gennemføre nogle drastiske nedskæringer til gennemførelse fra december 2010. Samlet skulle kommunen reducere kørslen med ca. 5,5 mio. kr., svarende til knap 15 % af det samlede tilskud. Netto-nedskæringerne omfatter primært:</p> <ul style="list-style-type: none">• lukning af linje 500 i Korsør.• 30 minutters intervaller på bybuslinjerne 301, 302 og 303 i Slagelse i stedet for 20 minutters intervaller i dagtimerne.• linje 89 som skolerute.
Formål	<p>Slagelse Kommune og Movia ønsker på den baggrund at få vurderet hele kommunens kollektive trafik med hensyn til en række øvrige forhold, som fremover vil have betydning for trafikken i kommunen. Forhold som kraftig udbygning af Slagelse Sygehus, ny bymidteplan i Slagelse, nye udstykninger i Slagelses nordøstlige del ved Skovse og Kassebjerggård samt etablering af den kommende omfartsvej i Slagelse skal medtænkes i den nye kollektive trafikplan.</p>
Proces	<p>Der er nedsat en projektgruppe med følgende deltagere:</p> <ul style="list-style-type: none">• Peter Raaschou, Vej & Park• Vibe Gry Nielsen, Vej & Park• Lars Richter, Movia• Jens Birch Jacobsen, Movia• Preben Vilhof, COWI• Thomas Hjort Møller, COWI. <p>Kommunen har under projektet gennemført en undersøgelse af borgernes holdning til den kollektive trafik via kommunens hjemmeside, hvor borgerne kunne vurdere det nuværende system og prioritere en række forskellige serviceparametre.</p>

Teknisk Udvalg har fungeret som styregruppe for arbejdet med et indledende møde, hvor principper for en bedre betjening blev gennemgået og et efterfølgende møde, hvor forslaget blev præsenteret og kommenteret.

Notater

Der er i processen med planlægning af den kollektive trafik udfærdiget tre notater:

- Analyse af den nuværende betjening. Teknisk notat, udarbejdet af COWI, den 25. oktober 2010.
- Busundersøgelse. Resultatrapport om borgernes holdning til den kollektive trafik, udarbejdet af Slagelse Kommune, januar 2011.
- Løsningsmuligheder med projektgruppens forslag til forbedringer af den kollektive trafik, udarbejdet af COWI den 28. januar 2011.

På baggrund af disse notater samt møderne i projektgruppen, er der udarbejdet denne slutrapport, som er en kort og let forståelig rapport, der kan anvendes i den politiske behandling. Den indeholder resuméer af de to ovenstående notater og afsluttes med det samlede forslag med muligheder for tilvalg.

Det er planen, at forslaget gennemføres ved køreplansskiftet i december 2011.

2 Analyser

2.1 Transportbehov

Slagelse Kommune i den vestlige del af Sjælland har en størrelse på 570 km² og et indbyggertal på 77.500 indbyggere. 64.000 indbyggere bor i byerne og ca. 13.500 indbyggere bor i landområderne. Kommunen grænser op til Kalundborg Kommune mod nord, Sorø Kommune mod øst og Næstved Kommune mod sydøst.

Kommunen har tre større bysamfund, som alle er købstæder; Slagelse med ca. 32.000 indbyggere, Korsør med ca. 15.000 indbyggere og Skælskør med ca. 6.000 indbyggere. Slagelse er således klart kommunens største by med bl.a. sygehus, videregående uddannelser som bl.a. gymnasium, handelsskole, afdeling af Syddansk Universitet, sygeplejeskole og pædagogseminarium.

Både Slagelse og Korsør har med Motorvej E20 og banenettets hovedstrækning gode og hurtige forbindelser såvel til det københavnske område som vestover.

Mod syd ligger øerne Agersø og Omø med færgeforbindelser via Stignæs Havn.

Demografi og befolkningsprognoser

Slagelse Kommune er med sine knap 77.500 indbyggere befolkningsmæssigt én af Region Sjællands største kommuner. Befolkningsudviklingen i perioden fra 1997-2009 viser, at udviklingen i antal indbyggere har været lidt lavere end i regionen, men dog lidt større end hele landet. Fra 1997-2009 er indbyggertallet steget med 5 %, hvilket er et procentpoint større end på landsplan og et procentpoint mindre end i hele Region Sjælland.

Sammensætningen i aldersfordelingen i kommunen fordeler sig som på landsplan, dvs. en forholdsvis jævn fordeling blandt borgere fra 0-69 år, mens der naturligt er færre i de ældre aldersgrupper. I perioden fra 1997-2009 har kommunen imidlertid fået flere indbyggere i aldersgruppen 20-39 år og færre indbyggere i aldersgrupperne 60-69 år.

Ifølge befolkningsprognosen fra Danmark Statistik vil indbyggertallet ikke stige væsentligt frem mod 2040. Befolkningstallet forventes at stige med knap 2.700 over den næste 30-års periode, hvilket svarer til en procentuel stigning på 3,5 %. Ses der på alderssammensætningen, vil fordelingen nogenlunde være

identisk med i dag, men dog med nogle flere indbyggere i de ældre aldersgrupper.

Pendling

I det følgende ses der på hvilke rejsemønstre, der er i samt til og fra kommunen. Rejsemønstrene er opdelt på den totale pendling og på rejser foretaget med kollektiv trafik. Den totale erhvervs pendling til og fra Slagelse Kommune samt den interne pendling fremgår af Tabel 2.1. Der er ca. 26.000 erhvervsaktive, som både har bopæl og arbejdsplads i Slagelse Kommune. Cirka 11.500 pendler ud af kommunen og knap 8.800 er beskæftigede, som tager til Slagelse Kommune for at arbejde.

Af den totale erhvervs pendling er mere end halvdelen af de beskæftigede altså personer, som både bor og arbejder i kommunen, mens 25 % pendler ud af kommunen. Indpendlingen er 19 % og dermed er der flere, der pendler ud end ind af kommunen.

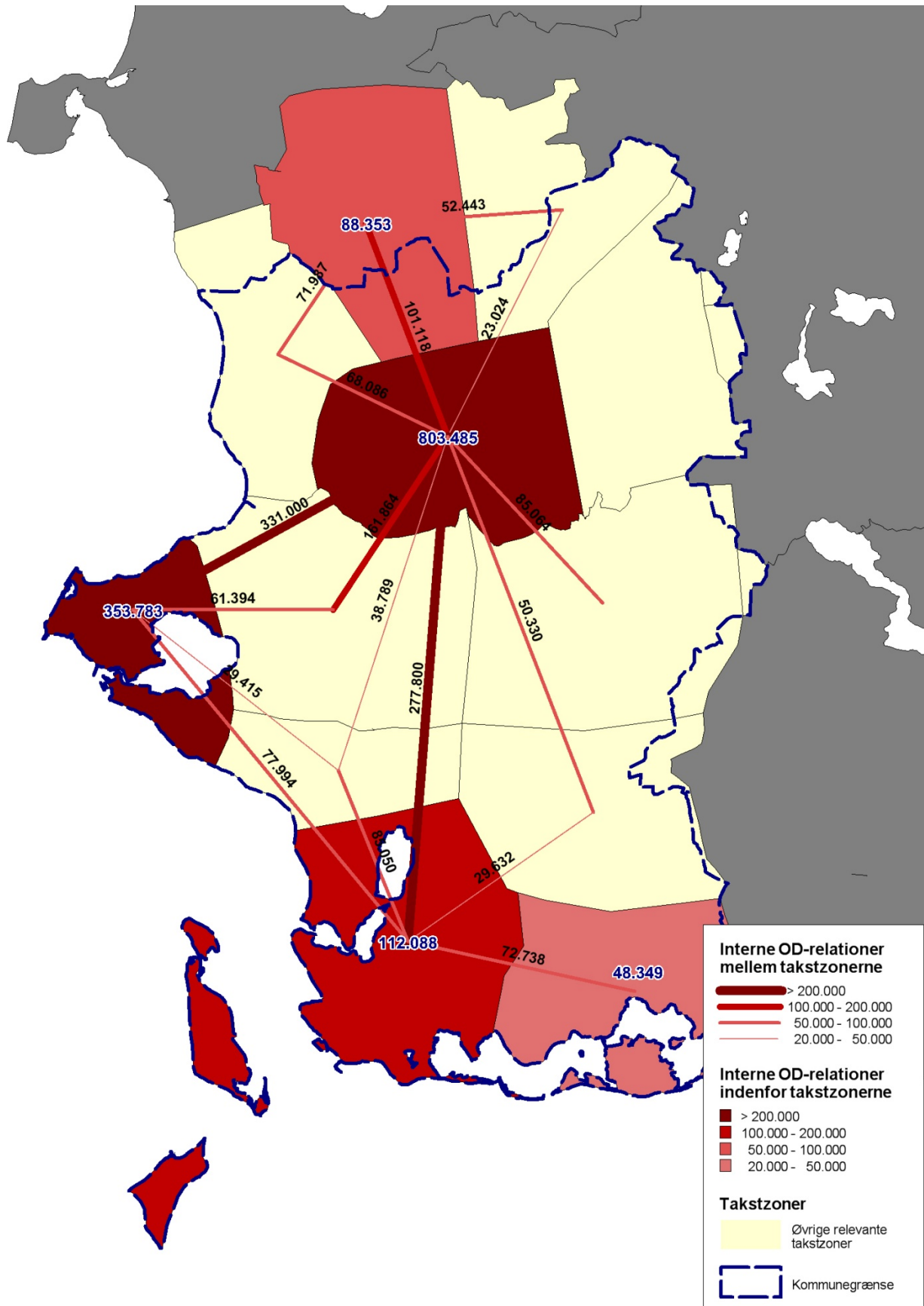
Indpendlingen er signifikant større fra Kalundborg, Sorø og Næstved Kommuner end fra øvrige kommuner på Sjælland - mere end halvdelen af indpendlingen foretages herfra. Derudover er indpendlingen for øvrige kommuner særskilt begrænset. Der foretages flest erhvervsrejser til København, hvortil 15 % af udpendlingen foretages. Der er ligeledes stor udpendling til Sorø og Kalundborg, Ringsted og Næstved Kommuner, som tilsammen udgør 46 % af den samlede udpendling.

Tabel 2.1 De kommuner med størst ind- og udpendling for erhvervs pendling. (Kilde: Danmark Statistik, 2009).

