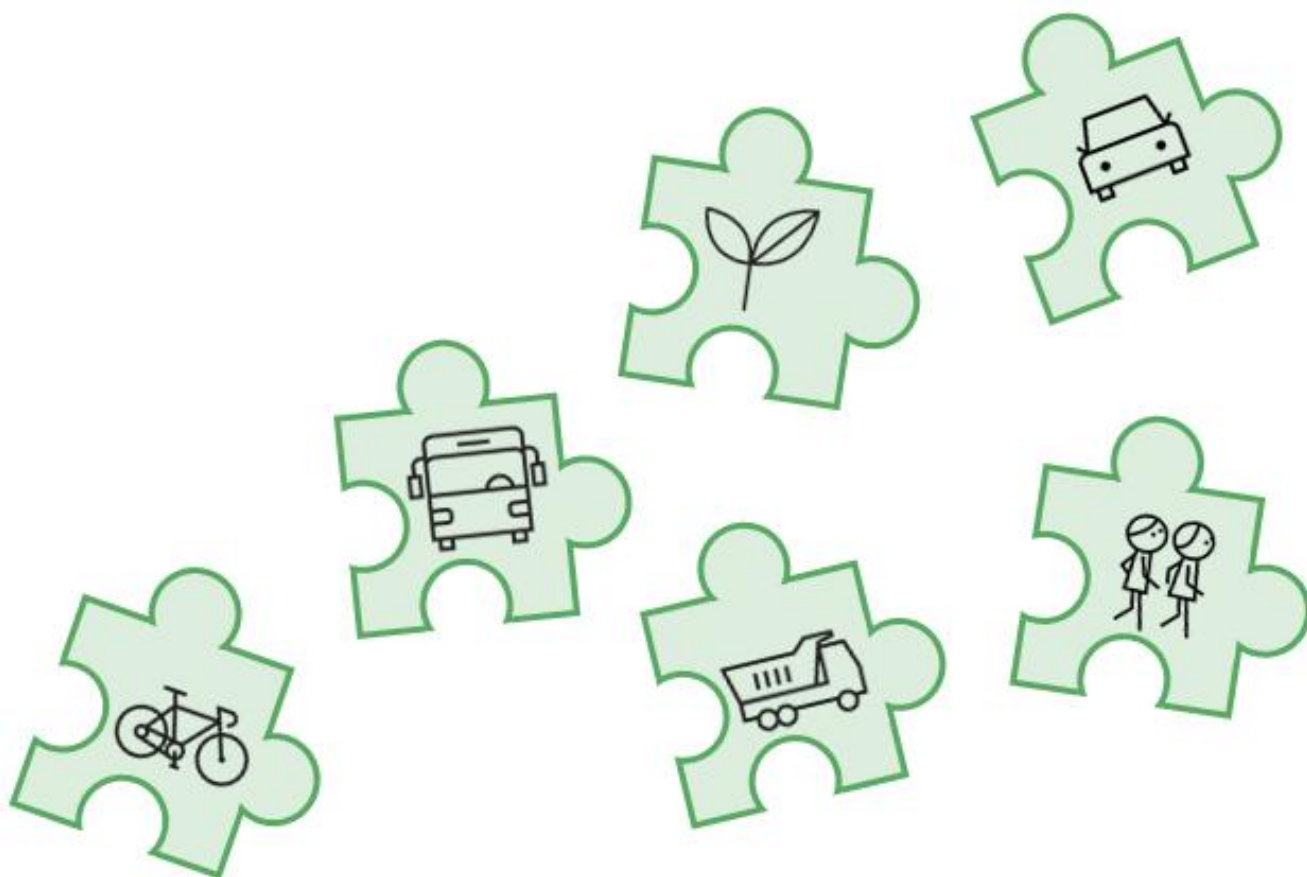




MOBILITETSPLAN 2035

Strategi for fremtidens mobilitetsplanlægning

Horsens Kommune



"Mobilitetsplan 2035 – Strategi for fremtidens mobilitetsplanlægning"

Vedtaget af:
Horsens Byråd, maj 2025

Horsens Kommune
Chr M Østergaards Vej 4
8700 Horsens
www.horsens.dk

Forord

Vi vægter det gode hverdagsliv, den levende by med et rigt kulturtilbud og adgangen til vores smukke natur højt i Horsens Kommune. For at understøtte det gode sunde liv og de mange muligheder, skal vi som kommune også sikre en bæredygtig kommune, hvor det er attraktivt at færdes.

Dét handler om meget mere end veje og skiltning; det handler om at skabe de gode rammer for forskellige transportformer, så man som borger har et valg og kan komme nemt og sikkert rundt. Det gælder uanset om man pendler til arbejde, tager den daglige tur til skolen, skal til en koncert eller besøge venner og familie.

Vores Mobilitetsplan 2035 er ikke blot et værktøj til at sikre, at vi også i fremtiden kan komme effektivt og fleksibelt rundt i kommunen. Den er i høj grad også vores vision for en grønnere og sundere fremtid for alle os, der bor og arbejder her.

Den grønne omstilling er en uomgængelig nødvendighed. Vi **skal** som samfund reducere vores klimaaftryk, og grøn mobilitet er en helt afgørende parameter. Transport udgør en stor del af CO₂-udledningen her i Horsens Kommune. Derfor forpligtiger vi os med Mobilitetsplanen til at arbejde målrettet med grønne transportløsninger og gøre det attraktivt for både borgere og virksomheder at træffe grønnere transportvalg.

