



Udviklingsplan for den kollektive trafik i Næstved Kommune

Udviklingsplan for den kollektive trafik i
Næstved Kommune

Maj 2025

Udarbejdet af
Urban Creators

I samarbejde med
Næstved Kommune
Movia

Layout og formidling
Urban Creators



Indhold

1. Introduktion	side 4
Formål med udviklingsplanen	side 4
Tilgang og proces	side 5
2. Kortlægning af potentialer og problemstillinger	side 6
Bruger- og byperspektivet	side 8
Netperspektivet	side 22
Knudepunktperspektivet	side 32
3. Planlægningsprincipper	side 42
4. Forslag til fremtidens busnet i Næstved Kommune	side 54
Forslag til justeret bybusnet	side 58
Forslag til busnet i det øvrige Næstved	side 69
5. Vurdering af de driftsmæssige effekter	side 76
6. Alternative overvejelser ift. forslaget	side 78
7. Afrunding og anbefalinger	side 80

Formål med planen

- styrket busnet

Busdriften i Næstved Kommune er som i de fleste andre kommuner i Danmark udfordret på stigende udgifter og faldende indtægter (færre passagerer). Udfordringen har medført, at Næstved Kommune de seneste år har gennemført løbende tilpasninger og reduktioner i det samlede tilbud. Fra 2026 skal rammen til busdrift reduceres med ca. 2,5 mio. kr. for at få økonomien til at passe med de budgetmæssige rammer.

Det kollektive trafiktilbud er vigtigt for kommunens borgere, virksomheder, arbejdspladser og kulturinstitutioner. Mange er dagligt afhængige af at kunne benytte bus og tog i deres rejser, og det kollektive trafiktilbud skal i videst mulig udstrækning imødekomme de mange passagerers behov. En god kollektiv mobilitet har stor betydning for borgernes livskvalitet, og er en væsentlig forudsætning for Næstved Kommunes arbejde med at tiltrække og fastholde virksomheder og borgere.

Med henblik på at kunne udvikle den kollektive trafik inden for Næstved Kommunes økonomiske rammer, har

byrådet i Næstved Kommune igangsat et arbejde med udarbejdelsen af en udviklingsplan for den kollektive trafik. Planen skal indeholde forslag til, hvordan busdriften kan sikre det bedst mulige tilbud for flest mulige i fremtiden, både i byerne og i landområderne. Her skal Næstved Kommunes by- og erhvervsudvikling indtænkes, så busnettet er tilpasset det fremtidige Næstved.

Arbejdet med udviklingsplanen løber frem til trafikbestillingen i oktober 2025. Denne rapport indeholder en kortlægning af den eksisterende kollektive trafikbetjening i Næstved Kommune, en beskrivelse af de nye planlægningsprincipper samt et forslag til et justeret busnet. Kortlægningen og de mange data herfra har været udgangspunktet for arbejdet med at udvikle forslag til, hvordan busnettet i Næstved kan optimeres. Kortlægningen berører ud over den åbne kollektive trafik (bus og tog) også de behovsstyrede tilbud (flextrafik og plustur) samt kommunebusserne (skolebus) på et overordnet niveau.

Tilgang og proces

- helhedsorienteret

I 2024 var der i gennemsnit mere end 8.000 buspassagerer på en hverdag, som startede deres rejse i Næstved Kommune. Det vidner om, at bussen spiller en vigtig rolle i mange borgere og pendlers hverdagsmobilitet i dag. Samtidig sker der en løbende bolig- og erhvervsudvikling i Næstved, som også kræver en attraktiv kollektiv trafik, som kan blive et dagligt førstevalg i mobiliteten. Busnettet hænger sammen med togsystemet, og bidrager til at skabe en god sammenhæng i den samlede kollektive trafik. Mødet mellem de to transportformer sker i knudepunkter, hvor også folk cykler og går til. Her er de fysiske rammer for skift og ophold centrale.

Endelig spiller busserne en central rolle i at forbinde de mange både store og små bysamfund internt i Næstved, og derigennem koble by- og landområderne godt sammen.

Mobilitetstilbuddet i Næstved inkluderer også behovsstyrede løsninger (flextrafik og plustur) samt kommunebusser (skolebus). I forhold til flextur og plustur inddrages en Movia-analyse fra 2023, mens kommunebusserne i kortlægningsfasen beskrives på et samlet niveau for Næstved Kommune.

Kortlægningsfasen er en databaseret og helhedsorienteret analyse, som har haft fokus på perspektiver omkring både de trafikale- og bymæssige udfordringer, som den kollektive trafik skal imødegå, men også de potentialer som den skal understøtte. Samtidig har kortlægningen også haft fokus på at beskrive den kollektive trafikbetjening i de lokale landområder.

Derfor er arbejdet med kortlægningen beskrevet ud fra tre perspektiver: Bruger- og byrumsperspektivet, Netperspektivet og Knudepunktsperspektivet.

Planlægningsprincipper

Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget har vedtaget ni planlægningsprincipper, der er med til at danne grundlag for planlægningen af det fremtidige net. Disse principper vil også være kommunens planlægningsgrundlag fremadrettet, og busnettets struktur bør i fremtiden også følge principperne i takt med, at dette udvikles løbende. Viden fra kortlægningen og analysen skal sammen med planlægningsprincipperne være grundlaget for udvikling af forslag til et styrket busnet i Næstved på kort og længere sigt.

Processen

Kortlægningen og udviklingen af forslag til et nyt busnet er gennemført i et tæt samarbejde mellem Movia, Næstved Kommune og rådgiver. Med udgangspunkt i data fra Movia har en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra de tre parter sammen drøftet den eksisterende kollektive trafik, herunder også de behovsstyrede løsninger (flextur, plustur og kommunebus). Rådgiver har på denne baggrund beskrevet kortlægningen og forslaget til et nyt busnet i nærværende rapport.



2

Kortlægning af
potentialer og
problemstillinger



Bruger- og byperspektivet

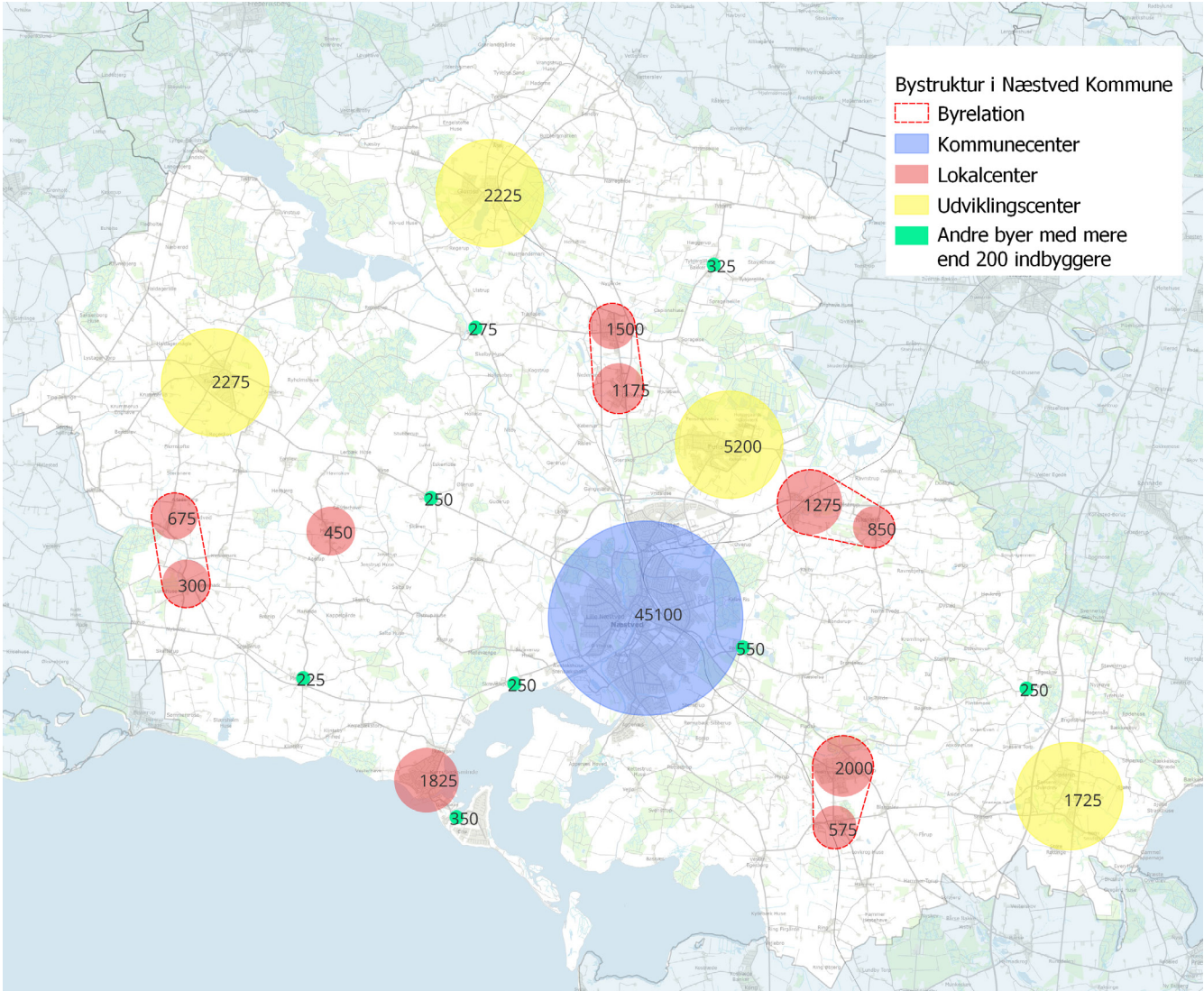
I dette afsnit bringes byen, landområderne og brugeren i centrum ved at kortlægge den kollektive trafiks dækning i forhold til potentialer samt hvilke muligheder og begrænsninger den forventede byudvikling i Næstved giver i forhold til fremtidige behov. Denne del af analysen baseres på faglige vurderinger af, hvor godt det nuværende busnet dækker de forskellige lokalområder i kommunen, og derigennem udnytter passagerpotentialet. Derudover er de løbende borgerhenvendelser om den kollektive trafik også forsøgt indarbejdet og vurderet.

I de følgende afsnit zoomes ind på de udviklings- og lokalcentre, som er udpeget i Næstveds Kommuneplan samt på Næstved by:

- Næstved by
- Glumsø, Herlufmagle og Gelsted
- Fensmark, Holme-Olstrup og Toksværd
- Tappernøje, Mogenstrup og Lov
- Karrebæksminde
- Fuglebjerg, Sandved, Tornemark og Hyllinge

Afsnittene introduceres med en kort beskrivelse af området i dag og den forventede by- og erhvervsudvikling. For hvert område opsummeres resultaterne af kortlægningen af udfordringerne og behovet for fremtidig betjening. Herunder beskrives den nuværende kollektive trafikbetjening samt hvilke udfordringer, der er i den nuværende busbetjening, og hvad der er af ønsker til den kollektive trafik i fremtiden.

Kortet på modstående side viser bystrukturen fra Næstveds Kommuneplan samt de øvrige byer med mere end 200 indbyggere i Næstved Kommune. På de følgende kort, som optræder for de førnævnte seks områder, er passagerpotentialet vist i form af bosatte og arbejdspladser.



Næstved by

Næstved by er kommunecenter, hvor mange af kommunens lokale og regionale funktioner er placeret - og central i forhold til bosætning og handel. Næstved by består af fire bydele - Bymidten, Sydbyen, Lille Næstved mod Vest og Holsted/Kalbyris mod nord/øst.

Næstved by er Sjælland næststørste købstad med ca. 45.000 indbyggere, hvilket er lidt mere end halvdelen af Næstved Kommunes samlede indbyggertal. Næstved er som kommunecenter lokomotiv for udviklingen i hele kommunen. I Næstved by er foruden de mange indbyggere, også lokaliseret 3/4 af kommunens arbejdspladser samt det største udbud af detailhandel, kulturtilbud, sundhedstilbud og uddannelsesinstitutioner.

Der er fem videregående uddannelsesinstitutioner, 12 gymnasier og erhvervsfaglige skoler, 19 grundskoler (folkeskoler og privatskoler) samt Næstved Sygehus.

I Bymidten ligger stationen med tilhørende busterminal, og er kommunens vigtige knudepunkt. Stationen betjenes af regionaltog samt af 11 kommunale buslinjer og seks regionale buslinjer. Omkring stationen ligger det store boligområde Kalbyris-kvarteret samt kaserne og retten, mens Næstved bymidte med mange butikker, restauranter og kulturinstitutioner ligger vest for stationen. Det er også her, at over halvdelen af byens arbejdspladser er lokaliseret (16.800) og næsten halvdelen af byens indbyggere (19.300). Der forventes byudvikling med boliger omkring Rådmandshaven og på Næstved Havn.

I Holsted ligger ca. 6.500 arbejdspladser, hvilket især er omkring Næstved Storcenter samt et erhvervsområde i vækst lige omkring Køgevej. Lige syd for Storcenteret og Køgevej ligger Næstved bys anden togstation - Næstved Nord Station. Næstved Storcenter betjenes af linje 601A og 602 samt den regionale buslinje 630R.

Vest og nord for Næstved Storcenter ligger der større boligområder med forskellige boligtyper, med en overvægt af parcelhuse og tættere på Ringstedvej et lav-tæt byggeri. Dette område betjenes af linje 601A og 602. Syd for Holsted findes et stort byudviklingsområde "Stenlængegårds-kvarteret", der ligger lige syd for Næstved Nord Station og ved Næstveds nye svømmehal. Vest for Bymidten ligger Lille Næstved som i overvejen-

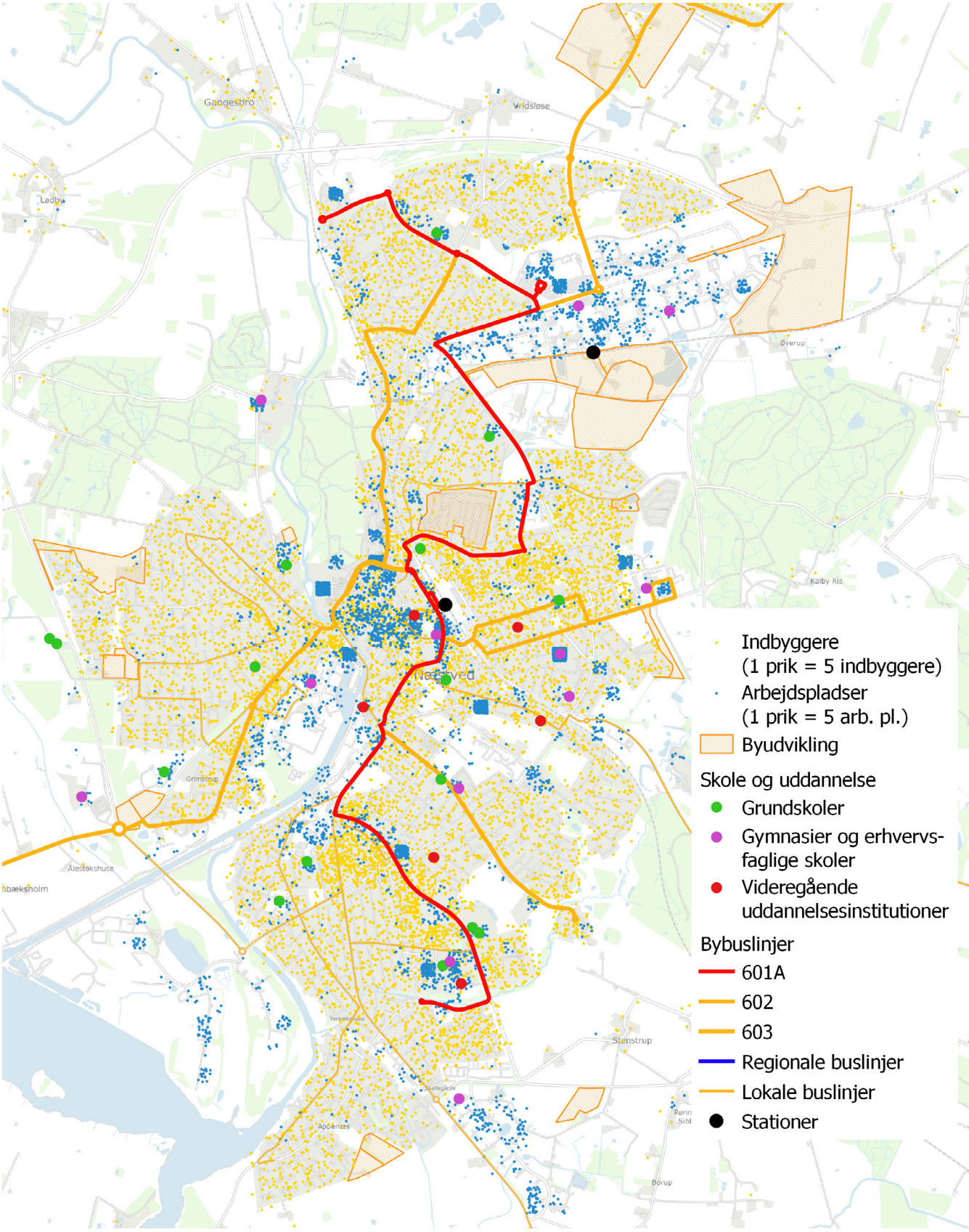
de grad er parcelhuse. Her bor omkring 8.300 indbyggere og der arbejder ca. 2.900. Lille Næstved udvikles yderligere mod vest omkring Digterkvarteret og betjenes med linje 603 og en regionalbus samt bybusser, der kører med få daglige afgang.

I Sydbyen bor ca. 10.500 indbyggere og ca. 4.000 arbejdspladser. Heraf der er en del større boligområder med 3-4 etagers boliger og tæt-lav boliger på begge sider af Parkvej og Birkebjergparken, mens den øvrige del primært består af parcelhuse. Der ligger også en del erhverv i det tæt befolkede område omkring Parkvej. Dette område betjenes af linje 601A som en stærk forbindelse. Derudover betjenes bydelen af flere andre bybusser, der kører med færre afgang.

I den sydvestlige del ligger der primært større boligområder ved Appenæs med en klar overvægt af parcelhuse samt et større erhvervsområde ved Vordingborgvej.

Udfordringer og potentialer

- Kringlet busbetjening af dele af Lille Næstved
- Der er mange buslinjer i den sydlige med lav frekvens
- Det er vigtigt at få sikret en attraktiv kollektiv trafikbetjening af Stenlængegård, så bilen ikke er en forudsætning
- Næstved Nord Station ligger lidt øde, og kunne kobles bedre på de mange arbejdspladser mod nord samt byudviklingen i Stenlængegård
- Attraktiv busbetjening af Lille Næstved mod vest kan blive svært, hvis der ikke etableres en vendeplads i området
- Der er ønsker om bedre betjening af Maglebjerg/Maglebjerg Alle
- Der opleves fremkommelighedsproblemer på bl.a. dele af Skyttemarksvej, Nygårdsvej, Ringstedgade og Karrebækvej/Rådmandshaven samt Farimagsvej, hvor alle busser passerer



Glumsø, Herlufmagle og Gelsted

Glumsø er et af kommunens udviklingscentre og den nordlige stationsby med ca. 2.200 indbyggere. Mod syd ligger de to lokalcentre Herlufmagle og Gelsted med hhv. 1.500 og 1.150 indbyggere. Skelby og Tybjerglille Bakker er bysamfund med ca. 275-325 indbyggere.

Glumsø er kommunens nordligste udviklingscenter med en velfungerende bymidte med handelsliv og et bredt udvalg af offentlig services og funktioner. Her er ca. 450 arbejdspladser, hvilket både er rettet mod funktioner, handelsliv og mindre erhverv som service, lager og industri.

Glumsø er også stationsby med attraktive togforbindelser til bl.a. Næstved, Ringsted, Roskilde og København. Togene kører hver halve time i begge retninger det meste af dagen. Stationen ligger i den østligste ende af byen, hvormed der er op til 1½ km fra den vestligste del af Glumsø. Der er samtidig to regionale buslinjer (570 og 680), der betjener Glumsø med Sorø, Ringsted og Næstved med hver 1-2 afgang i timen. Glumsø er også et skiftested for pendlere fra Vestlandet, der skifter til tog her.

Der planlægges for en ny parcelhusudstyknig med nærhed til søen og skoven ved Nyvej syd vest for byen, ligesom der er udlagt et område i den nordlige del af byen til byudvikling.

Herlufmagle ligger som det nordligste af bybåndet med de to lokalcentre. Herlufmagle består af et center med parcelhuse og er blevet "omringet" af lav-tæt bebyggelse mod både syd og nord, hvor skolen også er beliggende. Langs de centrale veje ligger mindre butikker og småerhverv og vest for jernbanen ligger et erhvervsområde med blandet virksomheder. Samlet er der omkring 500 arbejdspladser i Herlufmagle. Der er udlagt arealer i begge ender af Herlufmagle til byudvikling.

Gelsted er den sydligste af de to lokalcentre med lidt færre indbyggere og ca. 150 arbejdspladser. Gelsted er næsten vokset sammen med Herlufmagle og byen består primært af parcelhuse og lav-tæt bebyggelse centralt og i den nordlige del af byen. Gelsted er tæt forbundet med Herlufmagle i forhold til skole, fritid og forskellige servicefunktioner.

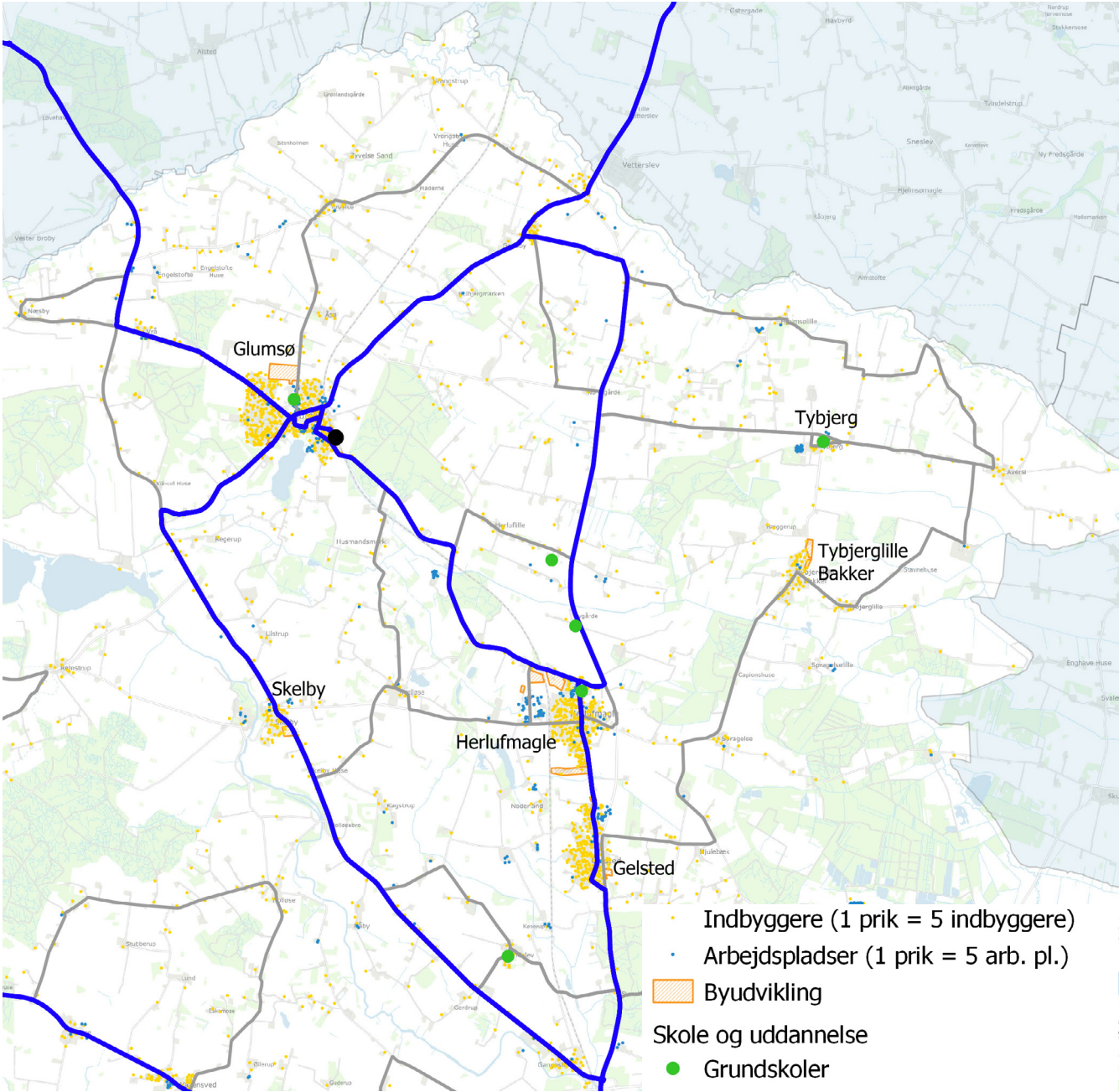
Begge byer er forbundet med Glumsø, Ringsted og Næstved hver halve time morgen og eftermiddag og hver time resten af dagen og weekend. De er også lokaliseret meget tæt på Næstved, hvormed det er inden for cykelafstand og er forbundet med cykelstier.

Skelby er et mindre bysamfund placeret syd for Glumsø og vest for Herlufmagle, der består af blandede boligformer. Byen er trods sin begrænsede størrelse betjent med en regionalbus til hhv. Glumsø, Sorø og Næstved hver time i dagtimerne. Skoleelever er tilknyttet Susåskolen i både Herlufmagle og Glumsø.

Tybjerglille Bakker er et mindre bysamfund øst for Glumsø og Herlufmagle, der primært består af parcelhuse. Mod nord i Tybjerg ligger en privatskole, men elever har distriktskole i enten Herlufmagle eller Glumsø. Der er udlagt områder til byudvikling i bysamfundets nordlige ende. Tybjerglille Bakker og Tybjerg har idag ingen kollektiv trafikbetjening, og henvises derfor til flextur eller plustur. Der er flere kommunebusser, der bringer især de transportberettigede folkeskoleelever til og fra skole hver dag. De er også åbne for andre passagerer.

