

# Følgegruppemøde for kollektiv trafik 20. februar 2025



Illustration: Wikipedia.org

Sekretær, Michael Stonor Nielsen, Center Teknik og Miljø, Team Trafik  
– mail: [mivni@naestved.dk](mailto:mivni@naestved.dk) – tlf. 5588 6224



NAESTVED

# Dagsorden

- Velkommen
- Trafikbestilling 2025 – status over sidste års bestilling
- Trafikbestilling 2026
  - Årshjul for trafikbestillingen
  - Tidsplan og økonomiske vilkår for TB2026
  - Fremsend ønsker inden 30. april 2025
- Analyse af kollektiv trafik – kortlægning, status og videre proces
- Præsentation af planlægningsprincipper til brug for fremtidig planlægning
- Orientering om opgradering af regionallinje 680 til R-linje som 2-årigt forsøg
- Else Jensen – busbetjeningen i udviklingsområde Tappernøje/Brøderup
- Kommunebusser ved Fuglebjerg – 891, 892 og 893 – status
- Regulering af priser i offentlig transport fra 19. januar 2025
- Flextur og Plustur – statistik og økonomi for 2024
- Eventuelt



# Status - Trafikbestilling 2025

**Forventet underskud i 2025 på 3,542 mio. kr. (heraf udgør 1,13 mio. kr. forventet efterregulering for 2024).**

**Forventning om varig budgetudfordring fra 2026 og frem på 2,4 mio. kr.**

Administrationen anbefalede besparelser på årligt 2,81 mio. kr.

Effekt af besparelser i 2025 er ca. 1,405 mio. kr.

Det opbyggede underskud forventes fuldt afviklet i 2028 ved uændrede forhold.

- **Forslag 2A:** Takstjustering af starttakst for flextur fra 45 til 75 kr. pr. tur (fuld effekt i 2025) - 0,55 mio. kr.
- **Forslag 3:** Frekvensreduktion på linje 603 til timesdrift på hverdage udenfor sommermånederne juni-august (i juni-august vil der være halvtimes drift) - 0,8 mio. kr.
- **Forslag 4:** Reduktion af linje 611 til dagslinje (nedlæggelse af aftenkørsel fra kl. 18) - 0,2 mio. kr.
- **Forslag 9:** Lukning af linje 605 - busmateriel udnyttes til eksisterende dubleringskørsel på øvrige linjer - 1,2 mio. kr.
- **Forslag 10:** Nedlæggelse af linje 607 (tre daglige afgang ml. Næstved St. og Herlufsholm) - 0,06 mio. kr.

Byrådet valgte ved budgetforliget for 2025, at tilføre området 3,542 mio. kr. svarende til budgetudfordringen i 2025 – og dermed ikke at realisere besparelserne for nuværende.



# Budgetforlig 2025

Forligspartierne bag budgetforliget har indføjet følgende tekst i budgetforliget:

## *3.6 Kollektiv trafik*

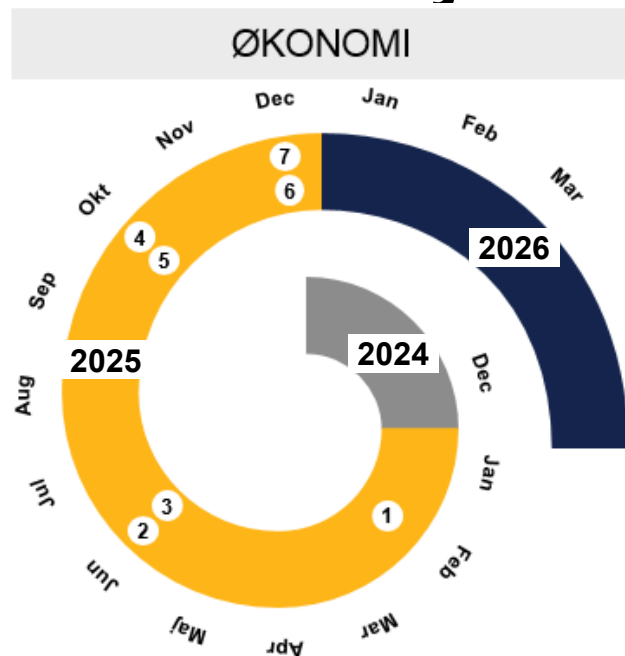
Siden corona er Næstved Kommunes udgifter til kollektiv trafik steget. Dels er omkostningerne til busdrift mv. steget mere end den almindelige prisudvikling, og dels er passagerne ikke vendt tilbage til den kollektive trafik i det tempo, som Movia har forudsat i deres budgetter.

I budgettet for 2025 er der udsigt til merforbrug på 3,542 mio. kr. inkl. en forventet efterregulering på 1,1 mio. kr. for 2024. Den kollektive trafik er vigtig, når Næstved Kommunes mange lokalsamfund og bydele skal bindes sammen. Derfor er forligspartnerne enige om at tilføre yderligere 3,542 mio. kr. til kollektiv trafik i 2025. Beløbet finansieres af budgetløftet til Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget, som blev indarbejdet til 1. behandlingen.

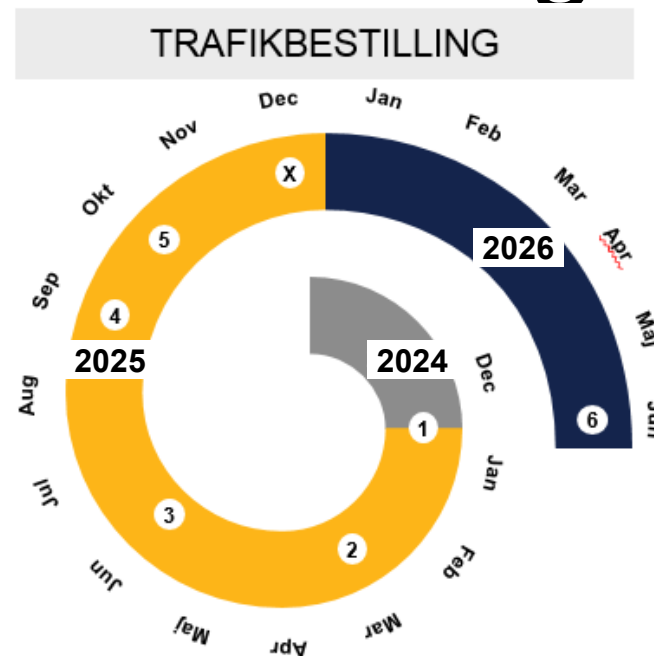
Der er igangsat en analyse af fremtidens kollektive trafik i Næstved Kommune. Resultaterne af denne skal danne grundlag for trafikbestillingerne for 2026 og fremad, så løsninger og serviceniveau i den kollektive trafik fra 2026 og frem vil kunne indeholdes inden for budgetterne i overslagsårene.



# Årshjul for trafikbestilling



- 1 Regnskab fra sidste år
- 2 Estimat 1 ( første opfølgning på indeværende års budget)
- 3 1. behandling af budgettet for det efterfølgende år
- 4 Estimat 2 (anden opfølgning på indeværende års budget)
- 5 Kommuner og regioners trafikbestilling
- 6 2. behandling af budgettet for det efterfølgende år
- 7 Opdateret BO budget



- 1 Idéfase december - januar
- 2 Skitsefase februar – april
- 3 Detailfase maj – juli – udarbejdelse af oplæg til politisk drøftelse
- 4 Politisk behandling august - oktober
- 5 **Trafikbestilling senest 31. oktober**
- 6 Implementering sidste søndag i juni
- X Køreplansændringer til togkøreplanerne implementeres i december  
- uafhængigt af trafikbestilling

# Trafikbestilling 2026 – vigtige datoer

Frist for indkomne ønsker fra borgere og følgegruppe mv. til TB2026:

**Senest 30. april 2025**

TB2026 forventes politisk behandlet:

- **10. juni 2025** – Afrapportering af analyse til Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget
- **11. august 2025** – Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget, 1. beh. inden høring
- **22. september 2025** – Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget, 2. beh. efter høring
- **29. september 2025** – Økonomiudvalget
- **7. oktober 2025** – Byrådet

Bestilling til Movia **inden den 31. oktober 2025.**

Forventet høringsproces af TB2026 til lokalråd, følgegruppe og interesseorganisationer fra **12.08.25-31.08.25.**

Ikrafttrædelse af **bestilling ultimo juni 2026.**

(Tilpasning af køreplaner i december 2025 i relation til DSB's køreplansændringer)



# Forslag til møder i følgegruppen

- **Torsdag, d. 15. maj 2025** – Ønsker til TB2026 kvalificeres inden beregninger påbegyndes som oplæg til politisk behandling
- **Torsdag, d. 28. august 2025** – Opfølgning på estimat 1 for 2025, og budgetbehandling hos Movia samt 1. beh. af TB2026 i Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget + evt. kommentarer til udvalg inden endelig behandling i Plan-, Teknik- og Lokaldemokratiudvalget, Økonomiudvalg og Byråd.
- **Torsdag, d. 19. februar 2026** – Status på det forgangne år og regnskab for 2025. Opfølgning på endelig TB2026. Arbejdsprogram og ønsker til TB2027.