Med planen baner vi blandt andet vejen for mere cyklisme og samkørsel, som både er en del af løsningen på byens trafikale udfordringer og et bidrag i vores fælles bestræbelser på at blive klimaneutral kommune.

Vores mål er klart: at skabe et Horsens, hvor cyklen er det oplagte valg til korte ture, hvor det er trygt og nemt at færdes til fods, og hvor kollektiv transport og samkørsel er et effektivt alternativ til bilen. Samtidig vil vi sikre, at det forbliver let at komme rundt med bil, især på det overordnede vejnet, og at erhvervslivet har de optimale betingelser for at udvikle sig.

Mobilitetsplanen er mere end ambitioner – den er et konkret og dynamisk arbejdsredskab for Horsens Kommune. I planen finder du mål og handlinger, som vi vil arbejde aktivt med frem til 2035.

Hvert andet år gør vi status for at sikre, at vi er på rette vej mod målet. Har indsatserne den ønskede effekt? Har vilkår og behov ændret sig? Politisk forpligter vi os til at holde hånden på kogepladen, så vi nu og i fremtiden kan træffe de gode beslutninger om hvilke konkrete tiltag, vi skal sætte i gang. Tiltag som skal være til glæde for både nuværende og kommende generationer.

Det har været vigtigt for os at være i dialog med jer borgere, erhvervsliv og interesseorganisationer i udarbejdelsen af Mobilitetsplan 2035. For mobilitet handler om mennesker – om jer – og om den enkeltes valg og muligheder.

Peter Sørensen
Borgmester, Horsens Kommune



Langmarksvej, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

Indhold

Forord	3
1 Indledning	7
2 Vision	9
3 Målsætninger	11
4 Status - Hvor langt er vi?	13
4.1 Den grønne omstilling	13
4.2 Cyklister	16
4.3 Kollektive trafikanter	21
4.4 Fodgængere	23
4.5 Erhvervstrafikanter	25
4.6 Bilister	27
4.7 Mobilitetsbarometer	31
5 Strategi - Her vil vi hen	33
5.1 Den grønne omstilling	33
5.2 Cyklister	34
5.3 Erhvervstrafikanter, bilister og kollektive trafikanter	54
5.4 Fodgængere	67
6 Handleplan - Her kan vi sætte ind	69
6.1 Trafikplanlægning – det strategiske greb	71
6.2 Trafikantadfærd omkring skoler	78
6.3 Trafikantadfærd for virksomheder	84
6.4 Drift og vedligehold samt serviceniveauer	87
6.5 Forslag til konkrete projekter	90
7 Inddragelsesproces	99
7.1 Lokalråd	99
7.2 Erhvervslivet	100
7.3 Handicaprådet	100
7.4 Cyklistforbundet	101
7.5 Åben idéfase	101
8 Bilag –Forslag til konkrete projekter	103
8.1 Forslag til cykelstipprojekter	103
8.2 Forslag til vejprojekter	111
8.3 Forslag til fortovsprojekter	114



Skanderborgvej, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

1 Indledning

Mobilitet handler om mennesker. Om hvor mange, hvor og hvordan mennesker færdes rundt på vores veje og stier og i byerne i det hele taget. Mobilitet handler også om at tænke på tværs af transportformer, og om hvordan vi fleksibelt kan bevæge os rundt med et eller flere transportmidler. God mobilitet handler om at gøre det let og attraktivt at vælge forskellige transportløsninger og muliggør, at vi som borgere har et frit valg.

Mobilitetsplan 2035 er en strategisk plan, der rammesætter, hvordan der skal arbejdes med mobilitet frem til 2035 og hvilke konkrete tiltag det kræver.

Mobilitetsplanen opererer med seks brikker:

- Den grønne omstilling
- Cyklister
- Kollektive trafikanter
- Fodgængere
- Erhvervstrafikanter
- Bilister.

Fem af brikerne repræsenterer en trafikantgruppe, mens den sjette brik er af mere overordnet karakter og har fokus på de grønne transportvalg.

”Mobilitetsplan 2035 – Strategi for fremtidens mobilitetsplanlægning” rummer strategier og forslag til indsatser, der kan sikre, at vi når målsætningerne for mobiliteten i Horsens Kommune frem mod år 2035.

Desuden indeholder planen en konkretisering af målsætningerne, der dels synliggør de eksisterende mobilitetsforhold i Horsens Kommune samt metoder og opgørelser til at nå målene for mobiliteten.

”Mobilitetsplan 2035 – Strategi for fremtiden mobilitetsplanlægning” kan findes på kommunens hjemmeside i sin vedtagne form.

Mobilitetsplan 2035 er en dynamisk plan, som Horsens Kommune vil arbejde aktivt med frem til 2035. Det betyder også, at der i takt med den udvikling, der sker i kommunen, vil ske en løbende opdatering af bl.a. planens projektliste og tilhørende kortbilag, der illustrerer forslag til konkrete projekter. Desuden vil der løbende i takt med den hver anden årlige status på mobilitetsarbejdet suppleres med anbefalinger til indsatser, der kan igangsættes i den kommende periode for at målrette indsatsen i tråd med målsætningerne.

Nærværende plan er et øjebliksbillede af både status og intentioner for mobiliteten ved planens vedtagelse. Der er med planens vedtagelse ikke afsat midler til anlægsprojekter og øvrige indsatser.