Udfordringer og potentialer

- Glumsø har gode kollektive transportforbindelser i flere retninger med både tog og bus
- Kan byens strategiske position styrkes som knudepunkt til den kollektive transport?
- Bybåndet Glumsø-Herlufmagle-Gelsted giver gode forudsætninger for en attraktiv kollektiv transport, så bilen ikke er en forudsætning
- Glumsø Station ligger lidt gemt og er "besværlig" at betjene med buslinjerne
- Linje 680 har flere linjevarianter, hvormed det ikke er alle afgang, der betjener Glumsø (ikke entydighed)



Fensmark, Holme-Olstrup og Toksværd

Fensmark er et udviklingscenter, der er tæt på at være sammenhængende med Næstved by. Fensmark er en by i vækst og har som kommunens næststørste by ca. 5.200 indbyggere. Mod øst ligger de to lokalcentre Holme-Olstrup og Toksværd med hhv. 1.300 og 850 indbyggere.

Fensmark er udviklingscenter lige nord for Holsted og er med sin nærhed til Næstved by tæt forbundet til hermed. Fensmark har omkring 1.400 arbejdspladser, hvilket både dækker en række service- og kulturelle tilbud, og centralt i byen ligger både indkøbsmuligheder og offentlige servicetilbud. Byen har gennem sin kulturhistorie mange besøgende til besøgscentret Holme-gaard Værk.

Den vestlige og centrale del af Fensmark består især af parcelhuse, men er blevet udviklet med tæt-lav boliger især mod syd, men også i den nordlige ende omkring skole og hal.

Fensmark er forbundet med en velfungerende kollektiv transport hver halve time til Næstved by i dagtimerne og timedrift aften og i weekender med linje 602.

Der planlægges for en ny boligudbygning mod syd med både lav-tæt og etagebyggeri. Dette ligger godt i forhold til den nuværende busbetjening. Der er også udlagt et mindre område i den nordlige del af byen til byudvikling.

Holme-Olstrup ligger som det vestligste af bybåndet med de to lokalcentre. Holme-Olstrup er den største af de to, og har både mindre butikker, idræt og mindre servicefunktioner. Skoleelever skal til Toksværd og senere til Fensmark (overbygning). Holme-Olstrup er en stationsby med attraktive togforbindelser til bl.a. Næstved, Haslev, Køge og København. Togene kører hver halve time i begge retninger det meste af dagen. Stationen ligger i den nordlige ende af byen, hvormed der er op til 1 km fra den sydvestligste del af Holme-Olstrup til stationen.

Holme-Olstrup består primært af parcelhuse og enkelte områder med lav-tæt bebyggelse. Derudover ligger der i byens østlige ende forlystelsesparken BonBon-Land, hvor der hvert år kommer mange besøgende. Samlet er der ca. 600 arbejdspladser i byen. Der er udlagt arealer til byudvikling mod øst syd for BonBon-Land.

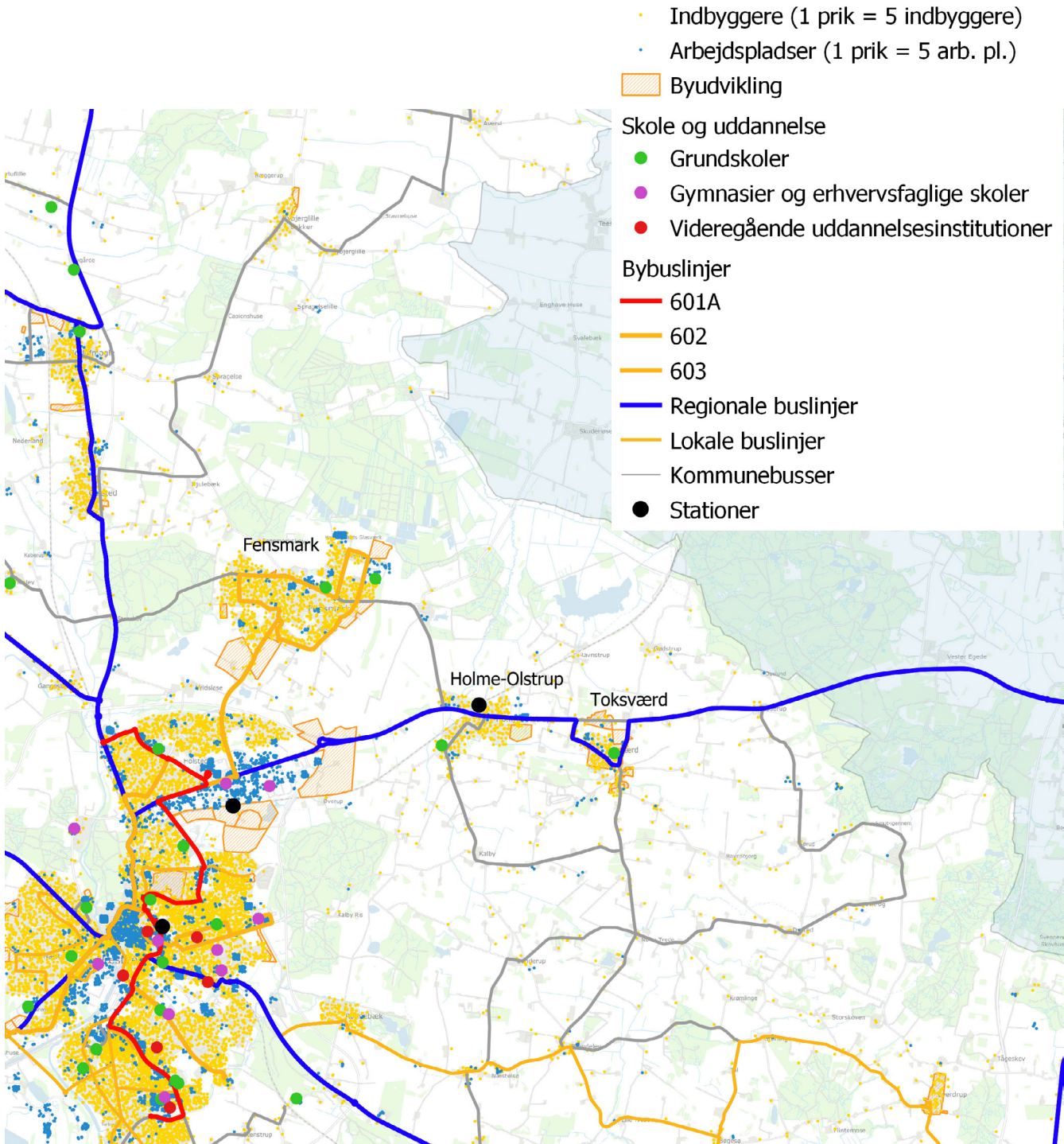
Toksværd er den mindste af de to byer i bybåndet og er beliggende få kilometer mod øst. Byen har enkelte funktioner som skole for de mindre børn, idrætsfaciliteter og købmand. Der er ca. 200 arbejdspladser i og omkring Toksværd. Byen består primært af parcelhuse og enkelte områder med lav-tæt bebyggelse. Der er udlagt flere arealer til byudvikling i og omkring Toksværd.

Holme-Olstrup og Toksværd er betjent med en R-bus (630R), der kører hver halve time i dagtimerne og hver time aften og weekend. Den forbinder de to byer med Næstved og Faxe Ladeplads. Herudover er der kommunebusser, der betjener skolerne i de tre byer og de kan også benyttes af andre passagerer.

Området omkring Holme-Olstrup og Toksværd består af mange mindre landsbyer, som ikke er betjent med kollektiv trafik, og henvises dermed til flexitur og plustur eller kommunebusserne.

Udfordringer og potentialer

- Holme-Olstrup har rigtig gode kollektive transportforbindelser i flere retninger med både tog og R-bus
- Toksværd har i forhold til byens størrelse også en rigtig god betjening
- Fensmark har en fornuftig busbetjening, der dog kører et loop og med byens størrelse kan trænge til et styrket tilbud
- Fensmark er ikke forbundet med en af de to nordlige togstationer - det øger rejsetiden at skulle til Næstved Station
- Kan Holme Olstrups Stations strategiske position styrkes som knudepunkt til den kollektive transport - fx P&R?
- Der er potentialer i gode cykelparkeringsforhold der vil skabe bedre tilgængelighed for passagerer i den sydlige del af Holme-Olstrup



Tappernøje, Mogenstrup og Lov

Tappernøje er kommunens mindste og østligste udviklingscenter, der ligger tæt på Sydmotorvejen. Tappernøje er en by i vækst og har ca. 1.700 indbyggere. Mod vest ligger de to lokalcentre Mogenstrup og Lov med hhv. 2.000 og 550 indbyggere.

Tappernøje og Brøderup ligger i kort afstand af hinanden, og er tilsammen udviklingscenter mod øst. Tappernøje er med sin beliggenhed lige ved Sydmotorvejen en pendlerby med god forbindelse til store dele af Sjælland og København. Byen har med ca. 400 arbejdspladser både indkøb, service, mindre butikker samt skole og idræt. Byen består næsten udelukkende af parcelhuse samt erhvervs- og industriområder med god adgang til motorvejen.

Tappernøje er betjent med linje 611, der forbinder byen med Næstved, Everdrup og Snese. Linjen kører nogenlunde hver time til og fra Næstved i hverdage samt fire afgang om lørdagen. Linjen har også en række "lokale" afgang mellem Bøgesø og Everdrup. Derudover er Tappernøje betjent med linje 102A, der forbinder Tappernøje med bl.a. Køge og Præstø hver time hele dagen.

Der er udlagt områder til byudvikling, hvilket især er erhvervsområder til etablering af transportkrævende virksomheder, der har brug for adgang til motorvejen.

Ud til Præstø Fjord er der lokaliseret en specialske og et dag- og døgntilbud for børn, unge og voksne (Marjatta).

Mogenstrup ligger knap 10 km fra Næstved og er placeret midtvejs mellem Tappernøje og Næstved by. Mogenstrup er den største og nordligste af de to lokalcentre i bybåndet med Lov. Mogenstrup har både butikker, skole, idræt, servicefunktioner og andre småerhverv, hvilket giver lidt mere end 300 arbejdspladser i byen. Mogenstrup består primært af parcelhuse og enkelte områder med lav-tæt bebyggelse. Der planlægges for ny boligudbygning mod vest og syd.

Lov er den sydligste by i det lokale bybånd, der er tæt forbundet til Mogenstrup i forhold til skole, fritid og forskellige servicefunktioner. Byen har få funktioner og lidt mere end 130 arbejdspladser. Boligerne består primært af parcelhuse og lidt lav-tæt bebyggelse især i den nordlige del af byen. Mod syd i Hammer ligger en privatskole.

Mogenstrup og Lov er betjent med en R-bus (620R), der kører hver halve time i dagtimerne og hver time aften og weekend. Den forbinder de to byer med Næstved og Præstø.

Everdrup er et lille bysamfund nordvest for Tappernøje, hvor der bor omkring 250 indbyggere og meget få arbejdspladser. Bysamfundet består primært af parcelhuse og enkelte fællesfunktioner. Byen er betjent med linje 611 til Tappernøje og Næstved.

Snese ligger længere mod syd og er et endnu mindre bysamfund med under 200 indbyggere og et værksted for Marjatta, hvorfor der er lidt arbejdspladser i byen. Byen er betjent med linje 611 til Tappernøje og Næstved.

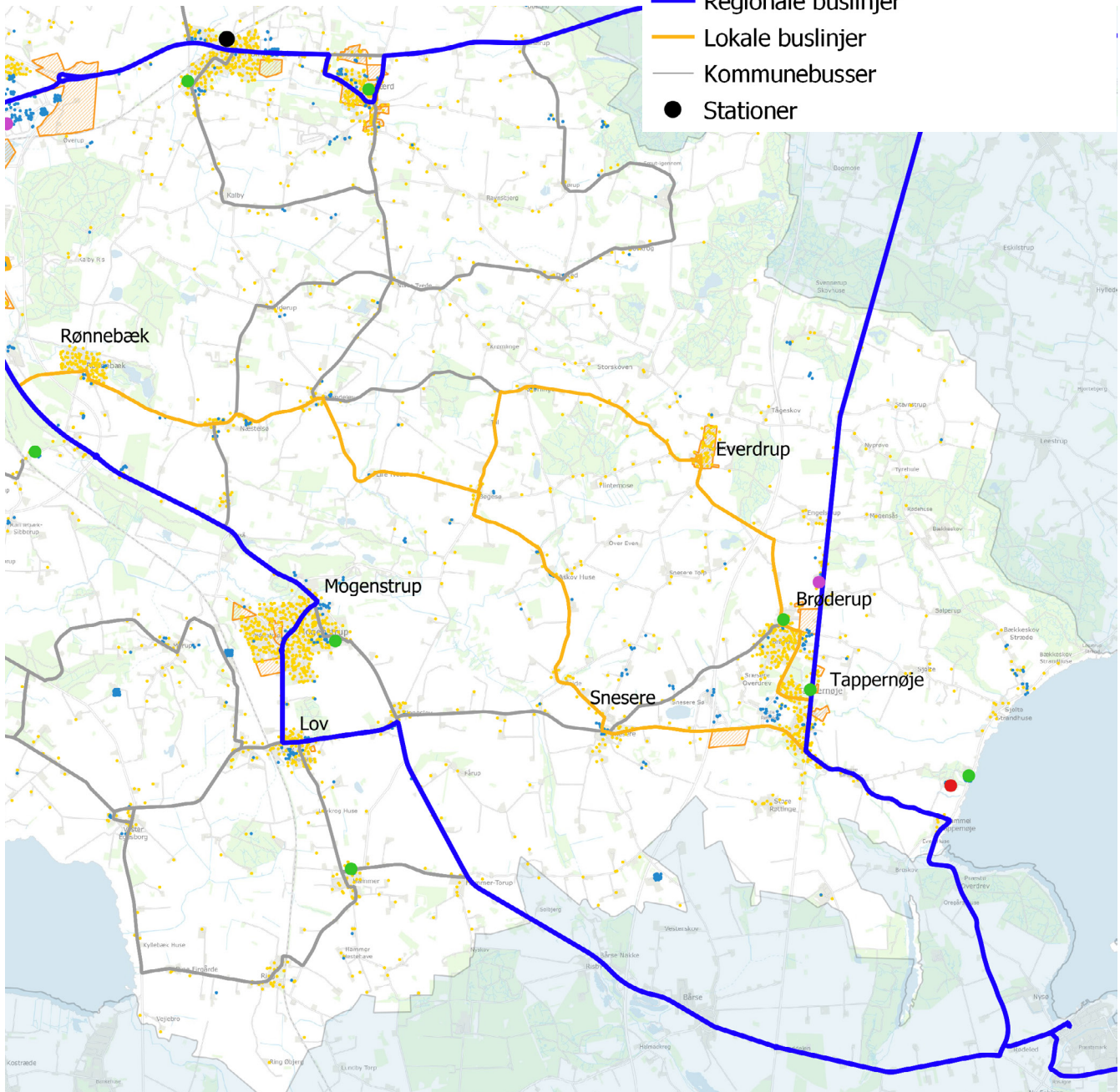
Rønnebæk ligger placeret i udkanten af Næstved by som et selvstændigt bysamfund. Her er bosat 550 indbyggere og enkelte arbejdspladser. Byen består primært af parcelhuse og skolen er placeret et stykke syd for byen. Det er nemt og hurtigt at cykle til Næstved by ad stien, der er etableret, hvor jernbanen til Præstø tidligere lå, langs det tidligere militære øvelsesterræn. Rønnebæk betjenes af linje 611.

Området omkring Tappernøje og Mogenstrup består af en del mindre landsbyer. Der er kommunebusser, der betjener skolerne i Tappernøje og Mogenstrup, som er åbne for andre passagerer.

Udfordringer og potentialer

- Mogenstrup og Lov har rigtig gode kollektive transportforbindelser i flere retninger med R-bus
- Tappernøje har som udviklingscenter flere busforbindelser i mange retninger, men med en lavere frekvens
- Busbetjeningen med linje 611 er ikke entydig - kører som både skolebus og lokalbus
- Tappernøjes position kan ændres når Femern-forbindelsen åbner - især som erhvervsområde tæt ved motorvejen

- Indbyggere (1 prik = 5 indbyggere)
- Arbejdspladser (1 prik = 5 arb. pl.)
- Byudvikling
- Skole og uddannelse
 - Grundskoler
 - Gymnasier og erhvervsfaglige skoler
 - Videregående uddannelsesinstitutioner
- Bybuslinjer
 - 601A
 - 602
 - 603
 - Regionale buslinjer
 - Lokale buslinjer
 - Kommunebusser
 - Stationer



Karrebæksminde

Karrebæksminde er et af kommunens største lokalcentre med ca. 1.800 indbyggere. Byen ligger ved havet og fjorden og er forbundet med Enø, hvor der bor omkring 350 indbyggere. Mod øst ligger Dyves Bro med ca. 250 indbyggere.

Karrebæksminde ligger ca. 10 kilometer sydvest for Næstved og omringes af Karrebæk Fjord og Smålandsfarvandet. Byen er sammenhængende med Enø mod syd, kun adskilt af kanalen. Der er flere byfunktioner i de to byer, som især er beliggende i områderne på begge sider af kanalen. En stor del af de to byers ca. 500 arbejdspladser er lokaliseret centralt omkring kanalen. Karrebæksminde har foruden indkøb og småerhverv også skole og idrætstilbud samt et bredt udvalg af turistorienterede funktioner som restauranter, fiskehandlere og caféer.

Enø og Karrebæksminde er populære turistdestinationer, som tiltrækker mange campister og turister i sommerhalvåret, blandt andet på grund af den attraktive sandstrand på Enø samt det summende sydlandske liv omkring kanalen.

Karrebæksminde består primært af parcelhuse og lidt lav-tæt i den centrale del af byen. Derudover er der mange sommerhuse både mod Karrebæksminde Strand og på store dele af Enø. Den nordligste del af Enø har også en stor campingplads samt feriecenter. Der er derfor stor forskel i antallet af bosatte især på Enø, hvor sommer- og ferietider øger antallet betragteligt.

Byerne er betjent af bybuslinje 603 hver halve time morgen og eftermiddag samt hver time i dagtimer, aftentimer og i weekender. Dermed er der udelukkende god forbindelse til Næstved by. Der er også kommunebusser, der betjener skoler Karrebæk Skole og overbygningen Lille Næstved Skole.

Der er udlagt et område til byudvikling vest for Karrebæk Skole med planlagte nye boliger.

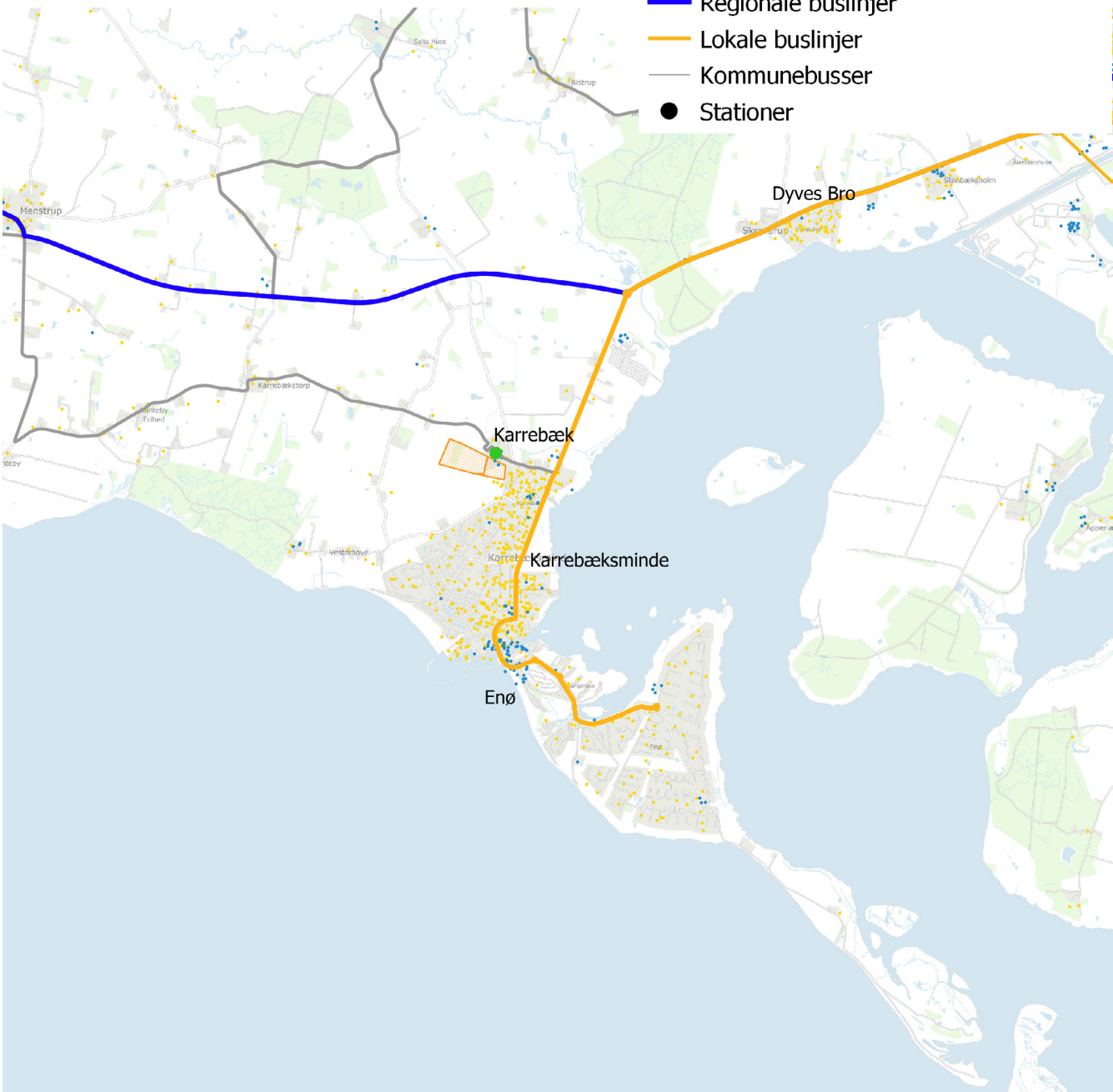
Dyves Bro er et lille bysamfund mellem Karrebæksminde og Næstved, hvor der bor omkring 250 indbyggere og meget få arbejdspladser. Bysamfundet består primært af parcelhuse og enkelte andre funktioner. Lige øst for Dyves Bro ligger golfklubben. Byen er betjent med linje 603 med forbindelse til Karrebæksminde og Næstved. Derudover betjenes byen af regionallinje 670, der betjener Skælskør via bl.a. Menstrup og Bisserup. Linjen kører hver halve time morgen og eftermiddag samt hver time i dagtimerne. Der er få afgang i aftentimer og i weekender.

Området vest og nord for Karrebæksminde består af flere mindre landsbyer.

Udfordringer og potentialer

- Karrebæksminde har gode kollektive transportforbindelser til Næstved by, men ikke forbindelser til andre områder af Næstved Kommune uden skift
- De mange turister og besøgende i sommer- og ferieperioder kan betyde en øget efterspørgsel på mobilitet
- Dyves Bro har rigtig gode kollektive transportforbindelser i flere retninger med bybus og regionalbus

- Indbyggere (1 prik = 5 indbyggere)
- Arbejdspladser (1 prik = 5 arb. pl.)
- Byudvikling
- Skole og uddannelse
 - Grundskoler
 - Gymnasier og erhvervsfaglige skoler
 - Videregående uddannelsesinstitutioner
- Bybuslinjer
 - 601A
 - 602
 - 603
 - Regionale buslinjer
 - Lokale buslinjer
 - Kommunebusser
 - Stationer



Fuglebjerg, Sandved, Tornemark og Hyllinge

Fuglebjerg er kommunens vestligste udviklingscenter, beliggende på strækningen mellem Næstved og Slagelse. Byen har ca. 2.300 indbyggere. Mod syd ligger de tre lokalcentre Sandved, Hyllinge og Tornemark med hhv. 700, 450 og 300 indbyggere.

Fuglebjerg ligger i den vestlige ende af kommunen omkring midtvejs mellem Slagelse og Næstved. Det er en tidligere hovedby med handels- og servicetilbud, hvilket understøttes af, at den er udpeget som udviklingscenter. Byen har en velfungerende bymidte med handelsliv og et bredt udvalg af offentlig services og funktioner. Her er ca. 950 arbejdspladser, hvilket især er i den centrale del af byen med handelsliv, servicefunktioner og mindre erhverv. Fuglebjerg har også skole samt idræts- og kulturtilbud.

Fuglebjerg er en blandet by i forhold til boligformer, der både rummer parcelhuse, lav-tæt bebyggelse i forskellige ejerformer. Der er udlagt arealer i østsiden af byen til byudvikling samt lidt erhverv i den vestlige ende.

Fuglebjerg er betjent med en R-bus (480R), der kører hver halve time i dagtimerne og hver time aften og weekend. Den forbinder Fuglebjerg med Næstved og Slagelse. Dette betyder også, at meget små bysamfund som Vallengsved og Kyse har rigtig god betjening. Fuglebjerg er ikke direkte forbundet med Glumsø.

Sandved ligger syd for Fuglebjerg som den nordligste i bybåndet med de to lokalcentre. Sandved har indkøbsmulighed samt andre servicetilbud beliggende langs hovedgaden. Der er samlet ca. 250 arbejdspladser, hvoraf en central placeret virksomhed huser langt over halvdelen. Mod syd ligger både skole og idrætstilbud. Sandved består af parcelhuse og lav-tæt bebyggelse spredt rundt i byen. Der er udlagt arealer i begge ender af Sandved til byudvikling.

Tornemark er den sydligste af de to lokalcentre, og er tæt forbundet med Sandved i forhold til skole, fritid og forskellige byfunktioner. Byen har markant færre indbyggere og under 100 arbejdspladser. Tornemark består primært af parcelhuse og har specialskolen Tornemark Dagskole i den sydlige ende.

Begge byer er forbundet med Fuglebjerg, Haldagerlille og Bisserup, da buslinje 615 kører næsten hver time morgen og eftermiddag og hver anden time resten af dagen. Linjen kører ikke i weekender.

Hyllinge er det tredje lokalcenter i området og ligger næsten mellem Sandved og Næstved. Byen er ikke lokaliseret ved landevejen mellem Fuglebjerg og Næstved. Der er enkelte funktioner i byen samt skole (indskoling) og idrætstilbud. Der er samlet ca. 150 arbejdspladser, hvoraf størstedelen er lokaliseret centralt i byen. Hyllinge består primært af parcelhuse, men der er også enkelte lav-tæt bebyggelser. Byen er kun betjent med kommunebusser, der kører få afgangene morgen og eftermiddag tilpasset skolernes ringetider. De er åbne for alle, men kører primært mellem skole og de transportberettigede elevers hjemadresse.

