

Til: Slagelse Kommune

Kopi til:

Dokumentnummer: 1431965

Dato: september 2022

Sagsbehandler: SDG

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Moviasvar: Slagelse Kommunes opfølgning på udvalgsmødet d. 25. august 2022.

Tilsendte opfølgingsbrev fra administrationen i Slagelse Kommune af d. 31. august 2022 indeholdende Moviasvar:

Kommunens Teknik- Plan og Landdistriktsudvalget har på sit møde den 25. august 2022 drøftet Movias sparekatalog.

Udvalgets medlemmer havde forskellige tilgange til det samlede sparekatalog. Nogle forslag var mere spiselige end andre, der kunne ikke opnås konsensus/enighed for de samlede tiltag

Under drøftelserne er der kommet forbedringsforslag, som administrationen bedes undersøge sammen med Movia.

1. Tilpasninger på linjerne 903 og 907

Udvalget anmoder om en undersøgelse af tilpasningsforslag for ruterne 903 og 907.

Konkret ønskes det, at bybuskørselsfunktionen på linje 903 i Slagelse udvides, således at ruten dækker en større geografi og bidrager til udvalgsstrategien om **mere buskørsel for pengene**.

1.1 Rute 903 - Steder der ønskes trafikbetjent:

Udvalget ønsker, at linje 903 får en anden ruteføring og kommer til at køre som en service (shuttlebus) mellem Plejecenteret Blomstergården og Sygehuskvarteret. Ift. linjeføringen blev det foreslået, at linjen enten kører som ringbus eller i et otte- tal, for at sikre at flest mulige passagerer kan køre med.

Moviasvar:

Den nuværende linje 903 er effektivt planlagt. Ændringer i linjeføringen der medfører øget køretid vil derfor skulle modsvares af reduktioner der sparer køretid et andet sted på linjen. Ift. udvalgsstrategien om mere buskørsel for pengene, er vurderingen at en dobbeltrettet linje giver mere buskørsel for pengene end den forslåede ringlinje/ottetals-løsning.

1.2 Rute 907 – betjening af Omø- Agersø færgerne

Udvalget ønsker, at Stignæs havn betjenes efter kl 19 i hverdagene og i weekenden. Udvalget sigter efter betjeningsintervaller på 2 timer efter kl 19 og i weekender (skal hænge sammen med færgerne afgangstider).

I lyset af forslag til nedlæggelse af linje 909, så bad udvalget yderligere om, at vi undersøger om linje 907 kan omlægges i Skælskør by. Forslaget går på, at linjen fremadrettet kører ad Lovsøvej i stedet for Skovvej.

Moviasvar:

Der er igen hindringer ift. at fortsætte aftendriften, dog vil den i forslaget angivne besparelse blive tilsvarende reduceret.

En ændret linjeføring til at køre via Skovvej estimeres til at tage 1-2 min mere i køretid. Dette er der ikke umiddelbart luft til i vognplanen. Dog vurderes den planlagte flytning af Skælskør Busterminal til Stationsvej medfører en tilsvarende køretidsbesparelse som gør at forslaget kan implementeres.

2. Rute 431 udvides til Slagelse by og erstatter rute 903

Administrationen modtog et forslag fra en udvalgspolitiker ift. rute 431, som administrationen skal undersøge sammen med Movia.

Politikeren foreslår, at rute 431 sammentænkes med rute 903 i Slagelse, således at rute 431 kan varetage bybusfunktionen på rute 903.

Konkret går forslaget ud på, at kombinere de to ruter 431 og 903 så de får en karakter som f.eks. 901., som får busdrift til Dalmose også om aftenen og i weekender.

Moviasvar:

Man vil godt kunne sammentænke driften af linje 903 og 431, det vil dog betyde at der flere forhold man i givet fald ville skulle forholde sig til. Eksempelvis;

- I dag betjener linje 431 i dag uddannelsesinstitutionerne ved Vester Ringgade. Dette vil den ikke gøre, hvis linjeføringen ændres til linjeføringen for 903.
- Tilsvarende betjener linje 903 Idaggårdsvej. Det vil den ikke gøre, hvis den skulle fortsætte som linje 431 mod Dalmose.
- Køretiden på linje 431 mellem Slagelse St. og Dalmose kan i dag lige holdes under en time. En forlængelse af linjen til Plejecenter Blomstergården vil medføre øget køretid.