# Økonomi – status lige nu

| Status - Kollektiv trafik – Trafikbestilling 2026<br>(2. beh. 2025) (t.kr.)<br>(Underskud=positivt fortegn. Indtægt=negativt fortegn) | 2024              | 2025                | 2026                       | 2027           | 2028           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------------|----------------|----------------|
| <b>Budget i alt</b>                                                                                                                   | <b>-54.947</b>    | <b>-53.415</b>      | <b>-49.872</b>             | <b>-49.872</b> | <b>-49.872</b> |
| Kommunens budget inkl. flextur                                                                                                        | -48.409           | -49.872             | -49.872                    | -49.872        | -49.872        |
| Intern overflytning af økonomi fra andre områder (engangsbeløb)                                                                       | -6.538            |                     |                            |                |                |
| Intern overflytning af økonomi – budgetforlig 2025 (engangsbeløb)                                                                     |                   | -3.543              | Afventer opdatering i juni |                |                |
| <b>Forventet forbrug i alt</b>                                                                                                        | <b>54.945</b>     | <b>53.415</b>       | <b>52.255</b>              | <b>51.804</b>  | <b>51.081</b>  |
| Movia, budget (aconto) inkl. fællesudgifter                                                                                           | 46.624            | 49.367<br>(49.176)* | 49.105                     | 48.550         | 47.724         |
| Kommunebusser - lukket kørsel (overførsel fra CDS)                                                                                    | -1.060            | -1.060              | -1.060                     | -1.060         | -1.060         |
| Efterregulering 2023 og 2024 (forventet)                                                                                              | 5.660             | 760<br>(1.130)*     | Afventer opdatering i juni |                |                |
| Flextur og plustur                                                                                                                    | 2.866<br>(3.399)* | 3.074<br>(3.840)*   | 3.881                      | 3.985          | 4.088          |
| Øvrige udgifter (dublering, stoppesteder, personale mv.)                                                                              | 195<br>(323)*     | 329                 | 329                        | 329            | 329            |
| <b>Årets resultat</b>                                                                                                                 | <b>-662</b>       | <b>-945</b>         | <b>2.383</b>               | <b>1.932</b>   | <b>1.209</b>   |
| <b>Akkumuleret (Trafikpuljen fremadrettet)</b>                                                                                        | <b>-662</b>       | <b>-1.606</b>       | <b>777</b>                 | <b>2.710</b>   | <b>3.919</b>   |

\*Priserne i parentes viser forventningen i oktober 2024 (ved trafikbestilling 2025) før opdateringerne af estimat 2, 2024 og 2. beh. af budget 2025.



# Ønsker fra følgegruppen til TB2026

Send gerne jeres ønsker skriftligt på  
[trafik@naestved.dk](mailto:trafik@naestved.dk)!

Jo før vi modtager, jo før kan vi få undersøgt og afklaret mulighederne - og evt. få beregnet på ønskerne.

Frist for ønsker senest 30. april 2025.



# Analyse af kollektiv trafik

## Formål:

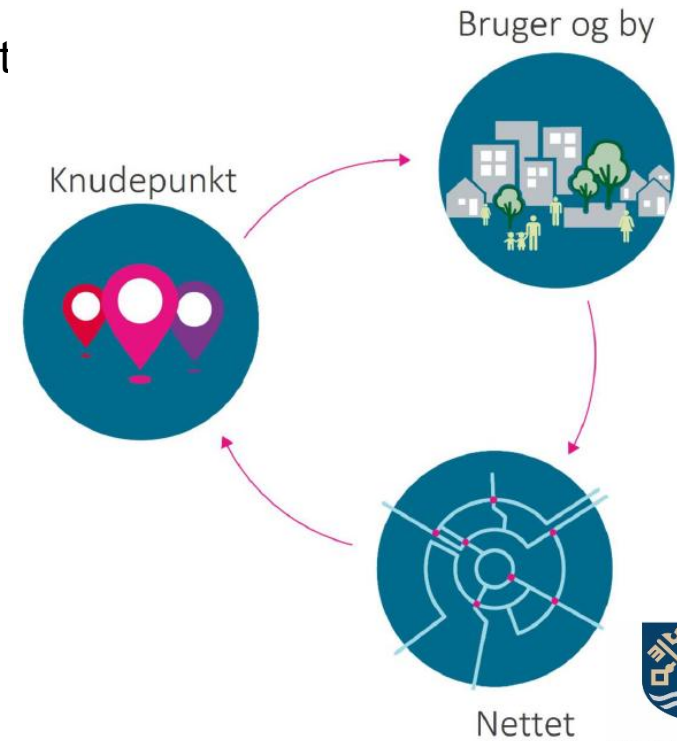
Undersøge om den kollektive kan optimeres og gøres mere attraktiv for passagererne - herunder hvordan de afsatte midler kan anvendes, så det giver mest mulig kollektiv trafik for pengene.

## Analysen, som skal munde ud i en udviklingsplan, består overordnet af tre dele:

- Kortlægning af den eksisterende kollektive trafik (analyse)
- Principper for fremtidig planlægning (rammer)
- Forslag til fremtidigt net (løsningsforslag)

## Helhedsorienteret tilgang (databaseret) – 3 perspekt

- Bruger- og byperspektiv
  - Hvordan er de forskellige byer betjent og hvilke behov har kunderne → hvor er behovet
- Netperspektiv
  - Den samlede netstruktur og nøgletal → mere markedsorienteret net
- Knudepunktsperspektiv
  - Hvilken rolle spiller de forskellige knudepunkter og hvordan kobler de til nettet og mobiliteten → sammenhæng i nettet



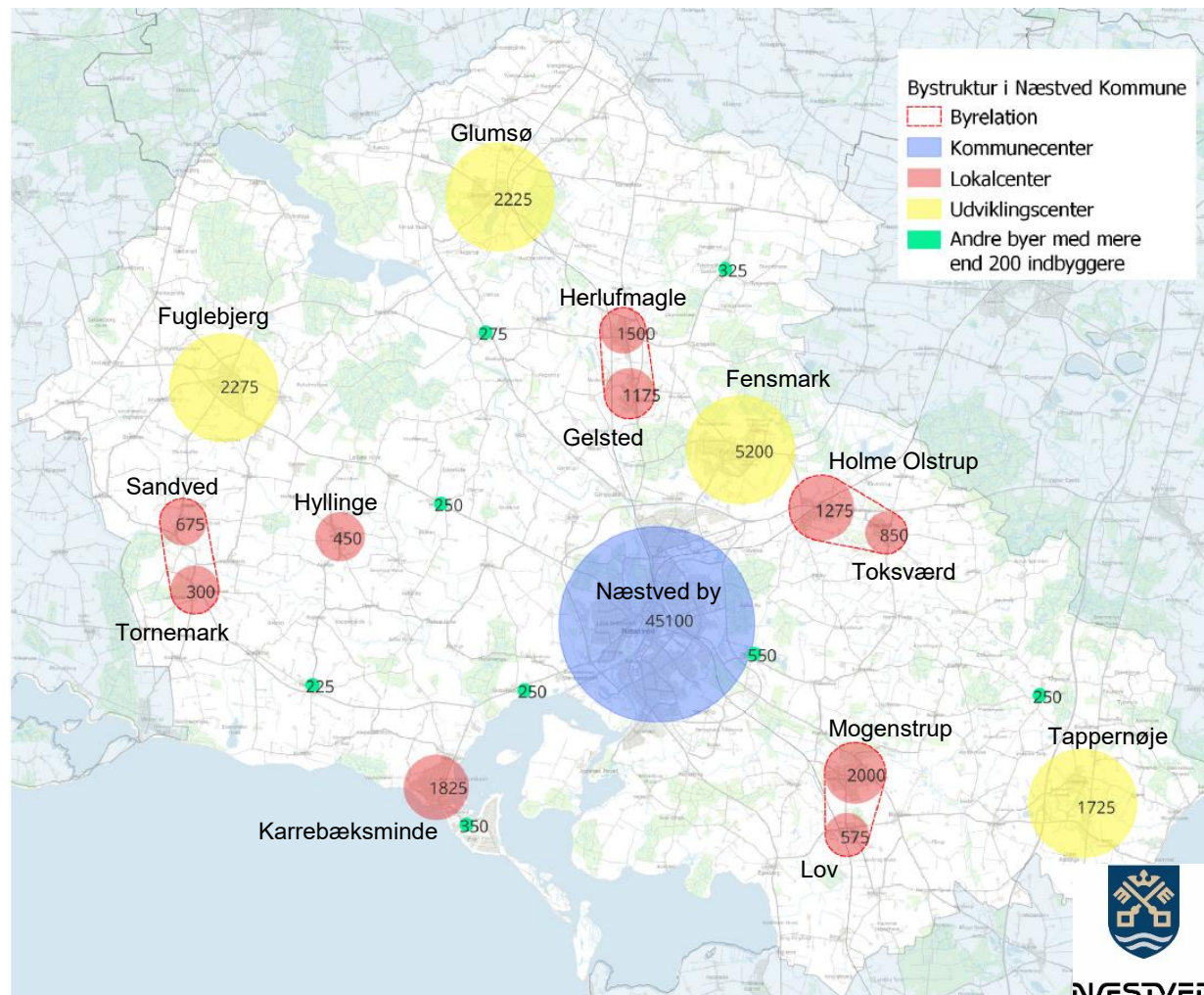
# Konklusioner fra kortlægning

(kun enkelte nedslag)

Bystrukturen danner overordnet rammen for planlægningen af den kollektive trafik

Landområderne er forskelligartede ift. størrelse, demografi og placering = betyder forskellige serviceniveauer med bus og behovsstyrede tilbud