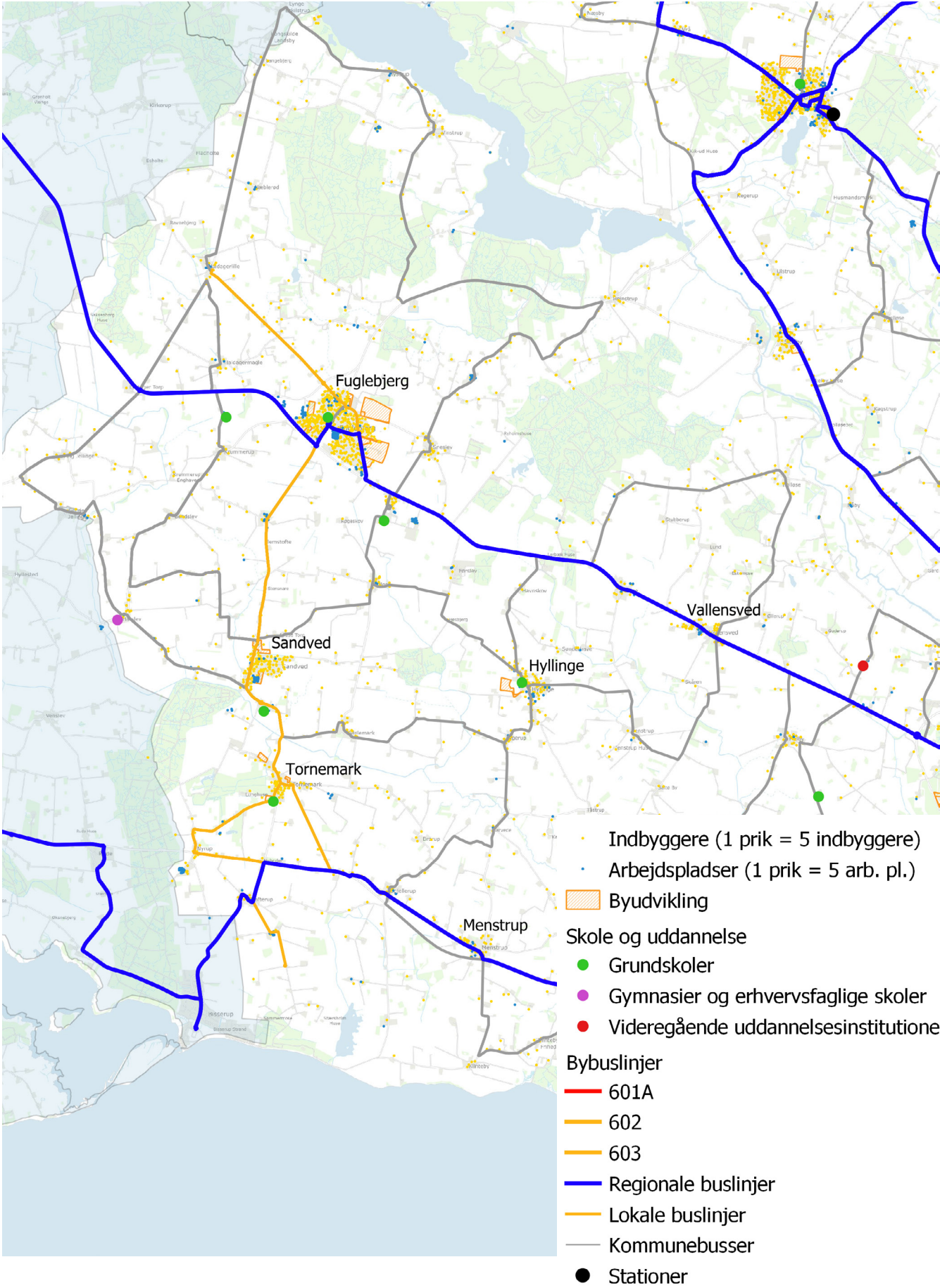
Vallengsved er et mindre bysamfund placeret mellem Næstved og Fuglebjerg med ca. 250 indbyggere og 50 arbejdspladser.

Menstrup ligger mod syd på landevejen mellem Skælskør og Næstved. Der bor ca. 200 indbyggere og der er knap 50 arbejdspladser. Menstrup er betjent med regionallinje 670, der betjener Næstved og Skælskør via bl.a. Bisserup. Linjen kører hver halve time morgen og eftermiddag samt hver time i dagtimerne. Der er få afgangene i aftentimer og i weekender.

Der er flere kommunebusser, der bringer især de transportberettigede folkeskoleelever til og fra skole hver dag. De er også åbne for andre passagerer.

Udfordringer og potentialer

- Fuglebjerg har rigtig gode kollektive transportforbindelser i flere retninger med R-bus
- Fuglebjerg er knudepunkt for mange kommunebusser (og R-linjen)
- Sandved og Tornemark har god kollektiv trafikbetjening på hverdage
- Sandved og Tornemark ikke er forbundet til Næstved by uden skift
- Hyllinge har kun kommunebus, hvilket giver et begrænset mobilitetstilbud som alternativ til bilen
- Vestlandets kobling til toget i Glumsø er interessant som et potentiale, især efter at linje 615 ikke længere kører til Sorø (station)





Netperspektivet

Dette afsnit giver en status på busnettet med fokus på servicetilbud, passagerudvikling og økonomi. Det eksisterende busnet er delt op i følgende kategorier:

- Regionalruter
- Bybuslinjer
- Lokalruter
- Kommunebusruter (åbne skoleruter)

Der er syv regionale linjer i Næstved, hvoraf de tre er R-linjer. Regionallinjerne har en stjernestruktur, og har forbindelse mellem Næstved by og hhv. Skælskør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Faxe Ladeplads og Køge samt en enkelt linje, der forbinder Tappernøje med Køge og Præstø. R-linjerne kører direkte mellem de største byer, og kører fast hver halve time kl. 6-20 og hver time frem til kl. 00 samt timedrift i weekender kl. 7-00. De øvrige tre regionallinjer kører mere varieret, hvor alle kører hver time det meste af dagen på hverdage og enkelte hver halve time morgen og eftermiddag.

Der er tre reelle bybuslinjer, der betjener Næstved by. Den ene er en A-bus (601A), der kører hvert kvarter i dagtimerne og hver halve time om aftenen og i week-

ender.

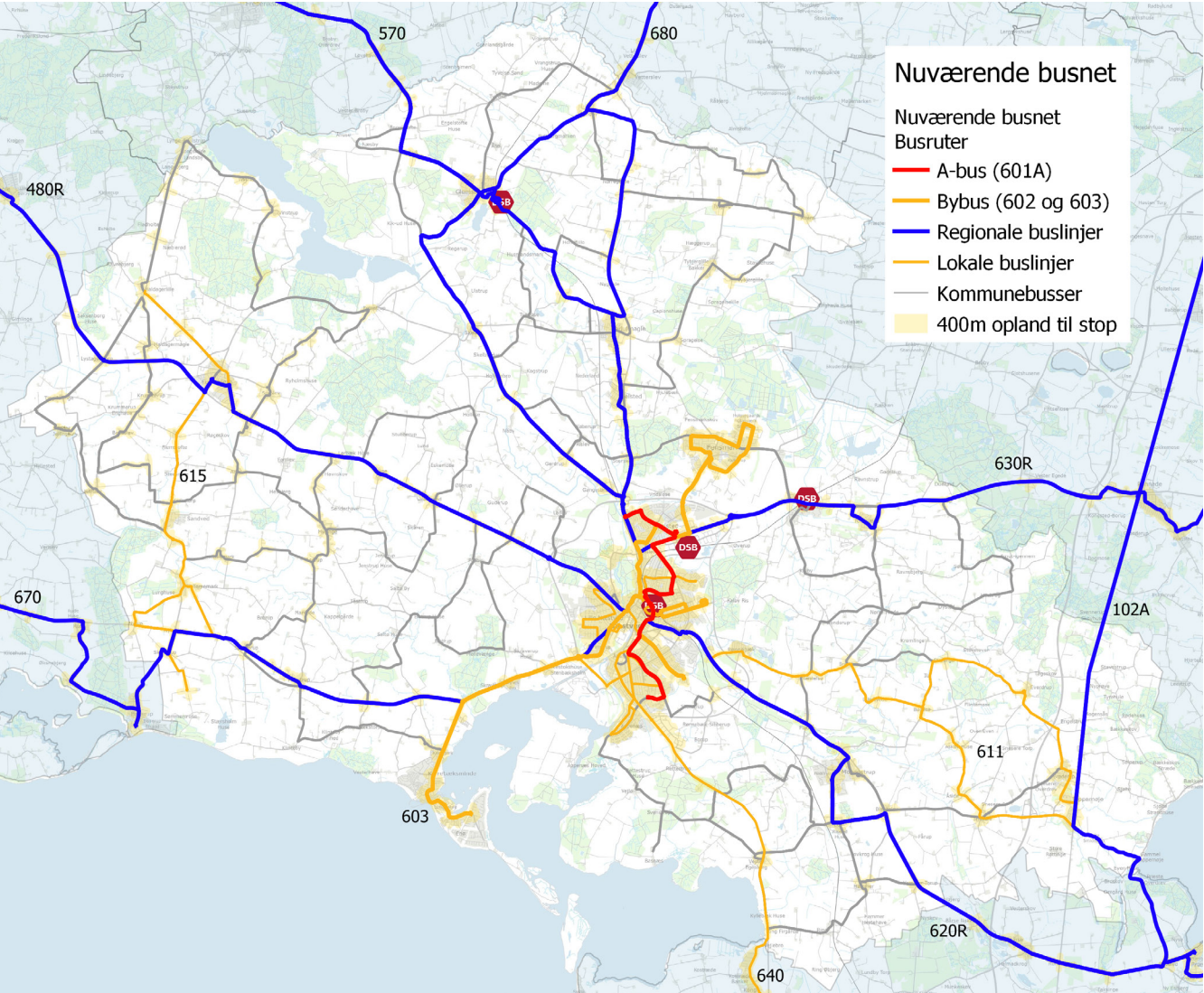
De to andre reelle bybuslinjer (602 og 603) kører hver halve time i dagtimerne og hver time om aftenen og i weekenderne. Dertil er der to andre busruter internt i Næstved by (604 og 605), der kører hver time i dagtimerne. De kører ikke om aftenen og i weekender. De har begge et mere snoet linjeforløb sammenlignet med de tre ovenstående bybuslinjer.

Der er tre lokalruter, hvoraf to af dem forbinder Næstved by med hhv. Tappernøje og Vordingborg, og giver betjening til de mindre bysamfund undervejs (Rønnebæk, Everdrup og Snesere) samt giver betjening internt i Næstved by. De kører ca. hver time til hver anden i dagtimerne og begrænset om aftenen. Kun linje 611 har enkelte afgangne lørdag. Den sidste lokalrute (615) forbinder Bisserup Strand med Fuglebjerg via bl.a. Sandved.

Kommunebus er skoleruter, der betjener de transportberettigede elever i kommunen, hvilket medfører et meget snoet linjeforløb. De kører med få afgangne morgen og eftermiddag tilpasset skolernes ringetider.

Enkelte af linjerne kører ind til Næstved by.

Hertil kommer togbetjeningen med op til fem tog i timen fra Næstved Station og to tog i timen fra de tre andre stationer i kommunen til fx København, Køge, Ringsted, Roskilde og Vordingborg.



Linje 607 og 608 er ikke vist som lokallinjer, da de kører med meget få daglige afgangne.

Tilbud i den kollektive trafik



Kommunale busser

Bybusser: Kører byens borgere og besøgende rundt mellem de forskellige bydele i Næstved by og binder byen sammen rent trafikalt. Bybusserne betjener de fleste større målpunkter i byen såsom større boligområder, erhvervsområder, uddannelsesinstitutioner, service- og sundhedsfunktioner samt kultur og fritidstilbud.

Lokalruter: Forbinder de mindre bysamfund, der ikke har regional betjening og kobler primært til Næstved by. Produktet er især relevant for pendlere og uddannelsessøgende, men også som et mobilitetstilbud resten af dagen. Linjerne kan både køre internt i Næstved eller på tværs af kommunegrænser.

Kommunebusruter: Er som hovedformål planlagt efter at transportere kørselsberettigede folkeskoleelever til/fra skole i de enkelte lokalområder. Linjerne kan derfor have et lidt atypisk ruteforløb, og kun få ikke-transportberettigede elever benytter dem. Kommunebusserne er åbne for at alle kan køre gratis med, når de alligevel kører.

Disse buslinjer er finansieret af de involverede kommuner.



Togbetjening

Næstved Kommune har i alt fire togstationer. Næstved Station betjenes med op til fem afgange i timen med både regionaltog, der kører hurtig og direkte samt regionaltog med flere stop undervejs.

Næstved Nord og Holme-Olstrup betjenes med regionaltog hver halve time og kører over Køge med flere stop undervejs.

Glumsø Station betjenes med regionaltog hver halve time og kører over Ringsted/Roskilde med flere stop undervejs.



Regionale busser

Kører på tværs af kommunegrænser og binder bysamfund og regionens hovedbyer sammen. De betjener ofte større attraktionspunkter - blandt andet uddannelsesinstitutioner, sygehuse, arbejdspladser og store turistdestinationer. R-linjerne er et koncept, der er let at kommunikere med fast halvtimedrift 6-20 på hverdage samt fast timedrift sen aften og hele weekenden. De øvrige regionallinjer kører med et varieret serviceniveau på tværs af linjer og dagen/ugen.

Regionallinjerne er finansieret af Region Sjælland (Østdanmark).



Flextur

Åben behovsstyret kørsel fra adresse til adresse indenfor og på tværs af kommunegrænser. Kørslen skal bestilles senest 2 timer før og gennemføres i tidsrummet kl. 6-23. Flextur løser et transportbehov i de områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser.



Plustur

Kørsel mellem adresse og knudepunkt, hvor den videre rejse skal foretages med kollektiv trafik. Kriteriet for, at en tur tilbydes er, at der er mere end 500 m. til et Plusturstoppested, og at der rejses i kombination med bus og/eller tog. Plustur kan kun bestilles og betales gennem Rejseplanen, og skal bestilles senest 2 timer før.

Rejsestrømme i Næstved

Rejsestrømme angiver et billede af, hvordan det nuværende rejsemønster ser ud i den kollektive trafik. Rejsestrømmene er udelukkende vist, hvor bussen har indgået som en del af rejsen. Data viser rejsestrømme for en gns. hverdag i april 2024.

De snit, hvor rejsestrømmene er størst er:

- Næstved St.-Glumsø-København (tog)
- Næstved St.-Vordingborg (tog)
- Næstved St.-Birkebjergparken (A-bus)
- Næstved St.-Rådmandshaven (bus)
- Næstved St.-Skovbrynet (bus)
- Næstved Storcenter-Ø. Ringvej (bus)

Det ses, at de største rejserelationer er bus og tog kombineret, hvor relationen går på tværs af kommunegrænsen. De øvrige helt store rejserelationer er internt i Næstved by, hvor der kører bus hvert kvarter (A-bus eller bybus og R-bus).

Derudover ses, at de to R-linjer mod hhv. Slagelse og Faxe Ladeplads er store rejserelationer samt togbetjeningen over Køge, ligesom forbindelserne mellem Næstved og hhv. Karrebæksminde, Herlufmagle og Mogenstrup.

Relationen til Fensmark er også betydelig, hvor der sidder mange i busserne, frem til der, hvor busruten deler sig.



Passagertal for Næstved Kommune

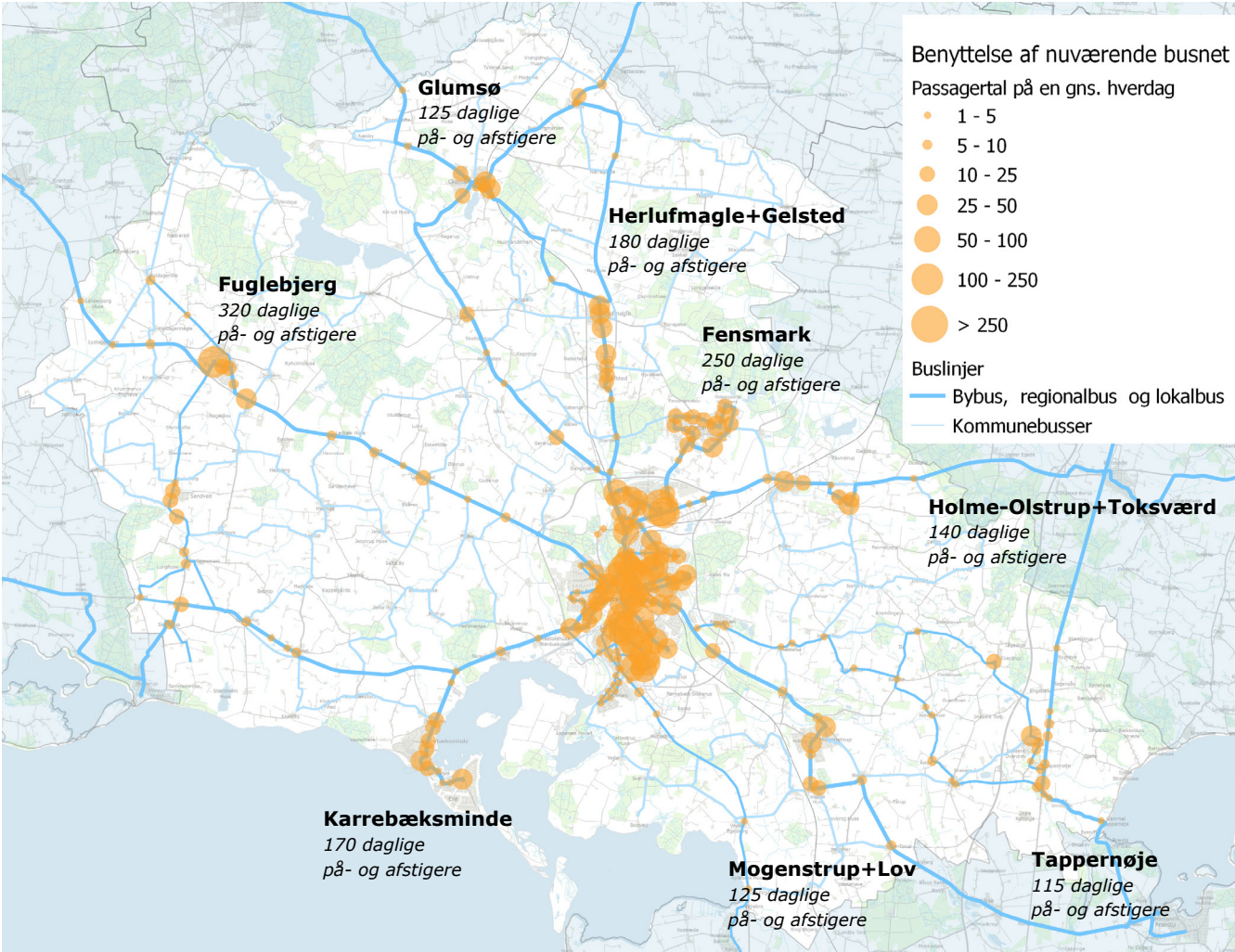
Benyttelsen af stoppestederne fremgår af figuren nedenfor, hvor stoppestederne er graderet efter stoppestedets benyttelse (gns. af på- og afstigere). På kortet er der angivet for udvalgte områder (summen af flere stoppesteder), hvor mange daglige passagerer der er. Områder med et dagligt passagertal under 100 fremgår ikke.

Størstedelen af passagererne i Næstved Kommune benytter busnettet i Næstved by. Dette ses ved, at ca. 80 % af passagererne (ca. 8.550) stiger på eller af busserne i Næstved by, og de resterende passagerer (ca. 1.800) fordeler sig i den øvrige del af Næstved Kommune.

Fuglebjerg er det byområde uden for Næstved med flest passagerer. Her er der 320 daglige passagerer. Herefter følger Fensmark med 250 daglige passagerer, mens Tappernøje, Glumsø og Mogenstrup/Lov hver har omkring 120 daglige passagerer.

Det mest benyttede stoppested beliggende uden for Næstved by er Fuglebjerg Terminal, hvor der er 230 daglige passagerer. Dette er efterfulgt af stoppestederne i Mogensstrup og Toksværd med hver 50 daglige passagerer. Det er alle tre stop på R-nettet.

I Næstved Kommune er der 320 stoppesteder, hvor 45 % af stoppestederne har mindre end 5 daglige passagerer. Kommunebusserne har derudover ca. 400 stoppesteder i hele kommunens geografi.



Passagertal er gns. af daglige på-og afstigere for perioden 1. kvartal 2024.



Passagertal for Næstved by

Næstved by betjenes af tre attraktive bybuslinjer, tre R-linjer og tre øvrige regionale linjer, som står for en stor del af det samlede passagertal i byen. Bybusserne er dobbeltradiale ved Næstved Station, hvilket vil sige at de er gennemkørende frem for at have endestation ved stationen. Dette betyder, at passagererne ikke er nødt til at skifte bus ved stationen, men kan fortsætte turen i bussen, hvis destinationen passer. Alle regionallinjer har slutpunkt ved Næstved Station, hvormed passagerer skal skifte bus (eller tog) for at kunne fortsætte rejsen.

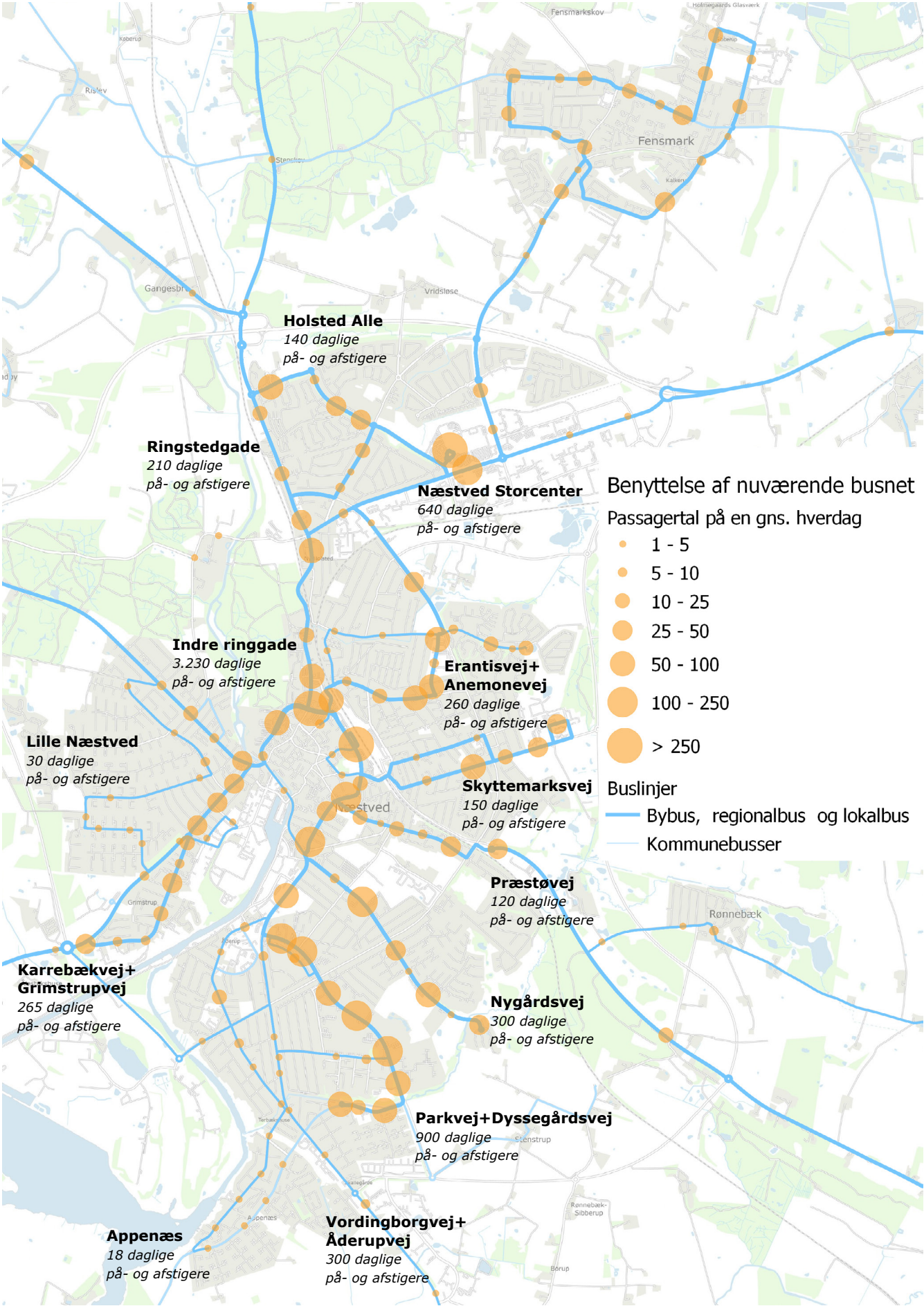
Det ses, at stoppestederne langs A-bussen (601A) har klart flest passagerer, hvilket både gælder i den sydlige del af byen (Parkvej og Dyssegårdsvej), Vordingborgvej, Erantisvej og Anemonevej, Næstved Storcenter samt Holsted Alle.

Det ses også, at bybuslinje 602 og 603 betjener stoppesteder med mange daglige passagerer. Det samme gælder for regionallinjerne i Næstved by.

Omvendt ses også, at buslinje 604, 605, 607 og 608 betjener stoppesteder med få daglige passagerer, hvilket både er et udtryk for lav efterspørgsel grundet betjening af byområder med fx høj bilrådighed samt at tilbuddet er henvendt til dem med god tid, da linjeføringerne er snoede og de kører med lav frekvens sammenlignet med de attraktive linjer.

Det stoppested med klart flest passagerer er Næstved Station, hvor der dagligt er 4.800 på- og afstigere med busserne. Herefter følger Næstved Storcenter, hvor der er 960 daglige på- og afstigere og Ringstedgade (v Sygehuset) med 210 daglige på- og afstigere.

Der er ca. 65 stoppesteder i Næstved by med færre end 5 daglige passagerer - her er det samlede antal passagerer 125, hvilket svarer til ca. 2 passagerer pr. stoppested. Dette indikerer, at der køres busbetjening i områder, hvor der er lav efterspørgsel. Dette er især i Lille Næstved og sydbyen samt Appenæs.