Mobilitetsplan 2035 erstatter Trafik 2030-planen for Horsens by og Vejplan 2012, der har været gældende for den resterende del af kommunen.

Vejplan 2012 er blevet besluttet af Byrådet med ønsker til ændringer for den overordnede infrastruktur i Horsens Kommune. Der har i Vejplan 2012 særligt været fokus på en udbygning og forbedring af fremkommeligheden på det kommunale vejnet.

Trafik 2030 – Strategi for fremtidens infrastruktur i Horsens er politisk vedtaget i 2017 i forlængelse af vedtagelse af Kommuneplan 2017. Trafik 2030-planen er en strategisk plan, der præsenterer ønsker til investeringer frem mod 2030. Trafik 2030-planen har i højere grad end Vejplan 2012 fokus på investeringer, der tilgodeser flere trafikantgrupper.

Hvad angår biltrafikken har fokuset i Trafik 2030-planen været at sikre høj fremkommelighed på det overordnede vejnet uden om Horsens midtby, så det bliver attraktivt for den gennemkørende trafik at køre udenom midtbyen.

Intentionerne i Trafik 2030-planen har ligeledes været at få flere til at cykle, særligt på ture der er kortere end 6 km. Dette er konkretiseret ved at planlægge for direkte cykelforbindelser mellem oplandsbyerne og Horsens midtby, hvor gode cykelfaciliteter, sikre krydsningsmuligheder og parkeringsfaciliteter helt tæt på eksempelvis gågaden, uddannelsesinstitutioner, større arbejdspladser mv, der tiltrækker mange cyklister.

Siden vedtagelsen af både Vejplan 2012 og Trafik 2030-planen er der sket en betydelig udvikling i Horsens Kommune, idet der er udført større tilpasninger af vejnettet og der er nye udviklingsområder i spil.

En af disse områder er Åkvarteret. Der er vedtaget en udviklingsplan kaldet 'Åen tilbage til byen'. I denne plan er intentionerne for udviklingen af Åkvarteret i midtbyen af Horsens by gengivet. Planen tager højde for, hvordan byudvikling, gode trafikale forhold og klimatilpasning i den centrale del af Horsens kan forenes med en genetablering af åen som et åbent vandløb. Med udviklingsplanen for 'Åen tilbage til byen' skaber vi bedre sammenhæng mellem havnen og byen.

Mobilitetsplan 2035 rummer de trafikale forhold i og omkring Åkvarteret, da de to planer er udarbejdet i et samspil. Det er essentielt at de to planer kan forenes, da de er gensidigt afhængige.

Mobilitetsplan 2035 har fokus på en grønnere mobilitet og ændret adfærd samt på fysiske forbedringer i særligt Horsens, centerbyen Brædstrup og lokalcenterbyerne Egebjerg, Lund, Gedved, Hovedgård, Østbirk, Hatting, Søvind, Nim og Sdr. Vissing.

I forbindelse med realiseringen af Mobilitetsplan 2035 har der været stor fokus på inddragelse af interessentgrupper. Der er i løbet af processen været afholdt dialogmøder med forskellige interessenter som Cyklistforbundet, Handicaprådet, erhvervslivet og lokalrådene i lokalcenterbyerne og centerbyen Brædstrup.

Formålet med Mobilitetsplan 2035 er at sætte rammerne for hvordan trafikken, adfærden og infrastrukturen løbende skal udvikle sig i Horsens Kommune. Der vil gennem planen bl.a. blive præsenteret målsætninger, strategi og handlingsplan for mobilitetsarbejdet frem til 2035.

Mobilitetsplan 2035 indeholder en handlingsplan, men der er med planens vedtagelse ikke afsat midler til realisering af handleplanen. Der skal derfor i forlængelse af planens vedtagelse afsætte midler til de enkelte projekter.

2 Vision

Mobilitetsplan 2035 har en klar vision:

*Vi vil skabe en kommune,
hvor der er plads til alle
- bare ikke alle, alle steder.*

Det er ikke intentionen, at alle i fremtiden f.eks. skal cykle eller bruge kollektiv transport, men i stedet at det skal være muligt at tilvælge grønnere transportmidler på en måde, der er fordelagtig for den enkelte trafikant og gavnligt for klimaet.

Der er stor fokus på den grønne omstilling i disse år både på den internationale, nationale og lokale klimadagsorden. Transportsektoren er en vigtig medspiller i at opnå CO₂-reduktioner. Derfor vil grønnere transportmiddelvalg også blive vægtet højt i både målsætninger og strategi for Mobilitetsplan 2035. Dette vil ligeledes afspejle sig i planens handlingsplan.

God mobilitet bygger på helhedstænkt infrastruktur. Der skal arbejdes målrettet med de enkelte trafikantgrupper og de enkelte trafikantgrupper prioriteres ikke nødvendigvis ens alle steder rundt i kommunen.

Fremover vil særligt fodgængere og cyklister blive prioriteret højt i den centrale del af Horsens. Bilister med ærinde skal ligeledes have let adgang til parkering tæt på midtbyen og kollektiv trafik bliver prioriteret højt i den inderste kerne af Horsens. Men det betyder også, at der skal skabes god fremkommelighed for bilerne og erhvervstrafikken udenfor midtbyen. Derfor skal vejnettet forbedres og opbygge gode, attraktive veje og indfaldsveje rundt om Horsens.