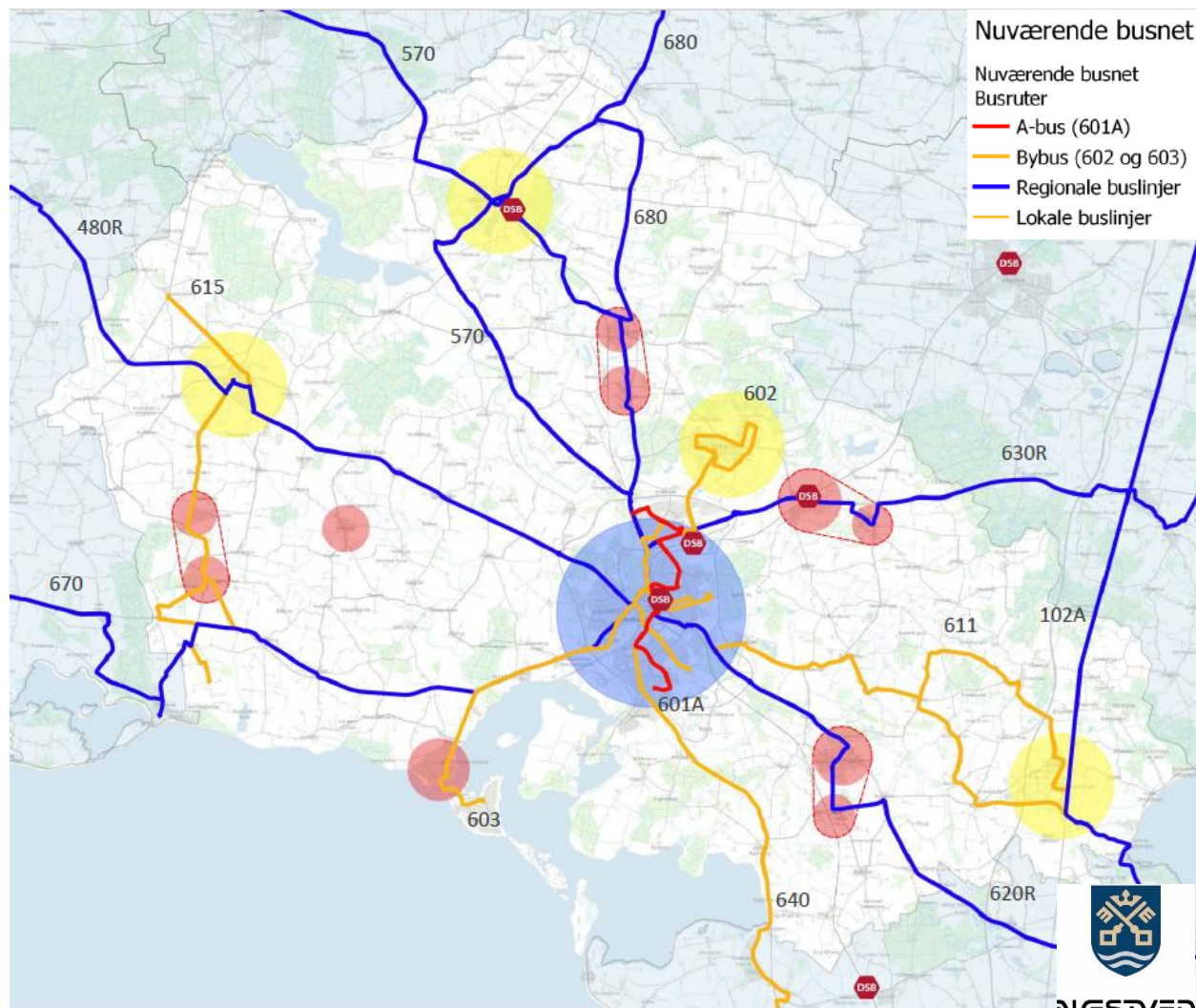
Svært at komme på tværs af bysamfund udenfor Næstved by



# Konklusioner fra kortlægning (2)

Det strategiske busnet sikrer forbindelse fra udviklingscentre til Næstved (Tappernøje kun via lokallinje)

Hovedparten af lokalcentrene dækkes af det strategiske net (Ikke Sandved, Tornemark og Hyllinge)

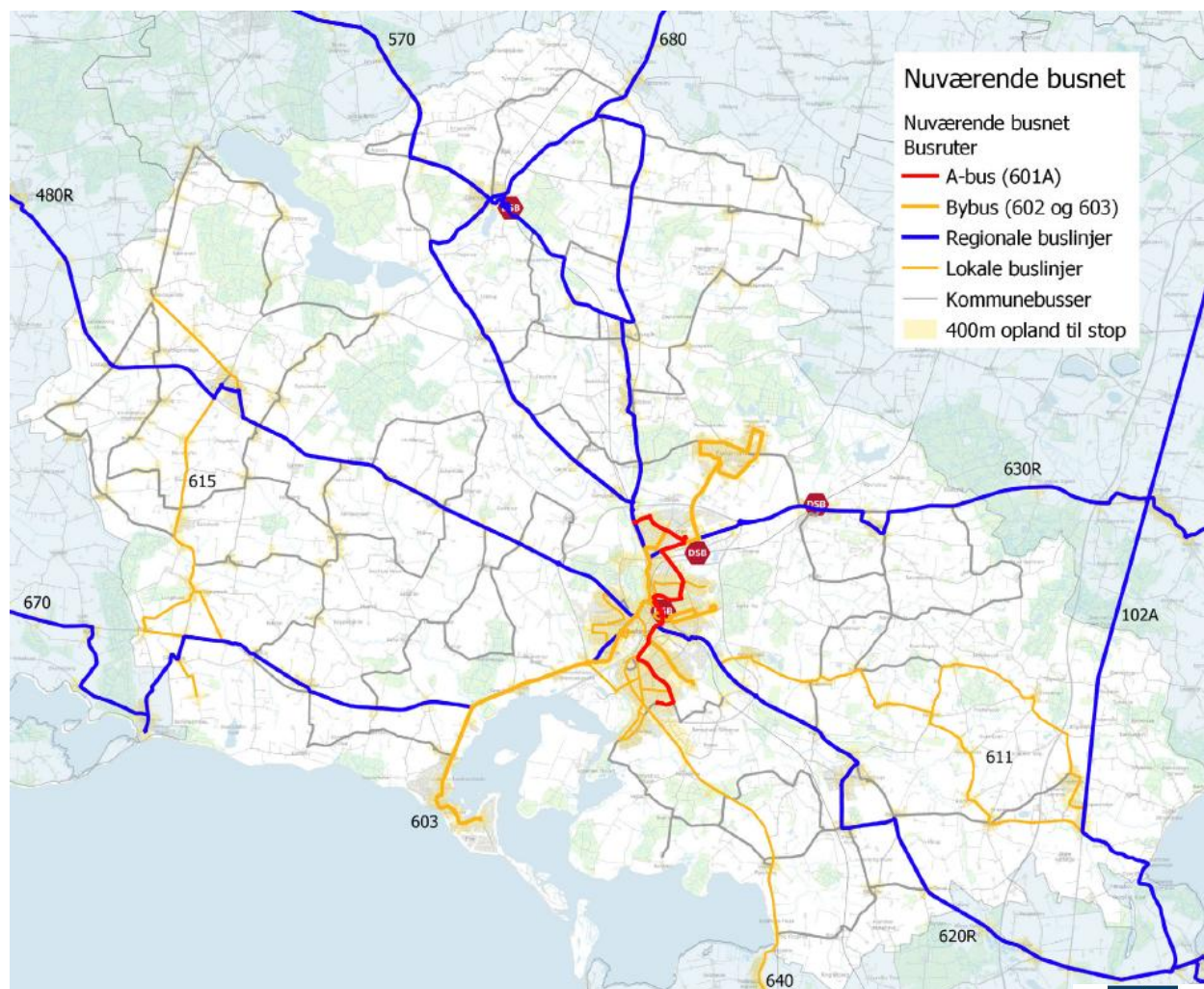


# Konklusioner fra kortlægning (3)

Kommunebusruterne (skolebusserne) sikrer transport af transportberettigede folkeskoleelever (som de skal)

Behovsstyrede tilbud (flextur og plustur) løser et transportbehov i yderområder og på ydertidspunkter

**Stærkt fundament af "stjerne-betjening" med muligheder for optimeringer**



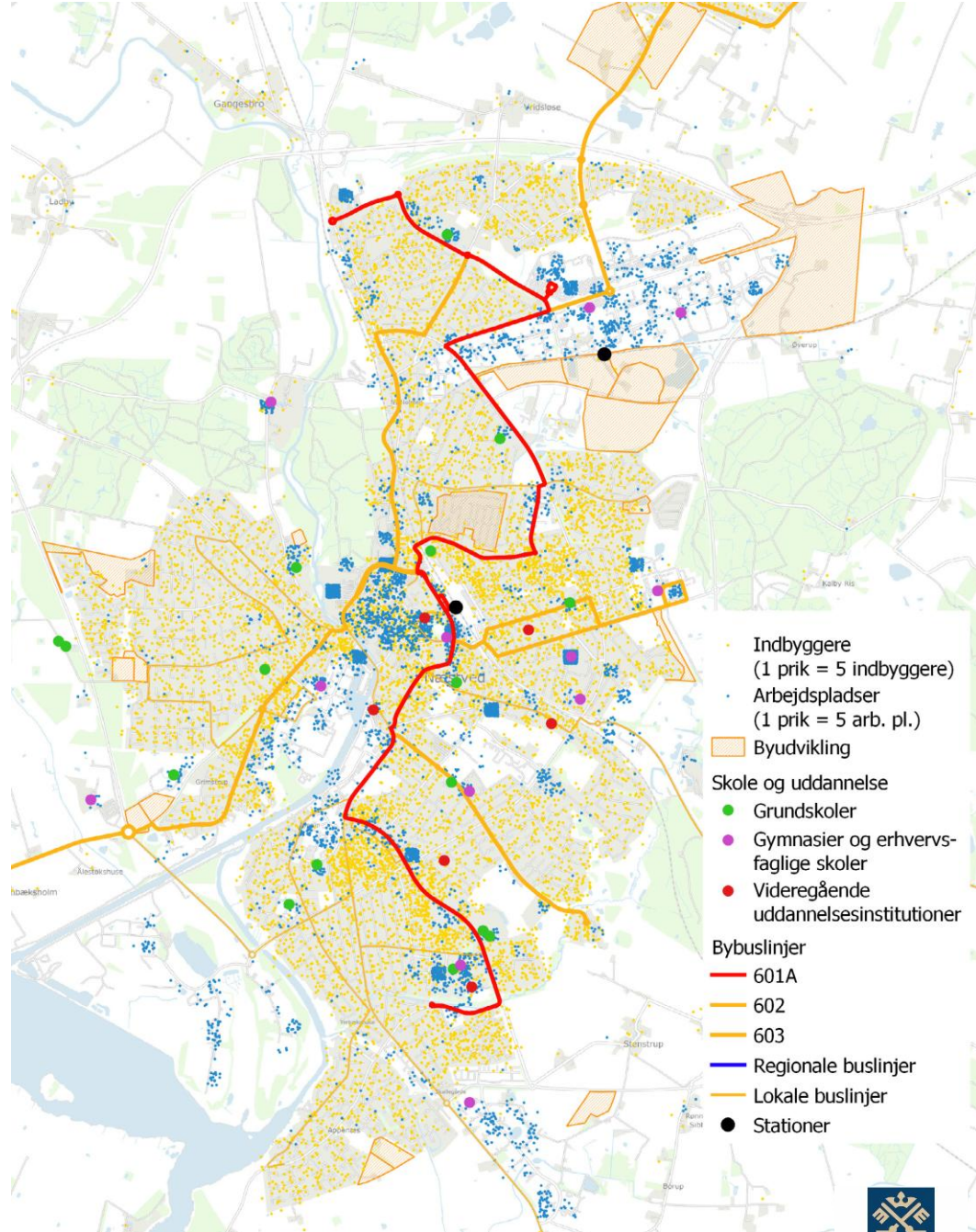
# Kortlægning – Næstved by

De mest befolknings- og erhvervstætte områder i Næstved by dækkes af tre bybusser og de regionale linjer (601A, 602 og 603)

De øvrige bybuslinjer sikrer fladedækning, men har mere snørklede linjeføringer, der betjener relativt få passagerer.