Passagertal er gns. af daglige på-og afstigere for perioden 1. kvartal 2024

Passagertal og effektivitet

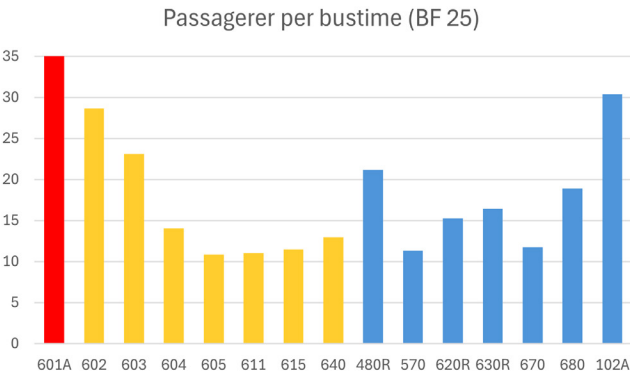
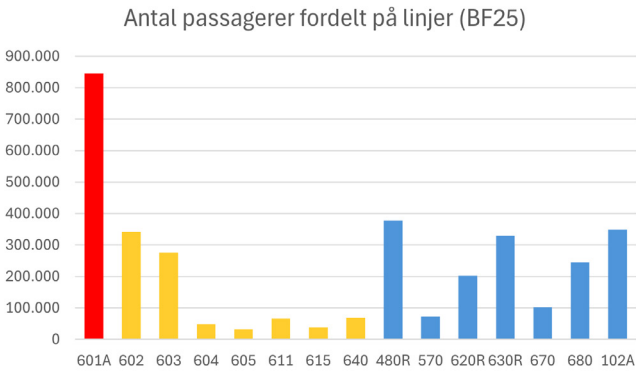
I 2025 forventes der samlet ca. 3,4 mio. passagerer i busserne i Næstved Kommune, hvilket er en lille tilbagegang siden 2023. Heraf forventes de 1,7 mio. passagerer at rejse med de kommunale buslinjer, mens de andre forventede 1,7 mio. passagerer rejser med regionale buslinjer (inkl. passagerer i andre kommuner, hvor regionalbusserne kører).

Det ses, at A-bussen er den klart mest benyttede buslinje i Næstved med ca. 850.000 passagerer årligt. Dette svarer til ca. 2.800 daglige passagerer med A-bussen. Herefter følger bybuslinje 602 og 603 med hhv. 340.000 og 275.000 årlige passagerer.

De mest benyttede regionale buslinjer er 480R (Slagelse), 102A (Køge) og 630R (Faxe Ladeplads) med 330.000-375.000 årlige passagerer på hele linjen.

Når der ses på linjernes effektivitet i forhold til antal passagerer per kørt time, er A-bussen fortsat den mest benyttede med 35 passagerer per kørt time. Bybuslinje 602 har også et højt passagertal per time med 29 efterfulgt af bybuslinje 603 med 23 passagerer per time. De øvrige kommunale buslinjer har 11-14 passagerer per køreplantime.

Linje 480R (Slagelse) har det højeste antal passagerer per time (21) blandt regionallinjerne, efterfulgt af linje 680 (Ringsted), 630R (Faxe Ladeplads) og 620R (Præstø) med omkring 15-19 passagerer per time. Regionalbuslinje 102A har et højt antal passagerer per time, hvilket hænger sammen med at den kører som bybus (A-bus) i Køge.



Økonomi

Næstved Kommune forventes i 2025 at have udgifter til busdriften inkl. kommunebusser på 49,4 mio. kr. årligt (jf. budget 2025, 2. beh.) De 49,4 mio. kr. til den almindelige busdrift dækker over udgifter for 66,5 mio. kr. og indtægter for ca. 22 mio. kr, samt adm. omkostninger til Movia på ca. 4,9 mio. kr..

Hertil kommer udgifter til Flextur og Plustur på ca. 3,1 mio. kr., hvormed det samlede tilskud til kollektiv transport ligger på ca. 52,5 mio. kr.

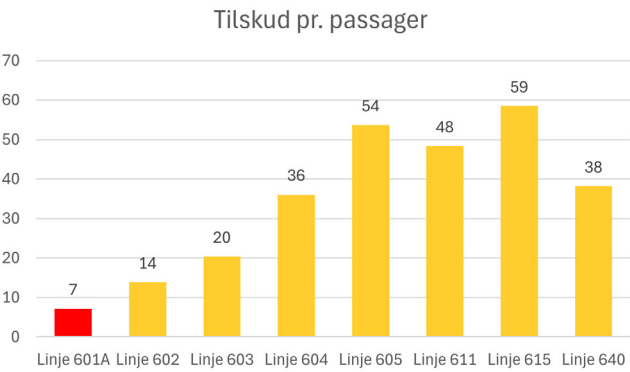
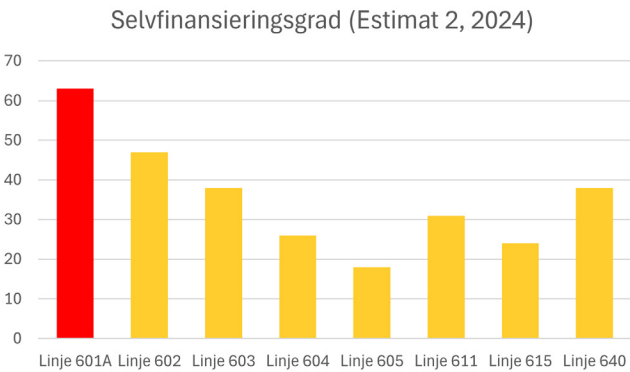
Selvfinansieringsgrad er et udtryk for hvor stor en del af busdriften, der kan finansieres af billetindtægter. Den samlede selvfinansieringsgrad for Næstved Kommune ligger på ca. 33 %.

Det er tydeligt, at A-bussen og bybuslinje 602 ligger over dette gennemsnit og er dermed buslinjer, hvor en stor del af busdriften kan finansieres gennem indtægter. A-bussen har ca. 63 % i selvfinansieringsgrad, hvormed det kun er 37 % af omkostningerne, der skal betales af kommunen. Linje 602 får finansieret ca. 47 % gennem indtægter.

I den lave ende ligger linje 605 med kun 18 % af omkostningerne der finansieres af indtægter, efterfulgt af linje 604 og 615 med hver ca. 25 %. En anden måde at vurdere linjernes økonomiske performance er via tilskud per passager. Det er et udtryk for hvad det koster kommunen, hver gang en passager benytter busserne. Jo flere der anvender et tilbud, jo flere er der om at finansiere omkostningen til at drive kollektiv trafik, og dermed vil tilskuddet per passager falde.

Det ses, at A-bussen igen er best-in-class, da hver passager koster 7 kr. i tilskud. Herefter følger linje 602, hvor hver passager koster 14 kr. i tilskud. Til sammenligning er tilskuddet per passager for A-bus i Ringsted (401A), Helsingør (801A) og Roskilde (201A) på 8-11 kr. og med en selvfinansieringsgrad på 48-56%. Dermed er 601A en linje, der performer flot på mange parametre, hvilket især skyldes den direkte linjeføring, at den kører hvor efterspørgslen er størst og kører med en attraktiv frekvens.

De dyreste linjer er 615 og 605, hvor hver passager koster mere end 50 kr.



Flextur

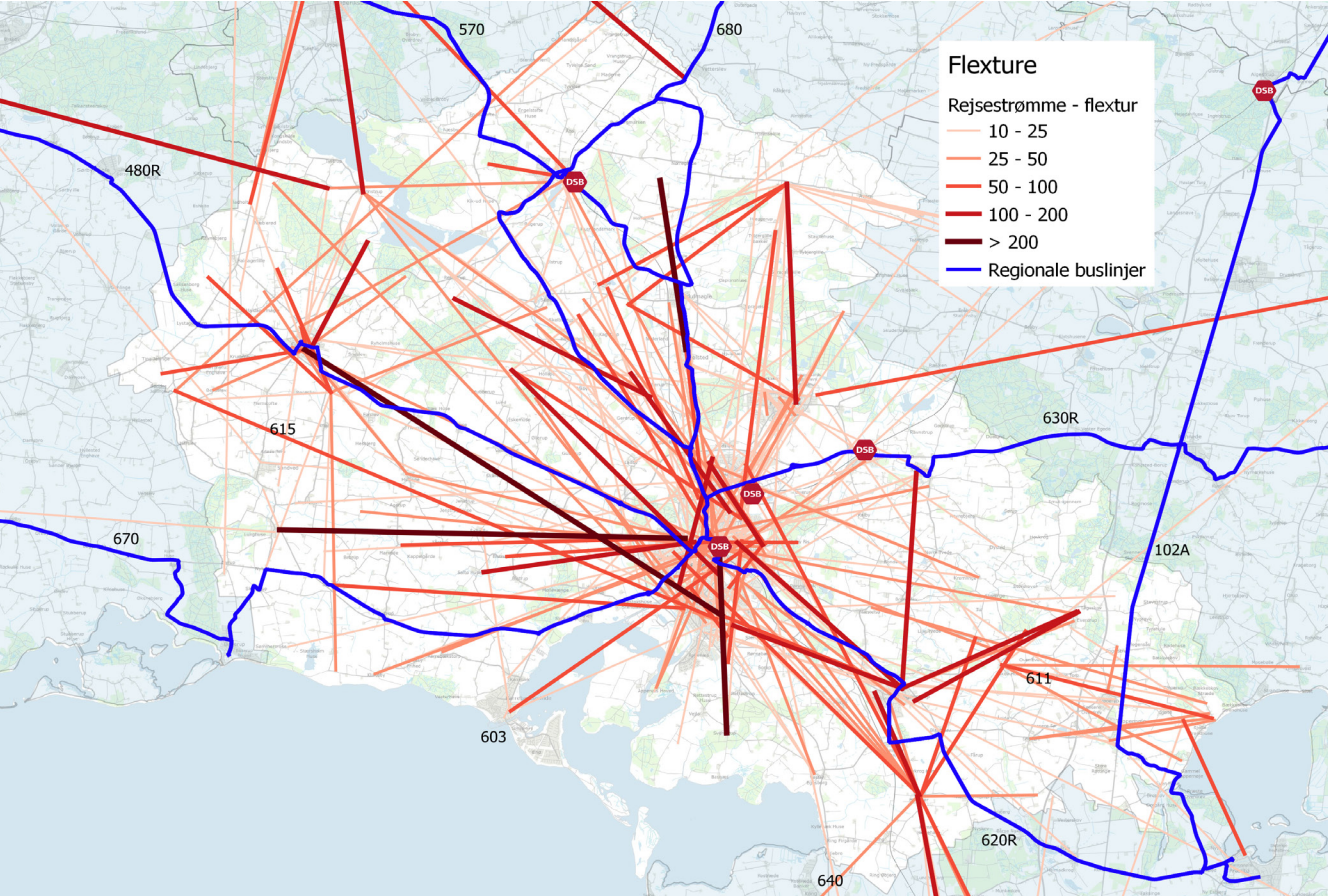
Flextur er en behovsstyret løsning, som kører fra adresse til adresse uden en fast køreplan. Borgere kan bestille en tur i tidsrummet 6-23 på alle ugens dage. Flextur skal bestilles senest to timer før den ønskede afgang. Prisen er afhængig af længden på turen, men starttaksten for en flextur i Næstved Kommune er 47 kr. pr. tur. For Næstved Kommune gælder det ligeledes, at hvis flexturen både starter og slutter i den zone der er defineret som Næstved by, betales der en særlig høj takst på 78 kr.

70 % af alle turene med flextur er interne ture i Næstved Kommune (2022-tal). Ialt blev der foretaget ca. 11.000 rejser med flextur i 2022, svarende til ca. 12.500 rejsende. I tidsrummene 6-7 og 14-15 på hverdage ses flest rejsende. Modsat mange andre kommuner på Sjælland er andelen af brugere som er under 16

år høj, svarende til ca. 34 %, mens ca. 16 % er over 67 år. Den store andel af brugere under 16 år indikerer, at flextur bruges af mange unge til skole og uddannelse, hvilket bekræftes ved, at Hammer Frie Privatskole, Tybjerg Privatskole, Næstved Gymnasium & HF og Appenæs Friskole alle er blandt de 10 mest benyttede destinationer i flextur.

På nedenstående kort ses en grafisk oversigt over de rejser der er foretaget med flextur. Jo mørkere strengen er, des flere rejser er der foretaget. Det ses bl.a., at alle de største rejserelationer starter eller slutter i Næstved by.

Næstved Kommune havde i 2022 omkostninger forbundet med flextur på ca. 1,9 mio. kr., hvoraf ca. 1,4 mio. kr. gik til ture internt i Næstved Kommune.



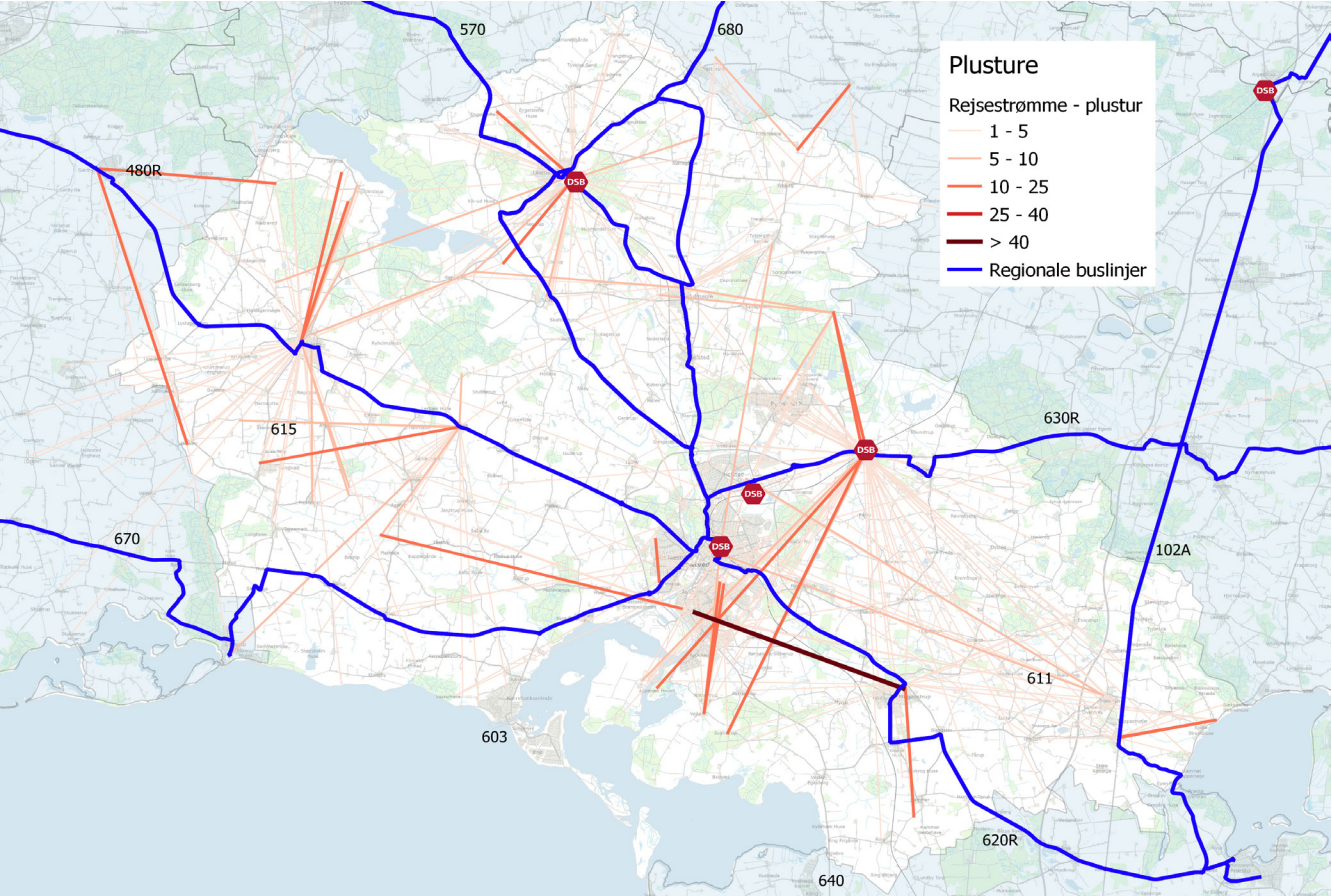
Plustur

Plustur er et tilbud til borgerne på den del af rejsen, hvor bus og tog ikke rækker. Plustur starter ved en bestilt adresse, og kører borgeren til et udvalgt skiftested, hvor man nemt kan komme videre med bus og tog - eller omvendt. Ordningen er en del af rejseplanen, og i Plustur vil kunderne ligesom i den normale kollektive trafik rejse sammen med andre passagerer. Prisen for Plustur er fast på 26 kr. uafhængigt af rejsens længde.

I 2022 var der 812 rejser med plustur i Næstved Kommune. Et begrænset antal ture, men dog stadig en væsentlig stigning fra 2019, hvor antallet af ture var 362. Analyser af brugen af plustur viser, at ca. 40 %

af alle ture er kørt af de samme 10 personer, og at én enkelt person har kørt ca. 80 ture i aftentimerne fra Plejehjemmet Bakkegården til en adresse i Næstved by.

På nedenstående kort ses en grafisk oversigt over de rejser der er foretaget med plustur. Jo mørkere strengen er, des flere rejser er der foretaget. Som kortet viser, sikrer plusturene forbindelse fra områder af Næstved Kommune som oftest ikke er busbetjent til et knudepunkt på enten tognettet eller R-busnettet.



Kommunebusser

For at sikre de transportberettigede elever transport til og fra skole har Næstved Kommune 14 kommunebusser. Disse fungerer som skolebusser og er planlagt efter at transportere folkeskoleelever til og fra skole, og derfor planlagt efter skolernes ringetider.

Kommunebusserne er åbne for alle uden at rejsende skal indløse billet. Kommunebusafgangene kan ikke ses i rejseplanen - i stedet skal borgere orientere sig om ruter og køreplaner på Næstved Kommunes hjemmeside.

Borgere som ikke er elever kan stå på kommunebusserne på de eksisterende stoppesteder langs ruterne, men det er også muligt at vinke bussen ind til siden og stige på eller af kommunebussen. Der forefindes ikke data for, hvor mange ikke-skoleelever der benytter sig af kommunebusserne. Det vurderes dog at være et meget lavt antal.

Ruterne for kommunebusserne ændrer sig løbende i forbindelse med, at der kommer nye transportberettigede elever. Der kommer bl.a. nye elever til ved hvert skoleår (0. klasse), men også til- og fraflytning og nye trafikfarlige veje ændrer på forudsætningerne for planlægningen af kommunebusserne. Endelig kan nye overbygningskoler, hvor eleverne skifter fysisk skole ved overgang til udskoling have betydning for planlægningen.

I og med ruterne kan ændres løbende har der i kortlægningen ikke været fokus på at vurdere om de nuværende ruter kunne optimeres. I stedet har der været fokus på at udvikle en smidig proces til, hvordan de løbende optimeringer kan gennemføres af Næstved Kommunes administration. På kortet på modsatte side ses de eksisterende kommunebusruter samt placeringen af folkeskolerne.

De vigtigste trin at gennemgå ved planlægning af kommunebusruterne til et nyt skoleår er:

1. Indsamling af kommende skoleelevers fremtidige kørselsbehov (afstandskriterie og trafikfarlige skoleveje)
- De respektive skoler indberetter de transportberettigede elever for det kommende skoleår. Dette gøres ud fra afstandskriterie angivet i Folkeskoleloven samt vurdering af trafikfarlige skoleveje i kommunen. Dette giver et indblik i behovet og dermed antallet af nødvendige busser og busstørrelse.

2. Indhentning af ringetider morgen og eftermiddag for det kommende skoleår
- Skolerne skal levere ringetider til kommunen for at kunne planlægge ruterne samt tilhørende køreplaner.

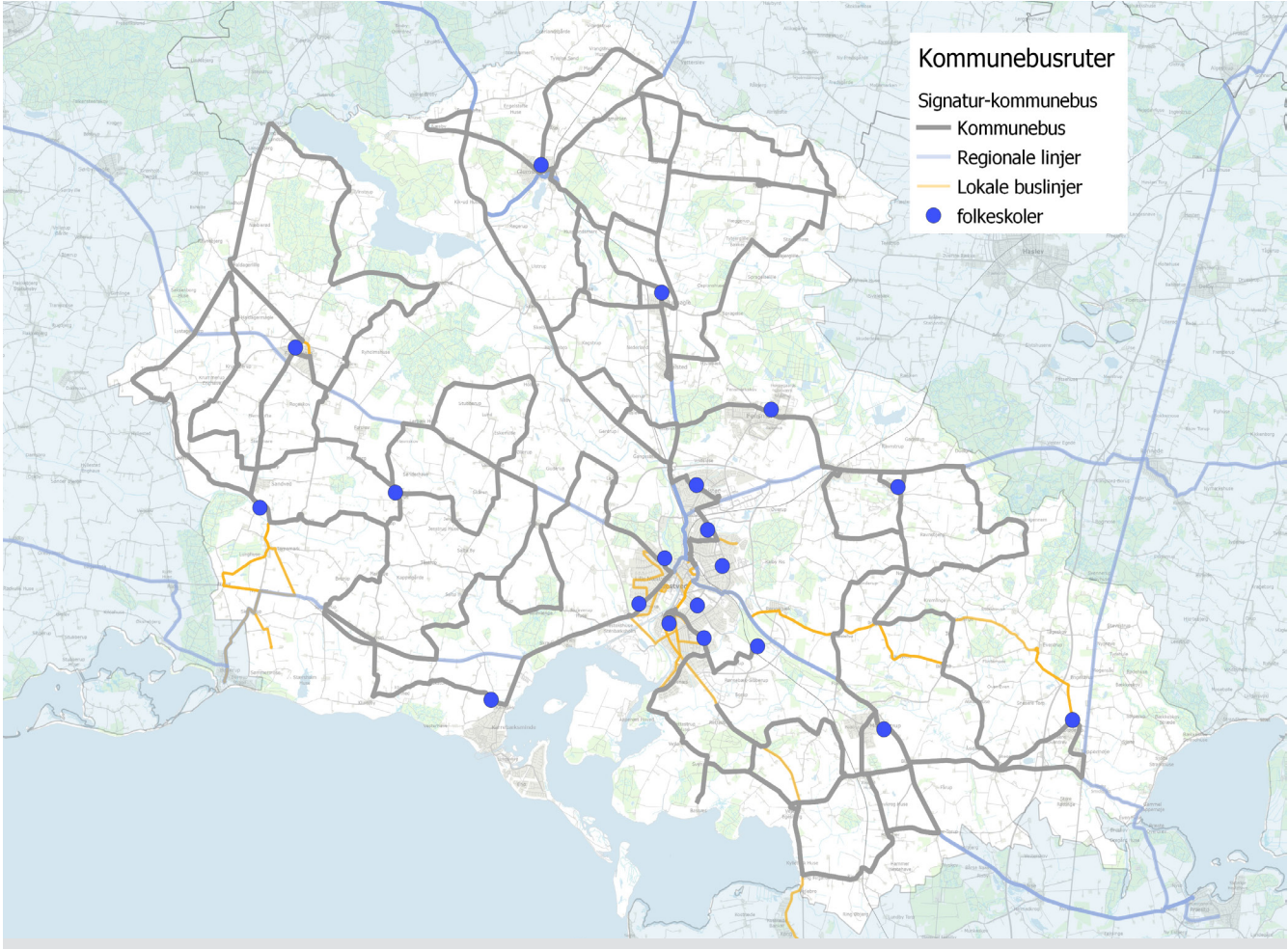
3. Planlægning af morgenruter
- Morgenruterne vil oftest være den længste rute, da alle de kørselsberettigede elever skal møde samtidig, og vil derfor også være den som planlægges først. Her skal det sikres, at denne kan holdes indenfor 60 minutter, som er grænsen for, hvor lang tid en elev må sidde i bussen.

4. Planlægning af hjemruter
- Hjemruterne planlægges som udgangspunkt ud fra morgenturene, hvor der kan arbejdes med en spejling af morgenruterne, så de elever der kommer først med om morgenen, kommer først hjem om eftermiddagen. Om eftermiddagen har eleverne fri på forskellige tidspunkter, hvilket har betydning for den hjemrute der skal køres. Afhængig af, hvilket detaljeringsniveau der vælges for planlægning af hjemturene, kan disse enten være en kopi af morgenruten uanset hvilke elever der skal med, eller også kan der laves en differentiering mellem ruterne set i forhold til ringetider og ugedage. I denne forbindelse skal det nævnes, at der fra politisk

side i Næstved Kommune er besluttet, at eleverne maksimalt på vente 30 min. på skolen - i enkelte tilfælde dog 45 min.

5. Dialog med vognmænd og prøvekørsler
- Her trykprøves ruterne hos vognmændene, som er vant til at køre ruterne. Denne dialog og prøvekørsel kan give input til at justere på ruterne, således at det kan gøres hurtigere eller bedre for eleverne.

6. Skolestart og tilretning
- Efter skolestart vil der være justeringer - enten i form af tiderne på køreplanen eller elever, der skal fjernes eller nye der er kommet til.





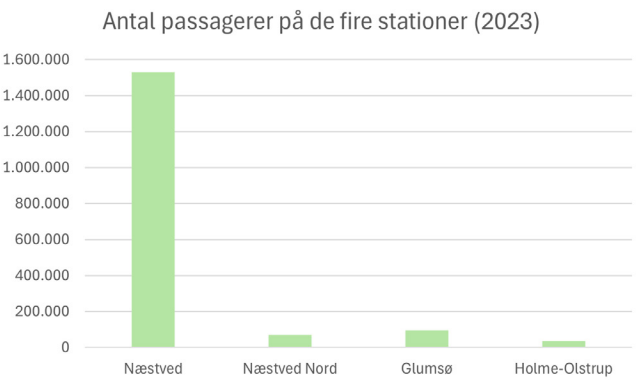
Knudepunktsperspektivet

For at skabe en attraktiv og velfungerende kollektiv transport, der kan tiltrække flere, er det nødvendigt at ses på sammenhængen i nettet og på stationernes rolle i det kollektive net og de bymæssige knudepunkter, hvor passagererne venter og skifter.

Ét af virkemidlerne til at motivere til en grønnere og mere fleksibel mobilitetsadfærd er knudepunkter - store som små, der blandt andet har til formål at facilitere bedre skiftemuligheder mellem transportformer, og dermed skabe gunstige betingelser for kombinationsrejser. Knudepunkterne skal ses som en integreret del af det samlede mobilitetstilbud i kommunen.