I Brædstrup og lokalcenterbyerne Egebjerg, Gedved, Hatting, Hovedgård, Lund, Nim, Sdr. Vissing, Søvind og Østbirk skal det være både sikkert og trygt at bevæge sig rundt hvad enten du er fodgænger eller cyklist. Afstandene i de enkelte bysamfund er korte og de fleste skolebørn bor inden for 1,5 km af bl.a. skole og fritidsaktiviteter. Ligeledes har borgerne i samfundene som udgangspunkt kort afstand til indkøb. Samlet set skal de korte ture i lokalsamfundene i høj grad ske til fods eller på cykel.

Der skal sikres direkte forbindelser til det overordnede trafikvejnet, så bilister ledes ud der, hvor fremkommeligheden er høj.

Mobilitet handler om alle typer af trafikanter og transportformer. Byernes gang- og cykelstier skal derfor også have et løft.



*Banestien, Brædstrup.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]*

3 Målsætninger

På Plan- og Vejudvalgsmødet i april 2023 blev målsætninger for Mobilitetsplan 2035 godkendt. De godkendte målsætninger er gengivet nedenfor.

Mobilitetsplanen tager afsæt i seks mobilitetsbrikker, der på hver sin måde arbejder med mobiliteten:

- Den grønne omstilling
- Cyklister
- Kollektive trafikanter
- Fodgængere
- Erhvervstrafikanter
- Bilister.

Fem af brikkerne repræsenterer en trafikantgruppe og de er alle en vigtig prioritet i Horsens Kommunes arbejde med mobiliteten. Den sjette brik er af mere overordnet karakter og har fokus på de grønne transportvalg. Denne brik kan i højere grad anses som en brik, der skal understøtte alle de valg, der arbejdes med for at forbedre mobiliteten. Gennem brikkerne formidles målsætningerne. Der er opsat følgende målsætninger for Mobilitetsplan 2035:

Mobilitetsplan 2035 skal understøtte...

... den grønne omstilling



- den grønne omstilling af logistikbranchen i samspil med branchen,
- omlægning af person- og varebiler til fossilfrie drivmidler (jf. klimaplanen),
- indførelse af eldrevne busser (jf. klimaplanen),
- mulighederne for grønnere transportvalg (jf. klimaplanen).

... cyklister



- at andelen af cyklister øges,
- trykke og sikre cykelforbindelser for skolebørn,
- god sammenhængende cykelinfrastruktur, så der sikres sammenhængende og uafbrudte ruter,
- prioritering af de cykelstier, hvor potentialet vurderes størst,
- at der skabes forbindelser mellem lokalsamfund, hvor der er behov for "del"-stier af høj kvalitet og med høj trafiksikkerhed for øje,
- at cyklisternes fremkommelighed prioriteres i kryds i Horsens midtby, herunder højresving.

... kollektive trafikanter



- at den kollektive trafik gentænkes, så den favner bredere end bustrafik, som den ser ud i dag,
- initiativer, som samkørsel og delebiler både i lokalcenterbyerne, Brædstrup og Horsens,
- at trafikale knudepunkter gøres mere attraktive med gode faciliteter.

... fodgængere



- gode forbindelser mellem ankomststed i bil og videre til slutdestinationen,
- sikker og tryk færdsel i byrummene, så der opfordres til bevægelse og ophold,
- prioritering af tilgængelighed i alle byer og gennemførelse af tilgængelighedsrevision i alle nye projekter.

... erhvervstrafikanter



- god tilgængelighed og adgang til E45 samt til det kommunale overordnede vej- og stinet,
- at andelen af cyklister øges til de store erhvervsområder som VEGA og NOVA.

... bilister



- høj fremkommelighed på det overordnede vejnet,
- prioritering af bilisternes fremkommelighed i kryds på det overordnede vejnet,
- bedre udnyttelse af vejenes kapacitet, f.eks. ved forskydning af mødetider til skoler, ungdomsuddannelser og arbejdspladser,
- let adgang til parkeringspladser i periferien af Horsens midtby.

Målsætningerne er retningsgivende for de initiativer og konkrete projekter, der bør prioriteres i det fremtidige arbejde med mobiliteten i Horsens Kommune. En målrettet indsats kræver en præcisering af målsætningerne samt løbende status på udviklingen. I det følgende afsnit konkretiseres målene med henblik på at følge udviklingen og en sikring af, at der løbende arbejdes effektivt og målrettet i den retning, som målsætningerne angiver.

4 Status - Hvor langt er vi?

Målsætningerne for mobilitetsplanen baner vejen og intentionerne for at sikre, at der skabes en god mobilitet, der gør det let og attraktivt at bevæge sig rundt i, til og fra Horsens Kommune uanset transportform eller formål.

I dette afsnit foldes målsætningerne ud og det beskrives, hvordan der løbende gøres status på målsætningerne samt en vurdering af, hvor langt mobilitetsarbejdet er i forhold til målsætningerne og ikke mindst om indsatserne i handlingsplanen sikrer den rette kurs.

Nogle af målsætningerne er delt op, så der er differentieret mellem Horsens midtby og de øvrige samfund og nogle målsætninger er delt op på tværs af målgrupper under de enkelte trafikantgrupper, f.eks. pendlere og skolebørn. Dette er et udtryk for, at ikke alle trafikanttyper prioriteres ens rundt i kommunen. Der kan være forskel på hvordan de enkelte trafikantgrupper prioriteres i henholdsvis Horsens midtby og den øvrige del af Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne samt på hvilken trafikgruppe, der arbejdes målrettet med for at imødekomme målene i mobilitetsplanen.