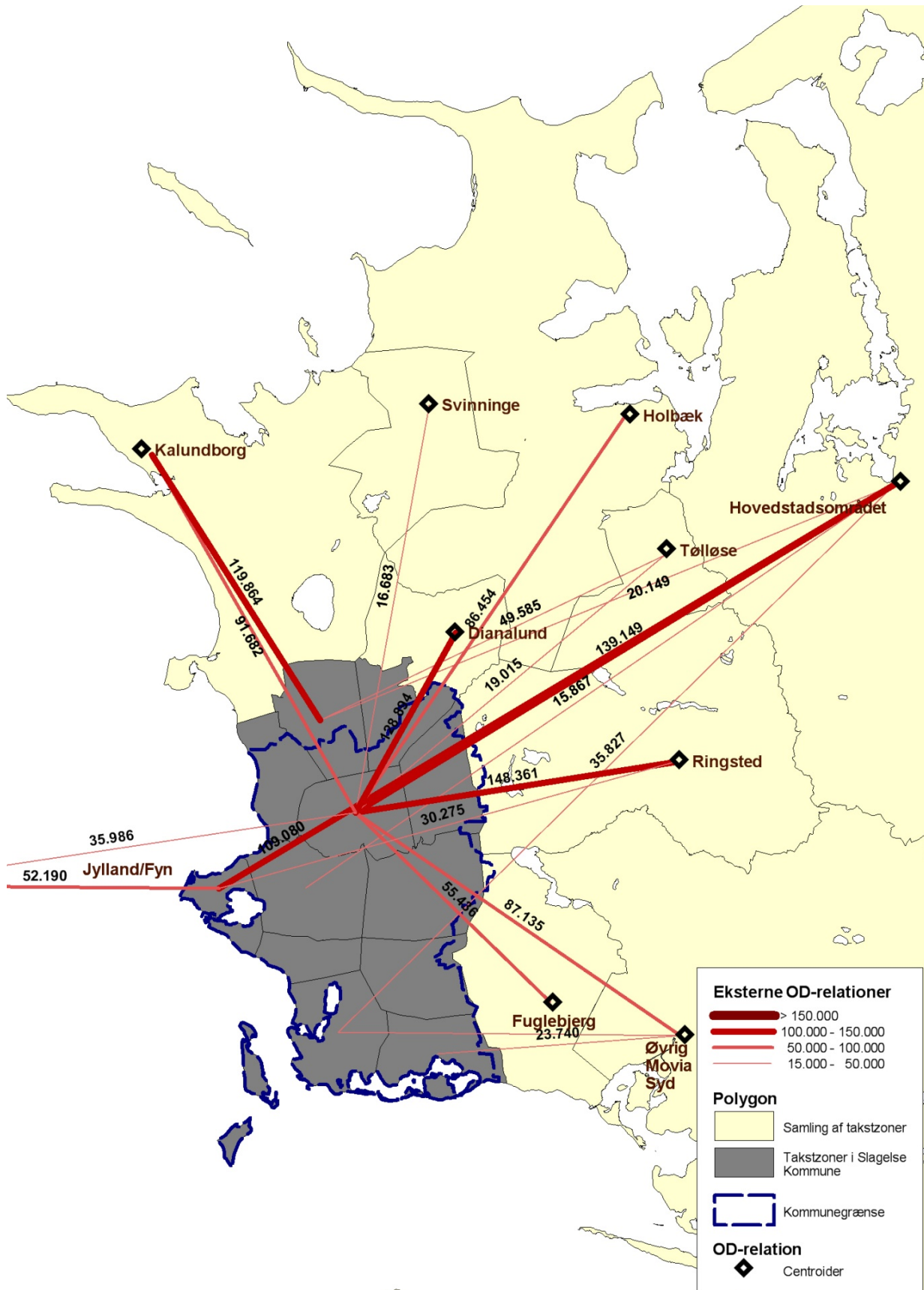
Udpendling	Pendlere	Pct.	Indpendling	Pendlere	Pct.
København	1.692	15 %	Kalundborg	1.800	21 %
Sorø	1.547	13 %	Sorø	1.541	18 %
Kalundborg	1.435	12 %	Næstved	1.496	17 %
Ringsted	1.199	10 %	København	576	7 %
Næstved	1.126	10 %	Ringsted	411	5 %
Roskilde	565	5 %	Holbæk	381	4 %
Holbæk	412	4 %	Odense	377	4 %
Høje-Taastrup	354	3 %	Nyborg	176	2 %
Køge	282	2 %	Køge	149	2 %
Brøndby	209	2 %	Roskilde	148	2 %
Odense	203	2 %	Vordingborg	132	2 %
Frederikssund	187	2 %	Faxe	122	1 %
Hvidovre	179	2 %	Frederiksberg	104	1 %
Albertslund	169	1 %	Guldborgsund	101	1 %
Øvrige kommuner	1.946	17 %	Øvrige kommuner	1.249	14 %
Total	11.505	100 %	Total	8.763	100 %
Intern pendling i Slagelse Kommune			26.022		

2.2 Rejsende med kollektiv trafik

Formål og metode	<p>I foråret 2010 fik Movia foretaget en billetundersøgelse i Movia V, som danner grundlag for hvilke udgifter og indtægter de enkelte kommuner og regioner har. Billetundersøgelsen er relevant, idet der kan udtrækkes oplysninger om, hvilke rejsemønstre i og ud af kommunen der er størst, og dermed hvilke relationer der er vigtige at få betjent fremover.</p> <p>Movia har stillet data fra billetundersøgelsen til rådighed, hvormed kortlægningen af rejser, der starter og/eller slutter i Slagelse Kommune, kan findes.</p>
Forudsætninger	<p>Billetundersøgelsen bygger på interview af godt 10.000 passagerer i busser og lokalbaner. Interviewene er opregnet til et årligt passagertal på baggrund af Movias passagertællinger. Af de 10.000 interview er 3.969 benyttet til at skabe et turmønster (OD-relationer) til og fra og inden for Slagelse Kommune.</p>
Ikke "rene" togrejser	<p>Der er ikke foretaget interview på DSB's togstrækninger, men dette betyder nødvendigvis ikke, at DSB-togrejser ikke indgår i rejsemønstrene. Det skyldes, at der er blevet spurgt til passagerernes samlede rejse, og dermed om en eventuel rejse består af både bus- samt togrejse foretaget med DSB. Rejser, der kun er foretaget med DSB, indgår dermed ikke og dermed er den "virkelige relation" fra f.eks. Slagelse til hovedstadsområdet væsentligt større, end den der fremgår af OD-relationerne.</p> <p>OD-relationerne er opgjort på takstzoner, idet passagererne er blevet spurgt om, hvilke takstzoner de er startet fra og sluttet i. Dette sætter nogle begrænsninger i hvilke rejsemønstre, der kan analyseres. For eksempel kan man ikke få et indblik i størrelsen af rejsemønstret inden for en given takstzone og dermed kan den indbyrdes relation imellem bydelene i en by som Slagelse ikke findes.</p>
Det interne og eksterne rejsemønstre	<p>Figur 2.1 viser rejsemønstret mellem takstzoner i kommunen og Figur 2.2 viser tilsvarende for rejser til og fra Slagelse Kommune. De største rejserelationer inden for kommunen findes i Slagelse og Korsør, mens der tilsvarende er store relationer mellem Slagelse og Korsør samt Slagelse og Skælskør. De største rejserelationer ud af kommunen, er fra Slagelse til Ringsted samt fra Slagelse og Korsør til Hovedstadsområdet.</p>



Figur 2.1 Rejsemønstret i Slagelse Kommune med busser (og evt. skiftene til tog). Opregnet til rejser/år.



Figur 2.2 Rejsemønstret med busser (og evt. skiftere til tog) til og fra Slagelse Kommune. Opregnet til rejser/år.

Buskundepotentiale - definition

Når det handler om, hvor mange passagerer der reelt kan forventes at bruge bussen, er der forskel på, hvor tungt indbyggertal, arbejdspladser og studiepladser vejer. Eksempelvis er der generelt en klar overvægt af studerende, der bruger bussen, sammenlignet med andre grupper. Samtidig er der også forskel på, hvor meget bussen benyttes, alt efter demografiske parametre som bilejerskab, økonomiske forhold, alder mv.

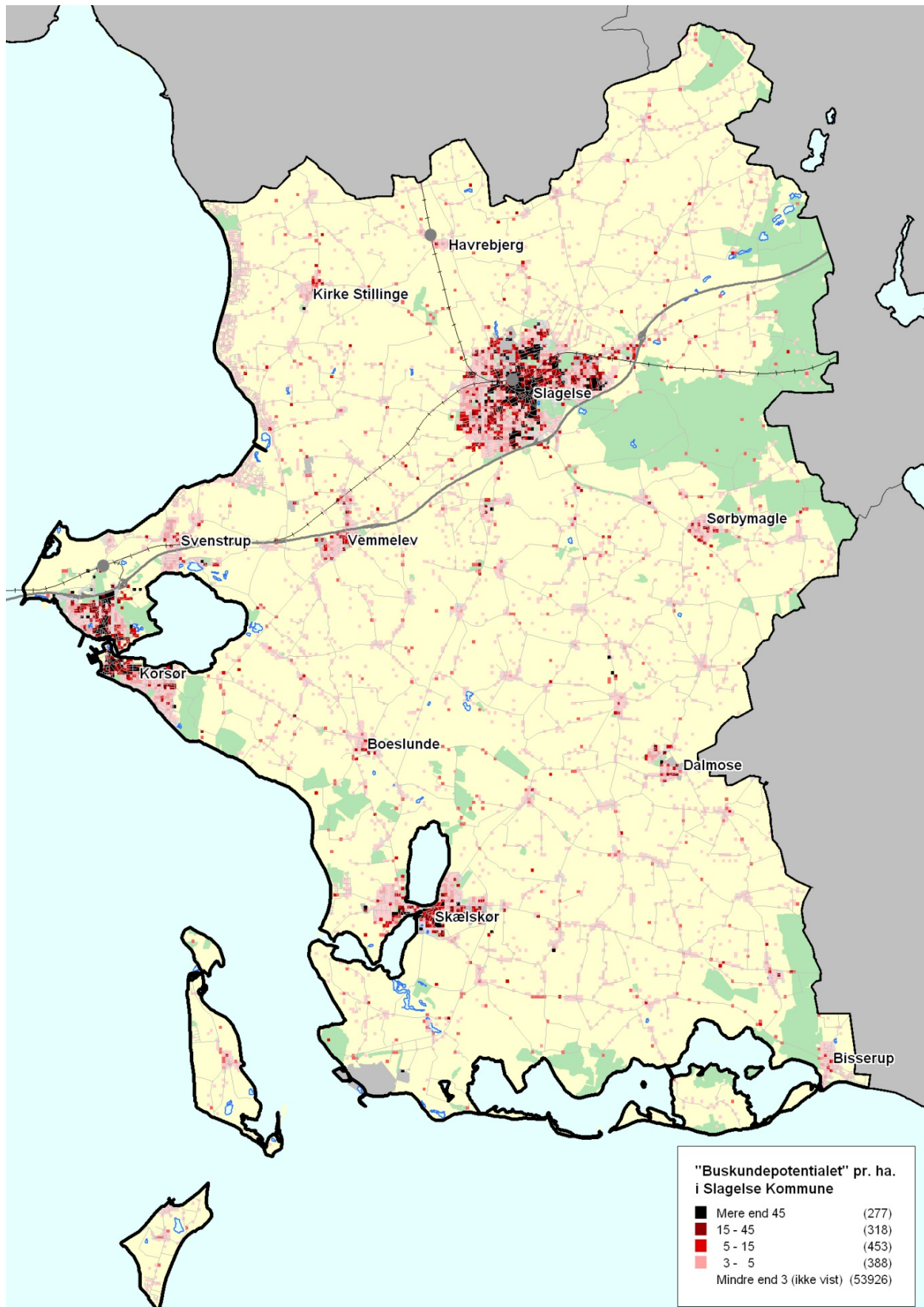
Movia har på baggrund af erfaringer med disse parametre skabt en model, der kan beregne, hvor mange passagerer der kan forventes at ville tage bussen fra et givent område, hvis den rette busforbindelse tilbydes. Denne model vægter således eksempelvis:

- studiepladser højere end arbejdspladser
- beboere i etagebyggeri uden bilrådighed højere end beboere i villa med én eller flere biler i carporten.

Modellens tal giver dermed et billede af buskundepotentialet, som erfaringsmæssigt er mere korrekt, end at se antallet af boliger, arbejds- og studiepladser særskilt. Buskundepotentialet i Slagelse Kommune fremgår af Figur 2.3.

Ikke overraskende findes de største kundepotentialer i købstæderne samt i de større bysamfund. Det er dog særligt i Slagelse og Korsør, at kundepotentialet er størst. Ikke mindst i de centrale bydele, hvor hovedparten af etagebyggeriet samt de største koncentrationer af arbejds- og studiepladser findes.

I Slagelse er der udover bymidten et stort potentiale i Slagelses østlige del i krydset mellem Søndermarksvej og Byskovvej samt ved Nymarksskolen. I Korsør findes de største buskundepotentialer i Halsskov og Korsør bymidte samt i Korsør øst, både nord og syd for Skovvej. I Skælskør er potentialet generelt mindre, og der findes ingen større koncentrationer af buskundepotentialet. Størst potentiale er lokaliseret omkring etagebyggeriet ved Præstevangen og Parkvej ved Park Allé.



Figur 2.3 Buskundefotentialet i Slagelse Kommune.