Ovenstående forslag betyder ikke, at der ikke kan være ræsonnement i at tænke i en sammenlægning. Men en fastholdelse af aftenbetjeningen til Dalmose vil tilsvarende reducere besparelspotentialet i sparekataloget. Det vurderes at ville kræve yderlige analyse for at belyse fordele og ulemper for en sammenlægning nærmere. Dette vil kunne undersøges i den kommende trafikbestillingsproces 2024.

3. Flextrafik

Der blev udtrykt en bekymring omkring Flextrafik-produktet, da der til stadighed fremkommer historier om brugere af "Flex-produktet" oplever, at to eller flere borgere som skal hjemtransporteres fra f.eks. sygehus ikke kan køre sammen i den samme vogn, nu de alligevel skal til det samme område af kommunen. Disse borgere kan eventuelt få svært ved at se at der sker samkørsel i kørselsordningen, som kan medføre at der vil være forskellige opfattelser om ordningen.

Moviasvar:

Nedenfor gives en redegørende forklaring på flexturens systemplanlægning;

Movia leverer i de forskellige flextrafik kørselsordninger både visiteret kørsel og åben kørsel til borgerne på vegne af de kommuner og regioner som udgør Movias ejerkreds, og det er afgørende, at flextrafikken systemmæssigt og planlægningsmæssigt sikrer en drift med en høj grad af forsyningsikkerhed og

rettidighed. Så vores kunder bliver hentet som aftalt, får den service de er visiteret til, og når frem senest til den aftalte tid.

Samtidig har Movia et vigtigt hensyn i forhold til økonomien i flextrafikken og finansieringen af denne hos vores ejerkreds. Jo mere effektivt kapaciteten eller antallet af vognløb kan udnyttes, som planlægningssystemet i flextrafikken hver dag har til rådighed til at placere ture på, desto mindre en udgift og mindre miljøaftryk per passager, som køres.

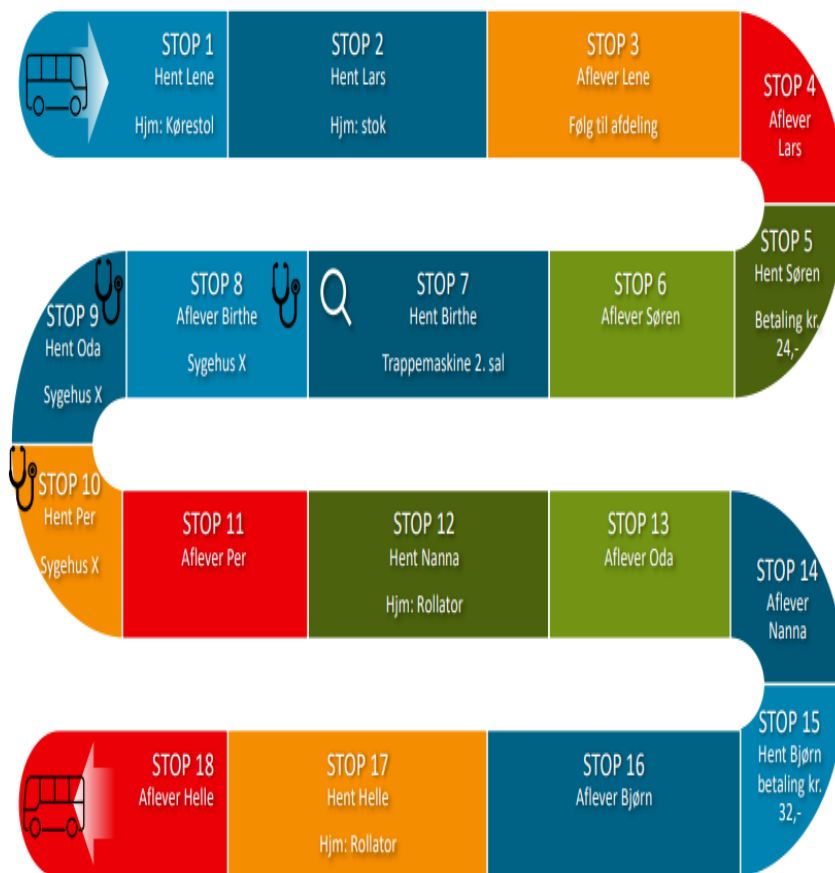
Hvordan koordineres ture i flextrafikken særligt ift. samkørsel?