Det er hensigten, at mobiliteten i hele planperioden følges og at der hvert andet år gøres status på, hvor meget arbejdet har sikret at opnå intentionerne i de enkelte delmål. Hvordan der gøres status for de enkelte delmål, fremgår i de efterfølgende afsnit under hver mobilitetsbrik.

I afsnit 4.7 introduceres et mobilitetsbarometer, der er en visuel gengivelse af status på de enkelte delmål og introduceres som et værktøj i mobilitetsplanens planperiode.

4.1 Den grønne omstilling



I 2022 blev Klimaplanen for Horsens Kommune vedtaget. Klimaplanen består af seks temaer, hvoraf det ene er Transport.

Transport er et vigtigt tema at gribe fat i, hvis CO₂ udledningen skal reduceres. Det er derfor vigtigt at arbejde målrettet med grønne transportmiddelvalg. Der mange måder det kan gøres på.

Målsætningerne og indsatserne i handlingsplanen i nærværende plan forsøger at bringe den grønne mobilitet i spil for de enkelte transportgrupper på forskellig vis.

Jf. Klimaplanen står Transport i Horsens Kommune for 28 % af den samlede udledning af CO₂.

Arbejdet med Mobilitetsplan 2035 skal understøtte de mål, der er angivet i Klimaplan 2022-2026.

Delmål G1. Grøn omstilling af logistikbranchen i samspil med branchen

Den grønne omstilling er i høj grad på dagsordenen i Horsens Kommune – og det gælder også for transportsektoren og logistikbranchen.

For at følge udviklingen i den grønne omstilling af logistikbranchen har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål G1. Grøn omstilling af logistikbranchen i samspil med branchen

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Horsens Kommune understøtter nationale initiativer, der imødekommer den grønne omstilling.	Nationale rapporter og dialog med branchen.	Hvert andet år afsøges status på den grønne omstilling i logistikbranchen gennem nationale rapporter og dialog med branchen.

Delmål G2. Omlægning af person- og varebiler til fossilfrie drivmidler

Et mål i Klimaplan 2022 er at omlægge person- og varebiler til fossilfrie drivmidler. Dette mål er i tråd med intentionerne i Mobilitetsplan 2035, hvor det bl.a. fremgår, at der arbejdes for at skabe en grønnere mobilitet.

For at følge udviklingen i omlægningen af person- og varebiler til fossilfrie drivmidler har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål G2. Omlægning af person- og varebiler til fossilfrie drivmidler

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Andelen af person- og varebiler med fossilfrie drivmidler skal øges til 50 % i 2035 fordelt på både fossilfrie drivmidler og delvis fossilfrie drivmidler. Udgangspunktet for 2024 er 9 % fordelt på 6 % fossilfrie drivmidler og 3 % delvis fossilfrie drivmidler.	Udtræk fra Danmarks Statistik.	Udtræk fra Danmarks Statistik (tabel BIL710) for Horsens Kommune opdelt på bestanden af personbiler fordelt på drivmiddel samlet for husholdningen og erhvervene.

Delmål G3. Indførelse af eldrevne busser

Horsens Kommune planlægger at konvertere alle busser til at være eldrevne. De første el-busser er allerede ude at køre, hvor samtlige bybusser nu kører på el. I løbet af de næste år vil også de regionale og lokale busser blive eldrevne.

For at følge udviklingen i indførelsen af eldrevne busser har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål G3. Indførelse af eldrevne busser

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Alle by-, lokal-, regional- og skolebusser skal være eldrevne. Til sammenligning er 22 % af busserne pr. 1. august 2024 eldrevne.	Opgørelse af andelen af eldrevne busser.	Hvert andet år gennemføres en opgørelse af andelen af eldrevne busser.

Delmål G4. Mulighed for grønnere transportmiddelvalg (jf. klimaplanen)

Horsens Kommune arbejder for et grønnere transportmiddelvalg, hvilket både fremgår af Klimaplan 2022 og Mobilitetsplan 2035.

For at følge udviklingen i muligheden for grønnere transportmiddelvalg har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål G4. Mulighed for grønnere transportmiddelvalg

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
NaboGO bliver et naturligt alternativ til bilture. Brugen af NaboGO ture stiger til 50.000 ture i 2035.	Opgørelse i brugen af NaboGO.	Hvert andet år laves en opgørelse over brugen af NaboGO i Horsens Kommune.

4.2 Cyklister



I Horsens Kommune er der et stort potentiale for at få flere til at cykle. Det gælder særligt pendlere og skolebørn, men også på de kortere ture er der potentiale for at understøtte cyklen, som det oplagte valg.

Potentialet skal realiseres gennem bl.a. udbygning af det eksisterende stinet, trygge skoleveje og en prioritering af cyklister som trafikantgruppe.

Delmål C1. Andelen af cyklister øges

Det er et mål at øge andelen af cyklister i Horsens Kommune. Cyklen er og skal i langt større grad være det oplagte valg på ture under 15 km mellem steder, som f.eks. større boligområder, bysamfund i øvrigt, Horsens midtby, skoler, ungdomsuddannelser, videregående uddannelser, større arbejdspladser, fritidsaktiviteter, kulturtilbud mv.

Vælges cyklen frem for bilen kan det bl.a. reducere trængslen på de mest belastede veje, forbedre indlæringen for skolebørn og samlet set bidrage positivt til den grønne omstilling og sundheden blandt borgerne i Horsens Kommune. Dette er også i tråd med Sundheds- og Forebyggelsespolitikken "Sundhed for livet".