2.3 Den kollektive trafik

Slagelse Kommune er betjent af 36 buslinjer og tog:

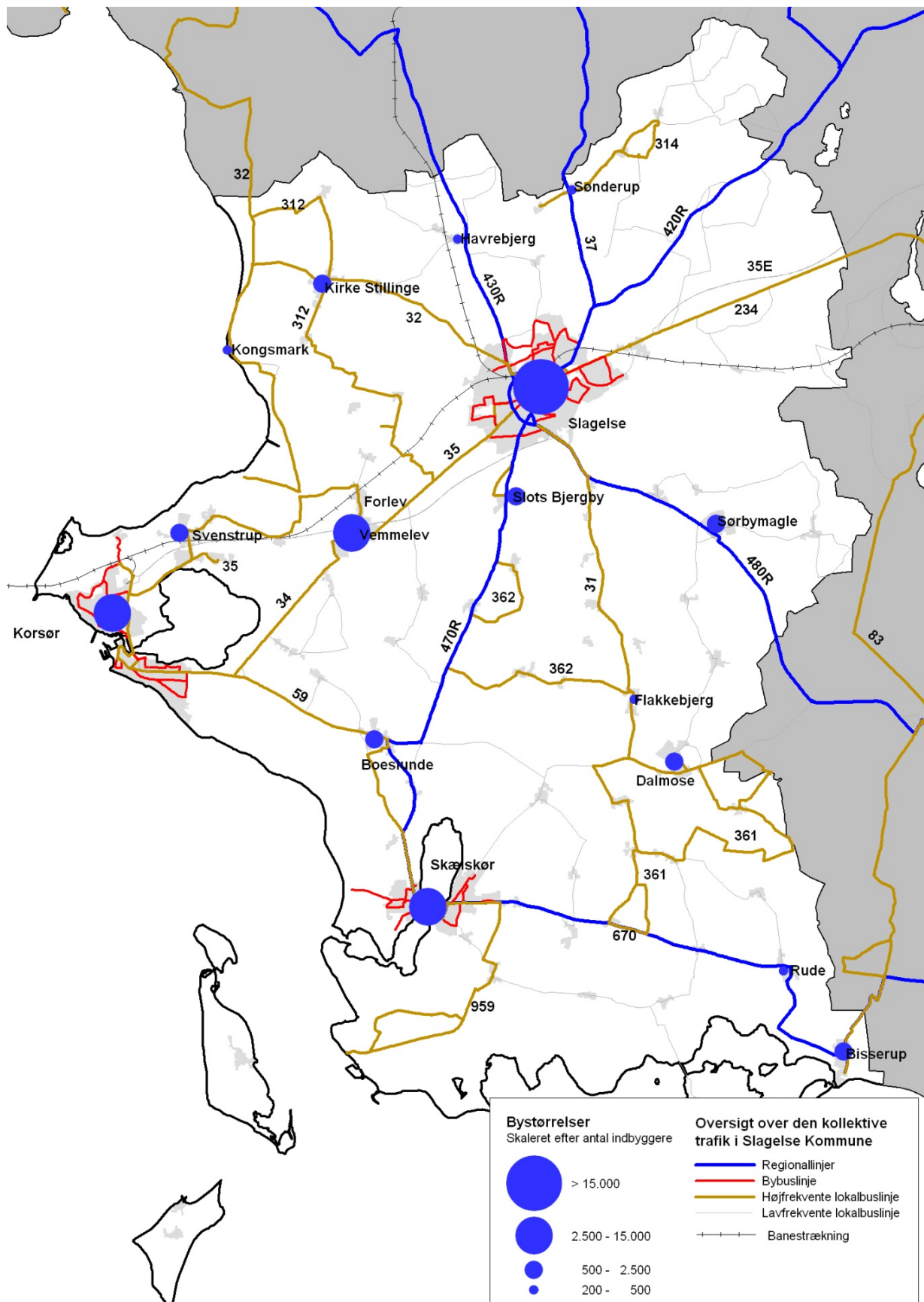
- IC-tog og Tølløsebanen
- 6 regionale buslinjer
- 23 lokallinjer, hvoraf 7 er tværkommunale
- 7 bybuslinjer (Skælskør dog servicebuslinje).

Det samlede net er vist i Figur 2.4, mens Tabel 2.2 viser en oversigt over de enkelte linjers driftshyppighed og antal passagerer. Lokallinjerne er opdelt i linjer med mindst 1 afg./time i dagtimerne og i lavfrekvente lokallinjer (primært "åbne skolebusser").

Tabel 2.2 Oversigt over frekvens på regionallinjer og lokallinjer. (Efterår 2010).

Linje nr.		Frekvens			Afgange pr. hverdag (pr. retning)	Pass. pr. år (i 1.000)
		Myldretid	Dagtimer	Efter. kl. 18		
Tog	Intercity	2	2	2	40	-
	Tølløsebanen	1	1	1	18	-
Regionallinjer	37	1	1	0	12	208
	420R	2	2	2	34	377
	430R	2	2	1	36	450
	470R	2	2	1	33	325
	480R	2	2	1	33	323
	670	1	1	0,5	16	150
Bybuslinjer	301 Slagelse	2	2	1	32	535
	302 Slagelse	2	2	1	31	392
	303 Slagelse	2	2	1	31	243
	501 Korsør	1	1	1	17	302
	502 Korsør	1	1	1	17	222
	900 Skælskør	1	1	0	9	39
Lokallinjer	31	2	1	0,5	18	146
	32**	1	1	0,5	14	134
	34	2	1	1	21	398
	35	1	1	1	23	393
	59	1	1	0,5	15	162
	83**	1	1	0	13	94
	234**	2	2	0,5	26	230
	312	1	1	0	9	59
	314	1	1	0	9	23
	361**	1	1	0	11	24
	362	1	1	0	9	28
	959	1	1	0,5	12	62
	Lavfrekvente lokallinjer	30	1	0,5	0	10
35E**		1	0	0	5	157
38*		1	1	0,5	12	4
89		1	0	0	8	12
313		1	0,5	0	7	39
315		1	0,5	0	6	15
316**		1	0,5	0	6	10
503		1	0,5	0	8	28
804**		0,5	0,5	0	5	14
902		1	0,5	0	7	38
903		1	0,5	0	5	1

* Kun i skolernes sommerferie, ** Tværkommunale lokallinjer.



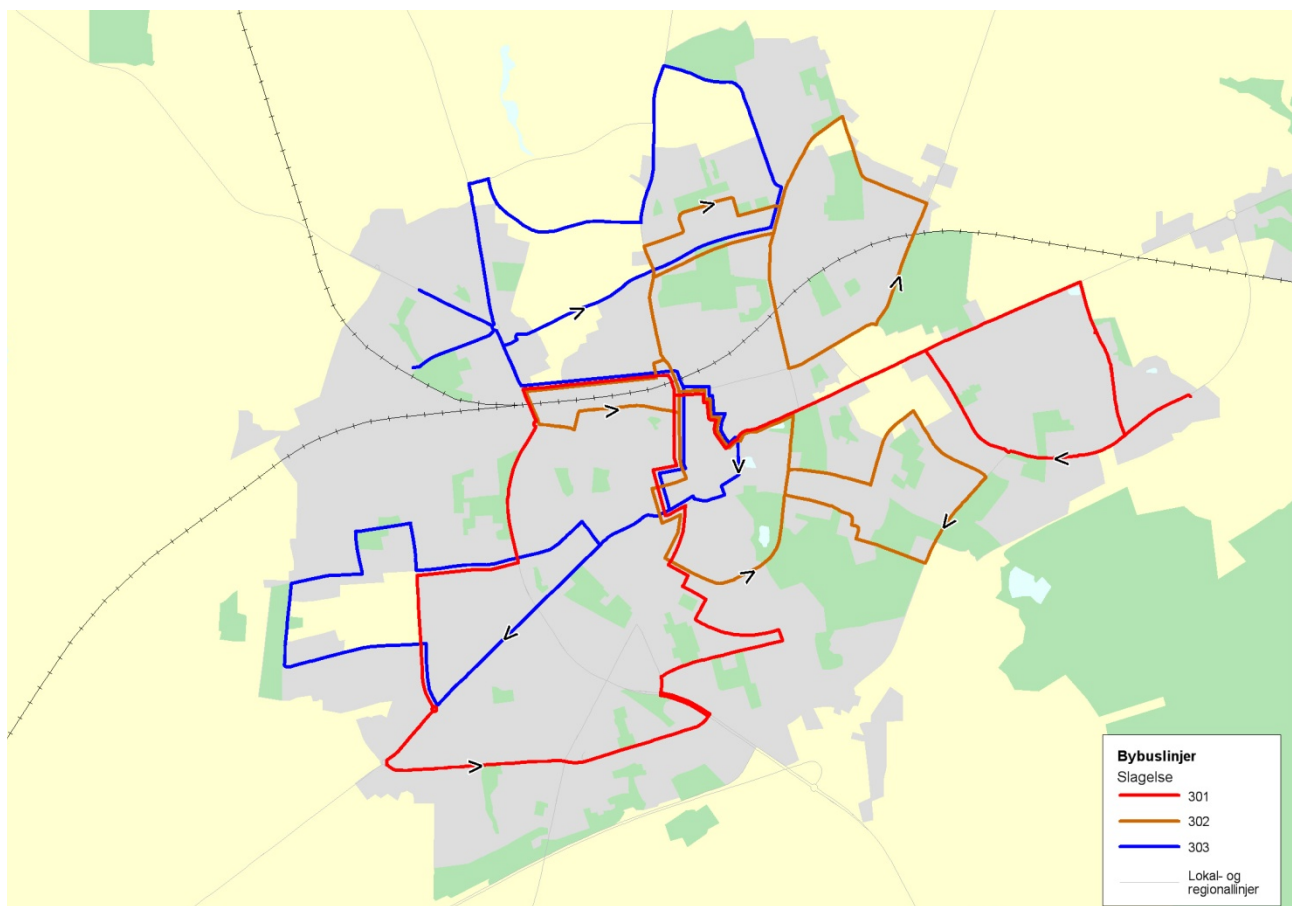
Figur 2.4 Oversigt over den kollektive trafik i Slagelse Kommune.

Det ses, at de passagermæssigt tungeste linjer er bybusserne i Slagelse og Korsør, regionallinjerne og lokallinjerne mellem Slagelse og Korsør (linjerne 34 og 35). De linjer med færrest passagerer er de lavfrekvente lokallinjer (bortset fra linje 35E Korsør-Slagelse-Sorø).

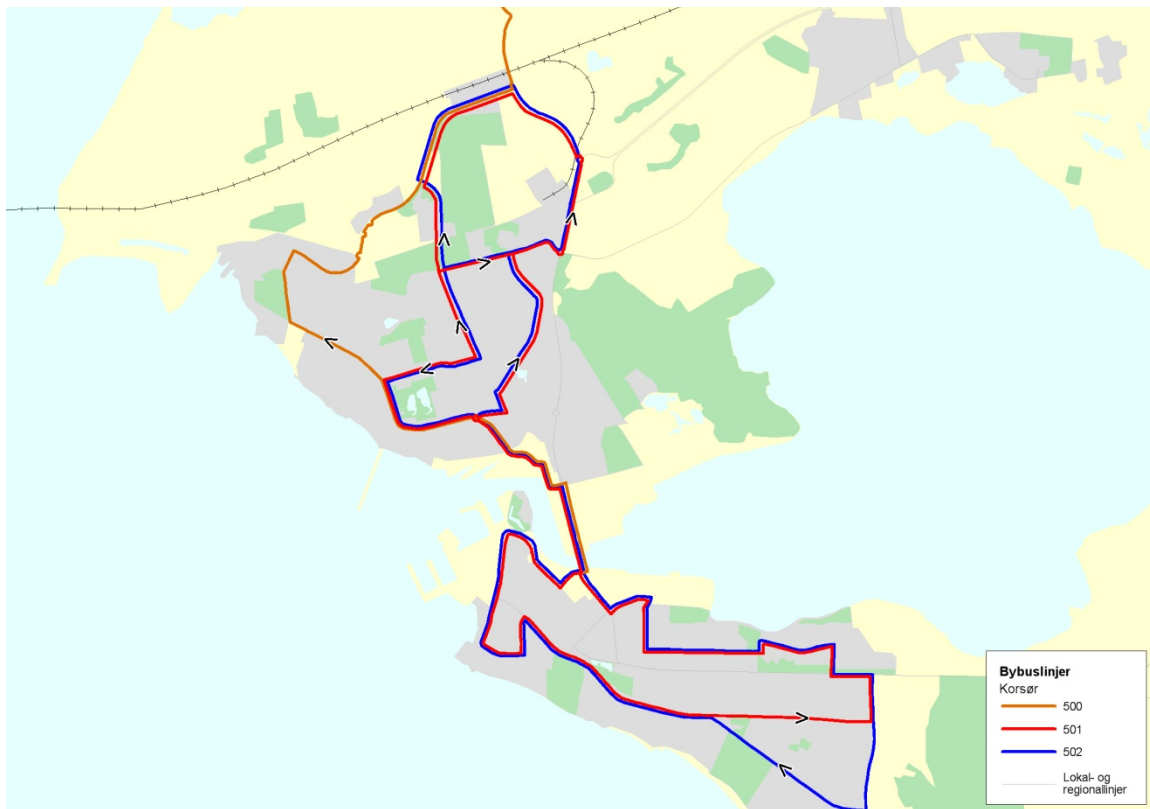
Det fremgår endvidere, at alle kommunens byer over 200 indbyggere er dækket med mindst ca. 1 afg./time i dagtimerne på hverdage. I de mindre bysamfund hvor passagergrundlaget er lavt, er betjeningen mindre og de lavfrekvente lokallinjer kører med kun få afgang i løbet af dagtimerne, som normalt er tilpasset skolernes ringetider.