I dette afsnit ses der på stationerne og et par større knudepunkter. For gennemgangen af skiftemønstre på en række centrale knudepunkter, skal det bemærkes, at det samlede tal for passagerer kan variere fra tallene i afsnittet om passagertal. Dette skyldes forskellige opgørelsesmetoder i hhv. passagertælledata og rejsekortdata.

I Næstved Kommune er der fire stationer, hvor Næstved Station klart er den største med knap 5.100 daglige påstigere i tog. De øvrige tre stationer har et markant lavere togpassagertal, der spænder mellem 335 passagerer for Glumsø Station, 225 passagerer for Næstved Nord Station og 120 passagerer for Holme-Olstrup Station.



Næstved Station

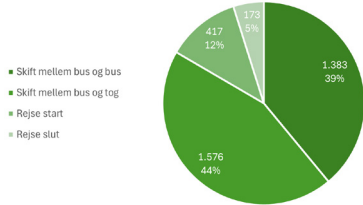
Regionalt trafikknudepunkt

Næstved Station er et regionalt trafikknudepunkt med et stort opland. Stationen er et vigtigt skiftested og bymæssigt knudepunkt, der kobler sig direkte op på Næstved bymidte som destination. Inden for 600m af stationen bor der ca. 5.700 indbyggere og der er ca. 5.200 arbejdspladser.

Der er togbetjening i tre retninger - Nykøbing Falster og København via hhv. Køge og Ringsted/Roskilde. Derudover er der tre bybuslinjer, tre lokallinjer og seks regionallinjer, der samlet skaber forbindelse til hele Næstved by, de fleste større byer i kommunen og de fleste store byer på Sjælland.

Det er et attraktivt knudepunkt, hvor 44% af passagererne omstiger mellem tog og bus, og 39% skifter fra en bus til en anden.

Skift på Næstved St.
(gns. hverdag, 2024: 3.550 passagerer)



Glumsø Station

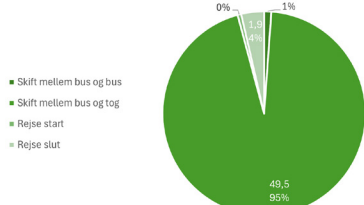
Oplandsknudepunkt

Glumsø Station er et oplandsknudepunkt, som forbin-der med Vestlandet. Samtidig er stationen forbundet til byen, hvor der inden for 600m af stationen bor ca. 800 indbyggere og der er ca. 250 arbejdspladser.

Der er togbetjening til Næstved, Ringsted, Roskilde og København. Derudover er der busforbindelse til Næstved og Ringsted en regionallinje. Regionallinjen til Sorø (og Skelby) kører ikke til stationen, men kører gennem bymidten (stop ca. 400m fra stationen).

Det er et knudepunkt, hvor 95% af passagererne omstiger mellem tog og bus.

Skift på Glumsø St.
(gns. hverdag, 2024: 55 passagerer)



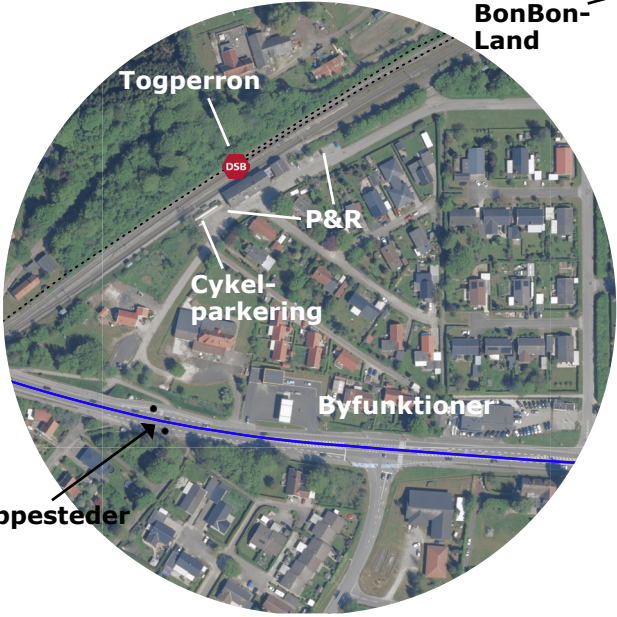
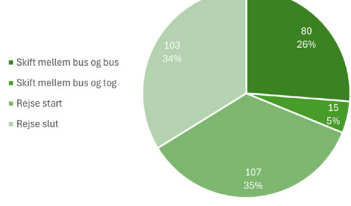
Næstved Nord Station

Lokalt pendlerknudepunkt

Næstved Nord Station er lokalt pendlerknudepunkt for det nordlige Næstved med et stort erhvervsopland. Stationen er Nordbyens pendlerstation med tæt adgang til de mange arbejdspladser mod nord og destinationen Næstved Storcenter. Inden for 600m af stationen er der ca. 2.300 arbejdspladser, mens der i dag ikke bor mange. På sigt når det kommende byområde Sten-længegård udvikles, vil der være et helt andet opland af indbyggere samt funktioner, hvormed det vil ændre karakter til et lokalt trafikknudepunkt.

Der er togbetjening til Næstved, Køge og København. Der er ingen busbetjening af stationen i dag, hvilket understøttes af at 70 % af passagererne starter/slutter rejsen på Næstved Nord St.

Skift på Næstved Nord St.
(gns. hverdag, 2024: 305 passagerer)



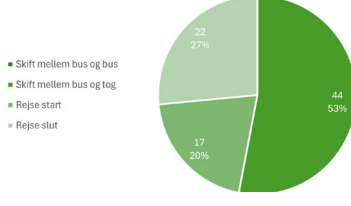
Holme-Olstrup Station

Lokalt trafikknudepunkt

Holme-Olstrup Station er et lokalt trafikknudepunkt med et boligopland. Stationen ligger i den nordlige ende af byen og har inden for 600m et opland på ca. 950 indbyggere og ca. 150 arbejdspladser. Mod øst ligger Toksværd, som anvender stationen som et pendlerknudepunkt.

Der er togbetjening til Næstved, Køge og København. Derudover er der busforbindelse til Næstved og Faxe Ladeplads med en R-linje. Bussen kører ikke til stationen, men kører langs landevejen. Her er lidt over halvdelen passagerer, der skifter mellem bus og tog.

Skift på Holme-Olstrup St.
(gns. hverdag, 2024: 85 passagerer)



Fuglebjerg Terminal

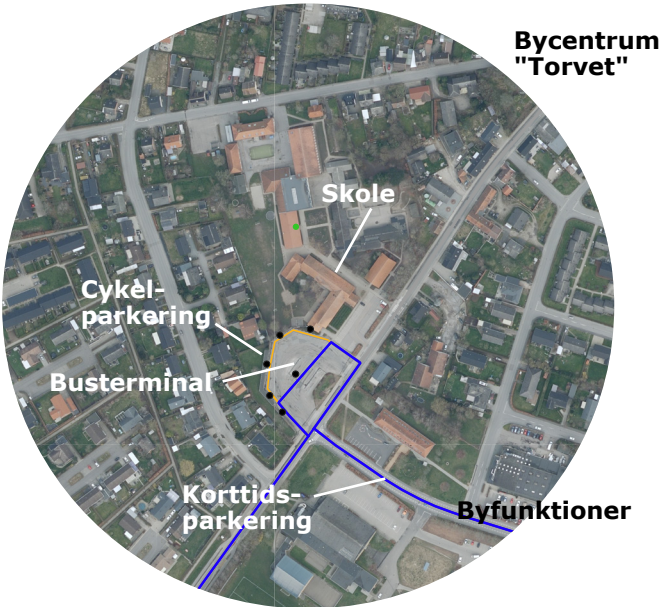
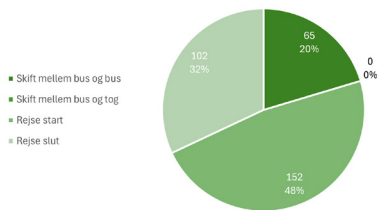
Lokalt trafikknudepunkt

Fuglebjerg Terminal er et lokalt trafikknudepunkt, der ligger tæt på becentret og har et fornuftigt boligopland. Terminalen ligger lige midt i byen og har inden for 600m et opland på ca. 1.850 indbyggere og ca. 850 arbejdspladser. Lige ved terminalen ligger skolen, der er udskoling for flere af de mindre skoler i nærområdet.

Der er busforbindelse til Næstved og Slagelse med en R-linje , der kører hver halve time. Derudover er der forbindelse til Sandved, Tornemark og Bisserup med linje 615 samt tre kommunebusser i nærområdet.

Der er få omstigere mellem busser, de fleste passagerer starter og slutter rejsen i Fuglebjerg.

Skift på Fuglebjerg Terminal
(gns. hverdag, 2024: 320 passagerer)



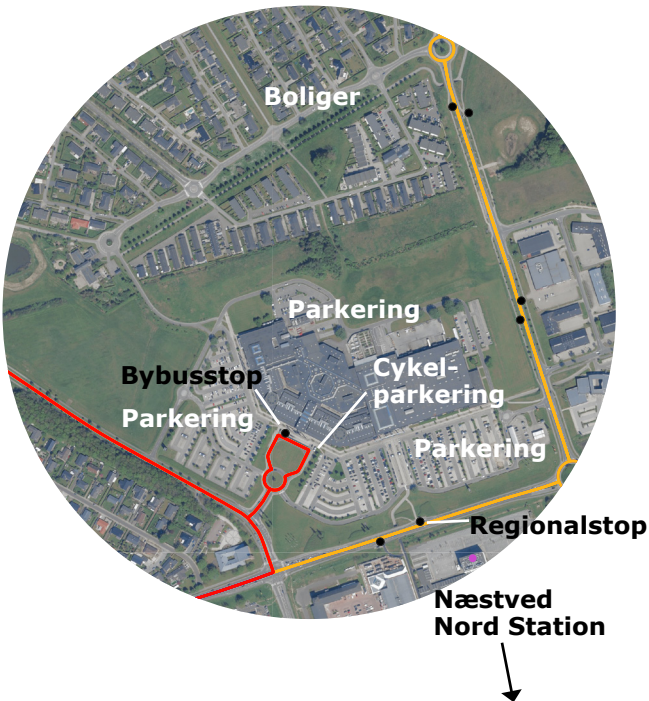
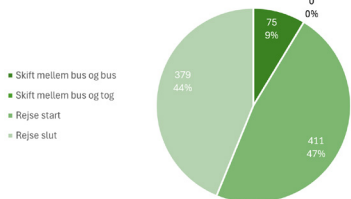
Næstved Storcenter

Pendlerknudepunkt

Næstved Storcenter er et pendlerknudepunkt for stedets mange arbejdspladser og butikker. Det er både lokalt at der rejser mange hertil samt regionalt. Storcentret har ca. 1.000 ansatte foruden et stort antal besøgende. Inden for 600m er der et opland på ca. 1.150 indbyggere og ca. 2.650 arbejdspladser.

Der er bybusbetjening med både A-bussen og linje 602, der kører hhv. hvert kvarter og hver halve time. Derudover er der busforbindelse til Næstved centrum og Faxe Ladeplads med en R-linje, der kører hver halve time. Der er 9 %, der skifter mellem buslinjer her.

Skift på Næstved Storcenter
(gns. hverdag, 2024: 960 passagerer)

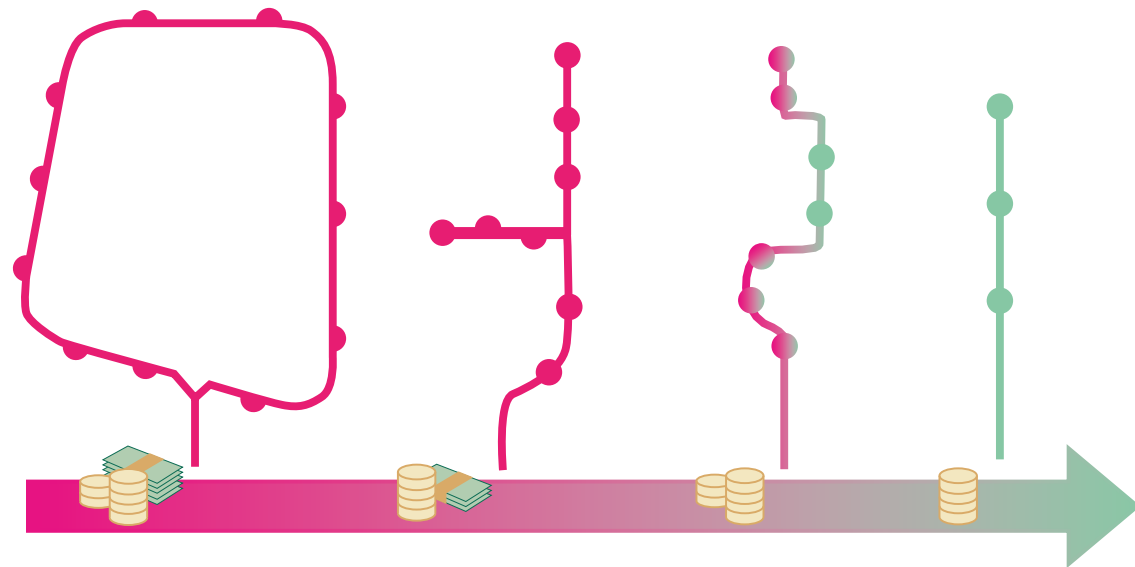


3

Planlægningsprincipper

Tema 1 - Linjeføring og betjening

Det første tema har fokus på, hvordan linjerne planlægges i forhold til rute, og hvordan linjerne i det samlede net bør planlægges, herunder bl.a. antallet af afgangse samt hvordan linjerne kører i forhold til hinanden. Temaet har fire planlægningsprincipper:



Princip 1 - Skab direkte forbindelser

Uanset hvilken geografisk kontekst der planlægges for, er det centralt, at der planlægges for, at buslinjerne kører med direkte linjeføringer med kørsel på de overordnede, større veje. Direkte linjeføring reducerer rejsetiden for de fleste passagerer/rejser, øger kørekomforten grundet færre svingbevægelser og de- og accelerationer samt medfører et reduceret behov for bustimer og driftsbusser. Omvendt kan det give længere gangafstand til nærmeste stoppested for nogle (ofte få) passagerer.

For betjening i tyndt befolkede områder og i mindre bysamfund gælder der, at det er centralt at undgå omvejskørsler fra fx hovedveje ind i de mindre bysamfund ad mindre veje. Dermed reduceres den forlængede rejsetid for de fleste passagerer via omvejskørslen for at hente (ofte) få eller ingen passagerer.

Princippet ses ofte udmøntet i form af fx R-busser og A-busser, hvor der køres direkte mellem de mest centrale destinationer.



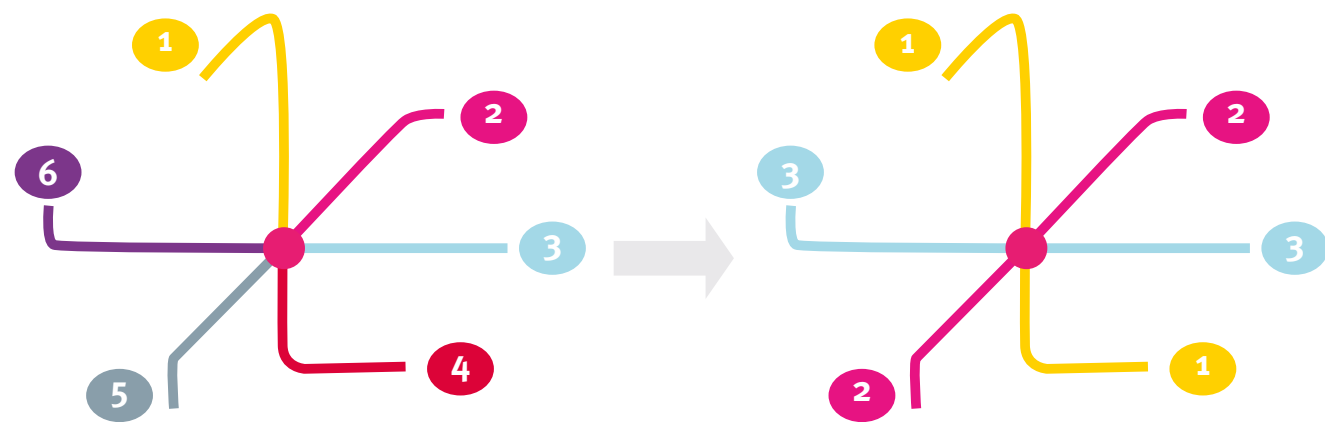
Princip 2 - Fokusér på busdriften

Uagtet geografisk kontekst er det vigtigt at fokusere busdriften, så den samlet set betjener flest mulige attraktionspunkter, såsom stationer, større bolig- og erhvervsområder, uddannelsesinstitutioner, torv etc. Det giver flest mulige direkte forbindelser mellem attraktionspunkterne, og skaber derigennem sammenhæng i den kollektive trafik, da eventuelle skift reduceres.

I forbindelse med betjening i de mere tyndt befolkede områder, er der fokus på primært at betjene de mest centrale dele af de mindre bysamfund, fx et mindre torv eller skole.

Derudover bør det primært være bysamfund af en vis størrelse der betjenes, så der skabes forbindelser mellem disse og endnu større bysamfund.

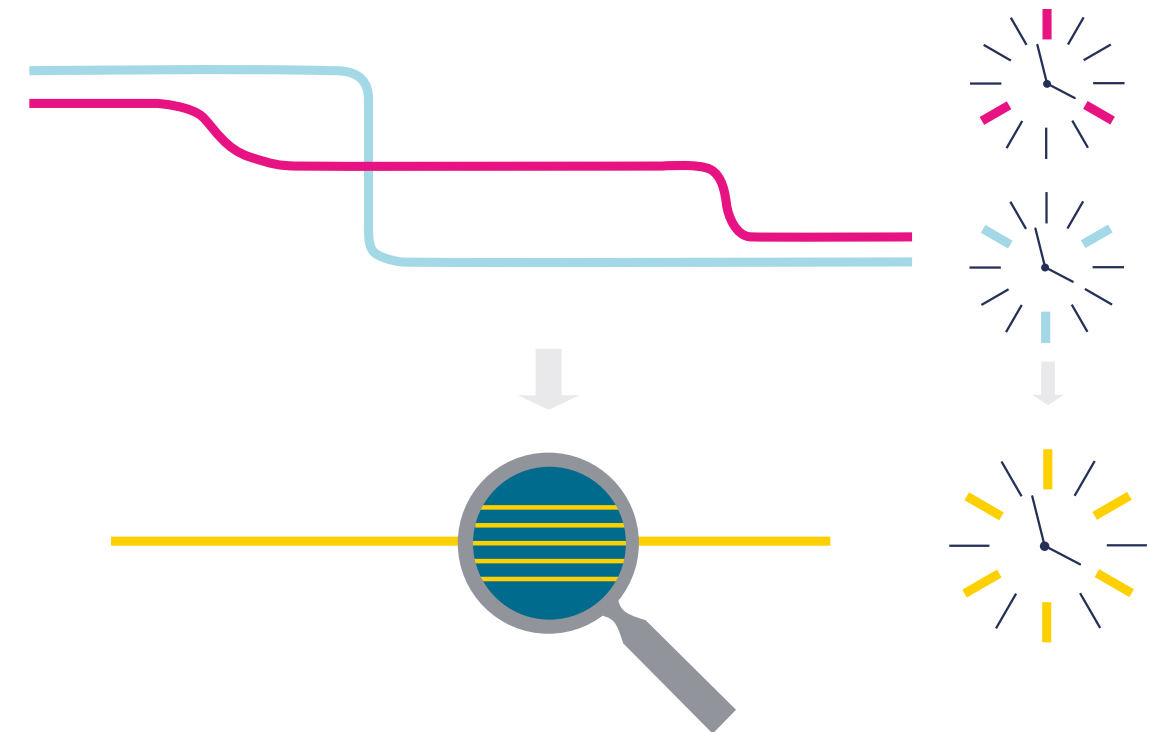
Princippet ses ofte udmøntet i form af A-busser, som betjener og forbinder strækninger og områder med mange attraktionspunkter.



Princip 3 - Skab enkelthed i nettet

Generelt bør der arbejdes i mod at skabe enkelthed i busnettet – i alle geografier. Enkelthed giver et bedre overblik for passagererne, da der er færre buslinjer at forholde sig til. Enkeltheden består samtidig i at skabe et sammenhængende net, der understøtter de største rejsestrømme. Konkret kan det betyde, at buslinjerne i byerne ikke har endestation ved fx stationen, og dermed tvinger mange til at skifte, men at de i stedet har betjening på begge sider af stationen og dermed understøtter flere rejsestrømme.

Princippet ses ofte udmøntet i større byers bybusnet, som ofte forbinder bolig- og erhvervsområder på tværs af et større knudepunkt, fx en station.



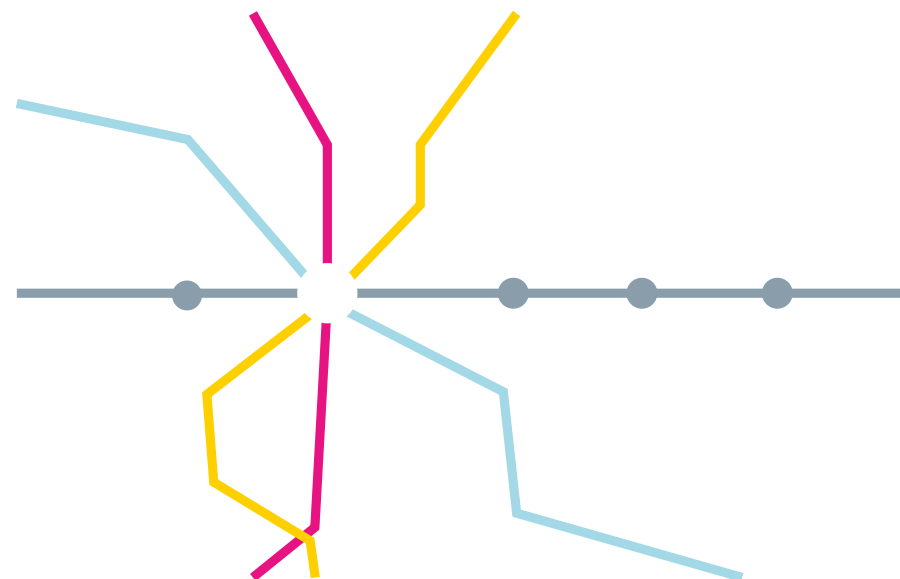
Princip 4 - Opnå højere frekvens

Fra mange kundepræferenceanalyser vides det, at antallet af afgang har væsentlig betydning for benyttelsen af busdriften. Derfor bør der arbejdes for, at der fx ved sammenlægning af omtrentligt parallelkørende buslinjer sikres mere overskuelige køreplaner med flere afgang pr. time.

Princippet ses ofte udmøntet i form af A- og R-busser, hvor fx to linjer lægges sammen og skaber en mere enkel køreplan med flere afgang.

Tema 2 - Opkobling og forbindelser til stoppesteder og knudepunkter

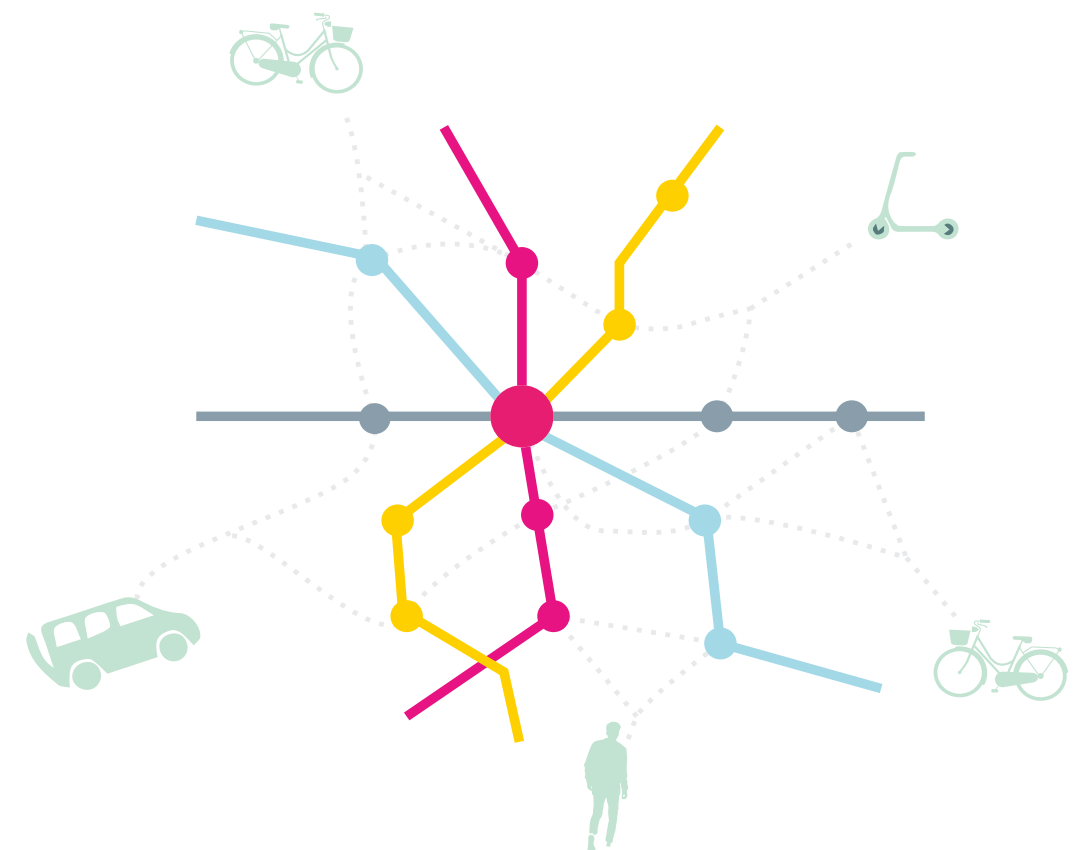
Det andet tema handler om at sikre gode forbindelser til og fra stoppesteder og knudepunkter. Forbindelser, som skal sikre tryghed og kvalitet for passagererne i deres transport til og fra den kollektive trafik.



Princip 5 - Skab gode forbindelser til baner og knudepunkter

Generelt bør der arbejdes for, at buslinjerne skaber forbindelser både til, men også i mellem de centrale knudepunkter og baner. Dermed skaber busnettet god sammenhæng, og tilbyder et bedre netværk for passagererne. Konkret kan det betyde, at buslinjer bør omlægges til at køre helt forbi knudepunktet, selv om det giver en mindre omvejskørsel.