Flere borgere har de seneste år valgt at anskaffe sig el-cykler og meget tyder på, at udviklingen fortsætter. Det betyder også, at potentielt blandt pendlere på de mindre ture er stigende og afstanden, hvor pendlere kan og vil transportere sig på cykel, er større end det har været tidligere.

Desuden har langt de fleste skolebørn i Horsens Kommune under 2 km til skole. Det betyder også, at andelen af selvtransporterende børn bør være stor – uanset om det er til fods eller på cykel.

Udover pendlere og skolebørn er der generelt et potentiale for at få flere til at cykle på de kortere ture, f.eks. mindre indkøb, fritidsformål mv.

I seneste Transport- og Tryghedsundersøgelse for skolerne i Horsens Kommune viser resultatet, at 18 % af alle skolebørn cykler i skole. Undersøgelsen er gennemført af Transportlaboratoriet i foråret 2024 på en udvalgt dag. Resultatet angiver derfor et øjebliksbillede af hvordan transport- og tryghedsbilledet er for skolebørnene i Horsens Kommune og dermed alene en indikation af, hvordan det generelle billede er. Undersøgelsestidspunktet er vurderet som repræsentativ for året og udgør et gennemsnitsbillede af situationen.

For at følge udviklingen i andelen af cyklister har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C1. Andelen af cyklister øges

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Andelen af cyklister på de primære cykelruter mellem oplandsbyerne og Horsens midtby øges samlet med 100 %. Udgangspunktet for 2024 er 1.400 cyklister i de udvalgte snit.	Cykeltællinger i udvalgte snit.	Årligt gennemføres der tællinger i april og september på Egebjergvej, Skanderborgvej, Silkeborgvej, Haldrupvej, Hattingstien, Vejlevej og Bjerrevej.
Andelen af cyklister på de primære cykelruter i Horsens midtby øges samlet med 100 %. Udgangspunktet for 2024 er 3.400 cyklister i de udvalgte snit.	Cykeltællinger i udvalgte snit.	Årligt gennemføres der tællinger i april og september på Nørregade, Strandpromenaden, Kongensgade, Niels Gyldings Gade, Allégade, Løvenørnsgade, Sønderbrogade og Ove Jensens Allé.
Andelen af skolebørn, der cykler til skole, skal stige til 50 % i Transport- og Tryghedsundersøgelsen. Til sammenligning var niveauet 18 % ved undersøgelsen i 2024.	Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler.	Hvert andet år gennemføres en Transport- og tryghedsundersøgelse for samtlige skoler.

Delmål C2. Trygge og sikre cykelforbindelser for skolebørn

Horsens Kommune vil fortsat arbejde målrettet med trygge og sikre forbindelser for skolebørn.

Det skal være det oplagte valg at være selvtransporterende til skole, da der er mange positive effekter ved dette. F.eks. reducerer det det trafikale pres omkring skolerne og derved øger trygheden og sikkerheden omkring skolerne. Ligesom det er sundt for skolebørnene og godt for miljøet med de aktive transportmiddelvalg. Langt de fleste skolebørn i Horsens Kommune har mindre end 2 km til skole, hvorfor der er et stort potentiale for at flere børn cykler frem og tilbage.

I seneste Transport- og Tryghedsundersøgelse for skolebørn i Horsens Kommune viser resultatet, at elevernes generelle oplevelse af skolevejen er tryk eller meget tryk. Denne oplevelse deler 74 % af eleverne. Oplevelsen varierer dog for de enkelte skoler. På den skole, hvor den oplevede tryk er lavest, opleves skolevejen som tryk eller meget tryk for 42 % af eleverne. Modsat på de skoler hvor, elevernes opfattelse af skolevejen er størst, opleves den som tryk eller meget tryk for 92 % af eleverne.

Blandt de adspurgte skolebørn opleves skolevejen generelt som tryk eller meget tryk. Andelen af drenge som oplever skolevejen som tryk eller meget tryk er størst med 76 % mod 71 % af pigerne.

For at følge udviklingen i trykke og sikre forbindelser for skolebørn har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C2. Trykke og sikre cykelforbindelser for skolebørn

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Skolebørns oplevelser af en tryk eller meget tryk skolevej skal stige til mindst 90 % for hver skole i kommunen. Til sammenligning ligger tallene i 2024 ml 42 % og 92 % på de enkelte skoler.	Transport- og trykhedsundersøgelse for skoler.	Hvert andet år gennemføres en Transport- og trykhedsundersøgelse for samtlige skoler.
Etablering af mindst 30 skolevejsprojekter, hvis formål er at forbedre trykheden eller sikkerheden på skolevejen for selvtransporterende børn.	Opgørelse af udførte skolevejsprojekter fra bl.a. Trafiksikkerhedspuljen.	Etablering af trykheds- og trafiksikkerhedsfremmende tiltag på skoleveje.

Delmål C3. God sammenhængende cykelinfrastruktur

Et veludbygget, kontinuerligt cykelstinet er afgørende for at gøre det attraktivt at være cyklist uanset formålet med cykelturen eller om det er en kort eller en lang cykeltur.

Det er derfor vigtigt, at der skabes et kontinuerligt stinet mellem steder som større boligområder, bysamfund i øvrigt, Horsens midtby, skoler, ungdomsuddannelser, videregående uddannelser, større arbejdspladser, fritidsaktiviteter, kulturtilbud mv.