Figurerne 2.5-2.7 viser bybusbetjeningen i Slagelse, Korsør og Skælskør.

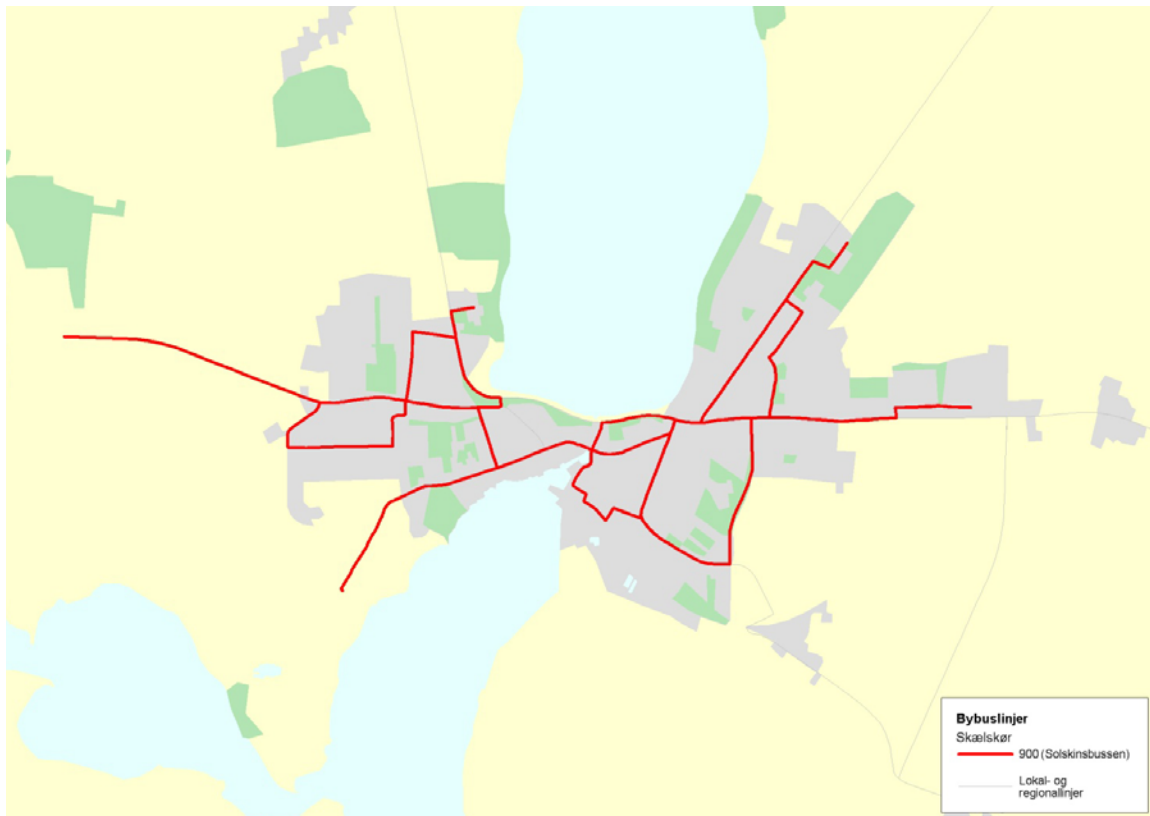
I alle tre byer er kørslen præget af stor tilgængelighed opnået ved sløjfekørsel. Det gør nettet uoverskueligt for ikke-daglige brugere. Det skal bemærkes, at linje 500 er blevet nedlagt pr. 12/12-2010, som følge af besparelserne (jf. kapitel 1).



Figur 2.5 Bybusnettet i Slagelse (efterår 2010).



Figur 2.6 Busnettet i Korsør (efterår 2010).



Figur 2.7 Bybusnettet i Skælskør (efterår 2010).

2.4 Økonomi i busnettet

Slagelse Kommune forventer, efter de omtalte nedskæringer fra december 2010, et samlet underskud på ca. 37,4 mio. kr. i 2011. I henhold til lovgivningen om kollektiv trafik betaler:

- kommunen underskuddet på de lokale og de fælleskommunale buslinjer
- regionen underskuddet på de regionale linjer, herunder lokalbanerne, inkl. den rutespecifikke administration samt den ikke-rutespecifikke administration
- staten underskuddet/tilskuddet til DSB's jernbaner.

Underskuddet på de fælleskommunale buslinjer fordeles på kommunerne ud fra 90 % fordelt ud fra antal køreplanstimer, 10 % ud fra pendlingsmønstret mellem buslinjernes kommuner. Tabel 2.3 viser antal passagerer og Slagelse Kommunes forventede nettoudgifter til driften af den kollektive trafik. Samlet anvender ca. 3,8 mio. passagerer by- og lokalbuslinjerne årligt fordelt på 45 % på by- og servicebusserne, 45 % på højfrekvente lokallinjer og 10 % på lavfrekvente lokallinjer.

Tilskud

Det ses af Tabel 2.3, at af det samlede tilskud på 37,4 mio. kr. går de 36 % til bybusserne (inkl. servicebussen i Skælskør), 43 % til de højfrekvente linjer og 21 % til de lavfrekvente linjer (primært de åbne skolebusser).

Det ses også, at kun 6 linjer har en selvfinansieringsgrad (indtægter i forhold til udgifter) på over 50 %:

- | | | |
|-------------|----------------------|-------|
| • Linje 34 | Korsør-Slagelse | 95 % |
| • Linje 501 | Bybus Korsør | 76 % |
| • Linje 35E | Korsør-Slagelse-Sorø | 64 % |
| • Linje 301 | Bybus Slagelse | 59 % |
| • Linje 35 | Korsør-Slagelse | 59 % |
| • Linje 31 | Dalmose-Slagelse | 50 %. |

Det er således især de Slagelse-vendte linjer (bortset fra bybuslinje 501 i Korsør), der økonomisk er de bedste.

Slagelses Kommunes udgifter på ca. 37,4 mio. kr. svarer til et gennemsnitligt tilskud på ca. 483 kr. pr. indbygger, ca. 389 kr. pr. køreplanstime og ca. 10 kr. pr. påstiger. Vurderes tilskuddet ud fra antal køreplanstimer, betales:

- 362 kr. pr. køreplanstime for bybuslinjerne
- 366 kr. pr. køreplanstime for højfrekvente lokallinjer
- 519 kr. pr. køreplanstime for lavfrekvente lokallinjer

og ud fra tilskuddet pr. påstiger:

- 8 kr. pr. påstiger for bybuslinjerne
- 9 kr. pr. påstiger for højfrekvente lokallinjer
- 20 kr. pr. påstiger for lavfrekvente lokallinjer.

Tabel 2.3 Slagelse Kommunes forventede udgifter til Movia. (Kilde: Movia Budget 2011 - 2. behandling).
Samlede udgifter angiver kommunens andel af linjernes finansiering.

	Køreplanstimer i kommunen	Påstigere pr. år (1.000 pass.), hele linjen	Påstigere pr. time, hele linjen	Selvfinansiering	Underskud i alt for kommunen (1.000 kr.)
Bybuslinjer:					
301	8.402	535	64	59 %	2.324
302	8.307	392	47	43 %	3.154
303	8.370	243	29	27 %	4.046
501	5.234	301	58	76 %	856
502	4.016	222	55	46 %	1.466
900	2.279	39	17	14 %	1.419
Bybuslinjer i alt	36.608	1.735	47	46 %	13.265
Højfrekvente lokallinjer:					
31	4.109	147	34	50 %	1.547
32*	3.012	134	16	23 %	1.303
34	6.625	398	60	95 %	262
35	9.963	393	39	59 %	3.066
59	5.767	162	28	46 %	2.018
83*	437	51	11	24 %	219
234*	3.844	230	20	37 %	2.032
312	3.610	59	16	13 %	1.946
314	1.233	23	19	15 %	654
361*	1.416	24	15	11 %	877
362	1.776	28	16	11 %	1.108
959	2.390	62	26	24 %	1.159
Højfrekvente lokallinjer i alt	44.182	1.714	-	44 %	16.191
Lavfrekvente lokallinjer:					
30	3.462	73	21	28 %	1.887
35E*	3.022	157	39	64 %	808
38	1.046	4	4	19 %	595
89	390	12	21	17 %	215
313	1.603	39	24	18 %	883
315	844	15	18	14 %	450
316*	595	10	13	10 %	331
503	1.223	28	23	16 %	760
804*	79	14	12	11 %	43
902	1.992	38	19	13 %	1.241
903	992	1	1	1 %	704
Lavfrekvente lokallinjer i alt	15.248	391	-	25 %	7.917
I alt, hele kommunen	96.038	3.840	-	-	37.373

* Tværkommunale linjer.

3 Vurdering af betjeningen

3.1 Vurdering

Høj tilgængelighed

I Figur 2.4 ses, at alle bysamfund (over 200 indb.) er dækket af bybusser, regionallinjer og lokallinjer med mindst timedrift på hverdag kl. 06-18. Landområderne dækkes herudover af de lavfrekvente lokallinjer, dvs. de åbne skolebusser og/eller Flextur.

Bybuskørslen i de tre købstæder har overordnet ét fælles hovedtræk. Byerne er overvejende dækket af et meget fintmasket net af bybus- og servicebuslinjer. Kort gangafstand til bussen har i høj grad præget den kollektive trafikplanlægning. Dette betyder modsat, at buslinjerne har megen omvejskørsel og lang rejsetid, ikke mindst for de passagerer, som står på bussen først, og som skal af på den sidste del af ruten.

Denne plantilgang betyder, at næsten alle i Slagelse, Korsør og Skælskør kan nå en bus inden for kort gangafstand fra deres hjem og samtidig, at alle bydele er bundet sammen. Bussernes køretid bliver stor for at dække et så bredt geografisk område som muligt. Samtidig bliver frekvensen pr. linje relativ lav, da ressourcerne bruges på omvejskørsel.

I de tre byer yder lokallinjerne og regionallinjerne ekstra service ved at give direkte linjeføring ad de større trafikveje og i visse tilfælde har lokallinjerne og regionallinjerne så højt et driftsomfang, at de frekvensmæssigt matcher den nuværende bybusbetjening. Lokallinjerne og regionallinjerne er dog ikke altid relevante for bybuspassagererne.

Det fremgår af Tabel 3.1, at hovednettet giver en høj dækning af både indbyggere, arbejdspladser og særligt studiepladser i hele kommunen. Således har 83 % og 86 % af indbyggerne og arbejdspladserne under 500 m til et stoppested, mens 99 % af studiepladserne er dækket. I byerne er dækningen naturligvis højere, undtagen i Korsør, hvor 85 % af arbejdspladserne er dækket inden for 500 m gangzone. Dækningsgraden er dog for alle tre byer noget højere end andre byer i Danmark, hvilket til dels kan tilskrives bybusnettets kringlede linjeføring.

I landdistrikterne er situationen en anden, hvor godt halvdelen af indbyggerne og arbejdspladserne er dækket ind af hovednettet. Billedet vil imidlertid have været et andet, hvis de åbne skolebusser indgik i opgørelsen. Når det er sagt, er

500 m gangafstand faktisk for lille en afstand, når dækningen vurderes uden for byområderne. Her bruges oftest servicemål som op til 1.000 m.

Tabel 3.1 Oplandsanalyse - andel af befolkning, arbejdspladser og studiepladser, der er dækket indenfor 500 m gangafstand af det nuværende hovednet, dvs. uden åbne skolebuskørsel.

	Indbyggere	Arbejdspladser	Studiepladser
Slagelse Kommune			
Antal dækket	62.633	27.942	7.851
Procentvis andel dækket	83 %	86 %	99 %
Antal i alt i kommunen	75.357	32.606	7.927
Slagelse			
Antal dækket	30.773	17.724	6.748
Procentvis andel dækket	96 %	96 %	100 %
Antal i alt i kommunen	31.927	18.442	6.748
Korsør			
Antal dækket	13.751	3.371	323
Procentvis andel dækket	96 %	85 %	100 %
Antal i alt i kommunen	14.279	3.961	323
Skælskør			
Antal dækket	5.889	2.993	265
Procentvis andel dækket	94 %	96 %	100 %
Antal i alt i kommunen	6.297	3.112	265
Mindre bysamfund, landsbyer mv.			
Antal dækket	12.220	3.854	515
Procentvis andel dækket	53 %	54 %	87 %
Antal i alt i kommunen	22.854	7.091	591

Note: Dækningen er 400 m luftlinjeafstand, svarende til ca. 500 m reel gang.