Knudepunkterne bør dog have en tilstrækkelig volumen ift. skift til øvrig kollektiv trafik, før en eventuel omvejskørsel planlægges.



Princip 6 - Etablér attraktive stiforbindelser og styrk last-mile-løsninger

Alle rejser med bus starter med en del-rejse fra bopæl/arbejdsplads/uddannelsesinstitution til stoppestedet eller stationen. Denne rejse kan ske via gang, cykel, løbehjul og i nogle tilfælde med bil. I alle typer af geografier er det centralt at forbedre sti- og vejforbindelserne, så de i højere grad bliver trygge, direkte og attraktive.

De forbedrede stiforbindelser kan ud over at forbedre forholdene for eksisterende passagerer, også øge det geografiske oplandsområde, som det enkelte stoppested betjener, da passagererne accepterer længere gang- eller cykelafstand.

Tema 3 - Udformning af knudepunkter

Dette tema handler om den konkrete fysiske udformning af knudepunkter, som skal forstås som steder, hvor der sker flere skift mellem kollektive transportformer. Den fysiske udformning har erfaringsmæssigt stor betydning for, hvor og hvor meget passagererne vælger at skifte mellem de kollektive transportformer.



Princip 7 - Styrk trygge knudepunkter

Ved knudepunkter (som kan være betjent alene af flere busser eller af bus og tog) er det her de fleste skift mellem de kollektive transportformer oftest sker. Det er dermed også på disse steder, at eventuel ventetid på rejsen med kollektiv trafik sker. Derfor bør der være fokus på at styrke og forbedre udformningen af knudepunkterne, så de i høj grad indbyder til tryghed under opholdet.

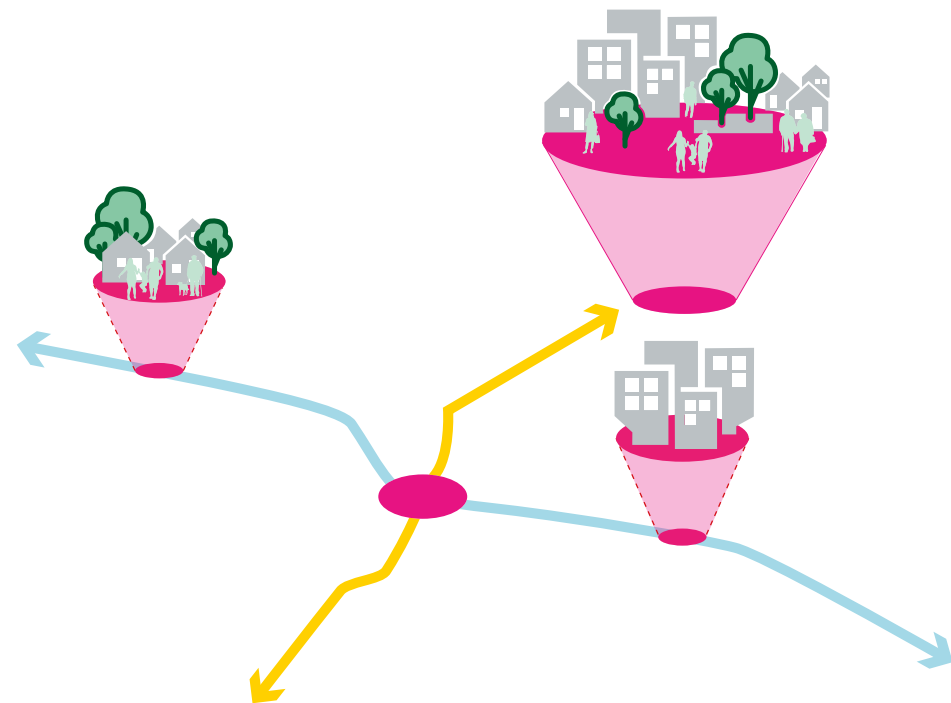
Dette kan ske ved at skabe attraktive byrum med flere aktiviteter samt sikre gode faciliteter for last-mile-løsninger.



Princip 8 - Facilitér nemme skift

På de store knudepunkter med betjening af flere transportformer (bus, tog) er det centralt, at de mange skift der sker, er nemt at foretage. Det kan ske ved at skabe nogle fysiske rammer, der giver lav gangafstand, trygge forbindelser internt i området etc.

Det er vigtigt, at både de kollektive og private mobilitetsløsninger tænkes ind. Derved forbedres forholdene for alle skift.



Princip 9 - Prioritér opkobling af byudviklingsområder

I byudviklingsområder med karakter af udbygning (og ikke fortætning) er det centralt for områdets fremtidige mobilitet, at busdriften allerede tidligt i udviklingsprocessen prioriteres. Dette gælder både i forhold til indpasning af busstoppesteder og koblingen til de nye stisystemer, men også hvornår busdriften til området igangsættes.

Sker der en tidlig prioritering af busdrift til udviklingsområdet, vil kollektiv transport bliver et naturligt førstevalg for flere.

4 Forslag til justeret busnet i Næstved Kommune

Forslag til et fremtidigt busnet i Næstved

Nye planlægningsprincipper sætter retningen

Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget i Næstved Kommune har den 3. februar 2025 vedtaget ni principper for planlægning af en attraktiv og effektiv kollektiv trafik. Principperne danner udgangspunkt for, hvordan busdriften kan styrkes på kort sigt. Principperne er også vigtige i et længere tidsperspektiv efterhånden som byen og kommunen udvikler sig, og et eventuelt behov for øget eller ændret busdrift opstår. Her vil justeringer i busdriften kunne blive struktureret ud fra planlægningsprincipperne, så nettet løbende forbliver attraktivt og effektivt.

Et økonomisk holdbart forslag til et nyt busnet, suppleret med mulige tilkøb

I arbejdet med udviklingen af løsninger til et fremtidigt styrket busnet i Næstved Kommune har der været fokus på at udarbejde et forslag, som ligger inden for de fremtidige økonomiske rammer for busdriften i Næstved Kommune, hvilket svarer til en samlet årligt udgift på ca. 50,0 mio. kr. (2025 p/l). Dette er en reduktion på ca. 2,5 mio. kr. i forhold til budget 2025.

Som supplement til forslaget er der udviklet en række tilkøbspakker med forskellige temaer/retninger. Disse kan hver især styrke det fremtidige busnet yderligere eller sikre betjening af politisk særligt vigtige områder af kommunen. Disse kræver tilførsel af flere driftsmidler til busdriften ud over de afsatte i forslaget til et nyt busnet.

Nyt, enkelt og effektivt bybusnet

Der er udviklet en række forslag til justeringer af bybusnettet, der i dag består af fem linjer, og som betjener mange områder af Næstved by på forskellig vis. Samtidig er der i det eksisterende bybusnet stor forskel i antallet af daglige afgangene hen over dagen og ugen på de enkelte linjer. Forslaget til et nyt bybusnet fokuserer bl.a. på at øge dækningen med A-bus samt at reducere driften på buslinjer med få afgang og kringlede linjeføringer, og derigennem give mulighed for at overflytte ressourcerne til mere direkte og højfrekvente linjer, der fæølger planlægningsprincipperne.

Det nye forslag til bybusdriften er generelt mere effektivt og indebærer en samlet reduktion i antallet af timer, og dermed også en driftsøkonomisk besparelse.

Ensretning af driften i og mellem landområderne

Den eksisterende drift i og mellem landområderne er i dag forskellig fra område til område, også selv om buskuddepotentialet er nogenlunde ens. For at sikre en ensartet drift på tværs af landområderne er der i forslaget indført et ensartet driftskoncept på de linjer, som ikke er bybusser. Driftskonceptet fokuserer på at sikre timesdrift på hverdage i tidsrummet mellem kl. 6.00 og 18.00. I de øvrige tidsrum henvises der til de mere behovsstyrede løsninger, flextur og plustur.

Mindre justeringer i de regionalt finansierede buslinjer

I udviklingsarbejdet har det vist sig fordelagtigt at operere med nogle justeringer på de regionalt finansierede buslinjer, og derigennem sikre en bedre samlet drift med bybusser og regionale buslinjer. I forslaget ligger der derfor dels en overflytning af nogle passagerer til de regionale buslinjer samt en omlægning af én regionalt finansieret buslinje. Sidstnævnte kræver en selvstændig beslutning i Region Sjælland. Dialogen om forslaget er igangsat.

Implementering af forslag til nyt busnet

Forslaget til et nyt busnet i Næstved Kommune kan med en trafikbestilling til Movia i oktober 2025, implementeres til køreplansskiftet i sommeren 2026. Dermed vil der være mulighed for at lave en kommunikationsindsats over for borgere, virksomheder og studerende om fordelene ved det nye busnet i foråret 2026. Dette giver erfaringsmæssigt den bedste overgang og færrest mulige misforståelser.

Det nye busnet er en større omlægning af det eksisterende busnet, og derfor en større forandring for både eksisterende og nye brugere af busnettet i Næstved Kommune. Erfaringsmæssigt tager denne type ændringer 1-2 år for passagererne at vænne sig til. De estimerede passagereffekter på de enkelte nye linjer vil derfor først endeligt være slået igennem efter indvigningsperioden.

Gennemgang af forslag til et justeret busnet i Næstved Kommune

I de kommende afsnit beskrives forslaget til det justerede busnet opdelt i henholdsvis en beskrivelse af fundamentet i form af en grundstruktur, som vurderes at være et minimum af drift til at opfylde borgernes og virksomhedernes ønsker og krav, samt en beskrivelse af flere tilvalgspakker, som kan styrke busbetjeningen i Næstved Kommune på forskellige måder. Beskrivelsen af forslaget til det justerede busnet er opdelt i en bybus- og en øvrig Næstved-del.

Hver linje i den nye effektive og attraktive grundstruktur bliver beskrevet i forhold til linjeføring samt baggrunden for eventuelle forslag til justeringer. Slutteligt vil der være et afsnit med beskrivelser af de alternative overvejelser, der har været i spil i udviklingen af forslaget til det nye busnet.

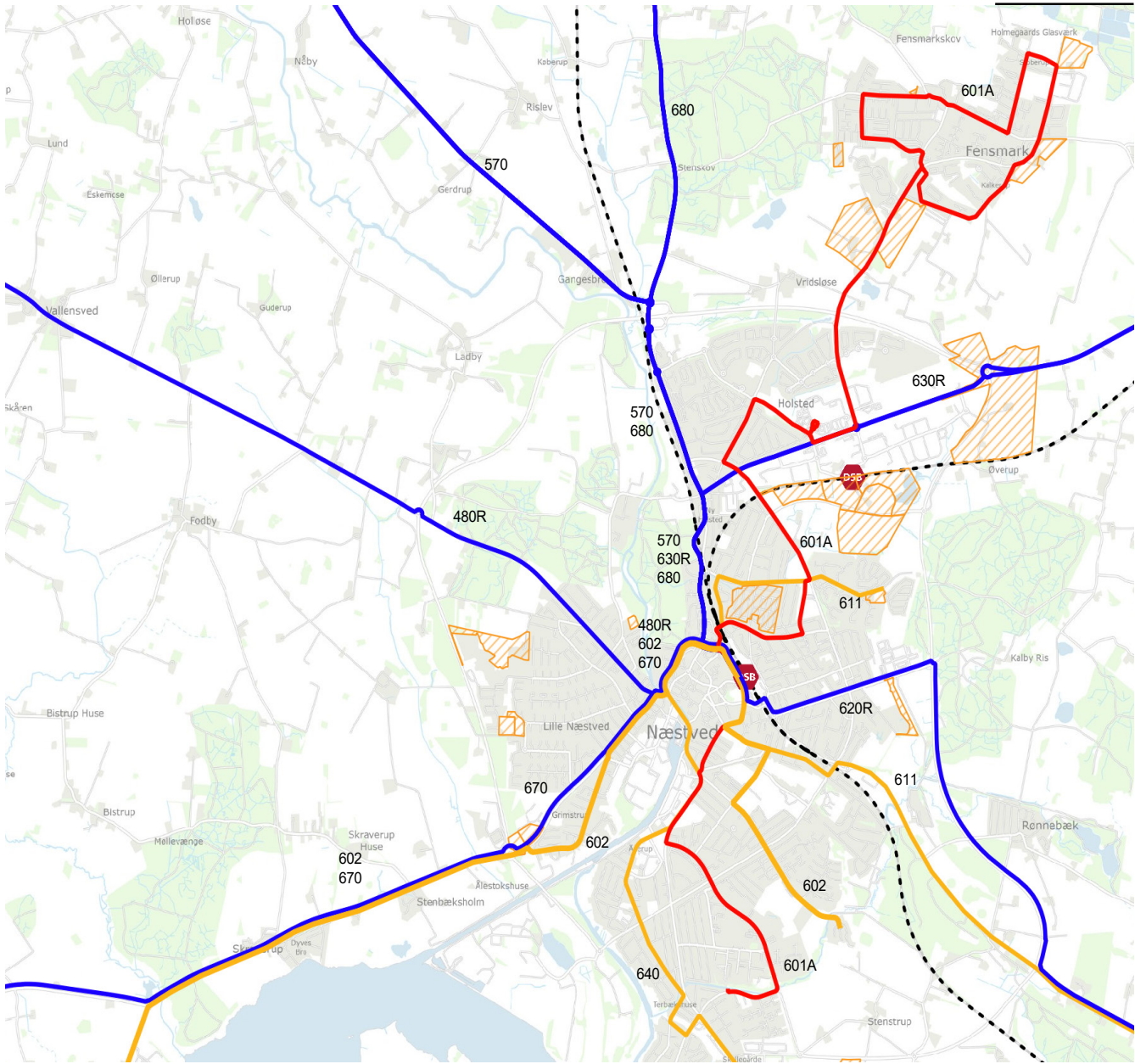
Bybusnettet

Det fremtidige bybusnet består af to bybusser (601A og 602), fire R-buslinjer (480R, 620R, 630R, 680R), to regionale linjer (570 og 670) samt to lokale linjer

(611 og 640). Sammen udgør disse linjer et enkelt og effektivt bybusnet, som betjener de centrale korridorer og forbinder vigtige bolig- og erhvervsområder med Næstved bys knudepunkter.

De fremtidige bybuslinjer vil i vid udstrækning betjene områder med et højt buskundepotentiale og sikre de interne forbindelser i Næstved by, som mange passagerer efterspørger. Bybusnettet vil fortsat have Næstved Station som centralt knudepunkt, og vil sikre forbindelse til og fra de helt store rejsemål, som Næstved Storcenter, Næstved Gymnasium, Næstved Sygehus etc. Endelig vil de nye bybuslinjer have mere direkte linjeføringer, som sikrer en attraktiv rejsetid mellem de større rejsemål.

Det samlede forslag til bybusnettet ses i figur 1.



Figur 1: Forslaget til det fremtidige bybusnet i Næstved by. A-bussen (rød), de øvrige kommunalt finansierede buslinjer (gul) og de regionale buslinjer (blå). De gule skraverede områder er byudviklingsområder i Næstved.

Justeret linje 601A med forlængelse til Fensmark

Forslag:

Linje 601A vil på strækningen fra Dyssegårdsvej til Østre Ringvej/Køgevej køre som i dag. Her vil linjen betjene de store boligområder langs Dyssegårdsvej og Parkvej (især Sct. Jørgens Park) og give forbindelse til den centrale del af Næstved by, herunder bl.a. Næstved Station.

Fra Næstved Station vil 601A via Næstved Storcenter fortsætte til Fensmark og give dette område bedre busdrift i form af bl.a. højere frekvens med fire afgang pr. time. Mellem Næstved Station og Næstved Storcenter betjenes bl.a. boligområderne langs Hvedevænget, Østre Ringvej og den sydlige del af Fensmarksvej.

Fra Næstved Storcenter til Fensmark betjenes bl.a. Næstved Handelsskole og den nordvestlige del af erhvervsområdet langs Køgevej samt boligområderne langs Øverup Allé. Ved Næstved Handelsskole på Køgevej vil der inden for en gangafstand på ca. 600 m. være forbindelse til regionaltoget på Næstved Nord Station. Dermed kan borgere fra bl.a. Fensmark med rejsemål i retning mod Køge og København spare rejsetid. Dette kan også ske i dag med linje 602, men informationen om det mulige skift til regionaltoget er sparsomt.

Linje 601A vil fortsat køre med fire afgang pr. time i dagtimerne samt to afgang pr. time i aften- og weekendtimerne. Forslaget indeholder også indførsel af natdrift med timedrift på nætter efter fredag og lørdag.

Baggrund for forslaget:

Optimering af driften mellem Næstved Station og Næstved Storcenter

Forbindelsen fra Næstved Station til Næstved Storcenter er én af de største rejserelationer i hele bybusnettet. Betjeningen sikres i dag af både 601A, 602 og 630R (regionalt finansieret), som dog har forskellige ruter mellem de to knudepunkter. 601A kører ad Østre Ringvej, mens 602 og 630R kører ad Ringstedgade. Samtidig sikrer linje 570 og 680R betjeningen af Ringstedgade og forbindelsen herfra til Næstved Station.

Med henblik på optimering af betjeningen i denne kor-

ridor foreslås linje 602 nedlagt mellem Næstved Station og Næstved Storcenter samtidig med, at linje 601A omlægges, så den fra Østre Ringvej/Køgevej kører ad Fensmarkvej og Holsted Allé til Næstved Storcenter. Betjeningen af Ringstedgade, hvor linje 602 kører i dag, vil fremover sikres af de tre regionale linjer (630R, 680R og 570), som sikrer et tilstrækkeligt antal afgang (fem afgang pr. time i dagtimerne).

Holsted Allé mellem Fensmarksvej og Ringstedgade vil fremover ikke blive busbetjent med omlægningen af linje 601A. Passagerer på stoppestedet ved Susåskole, afd. Holsted og Trompetvej vil fremover fortsat have A-busbetjening inden for hhv. ca. 200 og 400 meters gangafstand, mens passagererne ved Kuhlaus Vej vil kunne benytte de regionale buslinjer på Ringstedgade. De ca. 9 daglige påstigere ved stoppestedet Fagotvej vil fremover få ca. 600 m. længere til A-busstoppestedet. For alle tre stoppesteder gælder det, at den direkte forbindelse til Næstved Storcenter mistes.

Styrkelse af busdriften i Fensmark

Data om buskundepotentialet i Fensmark indikerer et større kundegrundlag end den eksisterende betjening understøtter.

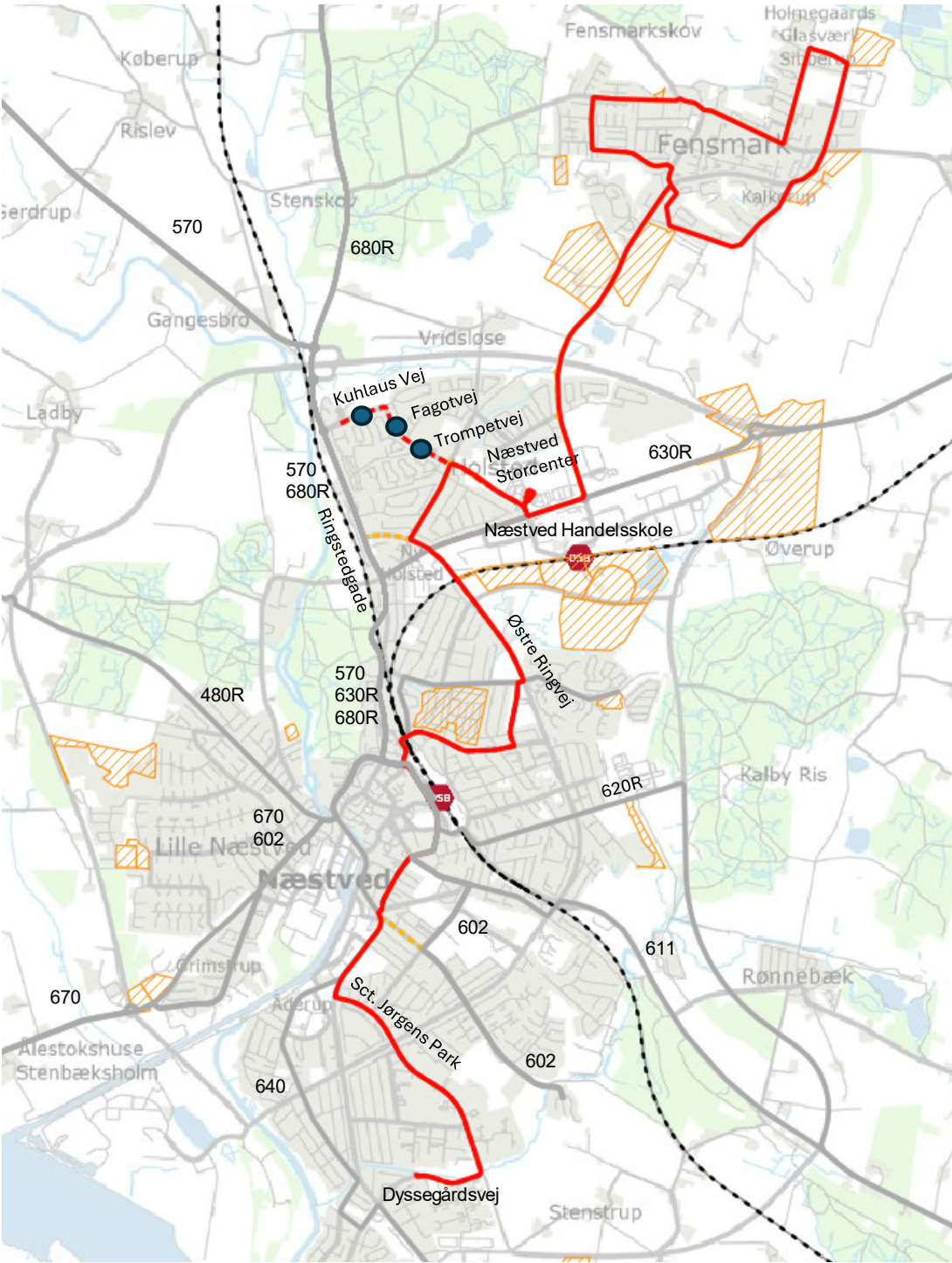
Samtidig ligger der lige syd for det eksisterende Fensmark et byudviklingsområde (v. Næstvedvej), hvor der i fremtiden bl.a. skal bygges boliger samt en række mindre byudviklingsprojekter i det østlige og nordlige Fensmark. Byudviklingen understøtter flere passagerer, og med en stærk og attraktiv kollektiv trafikbetjening allerede ved opførelsen af boligerne, giver det erfaringsmæssigt en højere brug af kollektiv trafik.

Med en forlængelse af linje 601A fra Næstved Storcenter til Fensmark ad den eksisterende linje 602's rute, vil antallet af afgang i Fensmark mere end fordobles.

Fastholdelse af linjeføringen mellem Næstved Station og Dyssegårdsvej

Den eksisterende linje 601A mellem Næstved Station og Dyssegårdsvej betjener i dag strækninger med det højeste buskundepotentiale i Næstved Kommune, bl.a. området Sct. Jørgens Park og Dyssegårdsparken.

Denne delstrækning på linje 601A fastholdes derfor med den eksisterende drift.



Figur 2: Forslag til justeret linje 601A (rød). De øvrige busser i det nye forslag til busnet er markeret med grå. Den røde stiplede linje er strækningen, hvor linje 601A ikke længere vil køre. De gule stiplede linjer er strækningerne, hvor linje 602 ikke længere vil køre.

Ny linje 602 mellem Nygårdsvej og Karrebæksminde/Enøby

Forslaget:

Linje 602 vil med forslaget fremover køre fra Nygårdsvej til Næstved Station via Næstved Gymnasium, som linjen også gør i dag, og sikrer fortsat en god forbindelse fra boligområderne samt gymnasiet til Næstved Station. Fra Nygårdsvej køres ad Rolighedsvej og Præstøvej i stedet for Indre Vordingborgvej.

Fra stationen køres fremover til Sandageren via Rådmandshaven, Karrebækvej og Grimstrupvej, og videre mod Karrebæksminde og Enøby ad den eksisterende rute (i dag betegnes denne linje 603).

Linje 602 vil køre med to afgang pr. time i dagtimerne på hverdage og med timesdrift i aften- og weekendtimerne.

Baggrund for forslaget:

Behov for fortsat god betjening mellem Næstved Station og Nygårdsvej

Med henblik på at sikre en fortsat god forbindelse fra Næstved Station til bl.a. Næstved Gymnasium og boligområderne langs Nygårdsvej, vil linje 602 fortsat betjene denne strækning.

Den største rejserelation på den eksisterende linje 602 er fra Næstved Station til Næstved Gymnasium. Af alle de registrerede rejser med rejsekort ses, at ca. 10 % af alle rejser sker i denne relation. Stoppestederne på Nygårdsvej har dagligt ca. 300 passagerer.

Den justerede linjeføring ad Rolighedsvej og Præstøvej giver mindre parallelkørsel med linje 601A på Indre Vordingborgvej samtidig med, at der gives en bedre betjening af Næstved Stadion, Arena Næstved og boligområderne på den indre del af Præstøvej.

Styrkelse af forbindelsen fra Næstved Station til Sandageren via Rådmandshaven

Strækningen fra Næstved Station til Sandageren via Rådmandshaven har et højt passagerpotentiale, bl.a. grundet flere store arbejdspladser og flere boligområder med tæt bebyggelse. Denne strækning betjenes i dag af bybus 603, som dog ikke længere har fast halvtimesdrift i dagtimerne. Dette skyldes besparelser på busbudgettet fra 2024. Passageranalyser fra Movia vedrørende effekterne ved reduktionen i driften viser, at størstedelen af passagerfrafaldet på ca. 80.000 årligt er sket på strækningen mellem Næstved Station og Sandageren.

Buskundepotentialet på denne strækning indikerer et behov for busdrift i samme omfang om Nygårdsvej. Med henblik på at styrke betjeningen i denne centrale bykorridor fortsætter linje 602 fra Næstved Station ad Rådmandshaven til Sandageren via Karrebækvej og Grimstrupvej. Her sikres betjening af bl.a. Næstved Sygehus, Administrationsbygningen Rådmandshaven og boligområderne langs Karrebækvej og Grimstrupvej.

Stoppestederne på strækningen fra Næstved Station til Sandageren har i dag ca. 615 daglige påstigere.