Et kontinuerligt stinet kan bestå af både stier og boligveje, hvor eksisterende forhold vurderes at være tilstrækkelige for at skabe trykke og sikre ruter for cyklisterne. Rutenettet kan bestå af eksisterende stier, men hvor det anbefales at opgradere forholdene, således der opnås det rette serviceniveau på den enkelte sti. Det kan f.eks. være en bred kantbane, der bør opgraderes til en egentlig cykelsti. Disse projekter vil fremgå af projektlisten, se afsnit 8.1.

For at følge udviklingen af en god sammenhængende cykelinfrastruktur har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C3. God sammenhængende cykelinfrastruktur

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Etablering af mindst 30 cykelstiprojekter, hvis formål bl.a. er at udbygge cykelrutenettet. Det kan være nye stiforbindelser, udvidelse af eksisterende stier eller krydsningsforbedringer.	Opgørelse af udførte cykelstiprojekter.	Hvert andet år laves en opgørelse af udførte cykelstiprojekter bl.a. med henblik på et kontinuerligt cykelrutenet.
90 % af cyklisterne skal have en oplevelse af, at der løbende sker udbygning eller forbedring af cykelstinet.	Spørgeskemaundersøgelse.	Hvert andet år gennemføres en spørgeskemaundersøgelse blandt 2.000 borgere.

Delmål C4. Prioritering af cykelstier med størst potentiale

Horsens Kommune ønsker et veludbygget cykelrutenet bestående af cykelstier, cykelbaner, brede kantbaner, 2 minus 1 veje, boligveje, stier i eget forløb mv.

For et fuldt udbygget cykelrutenet kræver det realisering af en lang række projekter på tværs af kommunen. Potentialet for en sti har betydning for effekt af et projekt, hvorfor potentialet er en parameter, der indgår i den samlede prioriteringsmodel for cykelstiprojekter. Det betyder, at et stort potentiale for en sti, er en sti med mange brugere. Det vil have en positiv indvirkning på projektets effekt og dermed prioriteringen på den samlede prioriteringsliste for cykelstiprojekter.

For at følge hvilke cykelstiprojekter, der realiseres, har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C4. Prioritering af cykelstier med størst potentiale

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Etablering af mindst 20 cykelstiprojekter, hvor potentialet er vurderet til at være størst blandt endnu, ikke udførte cykelstiprojekter.	Opgørelse af udførte cykelstiprojekter.	Hvert andet år laves en opgørelse af udførte cykelstiprojekter bl.a. med henblik på vurdering af om det er projekter med størst potentiale, der er udført.

Delmål C5. Cykelforbindelser mellem lokalsamfund

Et kontinuerligt cykelrutenet er vigtigt for at understøtte cyklismen. Placeringen af cykelforbindelser afhænger bl.a. af de omkringliggende bysamfund. Mellem nogle lokalsamfund er det afgørende, at de er bundet sammen med stiforbindelser, mens der mellem andre ikke er et stort trafikalt incitament for denne kobling.

For at følge udviklingen af en god sammenhængende cykelinfrastruktur har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C5. Cykelforbindelser mellem lokalsamfund

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Etablering af mindst 10 cykelstiprøjt, hvis formål bl.a. er at skabe forbindelse mellem lokalsamfund.	Opgørelse af udførte cykelstiprøjter mellem lokalsamfund.	Hvert andet år laves en opgørelse af udførte cykelstiprøjter bl.a. med henblik på at skabe forbindelse mellem lokalsamfund.

Delmål C6. Prioritering af cyklisteres fremkommelighed i kryds i Horsens midtby

Det skal være attraktivt at tage cyklen i og gennem Horsens midtby. Cyklisterne skal følge sig prioriteret i trafikken - særligt i vejkryds - når de færdes i Horsens midtby.

For at følge udviklingen af cyklisteres fremkommelighed i krydsene i Horsens midtby har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål C6. Prioritering af cyklisteres fremkommelighed i kryds i Horsens midtby

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Tilpasninger i alle signalregulerede kryds i Horsens midtby, for at prioritere cyklisteres fremkommelighed.	Opgørelse af tilpasninger i signalregulerede kryds i Horsens midtby med henblik på prioritering af cyklisteres fremkommelighed.	Hvert andet år laves der en opgørelse af tilpasninger i signalregulerede kryds i Horsens midtby, hvor der f.eks. er gennemført signaltekniske ændringer, geometriske eller afmærkningsmæssige ændringer med henblik på prioritering af cyklisteres fremkommelighed.

4.3 Kollektive trafikanter



Horsens Kommune har et stort fokus på den kollektive trafik og ikke mindst hvordan den optimeres og gentænkes, så flest muligt borgere kan få gavn af tilbuddet.

Den kollektive trafik skal være et brugbart tilbud, når du færdes i kommunen, men den skal favne bredere end traditionel bustrafik.

Delmål K1. Gentænkning af den kollektive trafik, så den favner bredere end bustrafik

Horsens Kommune godkendte i december 2023 tilpassede serviceniveauer for den kollektive trafik, hvor der i højere grad søges brug af flextrafik som alternativ til traditionel bustrafik.

Flextrafikken er en vigtig brik i gentænkning af den kollektive trafik, da den er gavnlig i områder og byer, hvor der er færre personer, som benytter den kollektive trafik.