Uoverskuelige bybusnet

I Slagelse by virker bybusnettet noget uoverskueligt, især for de ikke daglige brugere. Det skyldes de ensrettede sløjfer. Enkelte steder kan to linjer anvendes, men fortsat meget uoverskueligt. De ensrettede sløjfer kan også give meget forskellige rejsetider til og fra Busstationen, f.eks.:

- Linje 303 Holmstrupvej-Busstationen = 4 minutter
- Linje 303 Busstationen-Holmstrupvej = 18 minutter.

I Korsør giver linjerne 501 og 502 tilsammen en dobbeltrettet sløjfe. Heller ikke dette er helt overskueligt - dog kan man i enderne bruge begge linjer med ca. 30 minutters tidsinterval, dog fra hver sin side af vejen. Andre steder får man kun glæde af den ene afgang pr. time, fordi den anden giver for stor omvejskørsel. Også korrespondancerne til toget i Korsør giver kun tilpasning til den ene af de to linjer.

3.2 Borgerundersøgelse

Undersøgelsen	<p>Som led i nærværende arbejde med at udvikle busdriften i Slagelse Kommune, foretog kommunen en undersøgelse om borgernes holdning til den kollektive trafikbetjening i kommunen.</p> <p>I perioden fra den 11. december 2010 til den 1. januar 2011 kunne borgere via kommunes hjemmeside svare på et internetbaseret spørgeskema om den kollektive trafik i kommunen. Undersøgelsen blev annonceret på hjemmesiden og via en pressemeddelelse til de lokale aviser.</p> <p>I alt 137 respondenter har besvaret spørgeskemaet, og heraf har 126 besvaret hele eller størstedelen af spørgeskemaet.</p> <p>Spørgeskemaet indeholdt en række spørgsmål om borgernes vurdering af det nuværende system og prioritering af forskellige serviceparametre. Undersøgelsen er bygget op efter samme model som lignende undersøgelser foretaget i Roskilde og Næstved, og herved bliver det muligt at sammenligne resultaterne kommunerne imellem.</p>
Undersøgelsens hovedresultater	<p>Af de besvarede spørgeskemaer svarer 35 %, at de kører med bus dagligt, 23 % kører ugentligt, mens 11 % benytter busserne månedligt. Kun 4 % angiver, at de aldrig kører med bus - bussen benyttes primært i hverdagen, mens kun 4 % alene benytter busserne i weekenden. De, der bruger busserne, vælger hovedsageligt dette transportmiddel, fordi de ikke har bil, eller fordi de ikke vil køre i bil eller cykle for at komme til en togstation.</p> <p>Forbedringer på fire områder kunne ifølge respondenterne få dem til at tage bussen oftere. Det drejer sig om flere busafgange (både i og udenfor myldretiden), og større pålidelighed til at bussen kommer til tiden. Som det er tilfældet i lignende undersøgelser, er billetprisen altid en vigtig parameter, som ønskes minimeret. Endelig svarer flere, at de ønsker et enkelt og sammenhængende system, hvor busserne kører på faste minuttal (der er lette at huske), og som er bedre tilpasset den øvrige kollektive trafik.</p>
Uddybende kommentarer	<p>Respondenter i undersøgelsen blev stillet overfor to konkrete valg af busløsning, som kan bruges til at sigte efter hvilke løsninger, der skal prioriteres i et nyt busnet. I den ene løsning har de 100 m til et stoppested, bussen kører en gang i timen og turen tager 12 min. I den anden løsning har de 400 m til et stoppested, bussen kører 2-3 gange i timen og turen tager 12 min. Resultatet er meget entydigt - et betydeligt flertal (76 %) angiver, de hellere vil gå lidt længere til bussen i bytte for flere afgange og kortere rejsetid. Sammenholdes alder med valg af busløsning ses en tendens til, at yngre respondenter i endnu højere grad end ældre prioriterer længere gangafstand, højere frekvens og kort rejsetid.</p>
Konklusion	<p>Undersøgelsens resultater er rimeligt sammenfaldende med resultaterne i Roskilde og Næstved - ses der på motivationsfaktorer til at tage bussen oftere, viser det sig også her, at hovedparten ønsker billige busbilletter og lidt længere gangafstand i bytte med flere busafgange og kortere rejsetid.</p>

3.3 Mål

Som beskrevet ovenfor er der en række svagheder i betjeningen, primært i overskueligheden og de ensrettede sløjfer i Slagelse og Korsør. For at få flere buspassagerer inden for den samme økonomiske ramme viser erfaringerne, at der især skal fokuseres på de store passagerstrømme: Derfor koncentrerer forslaget sig om bybuskørslen i Korsør og Slagelse, samt betjeningen mellem de to byer. Følgende koncepter og servicemål er anvendt i planlægningen:

- Enkel og hurtig betjening til de større trafikmål. Muligheden for kort rejsetid skal vægtes højere end muligheden for mindst mulig gangafstand.
- Som udgangspunkt skal bybusserne linjeføring, særligt i Slagelse rettes ud. Bykørslen skal være enkel og let at forstå for passagererne.
- De store regional- og højfrekvente lokallinjer skal supplere bybusnettet.
- Bedre tilpasning mellem busser og tog i Slagelse og Korsør
- Sammenlægning af linjer for at skabe højfrekvente (2-4 afg./time) linjer, selvom nogle får lidt længere gangafstand.

Derfor er der god overensstemmelse mellem borgernes ønsker og de principper, som vi planlægger efter. I de efterfølgende kapitler udarbejdes forslag til et busnet, der tager overnævnte resultater/ønsker i betragtning.

4 Forslag til ændret busnet

Forslaget til et nyt busnet tager udgangspunkt i busnettet i og mellem Slagelse og Korsør, bl.a. fordi potentialet for flere kunder her er størst, og fordi de vigtigste trafikmål er her. I den øvrige del af kommunen opretholdes det nuværende busnet, så de vigtigste trafikmål betjenes - det betyder, at der ikke ændres på bussernes linjeføring og kørselsomfang, fordi det vurderes, at buslinjerne i dag giver en fornuftig og ensartet betjening af landområderne, bortset fra linjerne 38, 312 og 313. Samtidig vil der ikke være nogen ændring af buskørslen i og omkring Skælskør. Solskinsbussen, som i dag betjener byen, foreslås fortsat fremover at køre som en servicebuslinje.

Hovednettet består af de fem buslinjer 901-903, 905-906, jf. Figur 4.1. Linjerne 901-903 er bybuslinjer i Slagelse, mens linje 901 og 905 er bybuslinjer i Korsør. Linje 901 og 906 er buslinjer kørende mellem Slagelse, Vemmelev og Korsør - linje 901 har altså flere funktioner, da den fungerer som bybus i Slagelse og Korsør samt som oplandsrute imellem de to byer.

I forslaget indgår også de tre lokallinjer 38, 312-313, hvis primære opgave bliver kørsel af skolelever og øvrige uddannelsessøgende til og fra Slagelse, jf. Figur 4.1. Lokallinje 38 vil i modsætning til i dag køre helt til Korsør, så linjen fremover vil have kørsel mellem Slagelse st. og Korsør st. via Stillinge Skole, Kongsmark Strand og Frølunde. Lokallinjerne 312 og 313 vil fortsat være almindelige skoleruter med 5-6 afgang på skoledage.

Det nye busnet skal holdes inden for den nuværende nettoudgiftsramme. Forslaget erstatter de nuværende bybuslinjer i Korsør og Slagelse, samt linjerne 34, 35 og 35E mellem de to byer. Nedlæggelse af linje 35E skal koordineres med Sorø Kommune.



Figur 4.1 Samlet forslag til nyt busnet mellem Slagelse og Korsør og i de to byer.

4.1 Buskørsel mellem Slagelse og Korsør

Linje 901

Linje 901 benytter på størstedelen af strækningen den nuværende linje 34's linjeføring, jf. Figur 4.2. Den direkte linjeføring medfører, at rejsetiden mellem byerne er lav. Linjen forløber fra Korsør st. til Caspar Brands Plads via Tårn-borgvej. Herfra forbindes Korsør med Vemmelev Skole via Dahlsvej og Skovvej i Korsør samt Vejsager og Borgergade i Vemmelev.

Fra Vemmelev Skole kører linjen mod uddannelsesinstitutionerne ved Vestre Ringgade i Slagelse, og herfra videre til Slagelse st. Linjen kører til den østlige del af Slagelse via bymidten ad Torvegade og Rådhuspladsen, hvorfra den fortsætter til Slagelse Sygehus ad Ingemannsvej. Fra sygehuset kører linjen til rundkørslen ved Sorøvej ad Byskovvej.

Linje 901 har altså flere funktioner, idet linjen fungerer som oplandsrute til de to byer, mens den i Slagelse og Korsør skal køre som bybuslinje.

Køretid og frekvens på linje 901

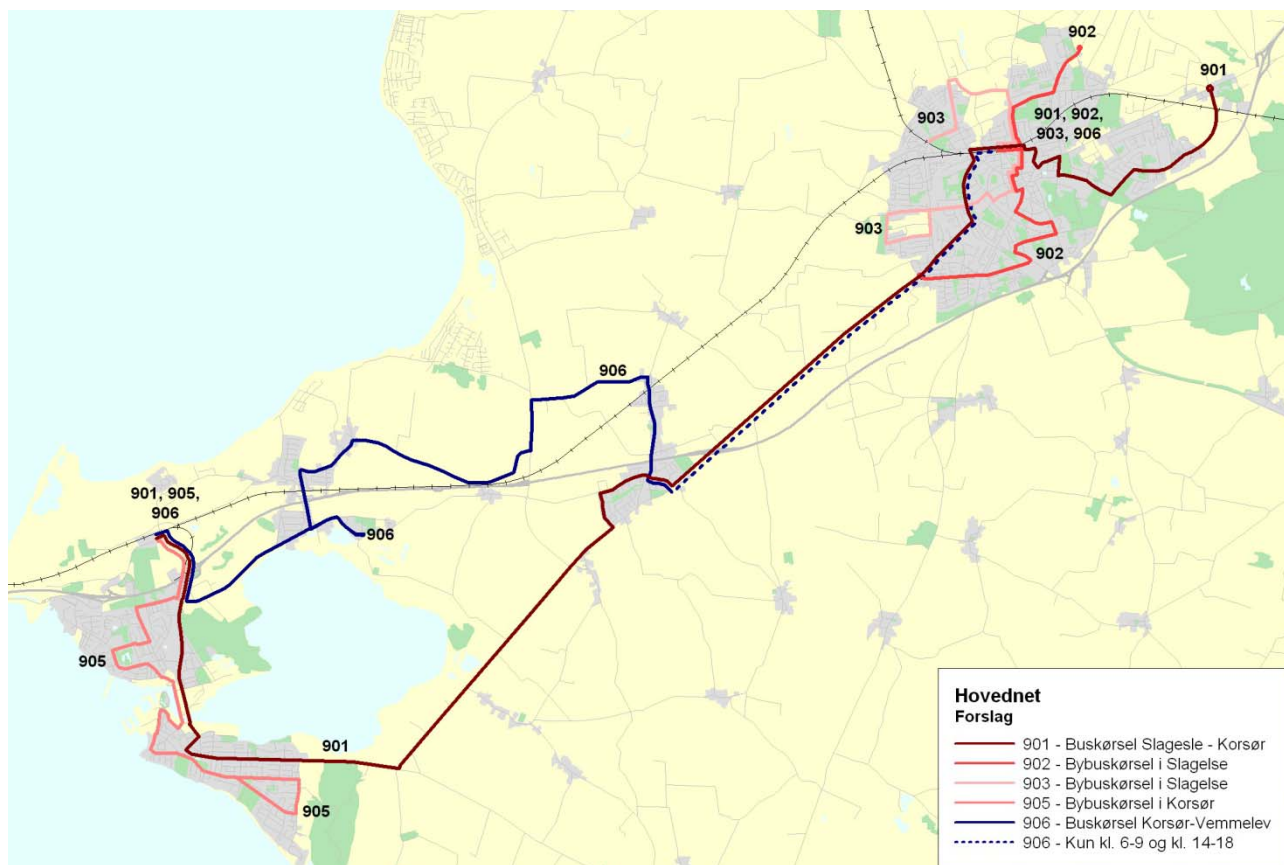
Linje 901 har en samlet længde på 27 km, og linjens samlede køretid er estimeret til 55 min. Hovedtanken har været, at linjen skulle køre med kvartersdrift i dagtimerne (kl. 05-20) - dette kan imidlertid ikke imødekommes på grund af budgetrammen. Derfor anbefales det, at hver anden afgang afkortes, så linjen på disse afgange kun kører mellem rundkørslen ved Korsørvej/Idagårdsvej i den vestlige del af Slagelse og rundkørslen ved Sorøvej i den østlige del af Slagelse. Dermed kan der opnås kvartersdrift i Slagelse og halvtimesdrift mellem Slagelse og Korsør i tidsrummet mellem kl. 05 og kl. 20 på hverdage. Linjen (mellem Slagelse og Korsør) har timedrift kl. 20-24 på hverdage samt hele lørdag og søndag, mens den i Slagelse får halvtimesdrift.