Genskabelse af halvtimes drift til Karrebæksminde og Enøby

Fra Sandageren køres videre ad eksisterende linje 603 rute til Karrebæksminde og Enøby, som dermed får lidt flere afgang end i dag - samme omfang af drift som før besparelserne fra 2024.

Forbindelsen til Karrebæksminde og Enøby giver dermed fremover en ny direkte busforbindelse fra disse områder til Næstved Gymnasium. Ud af de ca. 2000 indbyggere i Karrebæksminde og Enøby bruger ca. 180 passagerer i dag busdriften.



Figur 3: Forslag til den nye linje 602 (gul) samt de øvrige buslinjer i det nye net (grå). De gule skraverede områder viser de planlagte byudviklingsområder i Næstved Kommune.

Ny, regional betjening af Kaserneområdet - linje 620R

Forslaget:

Linje 620R foreslås omlagt fra Ny Præstøvej/Ring Øst, så den fremover kører ad Ring Øst og videre ad Skyttemarksvej til Næstved Station, i stedet for den nuværende kørsel ad Præstøvej og Farimagsvvej. Linjen vil fortsat have R-busfrekvens, og vil køre uændret mellem Østre Ringvej og Præstø.

Rejsetiden mellem Mogenstrup og Næstved Station vil være den samme som idag. Dermed får passagerer fra bl.a. Præstø ikke en forringet service i forbindelse med omlægningen.

Linje 620R er finansieret af Region Sjælland, hvorfor ændringen vil kræve en selvstændig beslutning af Region Sjælland.

Baggrund for forslaget:

Styrket regional betjening af området ved Skyttemarksvej

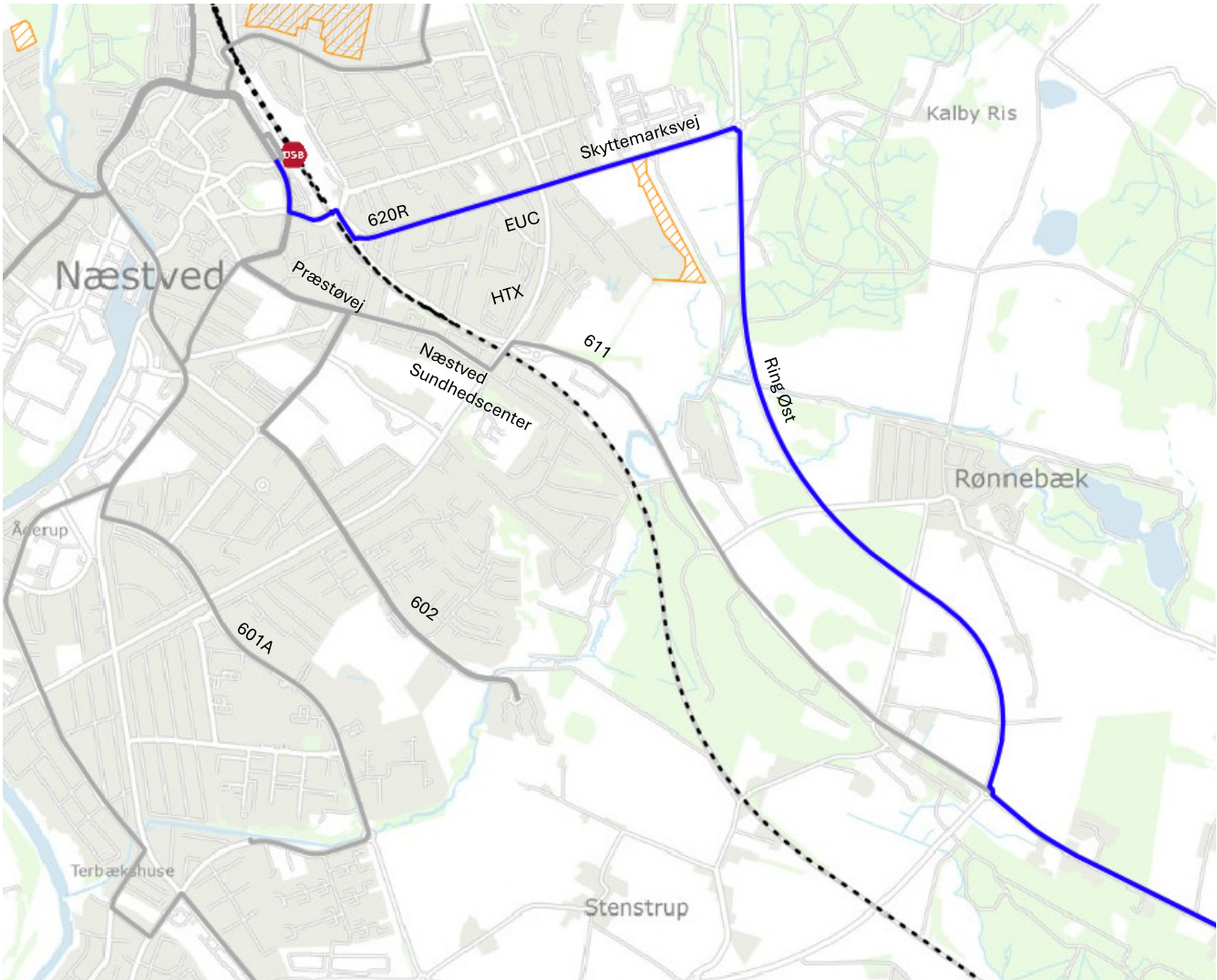
I området langs Skyttemarksvej ligger der en række større uddannelsesinstitutioner (EUC Sjælland, HTX Næstved) samt arbejdspladser i det gamle Kaserneområde. Disse steder er oplagte regionale rejsemål, og

med henblik på at styrke betjeningen af området samt for at sikre bedre regional dækning, omlægges linje 620R, så den fra Ny Præstøvej/Ring Øst kører ad Ring Øst til Skyttemarksvej og herfra fortsætter til Næstved Station via Rampen. Modsat den eksisterende betjening med linje 603 vil linje 620R i begge retninger køre ad Skyttemarksvej og dermed ikke betjene Kildemarksvej.

Passager- og oplandsanalyser viser også, at efterspørgslen er markant større på Skyttemarksvej end på Kildemarksvej, og de nuværende få passagerer på stoppestederne på Kildemarksvej (ca. 5 passagerer pr. hverdag samlet for de tre stoppesteder) vil fortsat have stoppestedsbetjening inden for ca. 250 m.

Reduceret betjening af Præstøvej mellem Østre Ringvej og Rolighedsvej

Omlægningen af linje 620R betyder, at boligområderne og sundhedscentret på Præstøvej øst for Rolighedsvej vil få mindre busbetjening end i dag, da de fremover kun vil have betjening med linje 611. Omlægningen af linje 602 betyder dog, at det reelt kun er passagerer som i dag benytter stoppestedet ved Østre Ringvej, der vil få ca. 500 m. ekstra gangafstand til nærmeste stoppested på linje 602 (ca. 600 m.). Dette stoppested har i dag ca. 30 påstigere pr. hverdag.



Figur 4: Omlægning af linje 620R (blå) til betjening af Skyttemarksvej og uddannelsesinstitutionerne i området ved Kasernen. De grå linjer angiver de øvrige buslinjer i forslaget til et nyt busnet. De gule skraverede områder viser de planlagte byudviklingsområder i Næstved Kommune.

Nedlæggelse af linje 604 og 605

Forslag:

Grundet kringlede linjeføringer og betjening af områder med et lavt buskunderpotential, foreslås de eksisterende linjer 604 og 605 nedlagt.

På nogle strækninger overtages betjeningen af andre linjer, mens der på andre strækninger ikke længere vil være busbetjening. På figur 5 ses der med de stiplede gule linjer de strækninger, hvor der med nedlæggelsen af linje 604 og 605 ikke længere vil være busbetjening.

Baggrund for forslaget:

Linje 604 og 605 kører i dag primært på strækninger, hvor buskunderpotential er lavt, og hvor der er andre mere attraktive buslinjer, der betjener samme strækning. Samtidig kører de med meget få afgang (timesdrift på hverdage i dagtimerne og ingen drift i weekendene), hvilket gør linjen uattraktiv for de fleste.

Udover Næstved Station, Søndervang (ved Sct. Jørgens Skole) og endestationen ved Kalbyrisvej på linje 604, og Svendborgvej på linje 605 er der ingen stoppesteder med over 10 daglige påstigere på de eksisterende linjer.

Linje 604

Nedlæggelsen af linje 604 vil betyde, at boligområdet ved Appenæs fremover ikke vil have busdrift i den sydvestlige del af området. Passagermængden i Appenæs er dog meget begrænset og de fem stoppesteder har tilsammen ca. 12 daglige påstigere, hvor de mest benyttede stoppesteder ligger inden for rimelig gangafstand til linje 640. Linje 640 foreslås samtidig omlagt, så den betjener den nordvestlige del af Appenæs ved det eksisterende stoppested på Appenæs Bygade ved Birkevænget.

Linje 604 betjener også Åderupvej som eneste buslinje i dag. Stoppestederne her har dagligt ca. 35 påstigere, hvor af Søndervang-stoppestedet er det mest benyttede med ca. halvdelen af de 35 påstigere. Åderupvej foreslås fremover betjent af linje 640.

Kalbyrisvej øst for Østre Ringvej betjenes også af linje 604 som eneste buslinje. De tre stoppesteder på strækningen har ca. 55 daglige påstigere. Stoppestedet ved Skovburren ligger meget tæt på et stoppested på linje 601A, mens stoppestedet ved Frøstjernevej også ligger i acceptabel gangafstand til linje 601A. De eksisterende brugere af stoppestedet ved Vendepladsen (ca. 13 daglige påstigere) får fremover ca. 700 m. længere til nærmeste stoppested på linje 601A.

For de tre stoppesteder på Kalbyrisvej vest for Østre Ringvej gælder det, at de har meget få påstigere (samlet 6 pr. hverdag). Stoppestederne på Kalbyrisvej vil dog fremover blive betjent med linje 611, og fortsat have forbindelse som idag til bl.a. Næstved Station.

Linje 605

Linje 605 sikrer i dag betjening af mange områder i et kringlet linjeforløb med lange rejsetider og lav frekvens. De meget få afgang (timesdrift i dagtimerne på hverdage og ingen drift om aftenen og i weekendene) betyder, at tilbuddet ikke er attraktivt for særlig mange borgere. Linjen foreslås derfor nedlagt.

Lille Næstved betjenes af linje 605, og de 10 stoppestedspar i området har dagligt kun ca. 20 påstigere. For seks af stoppestederne gælder det, at passagererne ved disse stoppesteder har anden kollektiv trafik inden for acceptabel gangafstand. Stoppestederne på H. C. Andersens Vej (fire stk.) ligger tæt på R-busstoppestederne (linje 480R) på Slagelsevej (ca. 200 m.), mens stoppestedet Digtergården på Fodbygårdsvej og stoppestedet Thit Jensens Vej på Karen Blixens Vej ligger ca. 250 m. til stoppesteder på linje 602 og 670.

Linje 605 betjener også området ved Marskvej og Fabriksvej, men stoppestederne har en meget lav benyttelse (under tre påstigere pr. dag), og også her er der øvrig busdrift ca. 200 m. fra det eksisterende stoppested.

I den sydvestlige del af Næstved by mellem Østre Ringvej/Vordingborgvej/Svendborgvej/Parkvej er linje 605 i dag eneste bus på en række strækninger. Passagertallet på disse stoppesteder er dog meget begrænset med sammenlagt ca. 5 påstigere pr. dag.



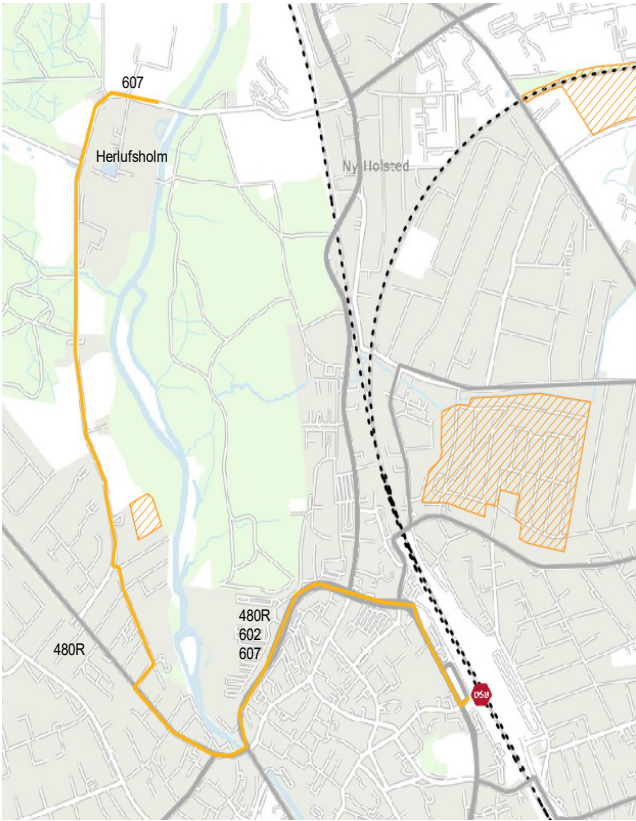
Figur 5: Illustration af forslaget om nedlæggelse af linje 604 og 605. De gule stiplede linjer viser de strækninger, hvor der fremover ikke vil køre bus, og hvor der kører bus i dag. De grå streger er linjerne i forslaget til et nyt busnet.

Nedlæggelse af linje 607

Linje 607 har tre afgang på hverdage og linjens primære formål er at sikre busbetjening til privatskolen Herlufsholm. Linjen har meget få passagerer, hvilket giver et tilskud pr. passager på ca. 90 kr.

Flere øvrige privatskoler i Næstved Kommune betjenes ikke med kollektiv trafik, og da eleverne på Herlufsholm også har busbetjening ca. 1 km. fra skolen, foreslås linje 607 nedlagt.

Nedlæggelsen af linje 607 vil frigøre ca. 375.000 kr. pr. år, som kan bruges til drift på mere rentable buslinjer.



Integration af linje 608 i de øvrige buslinjer

Linje 608 har én afgang på hverdage, og sikrer en morgenafgang fra Næstved Station til bl.a. Næstved Gymnasium og EUC på Industrivangen.

I det justerede busnet sikrer linje 602 og linje 640 i forvejen disse forbindelser, og det foreslås derfor, at driften på linje 608 i stedet integreres i de to andre linjer.

Nedlæggelsen af linje 608 frigiver ikke mange midler (ca. 30.000 kr.), men gør driften mere enkel for passagererne.



Busbetjening af det øvrige Næstved

Uden for Næstved By har fokus været på at ensrette betjeningen, så der tilbydes et ensartet tilbud på tværs af Næstved Kommunes mindre bysamfund. Nogle bysamfund vil dog have en bedre betjening, da de er begunstiget af regionale linjer på vejen mellem de større byer. Det gælder fx Vallensved, Sandby, Toksværd, Mogenstrup og Blangslev.

Det ensartede driftskoncept lægger op til betjening i dagtimerne med timesdrift mellem kl. 6.00-18.00 og ingen betjening i de øvrige tidsrum. Dette gælder for linje 611, 615 og 640.

Samtidig er der udviklet linjeføringsjusteringer, så betjeningen af landområderne i højere grad følger de besluttede planlægningsprincipper.



Optimering af driften på linje 611

Forslag:

Linje 611 foreslås fremover at køre fra Korskindeskolen i Brøderup via Snesere og Mogenstrup til Næstved Station. Fra stationen fortsættes ad den nuværende linje 604's rute ad Jørgen Jensens Vej og Kalbyrisvej.

Linjen vil køre med én afgang pr. time på hverdage i tidsrummet 6.00-18.00.

Baggrund for forslaget:

Linje 611 kører i dag i områder med et meget lavt buskunderpotential, herunder områderne mellem Næstelsø – Bøgesø – Everdrup. Samtidig er linjeføringen kendetegnet ved en kringlet rute, og dermed relativ lang rejsetid i rejserelationen mellem Brøderup/Tappernøje og Næstved by. Rejsekortdata viser, at den næststørste rejserelation (ca. 15 pr. dag) på linje 611 er Korskindeskolen til Næstved St. Den største rejserelation er fra Rønenbæksholm til Næstved Station. Denne relation kan fortsat opretholdes med det nye forslag, hvis der etableres nyt stoppested på Præstøvej v. Bystævnet.

Forslaget til den nye linje 611 kendetegnes ved at sikre

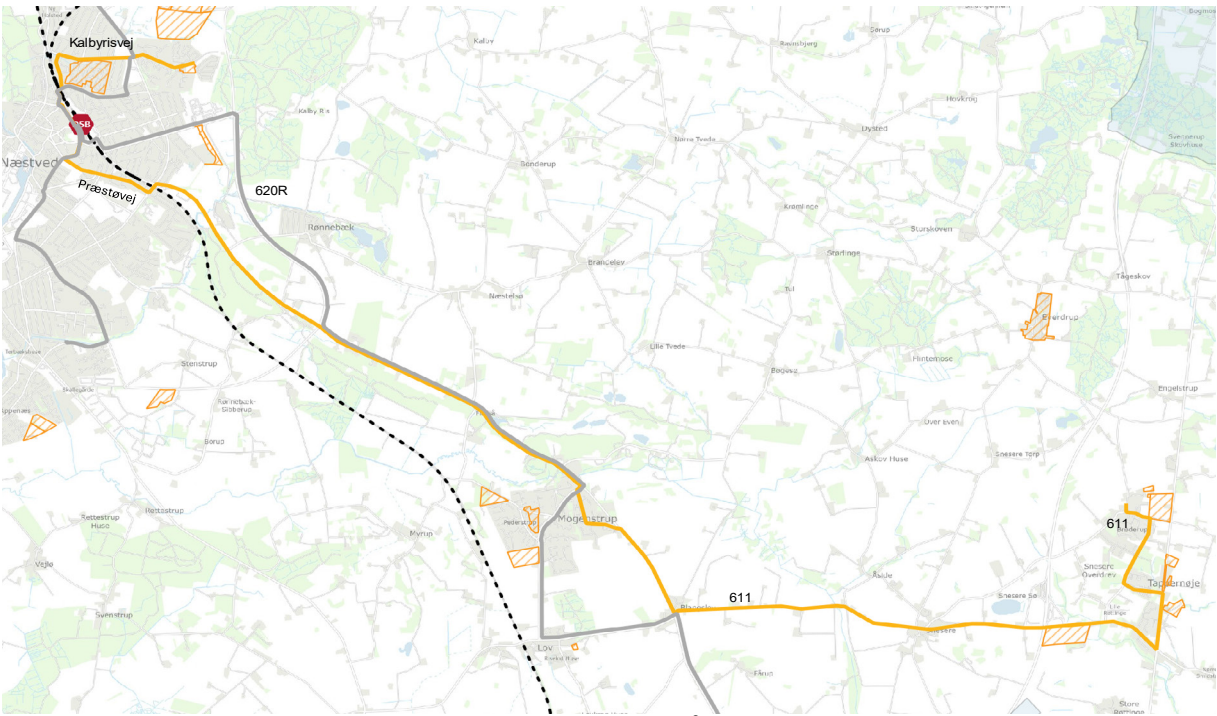
den mest direkte forbindelse fra Tappernøje og Brøderup til Næstved by, som er linjens primære formål, og hvor rejsekortdata viser, at forbindelsen fra disse to bysamfund til Næstved Station er blandt de største rejserelationer på linjen. Samtidig sikres også en ny forbindelse til Mogenstrup og skolen her, hvilket giver forbindelse mellem to centrale skoler i de to bysamfund.

Ændringen betyder, at bysamfundene i Everdrup, Askov Huse, Bøgesø, Størtinge, Brandelev, Næstelsø og Rønenbæk fremover ikke vil være betjent med bus i åben rute, men at borgere/passagerer i disse geografier henvises til flextur og plustur.

Det samlede buskunderpotential i hele denne geografi svarer til potentialet i fx Hyllinge, som i dag ikke har busbetjening.

Fra Næstved Station fortsættes til Kalbyrisvej, hvor linje 611 overtager driften fra den tidligere linje 604. Dette forbinder boligområderne langs Kalbyrisvej med knudepunktet ved Næstved Station.

De eksisterende skolebuskørsler på linje 611 (én afgang om morgenen og tre afgang om eftermiddagen) fastholdes på linje 611, som i dag.



Figur 6: Illustration af forslaget til en optimeret linjeføring på linje 611 (gul) samt den regionale buslinje 620R (grå)

Forenkling af linje 615

Forslag:

Linje 615 vil i forslaget fremover køre fra Bisserup Strand og videre mod Sandved og Tornemark til Fuglebjerg. Linjen vil fremover ikke køre mellem Fulgebjerg og Haldagerlille.

Linjen vil få timesdrift på hverdage i tidsrummet mellem 6.00-18.00.

Baggrund for forslaget:

Linje 615 forbinder en række mindre bysamfund med Fuglebjerg og R-busnettet samt til Bisserup Strand. Derudover fungerer linje 615 som skolebus for områderne Nyrup, Sandved og Tornemark. Endelig sikrer linjen busbetjening af landsbyen Haldagerlille.

Udfordringen med den eksisterende drift er, at køreplanen er meget uhensigtsmæssig ift. at sikre gode korrespondancer til linje 480R i Fuglebjerg. Dette skyldes primært betjeningen af Haldagerlille og den deraf afledte køretid, hvor passagertallet er én påstiger pr. hverdag, hvilket er meget begrænset.

Med henblik på at optimere køreplanen og sikre god korrespondance til R-bussen i Fuglebjerg, justeres linjen så den fremover ikke kører til Haldagerlille.

Den eksisterende skolebuskørsel (én afgang om morgenen og tre om eftermiddagen) fastholdes på linje 615.



Figur 7: Forslaget til en forenklet linje 615 (gul) samt de regionale linjer 480R og 670 (grå). Den stiplede gule streg viser den nedlagte strækning mellem Fuglebjerg og Haldagerlille

Ny linjeføring på linje 640 i Næstved by

Forslag:

Linje 640 vil i forslaget fortsat køre mellem Vordingborg Station og Næstved Station, og her bl.a. sikre betjening af Vester Egesborg.

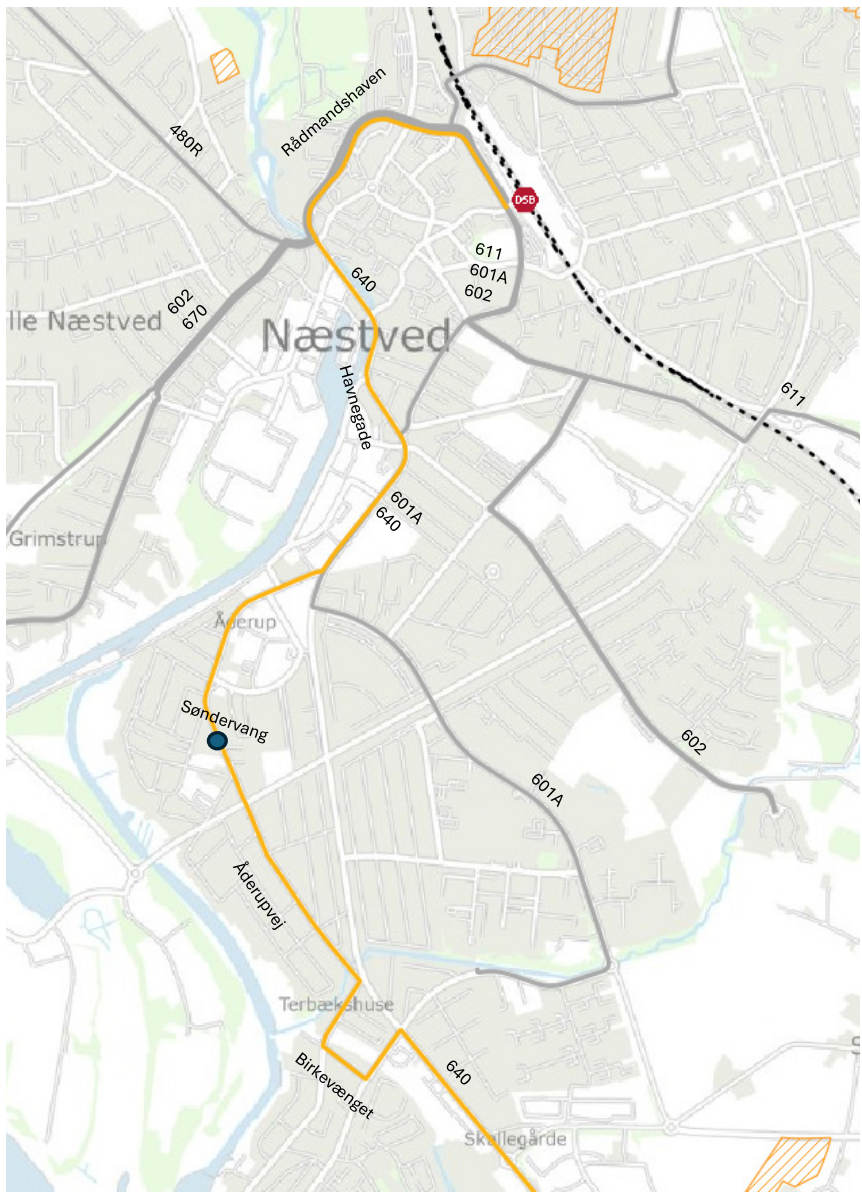
Fra Industrivangen betjenes Apperup Nord ved Birkevænget, og herfra køres ad Åderupvej og Havnegade til Næstved Station.

Linjen vil få timesdrift på hverdage i tidsrummet 6.00-18.00

Baggrund for forslaget:

Med henblik på at sikre betjening af området langs Åderupvej, foreslås linje 640 at få en ny rute i Næstved by, så den fremover i begge retninger fra Næstved Station kører ad Rådmandshaven, Havnegade, Vordingborgvej, Åderupvej og videre mod Vordingborg. Dermed betjener den bl.a. stoppestedet på den eksisterende linje 604 ved Søndervang, som var ét af de mest benyttede stoppested på linje 604 mellem Appenæs og Næstved Station.

Omlægningen betyder også, at linje 640 kan betjene det nordøstligste område af Appenæs på Birkevænget – et område som mister busbetjening med nedlæggelsen af linje 604.



Figur 8: Illustration af forslaget til en justeret linje 640 (gul) samt de øvrige linjer i det nye busnet (grå)

Tilkøbspakker

I dette afsnit beskrives fem tilkøbspakker, som er udviklet som supplement til forslaget til et justeret busnet i Næstved Kommune.