## Udfordringer og potentialer

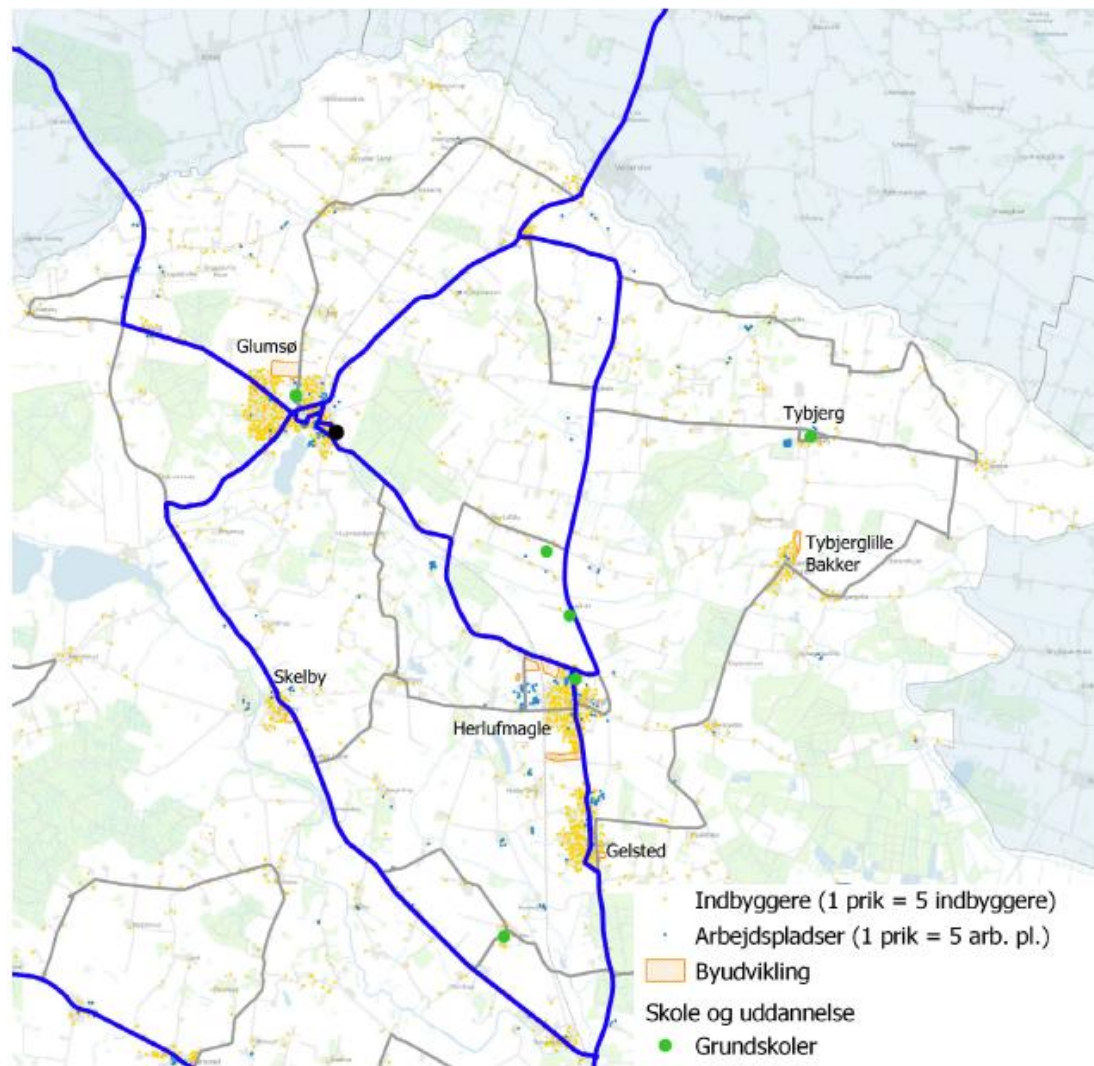
- Kringlet busbetjening af dele af Lille Næstved
- Der er mange buslinjer i den sydlige med lav frekvens
- Det er vigtigt at få sikret en attraktiv kollektiv trafikbetjening af Stenlængegård, så bilen ikke er en forudsætning
- Næstved Nord Station ligger lidt øde, og kunne kobles bedre på de mange arbejdspladser 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, Nygårdvej, Ringstedgade og Karrebækvej/Rådmandshaven samt Farimagsvej, hvor alle busser passerer