Linje 906

Linje 906 er et vigtigt bindeled mellem Korsør og Vemmelev/Slagelse st. via Frølund og Svenstrup. Den er tænkt sammen med linje 901, hvor der skabes korrespondance til hinanden ved Vemmelev Skole; i morgen- og eftermiddagsmyldretiden forlænges linjen dog til Slagelse st. så især uddannelsessøgende ikke behøver at skifte bus, jf. Figur 4.2.

Køretid og frekvens på linje 906

Linje 906 har en samlet længde på 15,5 km, og den samlede køretid inkl. stop er estimeret til 25 min. (kun til Vemmelev Skole). Linjen skal primært fungere som lokallinje med kørsel af skoleelever til og fra Tårnborgh Skole og til dels Vemmelev Skole, samtidig med at den skal betjene uddannelsessøgende til Slagelse. Linje 906 kører på hverdage med timedrift fra kl. 05-20 og har 2-timers drift fra kl. 20-24 på hverdage samt i weekenden.

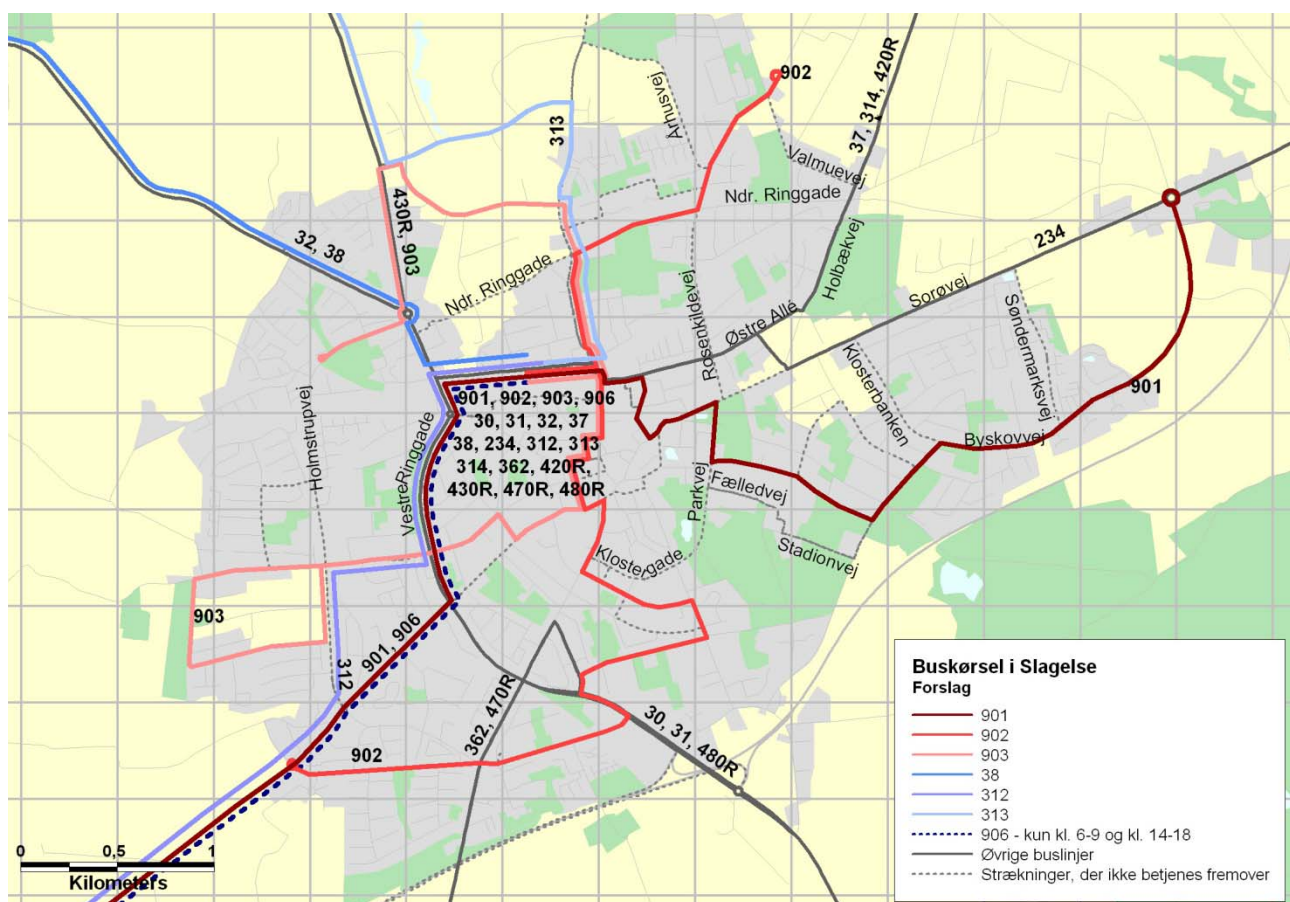


Figur 4.2 Buslinjer, som udgør hovednettet i og mellem Slagelse og Korsør.

4.2 Bybuskørsel i Slagelse

I Slagelse suppleres linje 901 af to bybuslinjer, hhv. buslinje 902 og 903, jf. Figur 4.3. I forhold til den nuværende betjening efterlades flere byområder uden almindelig bybuskørsel. Hovedparten af disse områder bliver fremover dækket af regionale bus- og lokallinjer, men der vil dog stadig være strækninger, der vil være uden busdrift - konsekvensvurderingen af bybusnettets ændring i Slagelse bliver diskuteret i afsnit 4.2.1.

Den fremtidige omfartvej vest om Slagelse kan få betydning for linje 903's linjeføring, da krydset Karolinevej/Hjorthøjvej muligvis skal ombygges i forbindelse med etableringen.



Figur 4.3 Buskørslen i Slagelse. Vandrette og lodrette grå streger udgør 500x500 m net.

Linje 902

Linje 902 er et stærkt supplement til de øvrige buslinjer i Slagelse. Den forbinder de store etagebyggerier i den nordlige og sydlige del af Slagelse med centrum og stationen. Fra byudviklingsområdet nord for Nørrevang kører linjen til Slagelse st. ad Ndr. Ringgade og Valbyvej, hvorefter den kører forbi Vestsjællandscentret. Herfra kører linjen igennem centrum til Slotsvænget og Idagårdsvej. Selvom linje 902 har en forholdsvis direkte linjeføring, kan det ikke helt undgås, at linjen har omvejskørsel, da bussen skal ind omkring stationen.

Køretid og frekvens på linje 902	Den samlede længde på linje 902 er 8,3 km, hvilket giver en køretid inkl. stop på ca. 26 min. Som det var tilfældet med linje 901, har ønsket været kvartersdrift i dagtimerne, men også her kan ønsket ikke indfries inden for budgetrammen. I stedet anbefales det, at linjen kører med halvtimesdrift kl. 05-24 på hverdage samt hele weekenden.
Linje 903	Linjerne 901, 902 og de øvrige buslinjer i Slagelse efterlader den vestlige del af Slagelse uden betjening. Derfor etableres bybuslinje 903, som forbinder Rådyrvænget med centrum og stationen via Strandvejen og Bredegade. Fra Slagelse st. fortsætter linjen ad Valbyvej og Elmedalsvej til Kalundborgvej og Holmstrupvej - dermed får uddannelsessøgende til de erhvervsrettede uddannelser nord for Slagelse st. en bybuslinje, samtidig med at beboere og arbejdsplader tilbydes en ekstra bus som supplement til lokal- og regionallinjerne.
Køretid og frekvens på linje 903	Linje 903 har en længde på 8,9 km og linjens samlede køretid inkl. stop er estimeret til 27 min. Linjen foreslås betjent med timedrift fra kl. 05-20 på hverdage. Linjen har som udgangspunkt ikke betjening efter kl. 20 og heller ikke weekendkørsel.

4.2.1 Konsekvenser af bybusnettet

Løsningsforslagene medfører radikale ændringer af busnettet i Slagelse, som betyder serviceforbedringer for flertallet af indbyggere, bl.a.:

- Mere direkte linjeføring end i dag, ofte hurtigere end i dag.
- Samme veje betjenes i begge retninger, derfor mere overskueligt.
- Højere frekvens om dagen, primært på linje 901 (4 afg./time)
- Højere frekvens aften og weekend med 2 afg./time på både linje 901 og 902.

Alligevel er der indbyggere, der mærker ændringerne som en forringelse af det nuværende busnet - det gælder f.eks. nogle af dem, der får længere gangafstand til bussen, og nogle af dem, der dækkes med lavere frekvens end i dag. Disse områder/strækninger fremhæves i det følgende - vejstrækningerne refererer til Figur 4.3.

Det vestlige Slagelse	Beboere omkring Holmstrupvej får længere til et stoppested, da bussen fremover ikke kører ad Sagavej. Beboere kan dog stadig benytte stoppestedet ved Byvej i den nordlige del ad Holmstrupvej, men ønskes højere frekvens end den bybuslinje 903 tilbyder, er det nødvendigt at gå eller cykle til Vestre Ringgade - en mulighed, som beboere også kan bruge i dag.
Murervejskvarteret	Fremover har Rosenkildevej ikke busdrift, og derfor kan nogle beboere opleve, at de skal gå 500 m for at komme med bussen. Beboere kan så benytte linje 902 ved Ndr. Ringgade eller linjerne 37, 314, 420R, som kører ad Holbækvej og Østre Allé. Beboere omkring Århusvej og Valmuevej oplever også, at de skal gå lidt længere for at komme med bussen.

Klostergade/Parkvej	Beboere, som i dag er vant til at have busdrift langs Klostergade og Parkvej, kan opleve, at de skal gå op mod 400 m til et nyt stoppested - et stoppested som til gengæld betjenes af de to buslinjer 901 og 902.
Klosterbanken og Søndermarksvej	Beboere langs Klosterbanken og Søndermarksvej skal fremover gå mellem 200-500 m for at komme med bussen. Beboere i området kan benytte linje 901 ved Byskovvej eller linje 234, som kører ad Sorøvej.

4.3 Bybuskørsel i Korsør

I Korsør suppleres linje 901 af bybuslinje 905, mens lokallinjerne 38 og 59 forbinder Caspar Brands Plads med Korsør st. og Korsørs østligste del ved Skovvej, jf. Figur 4.4. Linje 38 er her lagt ad Storebæltsvej, men skal muligvis køre ad Tårnborgevej, afhængigt af korrespondance med tog og bus. Bystrukturen i Korsør bevirker, at kun enkelte byområder efterlades helt uden buskørsler. Det skal dog bemærkes, at området i det nordvestlige Halsskov allerede fra december 2010 mistede sin busbetjening, da linje 500 blev nedlagt.