I Movia arbejder vi planlægningsmæssigt med to former for koordineret kørsel. For det første samkørsel, hvor flere patienter/borgere sidder i bilen (og udnytter kapaciteten) og udgiften for kommuner/regionen bliver mindre pr rejse ved at blive delt mellem flere. For det andet kædekørsel, hvor der planlægges således, at en vogn har ture umiddelbart i forlængelse af hinanden med det formål, at tomkørsel uden passagerer minimeres.

Planlægningssystemet i flextrafik fordeler ture på de vogne, som er tilmeldt i planlægningssystemet. Det vil sige, at der altid kun planlægges på den vognkapacitet, som er blevet tilmeldt til at køre for flextrafik. Planlægningssystemet planlægger alle ture med det samme, når de bestilles, og planlægningssystemet optimerer dynamisk driften, samtidig med det sikres, at kunderne får den rejse, de eller kommunen/regionen har bestilt, og så kunderne mødes af den service, som de har behov for og som der er visiteret til.

Hvilke faktorer/planlægningsparametre ligger i planlægningssystemet?

Et eksempel på et dagsforløb for en vogn i flextrafikken er indsat nedenfor:



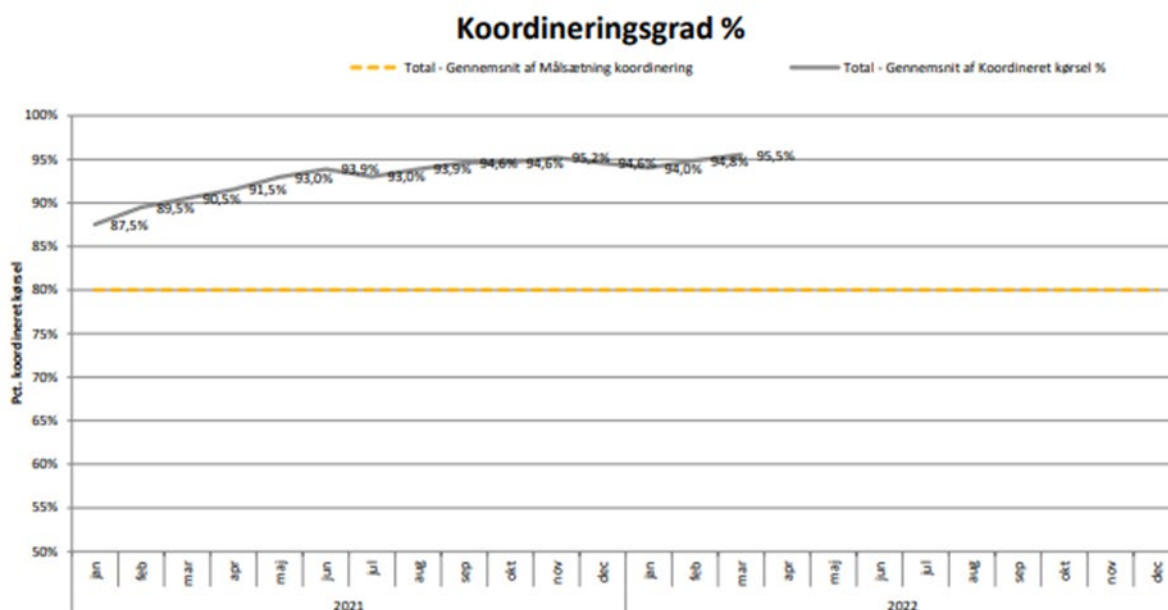
Bag et dagsforløb som det ovenstående, er en lang række af faktorer eller planlægningsparametre, der afgør, i hvilken type vogn en kunde bliver placeret og får sin rejse udført, og hvorvidt en kunde på hele eller dele af rejsen rejser med andre medpassagerer i vognen. Tages der afsæt i figuren ovenfor kan systemet på baggrund af ture, der er bestilt, yderligere planlægge ift., hvorvidt en kunde har behov for en lav eller en høj vogn, evt. med lift, hvorvidt en kunde medbringer hjælpemidler, om der skal anvendes trappemaskine, hvor lang tid kunden er visiteret til at måtte køre omveje, hvorvidt kunden har brug for servicetid ved afgang eller ankomst (dvs. hjælp fra chaufføren) mv., samt kan tage højde for en kundes valg af afgangstid eller ønske om at være senest fremme på et bestemt tidspunkt.