# Kortlægning – Glumsø, Herlufmagle og Gelsted

## 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)



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

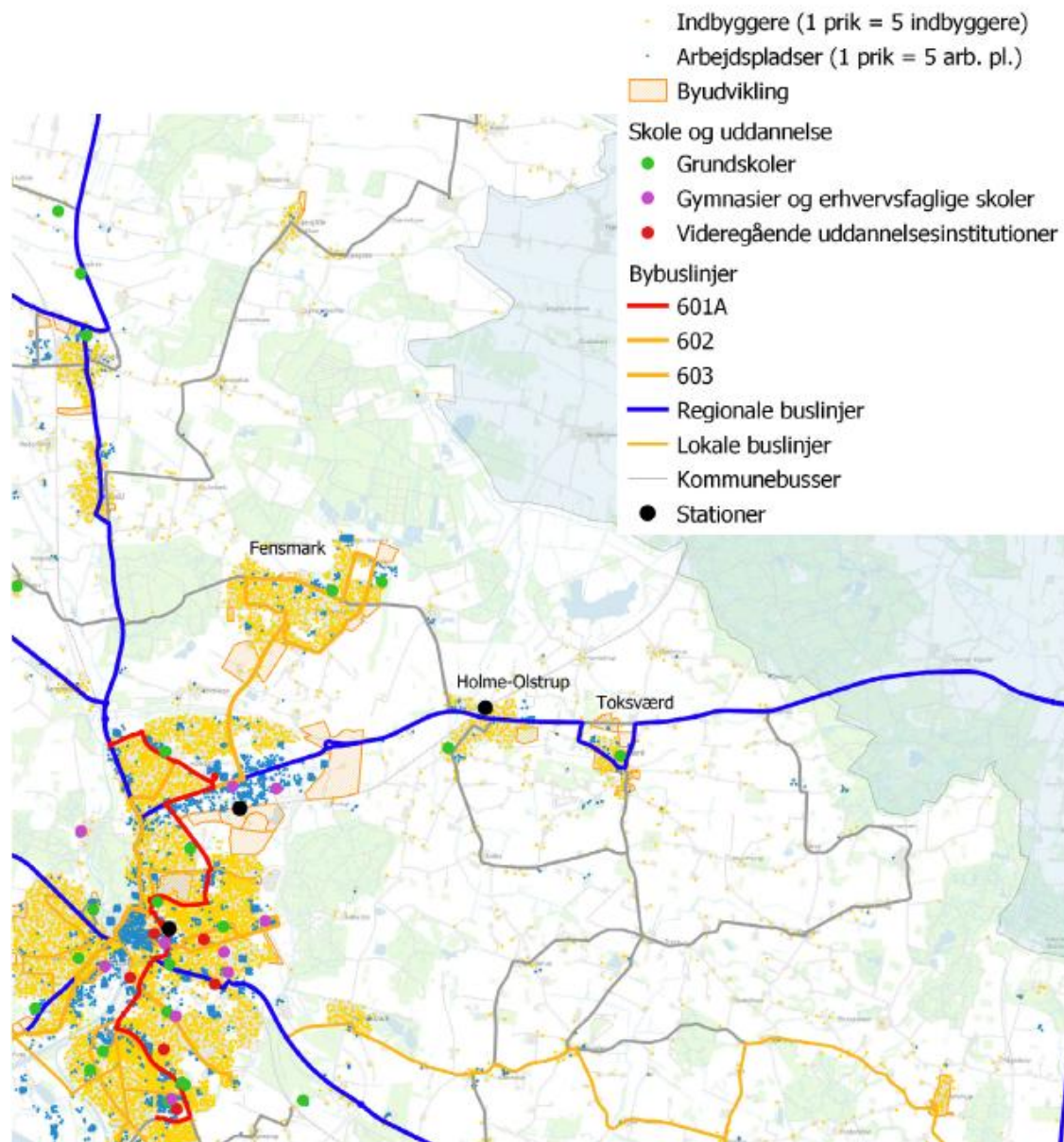
Stationer



# Kortlægning – Fensmark, Holme Olstrup og Toksværd

## 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



# Kortlægning – Tappernøje, Mogenstrup og Lov

## 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

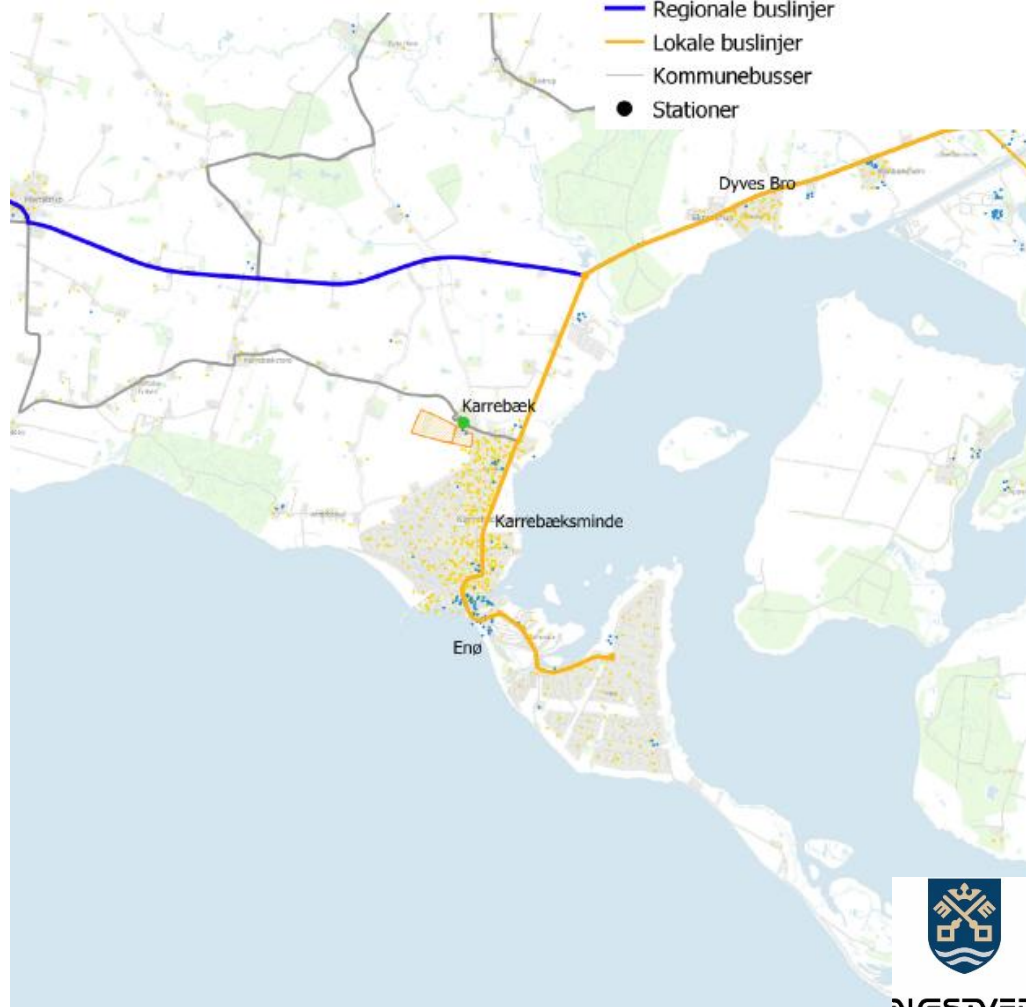


# Kortlægning – Karrebæksminde

## 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

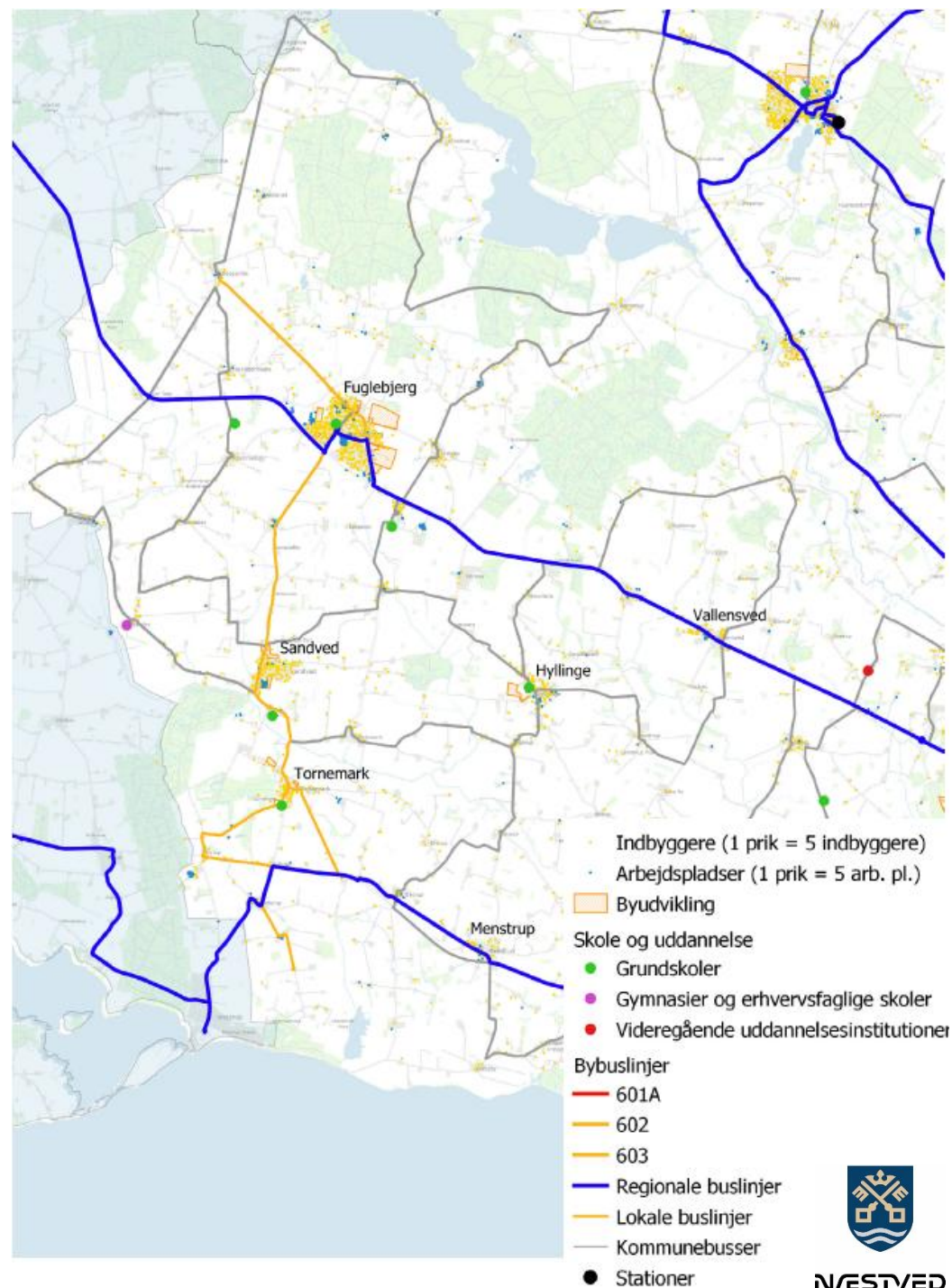
- Indbyggere (1 prik = 5 indbyggere)
- Arbejdspladser (1 prik = 5 arb. pl.)
- Byudvikling
- Skole og uddannelse
  - Grundskoler
  - Gymnasier og erhvervsfaglige skoler
  - Videregående uddannelsesinstitutioner
- Bybuslinjer
  - 601A
  - 602
  - 603
  - Regionale buslinjer
  - Lokale buslinjer
  - Kommunebusser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



# Kortlægning – Fuglebjerg, Sandved, Tornemark og Hyllinge

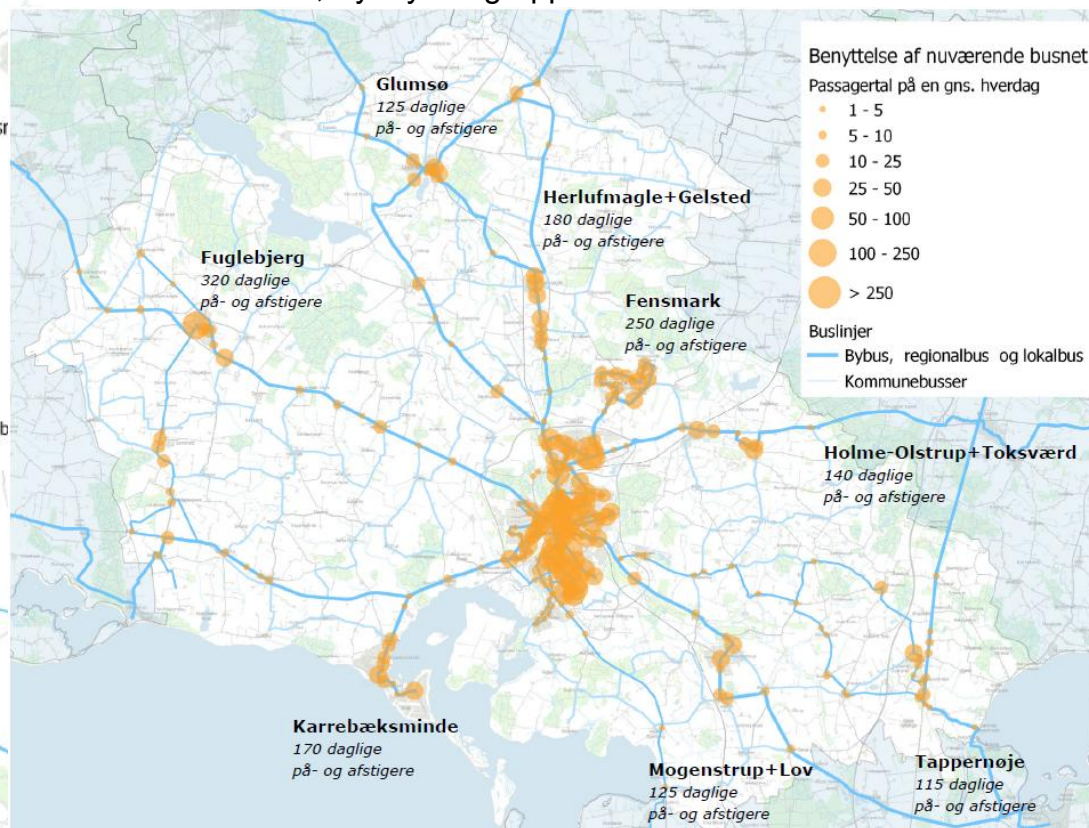
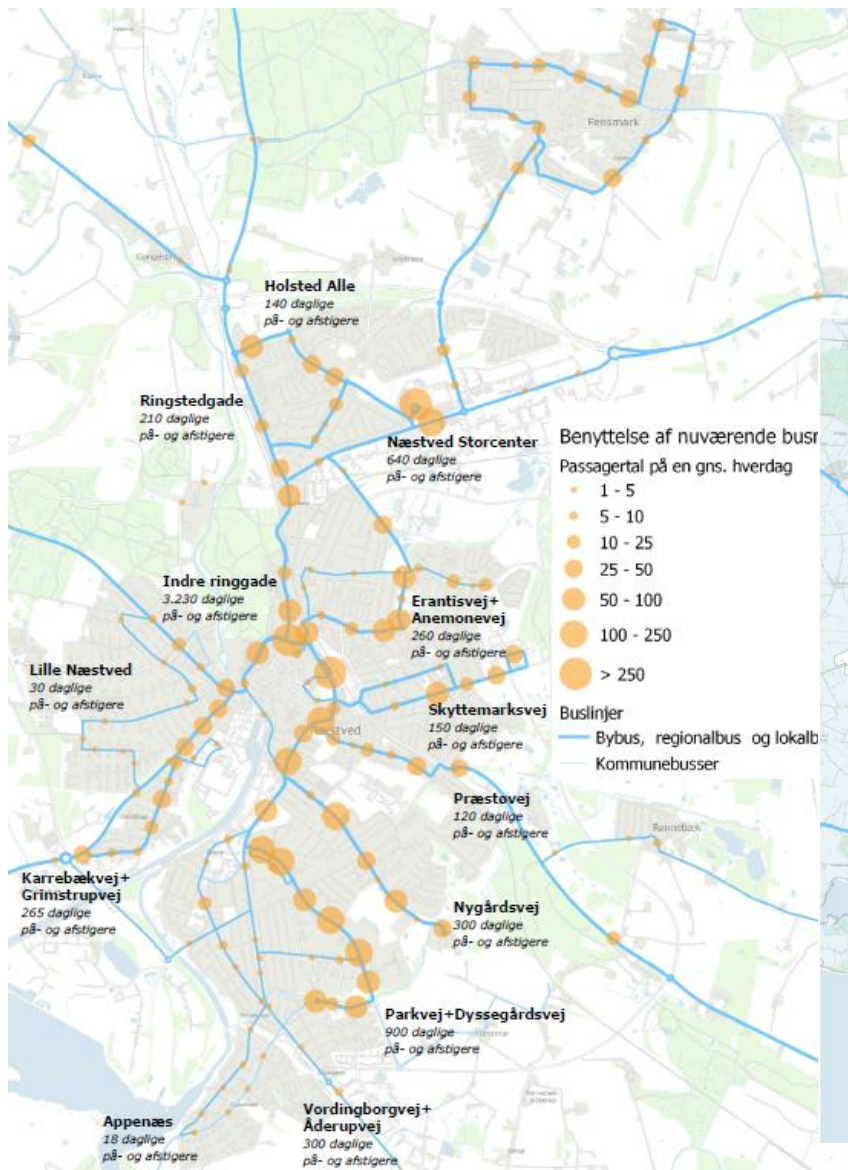
## Udfordringer og potentialer