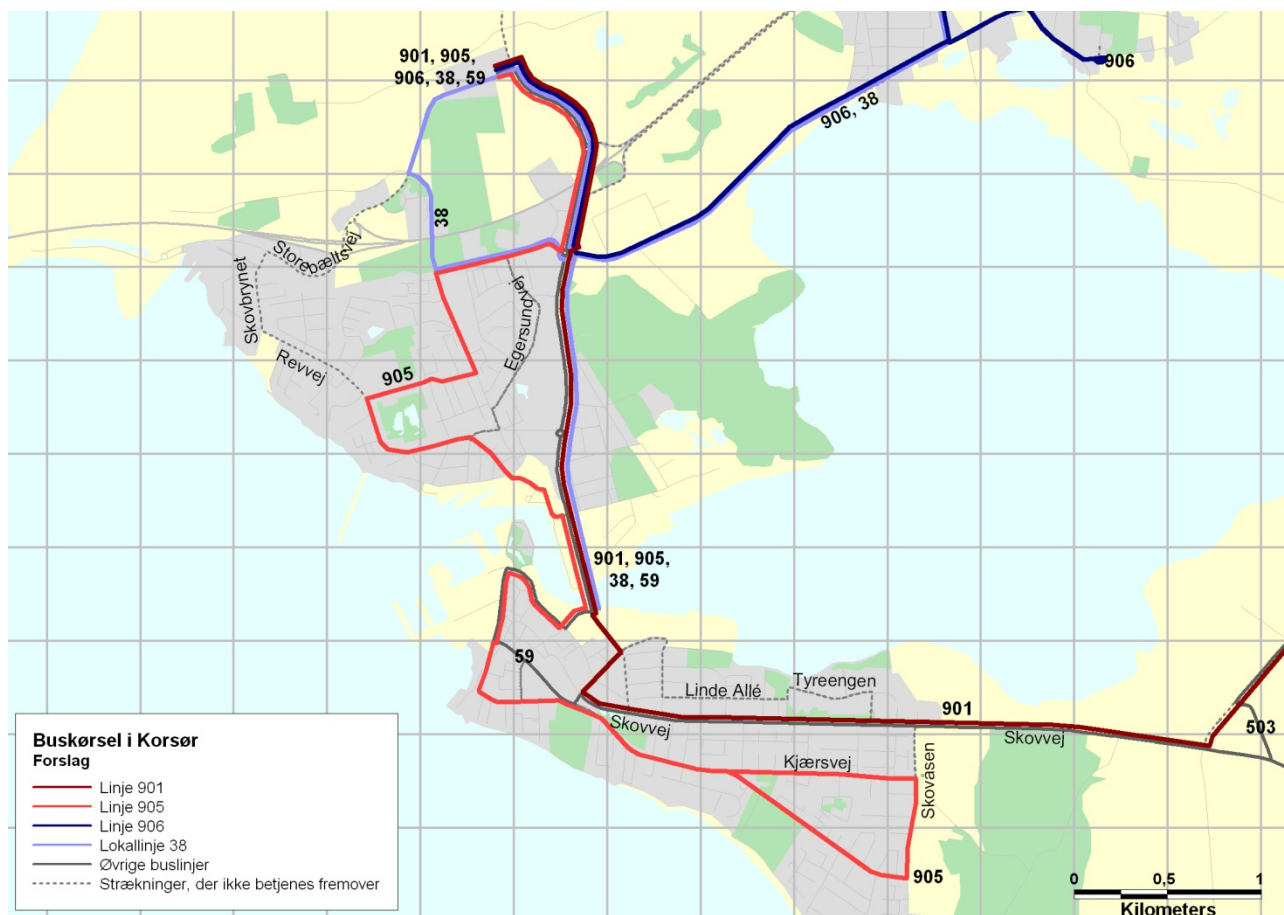
Linje 901	Linje 901 kører i Korsør med halvtimesdrift den direkte vej fra Korsørs sydlige del via Caspar Brands Plads til Korsør st. ad Tårnborgevej.
Linje 905	Linje 905 forbinder Korsør st. med Skovåsen i det sydlige Korsør. Fra stationen kører linjen ad Tårnborgevej, Motalavej og Halsskovvej til Halsskov Kirke. Herfra fortsætter linjen til Caspar Brands Plads ad Revvej. Fra Caspar Brands Plads kører linjen til flådestationen og sygehuset, hvorefter den kører i en lille sløjfe ved Kjærvej-Skovåsen-Lilleskovvej.
Køretid og frekvens på linje 905	Linjen har en længde på 9,2 km, hvilket giver en samlet køretid inkl. stop på 26-27 min. afhængig af retning. Linjen kører med halvtimesdrift i dagtimerne kl. 05-20 og timedrift om aftenen fra kl. 20-24 samt hele lørdag og søndag.
Kobling af linje 906 med 905 eller 59	Linje 906 vil have fordele af en linjeforlængelse til Caspar Brands Plads, så passagerer tilbydes en direkte adgang til Korsør centrum, mens skoleelever ikke skal skifte bus ved Korsør st. Der er flere muligheder i at forbinde linje 906 med Korsør - enten kan linjen tilkobles til bybuslinje 905 eller lokallinje 59, men den kan også dele vognløb med linje 901.

4.3.1 Konsekvenser af bybusnettet i Korsør

Ligesom i Slagelse vil mange borgere opfatte omlægningen som en fordel med:

- mere direkte linjeføring end i dag
- større enkelhed og dermed overskuelighed, bl.a. betjenes vejene i begge retninger
- 2 afg./time på 901 og 905 betyder 30 minutters intervaller alle steder i modsætning til i dag.

Der vil dog være borgere, der mærker anlægningerne som en forringelse, primært ved veje, der ikke længere betjenes, jf. Figur 4.4.



Figur 4.4 Buskørslen i Korsør. Vandrette og lodrette grå streger udgør 500x500 m net.

Halsskov, Skovbrynet Det nordvestlige hjørne af Halsskov adskiller sig fra øvrige boligområder i byen, ved at have lang gangafstand til det nye busnet - en afstand som beboere allerede oplevede fra december 2010, hvor linje 500 blev nedlagt. Således oplever beboere langs Skovbrynet, at de skal gå op mod 1 km for at komme med bussen.

Linde Allé og Tyreengen Strækningerne Linde Allé og Tyreengen, som i dag betjenes af linje 501 vil fremover miste deres busdrift. For beboere betyder dette dog mindre, da de blot skal gå 100-250 m for at komme med bus 901, som kører ad Skovvej.

Egersundvej Beboere omkring Egersundvej skal fremover gå lidt længere til et stoppested. De kan således opleve en gangafstand på op mod 400-500 m.

4.4 Øvrige ændringer

Linjerne 38, 312 og 313 De tre lokallinjer 312, 313 og 38, der sammen med lokallinje 32 betjener det nordvestlige hjørne af kommunen, skal fortsat have kørsel til og fra Kirke Stillinge og Stillinge Skole. Mens lokallinjerne 312 og 313 fastholdes som åbne skolebusser med begrænset kørsel, vil lokallinje 38 opgraderes til at køre på

alle hverdage, samtidig med at linjen forlænges fra Frølunde Fed til Korsør st. og Caspar Brands Plads via Svenstrup.

Lokallinjerne vil fremover have samme linjeføring som i dag, men lokallinje 38 forlænges med ca. 10 km til Korsør, se Figur 2.1. Det betyder, at linje 38 kører fra Slagelse til Stillinge og herfra til Bildsø. Dernæst benyttes kyststrækningen til at komme til Næsby og Frølunde Fed og herfra videre til Korsør. Linje 312 forbinder Slagelse st. og Stillinge Skole med Hejninge og Kelstrup via Korsørvej. Linje 313 forbinder Slagelse st. og Stillinge Skole med Havrebjerg og Krænkerup.

Kørselsomfang Linje 38 betjenes med timedrift morgen og eftermiddag på hverdage - herudover har linjen 2-timers drift. Linjerne 312 og 313 betjener området med 5-6 ture på skoledage og det sikres, at linjerne korresponderer med hinanden og linje 38 ved Stillinge Skole. Linje 38 har som den eneste af de tre lokallinjer weekendkørsel, med 2-timers drift fra ca. kl. 10-19.

4.5 Korrespondancer

Korrespondance mod/fra København er vigtig

Et væsentligt succeskriterium ved indførelse af nyt busnet er at sikre korrespondance mellem tog og bus. Typisk er det i stationsbyer med mindre busbetjening, som bl.a. Slagelse og Korsør, svært at opnå korrespondance i begge retninger (i dette tilfælde både mod København og Odense), og derved skal den relation, man ønsker at prioritere, vælges. I kapitel 2 fremgår det, at udpendingen er størst til København, mens den vigtigste rejserelation er mod hovedstadsområdet. Det betyder altså, at korrespondancen mod København skal prioriteres, mens korrespondancen mod Fyn og Jylland er mindre vigtig.

Vurdering af korrespondancer

Mulige korrespondancer i det nye busnet og eksisterende korrespondancer i det nuværende busnet fremgår af Tabel 4.1 og Tabel 4.2. Korrespondancen er vurderet ud fra en skala med:

- god korrespondance: $\sqrt{\quad}$ 4-11 min.
- rimelig korrespondance: $(\sqrt{\quad})$ 12-21 min.
- ingen korrespondance: \div > 22 min.

Skiftetider under 4 min. er for lidt til at kunne nå at skifte.

Forskel mellem det nuværende og nye busnet

I dag er korrespondancen i både Slagelse og Korsør til Odense prioriteret højere end til København - alle buslinjer på nær linje 501 har god eller rimelig korrespondance mod/fra Odense, mens minuttallene mellem tog og bus i mange tilfælde er for snæver for passagerer, der skal mod København, nemlig 2-3 min.

I modsætning til busnettet i dag vurderes det nye busnet at give bedre korrespondance til toget, da den vigtigste rejserelation er prioriteret. Kun med linje 902 i retning fra Slagelse nord er det svært at opnå tilfredsstillende korrespondance med tog til København. Linje 903 korresponderer med toget mod København om morgenen og fra København om eftermiddagen, så passagerer kan komme på arbejde om morgenen og hjem om eftermiddagen.

Bedre korrespondance på linje 902 kan kun opnås med højere frekvens ved at gå fra halvtimesdrift til kvartersdrift på linjen (ligesom på linje 901 i Slagelse).

Table 4.1 Korrespondance mellem tog og bus i det nuværende busnet.

Korrespondancer - nuværende busnet	Tog		Tog	
	Mod København	Fra København	Mod Odense	Fra Odense
Linje 501 Korsør	(√)	√	√	÷
Linje 502 Korsør	÷	(√)	(√)	√
Linje 301 Slagelse Busstation - Idaggårdsvej - Slagelse Busstation	÷*	√	√	√
Linje 301 Slagelse Busstation - Byskovvej - Slagelse Busstation	÷*	√	√	√
Linje 302 Slagelse Busstation - Murervej - Slagelse Busstation	√	√	√	√
Linje 302 Slagelse Busstation - Grønningen - Slagelse Busstation	÷*	÷	√	√
Linje 303 Slagelse Busstation - Århusvej - Slagelse Busstation	÷*	√	√	√
Linje 303 Slagelse Busstation - Roarsvej - Slagelse Busstation	÷*	√	√	√
Linje 34 Slagelse	√	√	√	√
Linje 35 Korsør	÷*	√	(√)	√
Linje 35 Slagelse	√	√	√	√

* 2-3 min. korrespondance - og kun den ene af de 2 afg./time på linjerne 301-303.

Table 4.2 Mulig korrespondance mellem tog og bus i nyt busnet. Fra skitse-køreplaner for linjerne 901-903, 905-906, udarbejdet af Movia.

Korrespondancer - nyt busnet	Tog		Tog	
	Mod København	Fra København	Mod Odense	Fra Odense
Linje 901 Korsør	√	√	÷	÷
Linje 901 Slagelse V	√	√	√	(√)
Linje 901 Slagelse Ø	√	√	√	√
Linje 902 Slagelse N	÷	÷	÷	÷
Linje 902 Slagelse S	√	√	√	√
Linje 903 Slagelse NV	√ (morgen)	√ (efterm.)	÷	÷
Linje 903 Slagelse SV	√ (morgen)	√ (efterm.)	÷	÷
Linje 905 Korsør	(√)	(√)	√	√
Linje 906 Svenstrup	(√)	(√)	√	√

5 Driftsomfang og økonomi

5.1 Driftsomfanget på forslaget

Bussernes frekvenser De frekvenser, der er brugt til beregningen af driftsomfanget, fremgår af Tabel 5.1. Linje 901 får halvtimesdrift fra kl. 05-20 på hverdage og timedrift udenfor, mens den i Slagelse bliver suppleret af ekstra busser, så linjen får kvartersdrift fra kl. 05-20 på hverdage og halvtimesdrift aften og weekend. Linje 902 vil som udgangspunkt få halvtimesdrift fra kl. 05-24 på såvel hverdage som i weekenderne.