Tilkøbspakke 1: A-busfrekvens på linje 602A mellem Nygårdsvej og Sandageren

Med henblik på at styrke betjeningen på den centrale strækning mellem Sandageren og Nygårdsvej (hvor buskundepotentialet er højt grundet flere store arbejdspladser og mange boliger) via Næstved Station yderligere, kan der indføres A-busfrekvens på linjen. Dermed vil linjen køre hvert 15. minut i dagtimerne og med halvtimes drift i aften- og weekendtimerne.

Opgraderingen vurderes at tiltrække ca. 140.000 passagerer pr. år og medføre en årlig meromkostning på ca. 2,6 mio. Dette svarer til et tilskudsbehov pr. ny passager på 18 kr.

Tilkøbspakke 2: Betjening af den nye svømmehal samt ekstra betjening af Stenlængegård (linje 606)

Med åbningen af den nye svømmehal ved Næstved Nord St. har der været et politisk ønske om at vurdere mulighederne for busbetjening til og fra svømmehallen. Dette skulle gerne kombineres med en bedre betjening af byudviklingsområdet ved Stenlængegård.

Indledningsvist skal det bemærkes, at svømmehal-

len allerede i dag har god kollektiv trafik fra Næstved Station med regionaltoget, som sikrer forbindelse med to afgang pr. time med en rejsetid på ca. 4 min. Dette vil en busforbindelse på ingen måde kunne konkurrere med. Samtidig er den østlige og sydlige del af Stenlængegårdskvarteret godt betjent med buslinje 601A. Samlet set er det derfor vurderingen, at potentialet for busdrift til og fra svømmehallen og Stenlængegård er meget begrænset.

En buslinje til svømmehallen og Stenlængegård bør have to formål:

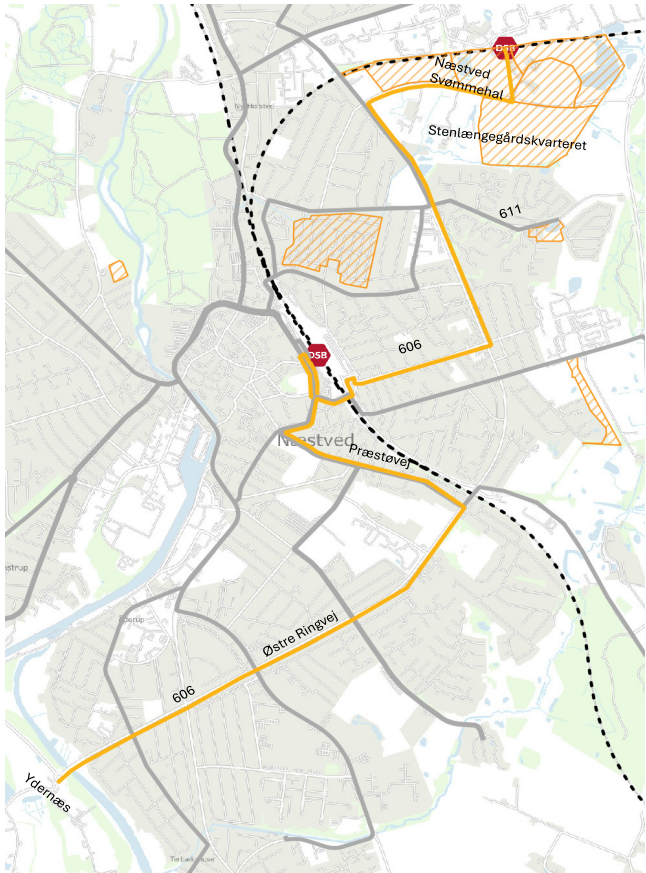
1. At skabe en direkte forbindelse fra Stenlængegård til bymidten og jernbanenettet
2. At etablere opkobling fra flest mulige boligområder til svømmehallen
3. I videst muligt omfang integreres med det øvrige busnet

Betjening af svømmehallen og Stenlængegårdskvarterets nordlige og østlige del kan ske med følgende buslinje (se kort på næste side).

Linjen skaber forbindelse fra en række boligområder langs Østre Ringvej, Kildemarksvej og Præstøvej til svømmehallen. Samtidig giver betjeningen af både Næstved St. (og bymidten) og Næstved Nord St. forbindelse fra Stenlængegårdskvarteret til jernbanen og funktionerne i det centrale Næstved.

Betjeningen af Østre Ringvej mellem Ydernæs og Præstøvej giver samtidig betjening af et par stoppesteder på den foreslåede nedlagte linje 605. Samtidig vil linjen kunne give flere afgang til Gl. Præstøvej, hvor linje 620R fremover ikke foreslås at betjene.

Linjen foreslås at køre med timesdrift i svømmehallens åbningstider på både hverdage og i weekenderne. Der skal til driften benyttes én bus, og beregninger viser et årligt kommunalt driftstilskud på ca. 2,3 mio. kr. og tiltrække ca. 55.000 ekstra årlige påstigere. Dette svarer til et tilskud pr. ny passagerer på ca. 41 kr.



Figur 9: Forslag til linjeføring på buslinje til betjening af Næstved Svømmehal og Stenlængegårds kvarteret (gul). De grå linjer er de øvrige linjer i forslaget til justeret busnet.

Tilkøbspakke 3: Aften- og weekenddrift på linje 611, 615 og 640

Det optimerede driftskoncept på linje 611, 615 og 640 medfører, at der ikke er aften- og weekendbetjening på disse linjer. I dag er det kun linje 611, som har weekenddrift med fire afgang om lørdagen. Derudover har linje 611 og 615 i dag aftenafgange på hverdage til

ca. kl. 22.00, mens linje 640 har sidste afgang kl. ca. 20.30.

Med henblik på at sikre de landlige områder aften- og weekendbetjening kan der indføres timesdrift på hverdage til kl. 0.00 og i timesdrift både lørdag og søndag mellem kl. 8.00-22.00.

Dette forventes samlet at tilføre linjerne ca. 44.000 årlige påstigere og et årligt ekstra driftstilskud på 5,4 mio. kr. Dette svarer til et tilskud pr. ny passager på ca. 123 kr.

Tilkøbspakke 4: Fastholdelse af nuværende drift på linje 611

For at fastholde den eksisterende busbetjening af de mindre bysamfund i Everdrup, Askov Huse, Bøgesø, Brandelev, Næstelsø og Rønnebæk kan den eksisterende betjening med linje 611 fastholdes - dog med forslaget til det nye driftskoncept med timesdrift på hverdage mellem kl. 6.00-18.00. I dette koncept kan den eksisterende skolebuskørsel fortsat indgå.

Fastholdelsen af den nuværende betjening vil øge det årlige driftstilskud ift. grundpakken med 0,15 mio. kr. Ændringen vil betyde ca. 10.000 færre passagerer om året.

Tilkøbspakke 5: Fastholdelse af betjening af Lille Næstved (linje 609)

Nedlæggelsen af linje 605 fjerner al busbetjening i dele af Ll. Næstved, specielt området langs Fodbygårdsvej. Dog er benyttelsen i dette område meget begrænset, og det samlede buskundepotentiale er ca. 40 % af potentialet i fx Hyllinge.

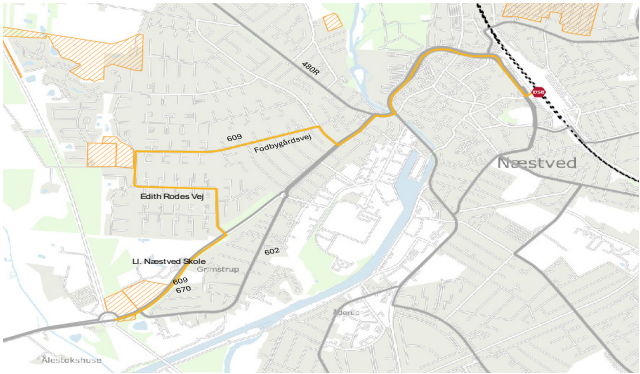
Samtidig er det vurderingen, at de øvrige områder af Ll. Næstved har busbetjening i acceptabel gangafstand fra boligerne – bl.a. 480R på Slagelsevej og 602 og 670 på Karrebækvej. Ønskes betjening af Ll. Næstved er der følgende centrale parametre at planlægge ud fra:

- Attraktiv linjeføring med så direkte rejse som muligt
- Bedst mulig integration med den øvrige kollektive trafik

En betjening af Ll. Næstved kan sikres med følgende buslinje (se kort).

Linjen sikrer betjening af Fodbygårdsvej og Edith Rodes Vej samt forbindelse til Lille Næstved Skole, afd. Digtervej. Samtidig sikrer linjen en forbindelse til Næstved Station, hvor der kan skiftes til mange andre buslinjer og tog.

Linjen foreslås at køre med timesdrift på hverdage i tidsrummet mellem kl. 6.00 og 18.00. Der forventes ca. 8.500 årlige passagerer og et årligt driftstilskud på ca. 1,5 mio. kr. Dette giver et tilskud pr. ny påstiger på ca. 176 kr.



Faglig vurdering af tilkøbspakkerne

Tilkøbspakke 1 vil løfte kvaliteten af bybusnettet, og sikre en meget attraktiv betjening af en central strækning i Næstved by, hvor bl.a. Næstved Gymnasium, Næstved Sygehus og Administrationsbygningen Rådmandshaven. Med ca. 29 ekstra passagerer pr. tilført driftstime er det den tilkøbspakke med den bedste passagereffekt.

Tilkøbet om busbetjening fra udvalgte boligområder i Næstved til svømmehallen samt bedre betjening af Stenlængegård kræver et tilskud pr. ny påstiger på ca. 41 kr. og tilfører ca. 55.000 passagerer til den samlede busdrift. Dette skyldes dog ikke udelukkende betjeningen af svømmehallen, men i højere grad, at linjen også sikrer betjening i områder, hvor der i forslaget til det nye busnet helt er fjernet busdrift. Det gælder især Præstøvej og den sydvestlige del af Østre Ringvej. Tilkøbspakken har meget lille relevans ud fra et perspektiv om betjening af svømmehallen. Dette sker som beskrevet tidligere i dag allerede af regionaltoget med en rejsetid, som busbetjeningen ikke kan konkurrere med på nogen måde.

Tilkøbspakkerne med fokus på betjening af Lille Næstved og indførsel af drift i aften- og weekendtimerne på landruterne 611, 615 og 640 har et meget højt tilskud pr. ekstra passager - helt op til et tilskud på 176 kr. for løsningen i Lille Næstved. Derfor er disse pakker ikke økonomisk rentable, men vil udelukkende sikre noget kortere gangafstand til stoppestederne i Lille Næstved og mulighed for at bruge åbne buslinjer i landområderne i stedet for flextur og plustur.

Vurdering af de driftsmæssige effekter

Movia har foretaget en række vurderinger af de driftsmæssige konsekvenser ved forslaget til det justerede busnet i deres økonomiberegningssystemer. Vurderingerne giver et kvalificeret bud på passagereffekter, antal af busser til den fremtidige drift samt de driftsøkonomiske konsekvenser for Næstved Kommune.

Forslaget vurderes - på trods af reduktionen på ca. 7.600 årlige driftstimer - at give et marginalt passagertab (ca. 6.000 pr. år, svarende til ca. 0,35 %). Dette dækker over et tab på de kommunalt finansierede busser på ca. 116.000, men hvor de regionalt finansierede linjer får ca. 110.000 ekstra påstiger – dette især på linje 620R langs Skyttemarksvej, linje 680 langs Ringstedgade og linje 480R på Slagelsevej. Forslaget vurderes at give Næstved Kommune en årlig driftsøkonomisk besparelse på ca. 2,85 mio. kr. Af

besparelserne udgør ca. 2,4 mio. kr. en effektivisering og optimering af bybusnettet, mens ca. 0,45 mio. kr. kommer fra en optimering af de tre buslinjer, der betjener de landlege områder, herfra en væsentlig del fra optimeringen af linje 611. Det skal bemærkes, at der i besparelserne på bybusserne ligger en årlig kompensation på ca. 400.000 kr. til den nuværende operatør grundet en reduktion i antallet af driftsbusser med fire stk. Dette er inkluderet i ovenstående beregninger.

De enkelte tilkøbspakker er vurderet på samme måde som grundpakken. I nedenstående skema angives de driftsøkonomiske og passagermæssige forskelle i forhold til dagens situation gældende for forslaget, mens det for tilkøbspakkerne angives i forskellen fra forslaget.

Grundpakke	Linje	Årlige driftsomkostninger (ændring ift. eksisterende)	Årlig passagereffekt (ændring ift. eksisterende)	Årlige driftstimer (ændring ift. eksisterende)		
	Total	- 2,85 mio. kr.	-6.000	- 7.600		
Tilkøbspakker		Årlige meromkostninger	Årligt ekstra antal passagerer	Årlige ekstra driftstimer	Tilskud pr. ny påstiger	Antal nye passagerer pr. ekstra bustime
	A-busdrift på linje 602 mellem Nygårdsvej og Sandageren	2,6 mio. kr.	140.000	4.775	18 kr.	29
	Betjening af Næstved Svømmehal og Stenlængegårds kvarteret	2,3 mio. kr.	56.000	4.000	41 kr.	14
	Aften- og weekenddrift på linje 611, 615 og 640	5,4 mio. kr.	44.000	16.800	123 kr.	3
	Fastholdelse af nuværende betjening på linje 611	0,15 mio. kr.	-10.000	-1.000		
	Opretholdelse af betjening af Lille Næstved	1,5 mio. kr.	8.500	1.750	176 kr.	5

Det foreslåede busnet (uden eventuelle tilkøbspakker) medfører en reduktion i antallet af nødvendige busser med op til 4 busser. De kontraktlige forhold medfører, at eventuelle reduktioner i antallet af busser vil udløse en kompensation til operatøren på ca. 1,8 mio. pr bus, hvis antallet reduceres fra sommeren 2026. At reducere kontrakten på denne måde medfører udover de økonomiske konsekvenser, at det ikke senere vil være muligt at udvide driften med en bus, uden at skulle betale kompensation igen.

Derfor foreslås det at fastholde de fire busser i kontrakten, og udnytte de pågældende busser til at udføre dubleringskørsel (ekstrakørsel) i Næstved Kommune. Dubleringskørsel dækker kørsel med busser udenfor Næstved Kommunes kontrakt, der sikrer ekstra kapacitet på udvalgte, højt benyttede afgangse i myldretiden. Næstved Kommune har i dag dubleringskørsel på både

linje 601A, 602 og 603, ligesom der er dubleringskørsel på enkelte afgangse på regional finansierede busser. Disse afgangse vil, fremfor at blive genudbudt årligt med de økonomiske udsving det kan medføre, kunne flyttes til de overskydne busser og dermed køres til kontraktpriser.

Forslaget estimeres at give en øget driftsudgift på 100.000 pr. bus pr. år i de resterende kontraktuelt bundne år.



Alternative overvejelser i forbindelse med udviklingen af forslaget

I udviklingen af forslaget til det justerede busnet har der været en lang række overvejelser på de enkelte linjer. Dette afsnit beskriver på linjeniveau de forskellige overvejelser samt baggrunden for, at disse er fravalgt i det endelige forslag.

Overvejelser på linje 601A

Forlængelse til Appenæs

Nedlæggelsen af linje 604 (se afsnit ”nedlæggelse af linje 604”) fjerner busdriften i Appenæs. For at sikre betjening af det nordøstlige område af Appenæs, har der været overvejelser om en forlængelse af linje 601A fra Dyssegårdsvej til Birkevænget. Analysen af en sådan forlængelse viser, at det ikke er rentabelt, da den ekstra køretid vil kræve yderligere én bus på linje 601A, og passagerpotentialet i Appenæs modsvarer ikke den høje frekvens på linje 601A.

Omlægning ved Hvedevænget

For at forbedre betjeningen af boligområdet mellem Østre Ringvej og Kalbyrisvej har der været overvejelser om en mindre omlægning af linje 601A, så den fremover vil køre ad Hvedevænget til Østre Ringvej og herfra videre nordpå, i stedet for den nuværende linjeføring ad Erantisvej. Forslaget vurderes at øge passagertallet, og vil ikke have betydning for køretiden (og dermed driftsomkostningerne). Forslaget vil dog kræve sikring af muligheden for at komme ud fra Hvedevænget på Østre Ringvej, hvor der i dag ikke er signalregulering samt etablering af et stoppestedspær på Østre Ringvej.

Overvejelser på linje 602

A-busdrift på linje 602

For at skabe et endnu mere attraktivt produkt har der været overvejelser om indførelse af A-busfrekvens på linje 602. Dette vil øge antallet af passagerer væsentligt, da buskundepotentialet på strækningen er højt. A-busfrekvens vil dog øge driftsomkostningerne med ca. 2,6 mio. kr. pr. år. Derfor indgår dette forslag ikke i grundpakken, men figurerer som en tilkøbspakke.

Regional betjening af Nygårdsvej

Der har været overvejelser om at lade strækningen mellem Næstved Station og Nygårdsvej blive betjent med den regionale buslinje 680R, for derved at skabe direkte forbindelse til Næstved Gymnasium fra bysamfundene Glumsø, Gelsted og Herlufmagle. Næstved Kommune skulle bidrage med et driftstilskud svarende til udgifterne forbundet med betjeningen af denne strækning. Forslaget er fravalgt, da det vil kræve politisk godkendelse i Region Sjælland og dermed ikke kan garanteres.

Selvstændig linje til Karrebæksminde og Enøby

Der har været overvejelser om at lade betjeningen fra Karrebæksminde og Enøby til Næstved Station blive varetaget af en selvstændig linje 603, som kører med timesdrift. Denne ville kunne sikre bedre betjening af bl.a. LI. Næstved Skole Digtervej og det sydøstlige område af LI. Næstved. Forslaget er fravalgt, da denne linje fra Sandageren ville køre næsten parallelt med linje 602 og udnyttelsen af timerne på denne strækning ville ikke være optimal.

Sikring af forbindelse fra Fensmark til Holme-Olstrup Station

I forbindelse med overvejelserne om den nye betjening af Fensmark med linje 601A (tidl. 602) var der overvejelser om at skabe en direkte busforbindelse fra Fensmark til Holme-Olstrup St. Herigennem ville borgerne i Fensmark kunne komme hurtigere mod regionaltoget mod Køge og København. Forslaget er fravalgt, da der ikke er fysisk mulighed for at have en bus til at vende ved Holme-Olstrup Station uden større anlægsinvesteringer.

Overvejelser på linje 611

Afkortning til Mogenstrup

Én af overvejelserne har været at lade 611 forbinde Everdrup, Brøderup, Tappernøje med Blangslev og Mogenstrup, hvor passagerer til Næstved by kunne skifte til linje 620R. Dermed ville tilbuddet ligne det,

som borgerne i Sandved og Tornemark har med linje 615, da disse også skal skifte til R-bus ved rejser til Næstved by. Dette forslag er fravalgt, da de største rejsestrømme i dag er fra Tappernøje til destinationer i Næstved by, og frafaldet af passagerer grundet skiftet til R-bussen vurderes at være for høj.

Sammenkobling med linje 640

Der har været overvejelser om at koble linje 611 med linjeføringen på linje 640 mellem Vester Egesborg og Næstved St. Dermed ville linjen kunne varetage betjeningen mellem Brøderup/Tappernøje og Næstved by (dog med lidt længere rejsetid) samtidig med, at betjeningen fra Vester Egesborg til Næstved by også sikres. Dette vil betyde, at linje 640 som den kendes i dag, vil kunne nedlægges. Linjen vil også kunne varetage nogle eksisterende skolebuskørsler. Forslaget er fravalgt,

da rejsetiden fra Tappernøje til Næstved forlænges væsentligt, og at de negative konsekvenser ved en nedlæggelse af linje 640 til Vordingborg ikke modsvarer fordelene.

Regional betjening af Tappernøje med linje 620R

Endelig har der været overvejelser om at lade linje 620R betjene Tappernøje i stedet for den nuværende betjening via Bårse i Vordingborg Kommune. Dette ville forbedre betjeningen af Tappernøje med flere afgang – især i weekenderne. Dermed ville alle Næstved Kommunes udviklingscentre være betjent med R-bus.

Rejsetidsforlængelsen ved omlægningen udløser behov for en ekstra bus samt ekstra rejsetid for passagerer fra Præstø på op til 7 minutter. En vurdering af fordele



og ulemper viste, at en sådan omlægning ikke er rentabel ud fra et Region Sjælland perspektiv.

Nedlæggelse af linjen

Det lave buskunderpotential samt det lave passagertal pr. bustime på linje 611 har medført, at der undervejs har været overvejelser om at nedlægge linje 611, og tilbyde borgerne i dens nuværende betjeningsområder plustur og flextur i stedet.

Med Tappernøje og Brøderup som udviklingscentre i kommuneplanen, blev dette fravalgt, da der bør være en forbindelse fra disse geografier til Næstved by, som det er for de øvrige udviklingscentre.

Indførelse af Nærbus-konceptet

Movias nyudviklede koncept til betjening af landområder, Nærbus, har været overvejet indført i en østlig Næstved-geografi. Omfanget af borgere og geografien gør det oplagt med indførelse af konceptet.

De eksisterende kontraktuelle rammer for busdriften i Næstved Kommune gør, at det imidlertid ud fra et kontraktmæssigt perspektiv, ikke er muligt at indføre Nærbus uden at betragtelige omkostninger. Dette skyldes, at Næstved Kommune er bundet til et bestemt antal busser i den eksisterende kontrakt, og at der i denne ikke indgår minibusser, som bruges til Nærbus.

Forslaget er derfor fravalgt, men det bør indgå i overvejelserne, når den eksisterende kontrakt skal genudbydes.

Overvejelser på linje 615

Forlængelse fra Fuglebjerg til Glumsø

For at sikre en tværgående forbindelse fra Fuglebjerg til Glumsø, har der været overvejelser om en forlængelse af linje 615 til Glumsø fra Fuglebjerg.

Analyser af rejsestrømme via teledata samt vurderinger af fordelene for pendlere til og fra København, har dog vist, at potentialer er meget lavt. Med flere afgang på line 480R og flere tog fra Næstved end fra Glumsø vil det være meget få, som vil få gavn af forbindelsen. Forslaget er derfor fravalgt.

Overvejelser på linje 640

Nedlæggelse af betjeningen syd for Industrivangen

Passagertallet og buskunderpotentialer i området syd for Industrivangen på Vordingborgvej er meget begrænset. Samtidig viser rejsekortdata en meget begrænset benyttelse af linje 640 mellem Næstved og Vordingborg Kommuner. Det har derfor været overvejet, om linje 640 skulle have endestation ved Industrivangen. Økonomisk vil dette ikke være en fordel, da passagerindtægterne i Vordingborg Kommune samt medfinansieringen fra de øvrige Movia-kommuner ved tværkommunale buslinjer er højere end de timebesparelser der vil være ved en afkorting. Derfor fastholdes betjeningen syd for Industrivangen.

Afrunding og anbefalinger

Med forslaget til et justeret busnet i Næstved Kommune er det muligt at tilpasse de årlige omkostninger til den eksisterende budgetramme samtidig med, at passagertallet tilnærmelsesvis fastholdes og borgerne, virksomhederne og de studerende i Næstved får et attraktivt tilbud. Det sker gennem fokus på de politisk vedtagne planlægningsprincipper, som sikrer direkte linjeføringer, enkelthed i nettet, god sammenhæng til banenettet.

Det nye forslag har følgende fordele:

- Overflytning af driftstimer fra ikke-rentable buslinjer med kringledede linjeføringer og få passagerer, til fastholdelse og styrkelse af frekvenserne på strækninger med potentielt flere passagerer
- Forenkling af busnettet med færre og mere direkte buslinjer
- Den eksisterende A-bus (linje 601A) forlænges til Fensmark og forbedrer betjeningen i dette område
- De centrale strækninger på Nygårdsvej og Rådmandshaven får fortsat god betjening med linje 602
- Kaserneområdet og uddannelsesinstitutionerne langs Skyttemarksvej får forbedret servicen med regional R-busbetjening (620R)
- Forbindelsen fra Tappernøje og Brøderup til Næstved by (linje 611) forbedres med kortere rejsetid
- Ensartet driftskoncept for de mindre bysamfund
- Genskabelse af halvtimesdrift til Karrebæksminde og Enøby
- Natbetjening på linje 601A
- Forbedret forbindelse fra Brøderup og Tappernøje til Næstved By og videre mod Kalbyrisvej med linje 611

I arbejdet med udviklingen af forslaget til et justeret busnet har mange overvejelser på de enkelte linjer været overvejet og analyseret. Det endelige forslag rummer de faglige bedste forslag, hvor planlægningsprincipperne er fulgt i høj grad, og hvor enkelthed og effektivitet har været centrale indsatsområder. Endelig har der været fokus på at sikre et økonomisk holdbart forslag med en minimumsbesparelse på ca. 2,5 mio. kr.

som mål.

De fem tilkøbspakker giver mulighed for at styrke busnettet yderligere. Disse har forskellige målgrupper – fra yderligere indførsel af A-busdrift til sikring af betjening af landområderne i aften- og weekendtimerne.

Tilkøbspakken med A-busdrift på linje 602 mellem Nygårdsvej og Sandageren vil styrke bybusnettet og øge antallet af afgang på strækninger som Nygårdsvej og Rådmandshaven, hvor centrale rejsemål som Næstved Gymnasium, Næstved Sygehus og administrationsbygningen for Næstved Kommune ligger.

Omvendt vil opretholdelse af betjeningen af Lille Næstved med linje 609 have høje omkostninger pr. passage, men vil kunne sikre kortere gangafstand til stoppestederne for borgerne i dette område.

Implementeringen af det nye busnet ændrer transporten for mange passagerer i Næstveds busnet – mange skal tage en ny bus med et andet linjenummer eller måske gå til et andet stoppested. Ændringerne kræver fokus på sikring af en god og målrettet kommunikationsindsats.

Samtidig er det centralt at huske på, at der ved omlægninger af denne størrelse erfaringsmæssigt opereres med en indsvingningsperiode på 1-2 år, før de vurderede passagertal er realiseret.

Det nye busnet kan implementeres allerede fra køreplansskift i sommeren 2026. Dette kræver en trafikbestilling til Movia i oktober 2025.

Justeringen af busnettet har også en række konsekvenser i forhold til nødvendige flytninger og etableringer af stoppesteder. Det gælder stoppestedsstandere, læskure (kan være omfattet af kontrakten med AfA Decaux) samt etablering/fjernelse af flisebelægning mv. En overordnet screening viser, at der skal etableres stoppestedspar, flyttes samt nedlægges/fjernes ca. 50 stoppesteder.