- 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 bussen ikke længere kører til Sorø (station)



# Kortlægning - passagertal

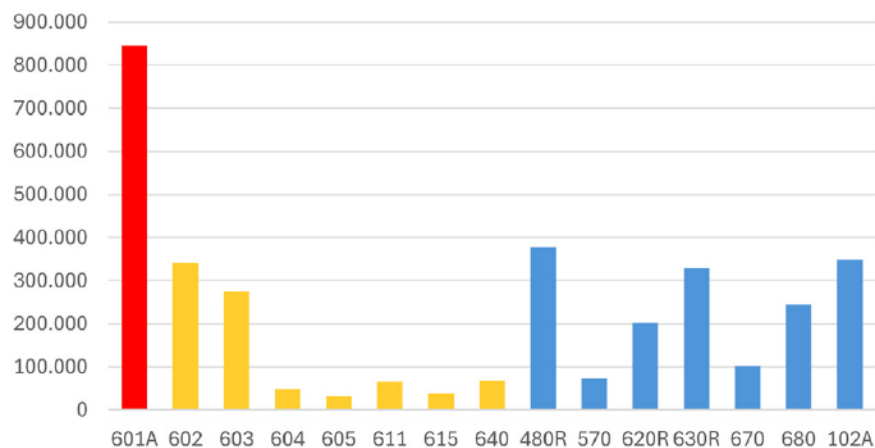
- 80% af passagererne er i Næstved by (ca. 8.550)
- Stoppestederne langs 601A har klart flest passagerer
- 604, 605, 607 og 608 betjener stoppesteder med få daglige passagerer (udtryk for lav efterspørgsel, lav frekvens og mere snoede linjeføringer)
- 3 største stoppesteder: Næstved Station har 2.600 passagerer på en gns. hverdag, Næstved Storcenter 500 og Ringstedgade v. Sygehuset 270 daglige passagerer.
- 65 stoppesteder i byen med færre end 5 daglige passagerer – især Ll. Næstved, Sydbyen og Appenæs.



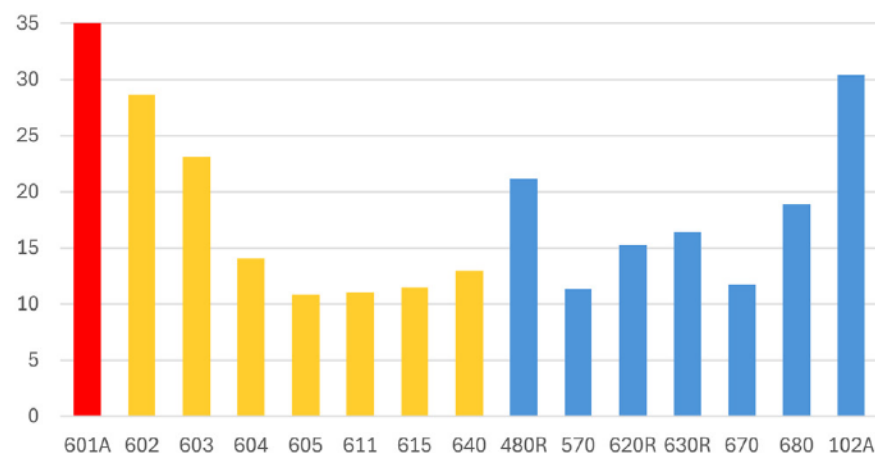
Passagertal er gns. af daglige på-og afstignere for perioden 1. kvartal 2024.

# Kortlægning – passagertal (2)

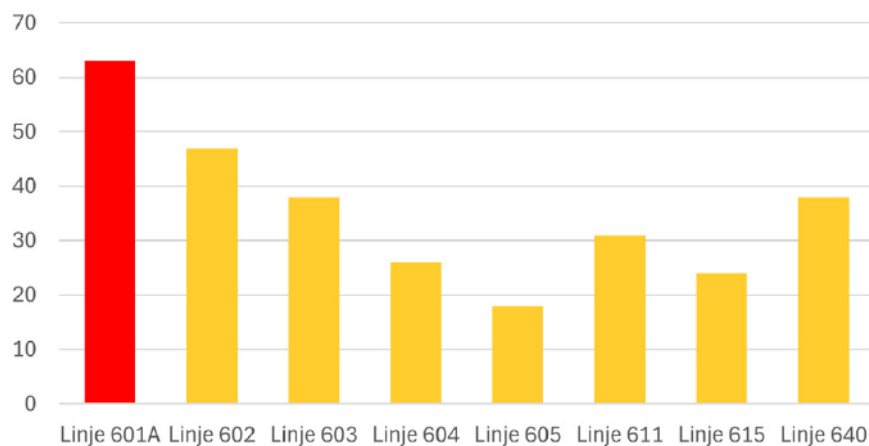
Antal passagerer fordelt på linjer (BF25)



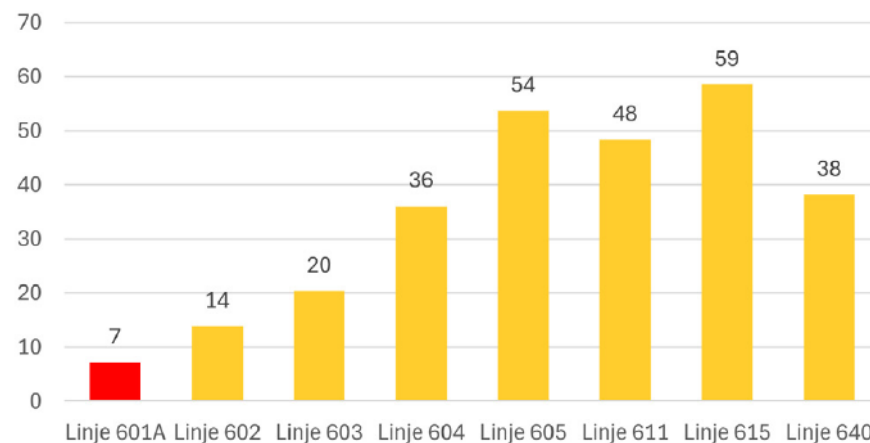
Passagerer per bustime (BF 25)



Selvfinansieringsgrad (Estimat 2, 2024)



Tilskud pr. passager



# Hvorfor planlægningsprincipper?

Politisk ønske om en mere attraktiv og effektiv busdrift = flere passagerer for samme økonomi

De 9 planlægningsprincipper er bredt anerkendt for at bidrage til en mere attraktiv og effektiv kollektiv trafik.

## **Fordele ved planlægningsprincipper:**

- Et styringsværktøj for planlægningen af den kollektive trafik – både på kort og lang sigt
- Sikrer en mere fleksibel planlægning end servicekriterier (f.eks. max 600 eller 800 m til et stoppested)
- Sikrer ensartethed i håndteringen af fx busdriftsøkonomiske udfordringer el. ny betjening af byudviklingsområder
- Sikrer genkendelighed og attraktive forbindelse for borgere, virksomheder, passagerer
- Mulighed for at arbejde nemmere med længere planlægningshorisonter

Principperne er udviklet gennem forskning og erfaringer, og er løbende blevet tilpasset.

En lang række trafikselskaber både i Danmark, Norden og Europa anvender principperne i deres planlægning.

Principperne vil blive tilføjet den kommende Kommuneplan 2025.