Derfor er det ikke nemt for en kunde eller en chauffør at gennemskue planlægningen helt præcist, fordi det kræver en viden om, eksempelvis hvilke krav og serviceniveauer, som kommunen eller regionen har stillet til kørslen, hvordan de enkelte borgere/patienter er visiteret eller andre af de nævnte faktorer, der indgår i planlægningen. Ligeledes indgår som yderligere et aspekt også driftsmæssige forhold hos den enkelte operatør, eksempelvis at operatøren nogle dage skal have vognen hjemme i garagen på et bestemt

Løbende opfølgning på koordineringsgraden i flextrafikken

Ifølge koordinering af kørslen i flextrafikken, er det både i Movias kunders, operatørernes, kommuner og regioners, og Movias interesse, at der følges op og dykkes ned i de konkrete ture eller hændelser for at konstatere om planlægningssystemet har fungeret ud fra de gældende parametre og planlægningen er sket korrekt. Samtidig følges i Movias administration løbende med i en række forskellige nøgletal, der viser, hvorvidt flextrafikens planlægningssystem koordinerer og dermed optimerer kørslen. Nedenfor ses en graf for koordineringsgraden (samkørsel eller kædekørsel) fra januar 2021 til marts måned 2022. Som det fremgår af grafen, har koordineringsgraden i en længere periode ligget omkring 95 pct.

I hvilket omfang koordinerer Flextrafik kørslen?



4. Studieflex

Udvalget synes at det er relevant at se på kørselsordningen Studieflex, som blev afprøvet i bl.a. Guldborgsund og Vordingborg Kommune. Ordningen kan eventuelt bidrage positivt til en række tværgående udvalgsstrategier på uddannelses- og bosætningsområdet, som er værd at belyse.

Administrationen anmoder Movia om at undersøge muligheden om implementering af Studieflex-ordningen i Slagelse kommune. Movia bedes undersøge:

- Om Movias bestyrelse kan godkende et nyt forsøg med Studieflex i Slagelse kommune
- Rammerne for forsøget (Dato for implementering, Økonomi, Organisering)

Moviasvar:

Administrationen i Slagelse Kommune har af flere omgange henvendt sig omkring en afklaring af mulighederne for at indgå i et forsøg om en Studieflexordning.

Movia er for nuværende og i samarbejde med Guldborgsund og Vordingborg kommuner, i gang med at evaluere forsøget. Som en del af evalueringen er der nedsat en arbejdsgruppe i Movia som skal undersøge mulighederne og begrænsningerne for at udbrede ordningen som et reelt produkt/koncept. Movia har indstillet til arbejdsgruppen at Slagelse Kommune gerne vil indgå som samarbejdspartner i produkt/konceptudviklingen.

Slagelse Kommune bedes venligst kort beskrive for Movia, hvordan de tænker ordningen implementeret i kommunen og hvilke målgrupper den er tiltænkt. Movia kan løbende bidrage med evalueringresultaterne for den igangværende evaluering.

5. Takster

Administrationen skal anmode Movia om, at undersøge muligheden for takstforhøjelse i kommunens kollektive trafik. Takstforhøjelsen skal sikre, at brugerbetalingen øges, som nedbringer kommunens samlede underskud i den kollektive trafik.

Det foreslås, at der som alternativ til takstforhøjelser ses på ændringer af takstzoner i Slagelse Kommune, som ligeledes kan øge brugerbetalingen. En ændring af kommunens takstzoner bør ikke få indflydelse på den offentlige trafik som sker på jernbanen.

Moviasvar:

Taktreguleringen i den kollektive transportsektor som består af trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne er bestemt ved lov. Det er således Movias bestyrelse som i samarbejde med andre trafikselskaber og jernbanevirksomheder fastsætter taksterne i den kollektive transport.

Siden 2007 har der været indført skærpet lovgivning om mulighederne for at regulere i taksterne med et takststigningsloft.

Movias bestyrelse behandler på bestyrelsesmødet (lukket punkt) d. 19. september 2022 en indstilling for takststigninger i 2023. Til orientering kan Movia oplyse at DSB har tilkendegivet at de ønsker at benytte muligheden for at hæve taksterne iht. takststigningsloftet.