På bybuslinjerne 903 regnes med timedrift kl. 05-20 og ingen kørsel aften og weekend. På buslinje 906 regnes der på hverdage med timedrift fra kl. 05-20 og 2-timers drift fra kl. 20-24, og ligeledes 2-timers drift i weekenden. Linje 905 supplerer buslinje 901 i Korsør med halvtimesdrift fra kl. 05-20 på hverdage og timedrift aften, lørdag og søndag. Frekvensen på lokallinjerne 312 og 313 afspejler, at der fortsat er tale om "rene" skolebuslinjer. Lokallinje 38 har med 10-11 afgang pr. retning øvrige formål end skolekørsel, heriblandt kørsel til sommerhusområdet ved Kongsmark Strand. Derfor anbefaler vi også, at linje 38 har weekenddrift med 2-timers drift i tidsrummet fra ca. kl. 10-19. Som udgangspunkt regnes der ikke med weekenddrift på linjerne 903, 312 og 313.

Tabel 5.1 Frekvenser (afg./time) på de nye/ændrede buslinjer i Slagelse Kommune.

Buslinjer	Hverdage						Lørdage			Søndage
	Kl. 05-06	Kl. 06-09	Kl. 09-14	Kl. 14-18	Kl. 18-20	Kl. 20-24	Kl. 06-08	Kl. 08-15	Kl. 15-24	Kl. 07-24
901, i Slagelse	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
901, i Korsør/ Slagelse Korsør	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
902, bybuskørsel i Slagelse	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
903, bybuskørsel i Slagelse	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
905, bybuskørsel i Korsør	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
906, Korsør-Vemmelev/ Slagelse st.	1	1	1	1	1	½	½	½	½	½
38, Slagelse-Korsør via Kr. Stillinge	*	*	*	*	*	*	**	**	**	**
312 og 313, skolebuskørsel	**	**	**	**	**	**	0	0	0	0

Note: 901 er opdelt på kørsel i Slagelse samt Korsør/mellem byerne * 10-11 afg./retning ** 5-6 afg./retning.

Tilkøbspakker

Det valgte driftsomfang afspejler, at den samlede udgift for den kollektive trafik skal holde sig inden for nuværende budget. De følgende forbedringer er ønskelige, hvis budgettet på et tidspunkt kunne udvides:

- Tilkøbspakke 1: Linje 902 får (ligesom 901 i Slagelse) kvartersdrift i dagtimerne.
- Tilkøbspakke 2: Linje 901 får kvartersdrift på hele linjen i dagtimerne, dvs. også for Korsør st.-Vemmelev-Slagelse Vest.
- Tilkøbspakke 3: Linje 903 får timedrift på hverdagsaftener kl. 20-24.
- Tilkøbspakke 4: Linje 903 får timedrift i weekends.

5.2 Økonomiske forudsætninger

De økonomiske beregninger er foretaget på baggrund af Movias budgettal for 2. behandlingen af 2011. Beregningerne indeholder usikkerheder i forhold til udgifter og særligt indtægter, som erfaringsmæssigt er svære at forudsige. Beregningerne dækker planens forventede økonomiske påvirkninger alt andet lige, og det vil sige, at der ikke er foretaget skøn over andre samfundsmæssige ændringer.

Faste og variable omkostninger

For at få det bedste estimat på driftsøkonomien i det foreslåede busnet, herunder udgiften til busparken og køreplanstimer, er økonomiberegningerne kun foretaget for de linjer, hvor der ændres driftsomfang, dvs. linjerne 34, 35, 38, 301-303, 312-313, 501-502 og 35E. Ud fra COWIs og Movias erfaringer skønnes de årlige faste driftsomkostninger pr. bus til:

- 500.000 kr. for almindelige busser
- 400.000 kr. for ældre busser som oftest anvendes på skolebusser.

mens udgifterne på de variable omkostninger er skønnet til:

- 550 kr. pr. køreplanstime.

Dubleringer

Vi kan ikke undgå at skulle dublere på strækningen Korsør-Vemmelev-Slagelse om morgenen. Det samme bliver tilfældet på linje 234 mellem Slagelse og Sorø som følge af, at linje 35E nedlægges, men her er udgiften minimal, idet der kun er behov for en enkelt dublering, som kommunen finansierer med 50 %. Det forventes herudover, at der bliver behov for tre dubleringer på strækningen Vemmelev-Slagelse.

Hver dublering sættes til 300.000 kr./år.

Passager- og indtægtstilvækst

Det nye busnet vurderes samlet set at udgøre en væsentlig forbedring af den kollektive trafik for flertallet af Slagelses og Korsørs indbyggere, og vi forventer derfor en passager- og indtægtstilvækst. Det er forholdsvist vanskeligt at forudsige en stigning i antallet af passagerer, men skønsmæssigt vurderes en 4 % stigning i

forhold til det nuværende passagertal at være realistisk. Det skal bemærkes, at tilvæksten typisk først "slår" igennem 1-2 år efter indførelsen af nyt busnet.

5.3 Forslagets økonomi

Tabel 5.2 viser forslagets økonomi.

Ændring i nettoudgift Indførelse af forslaget vurderes at balancere økonomisk, i forhold til budgettet for 2. behandlingen 2011. Budgettet inkluderer en forventet merindtægt for stigningen i passagertallet på ca. 0,9 kr.

Til Tabel 5.2 skal bemærkes, at totaltallene alene udgør resultatet for de omlagte busser (det samlede tilskudsbehov i 2011-budget er 37,4 mio. kr.).

Tilkøbspakker Af Tabel 5.2 fremgår også merudgifterne til tilkøbspakkerne.

Linje 902 er et væsentlig supplement til linje 901 i Slagelse og betjener områder med stort buspotentiale. For at understøtte dette potentiale ved tilkøb af kvartersdrift fra kl. 05-20 viser beregningerne i tilkøbspakke 1, at bruttoudgiften vil være ca. 4,6 mio. kr. Som alternativ til tilkøbspakken, kan der i stedet gives mulighed for kvartersdrift på linje 902 i myldretiden. Bruttoudgiften vil så være ca. 2,9 mio. kr.

Forhøjes frekvensen på linje 902 i tidsrummet kl. 06-20 forventes der en merindtægt på 1,7 mio. kr., og dermed vil ændringen i nettoudgiften kun være 2,9 mio. kr. Vurderingen er foretaget med et forsigtigt skøn ved frekvenselasticitet på 0,2.

Ønsker kommunen at indføre kvartersdrift på linje 901 fra Slagelses til Korsør, kan dette gøres for en bruttomerudgift på knap 6,3 mio. kr., se tilkøbspakke 2. Den forhøjede drift vil med en frekvenselasticitet på 0,2 resultere i en indtægt på ca. 1,2 mio. kr. Dermed forhøjes nettoudgiften med ca. 5,1 mio. kr.

På linje 903 er der som udgangspunkt ikke medregnet aften- og weekenddrift. Timedrift på hverdagsaftener kl. 20-24 medfører en ekstra bruttoudgift på 0,5 mio. kr., jf. tilkøbspakke 3. Den forhøjede drift er vurderet til at resultere i en merindtægt på 50.000 kr., og dermed bliver nettoudgiften 450.000 kr. Ønskes weekenddrift på linje 903, kan dette tilkøb gøres for en nettoudgift på ca. 0,9 mio. kr., jf. tilkøbspakke 4.

Sparemuligheder En sparemulighed kunne være at stoppe bybuskørsel på linje 903 allerede kl. 18. Dette giver en relativ beskedent besparelse på ca. 220.000 kr. årligt. Der kan være andre besparelsesmuligheder, f.eks. i justeringen af linjenettets betjening i ydertimerne kl. 05 og kl. 24, og evt. tidspunktet kl. 20 for overgang fra høj-drift til lav-drift. Men dette vurderes uhensigtsmæssigt med Slagelse og Korsør som pendlerbyer, bl.a. med pendling til Storkøbenhavn med afrejse tidligt og med sen hjemkørsel. Betjeningstidsrummet svarer også til den nyindførte R-drift på regionallinjerne.

Tabel 5.2 *Oversigt over beregnede ændringer i nettodrifudsudgifter for Slagelse Kommune (alle tal i 1.000). Nuværende ressourceopgørelse er fra Movias budgettal - 2. beh. på linjerne 34, 35, 38, 301-303, 312-313, 501-502 og 35 E.*

Fremtidigt budget for nyt busnet - for de ændrede buslinjer	Ved omlægning	I dag	Ændring i nettoudgift (+ betyder flere/mere)
Passagertal	2.853*	2.743	110
Køreplanstimer	63	60	3
Ressourceforbrug af busser	16	19	-3
Bruttoudgift til 901	17.600		
Bruttoudgift til 902	7.400		
Bruttoudgift til 903	2.400		
Bruttoudgift til 905	6.200		
Bruttoudgift til 906	3.800		
Bruttoudgift til 38 + 312 + 313	4.900		
Bruttoudgift til 3 dublinger (Vemmelev-Slagelse)	900		
Bruttoudgift til 1 dublering (linje 234)	150		
Bruttoudgift til busnet i alt, afrundet	43.400	42.500	900
Indtægter i busnet i alt, afrundet	23.800*	22.900	900
Nettoudgift i alt, afrundet	19.600	19.600	0
Tilkøbspakker afrundet til hele 100.000	Bruttoudgift	Merindtægt	Nettoudgift
Tilkøbspakke 1: Kvartersdrift kl. 05-20 på linje 902 i Slagelse. Alternativt til pakken kan anvendes kvartersdrift i myldretiden (kl. 05-09 og kl. 14-18) med en ændring i bruttoudgiften på 2.900.000 kr.	4.600**	1.700****	2.900
Tilkøbspakke 2: Kvartersdrift kl. 05-20 på hverdage på linje 901 (hele linjen fra Slagelse-Korsør)	6.300***	1.200****	5.100
Tilkøbspakke 3: Timedrift på hverdagsaftener kl. 20-24 på linje 903	500	50	450
Tilkøbspakke 4: Timedrift hele lørdag og søndag på linje 903	1.000	100	900
Besparelsesmulighed: Ingen kørsel på linje 903 mellem kl. 18-20	-250	-30	-220

* 4 % mere end i dag.

** forventes at give en stigning i passagertal på 7 %.

*** forventes at give en stigning i passagertal på 5 %.

**** ved en frekvenselasticitet på 0,2.

5.4 Nødvendige anlægsudgifter ved omlægninger

Det ændrede busnet i Slagelse og Korsør medfører, at flere eksisterende stoppesteder skal nedlægges og nye stoppesteder etableres. Det fremgår af Tabel 5.3, at de samlede anlægsinvesteringer er 370.000-510.000 kr. ekskl. moms - alle overslag er groft skønnet og der er ikke medregnet udgifter til designstandere og læskure. De samlede anlægsinvesteringer er væsentligt større i Slagelse end i Korsør.

Tablet 5.3 Skøn over udgifter til nedlæggelse og etablering af stoppesteder i det nye busnet (ekskl. moms).

	Anlægsoverslag (alle tal i 1.000 kr.)
Nedlæggelse af 20-25 stop i Slagelse	60-80
Nedlæggelse af 18-20 stop i Korsør	30-40
<i>Total for nedlæggelse af stop</i>	<i>90-120</i>
Etablering af 28-32 stop i Slagelse, inkl. vendeplads	275-380
Etablering af 1-2 stop i Korsør	5-10
<i>Total for etablering af stop</i>	<i>280 -390</i>
Samlet anlægsoverslag	370-510

6 Det videre arbejde

Movia skal vurdere en tidsplan for omlægningerne, som følge af kontraktlige forpligtelser i de nuværende kontrakter. Samtidig skal de foreslåede linjer prøvekøres, før de endelige køreplaner udarbejdes. Køreplanerne skal i størst muligt omfang tilgodese gode korrespondancer, især til Intercitytogene, men også korrespondancer til Tølløsebanen fra Slagelse st. og korrespondancer busserne imellem er vigtige.

Slagelse Kommune skal i samarbejde med Movia sørge for fysiske anlæg, og det vil sige at eksisterende stoppesteder som fremover ikke benyttes, skal fjernes, mens nye stoppesteder skal anlægges.

Det er vigtigt, at både kommunen og Movia informerer om de planlagte ændringer i busnettet. Ved store ændringer er det vigtigt at få det kommunikeret ud til alle borgere i det berørte område, dvs. Slagelse og Korsør samt til byerne mellem Slagelse og Korsør. Det kan være i form af husstandsomdelte brochurer, annoncer i lokalaviser/ugeblade, skilte i busser og brochurer på biblioteker, sygehuse, skoler, institutioner o.lign.