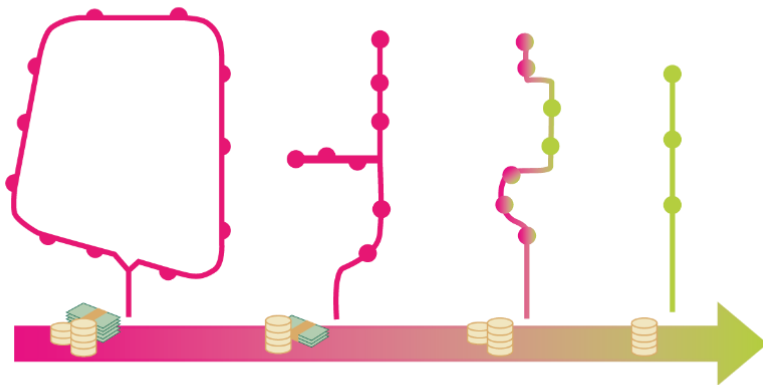


# 9 principper for planlægning af kollektiv trafik i Næstved Kommune

## Princip 1: Skab direkte forbindelser

Undgå omvejskørsel, da rejsetid har stor betydning for passagererne.

Direkte linjer giver flere passagerer og bedre driftsøkonomi, men kan give længere gangafstand for nogle



## Princip 2: Fokusér busdriften

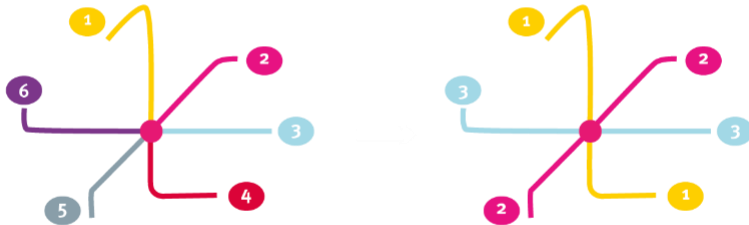
Etablér busdrift der, hvor der er flest passagerer og hvor busdriften kan skabe sammenhæng og dække flere attraktionspunkter



# 9 principper for planlægning af kollektiv trafik i Næstved Kommune

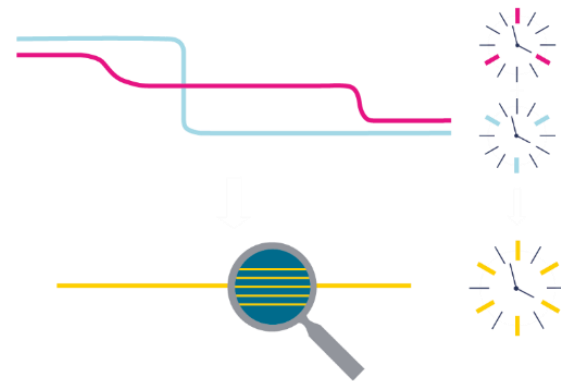
## Princip 3: Skab enkelthed i nettet

Sammenhængende linjer skaber et bedre overblik for brugerne og understøtter relevante rejsestrømme.



## Princip 4: Opnå højere frekvens

Højere frekvens kan opnås ved at sammenlægge linjer. Det giver et mere enkelt busnet, men også mere fleksibilitet og flere afgange for brugerne



# 9 principper for planlægning af kollektiv trafik i Næstved Kommune

## Princip 5: Skab gode forbindelser til baner og knudepunkter

Gode forbindelser til baner og knudepunkter gør, at brugerne kan rejse på tværs af nettet og skifte mellem transportformer, således at flere transportbehov og destinationer dækkes



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

Etablér trygge, direkte og attraktive stiforbindelser fra bolig- og erhvervsområder til stoppesteder, og styrk last-mile-løsninger såsom cykel, elløbehjul, der skal gøre det lettere at komme hen til nærmeste stop eller station



# 9 principper for planlægning af kollektiv trafik i Næstved Kommune

## Princip 7: Styrk trygge knudepunkter

Styrk knudepunkterne ved at sikre trygge og attraktive byrum og gode faciliteter for last-mile-løsninger ved stoppesteder og stationer



## Princip 8: Facilitér nemme skift

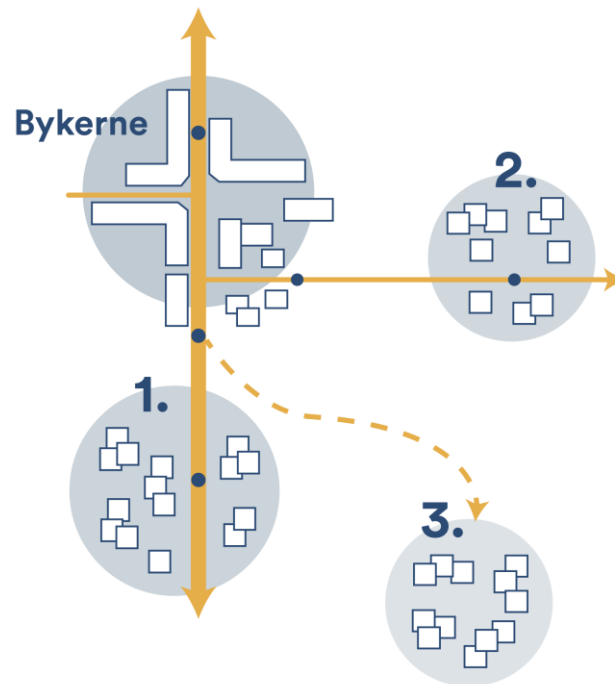
På knudepunkter med flere transportformer skal de nemme skift faciliteres, så skiftet bliver mere attraktivt. Både de kollektive og private løsninger skal indtænkes.



# 9 principper for planlægning af kollektiv trafik i Næstved Kommune

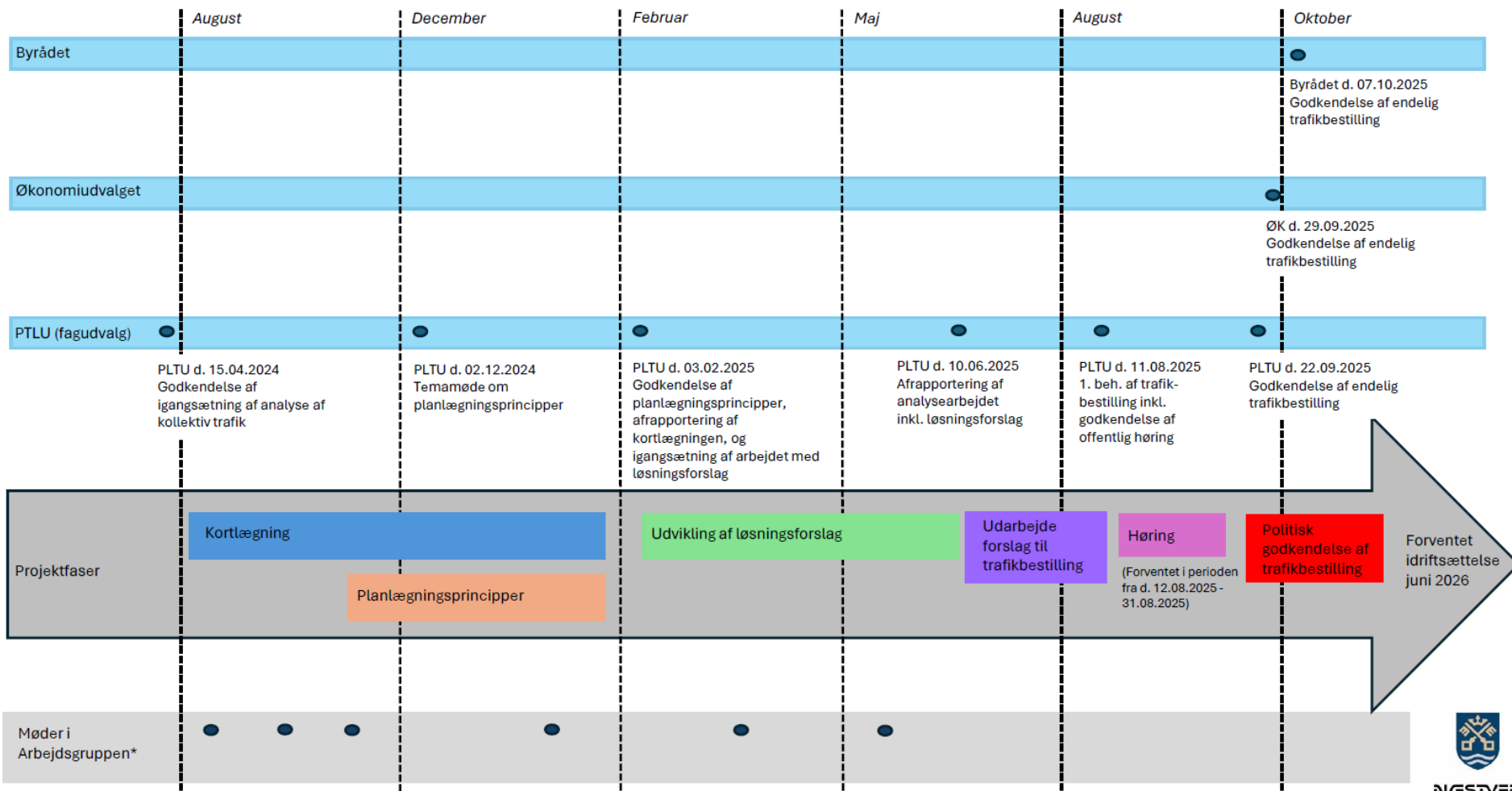
## Princip 9: Prioritér opkobling af byudviklingsområder

Prioritér en god kollektiv opkobling allerede tidligt i planlægningen af byudviklingsområder, så kollektiv transport bliver det naturlige førstevalg for flere



# Analyse - Tidsplan og proces

Tidsplan for analyse af den kollektive trafik frem mod trafikbestilling 2026



\*Arbejdsgruppe bestående af Næstved Kommune, Movia, Urban Creators



NÆSTVED

# Orientering om opgradering af regionallinje 680 til R-linje

Region Sjælland har besluttet at igangsætte et 2-årigt driftsforsøg, hvor den regionale linje 680 (Næstved – Ringsted) opgraderes til R-net standard.

Region Sjælland forventer, at driftsforsøget kan opstartes til køreplansskiftet i juni 2025.

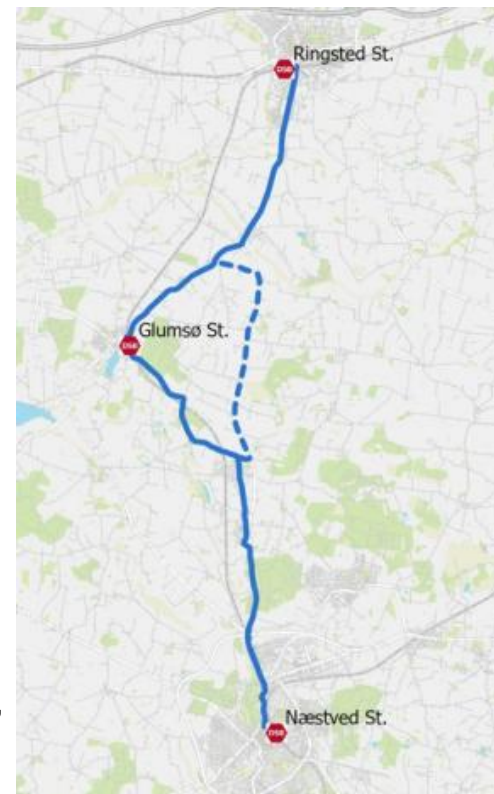
Region Sjælland bemærker, at opgraderingen af buslinje 680 kræver, at linjeføringen ensortes til at køre samme rute over Glumsø på alle ture.

R-nettet er bl.a. karakteriseret ved:

- En så direkte linjeføring som muligt mellem større byer og ind til disse
- Høj frekvens ( $\frac{1}{2}$ -timesdrift på hverdage og timesdrift aften/weekend)
- Faste minuttal
- Ingen rutevarianter – der køres altid af samme rute (for at R-nettet skal være nemt at bruge og forstå)

Linje 680 kører i dag timesdrift, men er i myldretiderne forstærket med halvtimesture, hvor der køres en linjevariant – den direkte vej ad rute 14 mellem Herlufmagle og Sandby – uden om Glumsø. Linjevarianten har 9 afgangse i myldretiden i hver retning på hverdage. På linjevarianten via Rute 14 er der en meget lille og spredt bebyggelse, og 7 meget små stoppesteder. På en gns. hverdag er der ca. 5 påstigere pr. retning fordelt på disse 7 stoppestedspar, hvilket svarer til under 1 pct. af passagererne, imens ca. 15 pct. af passagererne benytter varianten over Glumsø.

Passagertallet for hele linjen var på ca. 245.000 i 2024.



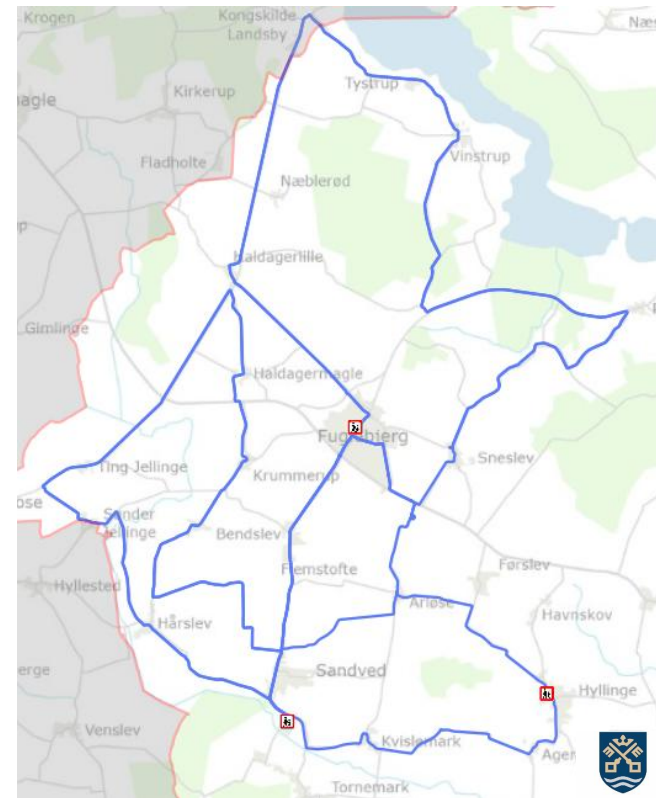
# Else Jensen – Udviklingsområde Tappernøje/Brøderup

Else har bedt om ordet...



# Kommunebusser ved Fuglebjerg – 891, 892 og 893

- Kommunebusserne er kommet godt i gang
- Opstart den 16. december 2024
- Operatør, ruteføringer og stoppesteder er de samme
- Rutenumrene er ændret fra hhv. 691, 692 og 693 til 891, 892 og 893.
- Busserne er planlagt efter de transportberettigede elever.
- Det er gratis for alle at benytte kommunebusserne, uden at skulle købe billet, benytte rejsekort eller have et skolebuskort.
- Elever som benytter andre busruter til/fra skole f.eks. 615, eller 480R skal stadig have skolebuskort – ikke-berettigede skal selv betale.
- Du kan finde køreplaner og kort over ruteføringerne på: [www.naestved.dk/kommunebusser](http://www.naestved.dk/kommunebusser)



# Regulering af priser i offentlig transport fra 19. januar 2025

**Priserne i offentlig transport samt flextur og plustur reguleres af Din Offentlige Transport (DOT) fra 19. januar 2025**

Trafikselskaberne i Din Offentlige Transport (DOT) – DSB, Metroselskabet og Movia – har besluttet at priserne i 2025 tilpasses søndag den 19. januar 2025. Det sker hvert år den tredje søndag i januar.

Ændringerne skal sikre enkle og harmoniserede priser på tværs af billetprodukter og dække omkostninger. I 2025 stiger prisen med 3,6 pct. i gennemsnit og følger dermed den ramme, som Trafikstyrelsen har givet. Der vil der ikke være prisændringer på mellemlange og lange rejser.

Trafikstyrelsen fastsætter hvert år et loft for, hvor meget priserne må stige i den offentlige transport. Loftet bliver sat ud fra et indeks, der afspejler, hvordan udviklingen af omkostninger har været for sektoren de forrige år. For 2025 har Trafikstyrelsen beregnet at loftet skal være 3,6 pct. Trafikselskaberne beslutter, hvordan stigningen bliver fordelt ud over de forskellige billettyper, men skal sørge for, at priserne ikke stiger mere end 3,6 pct. i gennemsnit.

Et overblik over prisstigningerne kan ses på DOT's hjemmeside:  
<https://dinoffentligetransport.dk/takst25>



# Regulering af priser – flextur og plustur

## Flextur og plustur

Movia regulerer også priserne for flextur og plustur fra den 19. januar 2025.

Priserne reguleres på samme måde som priserne i bus, tog og metro og underlægges det prisloft, som Trafikstyrelsen hvert år fastlægger for den øvrige kollektive transport.

I Næstved Kommune betyder reguleringen følgende stigning i priserne for flextur og plustur:

- **Starttakst** (inkl. de første 10 km.) – stiger fra 45 kr. til **47 kr.**
- **Bytakst** (ture der starter og slutter i Næstved by) – stiger fra 75 kr. til **78 kr.**
- Kilometertaksten for kørsel over de første 10 km – fastholdes på **8 kr.**
- Kilometertaksten for kørsel over 20 km – stiger fra 15 kr. til **16 kr.**
- **Plustur** (uanset turens længde) – stiger fra 26 kr. til **27 kr.**



# Flextur og Plustur - status

| <b>FLEXTUR<br/>2024</b> | <b>Antal rejser</b> | <b>Antal passagerer inkl.<br/>medrejsende</b> | <b>Total udgift</b> |
|-------------------------|---------------------|-----------------------------------------------|---------------------|
| Januar                  | 1.697               | 1.853                                         | 311.649,10          |
| Februar                 | 1.398               | 1.542                                         | 237.151,68          |
| Marts                   | 1.350               | 1.453                                         | 218.896,83          |
| April                   | 1.480               | 1.599                                         | 241.837,73          |
| Maj                     | 1.524               | 1.675                                         | 248.469,78          |
| Juni                    | 1.409               | 1.551                                         | 222.826,26          |
| Juli                    | 779                 | 842                                           | 123.834,41          |
| August                  | 1.196               | 1.287                                         | 183.789,57          |
| September               | 1.395               | 1.502                                         | 222.164,23          |
| Oktober                 | 1.492               | 1.582                                         | 222.140,10          |
| November                | 1.586               | 1.672                                         | 241.156,24          |
| December                | 1.271               | 1.343                                         | 195.372,33          |
| <b>Total</b>            | <b>16.577</b>       | <b>17.901</b>                                 | <b>2.669.288,26</b> |



# Flextur og Plustur – status (2)

| PLUSTUR<br>2024                          | Antal rejser  | Antal passagerer<br>inkl. medrejsende | Total udgift        |
|------------------------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------------|
| Januar                                   | 92            | 96                                    | 15.915,34           |
| Februar                                  | 54            | 58                                    | 9.860,51            |
| Marts                                    | 77            | 90                                    | 15.029,17           |
| April                                    | 66            | 76                                    | 10.855,62           |
| Maj                                      | 122           | 188                                   | 24.618,94           |
| Juni                                     | 106           | 139                                   | 19.183,65           |
| Juli                                     | 99            | 131                                   | 17.982,16           |
| August                                   | 85            | 130                                   | 14.949,13           |
| September                                | 98            | 118                                   | 18.062,52           |
| Oktober                                  | 92            | 107                                   | 16.774,22           |
| November                                 | 98            | 104                                   | 14.062,29           |
| December                                 | 122           | 136                                   | 19.414,11           |
| <b>Total</b>                             | <b>1.111</b>  | <b>1.373</b>                          | <b>196.707,66</b>   |
| <b>Samlet for<br/>Flextur og Plustur</b> | <b>17.688</b> | <b>19.274</b>                         | <b>2.865.995,92</b> |



# Eventuelt

Link til præsentationer for følgegruppen:

[Link til præsentationer for følgegruppen](#)

[Orienteringssag - Børne- og Uddannelsesudvalget 02.12.24 - pkt. nr. 158](#)

Understøttende undervisning på kommunens folkeskoler er afskaffet fra august 2025, hvilket betyder at skoledagens længde kan reduceres tilsvarende.

Vil formentlig betyde tilpasning af kommunebussernes køreplaner til evt. nye ringetider.

Administrationen afventer pt. tilbagemeldinger fra folkeskoler/skolebestyrelser om forventede ringetider fra august 2025.