Flextrafikken består af Flextur, Flexbus og Plustur, som alle er fleksible kørselstyper, der skal bestilles i forvejen. Turen køres i taxa, liftbil eller personbil.

Flextur køres fra adresse til adresse og følger ikke en køreplan.

Flexbus køres fra stoppested til stoppested og følger en køreplan.

Plustur køres fra adresse til et kollektivt knudepunkt (Horsens Busterminal eller Brædstrup Busterminal). Denne kørsel fungerer som en del af en kombinationsrejse.

For at følge udviklingen af brugen af den kollektive trafik har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål K1. Gentænkning af den kollektive trafik, så den favner bredere end bustrafik

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Andelen af brugere af flextrafikken skal stige med 10 %. Dette skal være et udtryk for, at konceptet er en mere integreret del af den kollektive trafik. Til sammenligning var der 13.254 flextrafikture i 2023.	Opgørelse af flextrafikture.	Hvert andet år gennemføres en opgørelse af ture for passagerer, der anvender flextrafik i form af Flextur, Flexbus eller Plustur i Horsens Kommune.

Delmål K2. Initiativer, som samkørsel og delebiler både i lokalcenterbyerne, Brædstrup og Horsens

Horsens Kommune ønsker at udbrede den kollektive trafik, så den favner bredere end den traditionelle bustrafik. Kollektiv trafik handler om mere end bustrafik i traditionel forstand. Samkørsel på forskellige vis er også at bevæge sig kollektivt med de positive effekter det har på bl.a. miljøet.

For at følge udviklingen af nye koncepter som samkørsel og delebilsordninger har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål K2. Initiativer som samkørsel og delebiler både i lokalcenterbyerne, Brædstrup og Horsens

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Alle lokalcenterbyer, Brædstrup og Horsens skal have mindst 1 samkørsels- eller delebilsordning som f.eks. NaboGO og TaDaa.	Opgørelse af samkørsels- og delebilsordninger.	Hvert andet år laves en opgørelse over hvilke samkørsels- og delebilordninger, der anvendes.

Delmål K3. Trafikale knudepunkter gøres mere attraktive med gode faciliteter

Horsens Kommune ønsker at fremme mobiliteten og herunder også muligheden for at skifte transportmidler undervejs på en rejse.

Denne udvikling kan bl.a. understøttes ved at skabe nogle gode og attraktive knudepunkter med gode faciliteter som f.eks. læskærme og bænke til ophold og cykel- og bilparkering.

Horsens Kommune vil følge udviklingen ved etablering af attraktive knudepunkter, hvorfor der er opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse for at kunne vurdere på udviklingen.

Trafikale knudepunkter er defineret som steder, hvor der er et større behov for skift på sin rejse. Det kan f.eks. være på busterminaler, større busstoppesteder, på pendlerparkeringspladser eller samkørselspladser.

Delmål K3. Trafikale knudepunkter gøres mere attraktive med gode faciliteter

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Der etableres 40 trafikale knudepunkter med gode faciliteter.	Opgørelse over gennemførte trafikale knudepunkter.	Hvert andet år laves en opgørelse over gennemførte trafikale knudepunkter.

4.4 Fodgængere



Horsens Kommune er bevidst om, at meget transport foregår til fods og alle ture starter og slutter som fodgænger. Vi er alle fodgængere på et eller andet tidspunkt og ofte flere gange i løbet af en dag. Det er derfor også en vigtig trafikantgruppe at prioritere i mobilitetsplanen.

Delmål F1. Gode forbindelser mellem ankomststed i bil og videre til slutdestinationen

Horsens Kommune ønsker at gøre byerne attraktive at bevæge sig rundt i til fods.

Denne intensjon kan understøttes ved at skabe gode og tydelige forbindelser gennem byerne med synlige forbindelser, gode belægnings og trygge forhold, så det er muligt og rart at bevæge sig på disse forbindelser på alle tider af døgnet og ugen - og uafhængigt af årstiden. Forbindelserne kan desuden suppleres med wayfinding, som er en guidning til hvordan du kommer til forskellige destinationer.

For at følge udviklingen og forbedre forholdene for fodgængerne har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål F1. Gode forbindelser mellem ankomststed i bil og videre til slutdestinationen

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Fra alle p-anlæg med mere end 50 pladser skal der sikres tilgængelige ruter fra p-anlægget til bymidten eller anden stor slutdestination i nærhed til p-anlægget.	Opgørelse over gennemførte tilgængelighedsruter i relation til parkeringspladser.	Hvert andet år laves en opgørelse af gennemførte tilgængelighedsruter ml p-anlæg og slutdestinationer.

Delmål F2. Sikker og tryk færdsel i byrummene, så der opfordres til bevægelse og ophold

Trafiksikkerhed vægtes højt for alle, der bevæger sig rundt i trafikken. Høj trafiksikkerhed er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at det er trygt at færdes rundt i vores byer.

Horsens Kommune vil i forbindelse med mobilitetsplanen have stor fokus på at opretholde en høj trafiksikkerhed og tryghed i forbindelse med nye projekter og løbende forbedre dette på eksisterende veje, stier og pladser, hvor der enten sker uheld eller oplevelsen af utryghed fylder.

Byrumsplan 2023 definerer også strategier for hvordan der skal arbejdes målrettet med bl.a. vores byrum og forbindelser i Horsens midtby. Her er en kobling med attraktive forbindelser mellem byrummene et vigtigt greb. Dette er både for dem som oplever vores by og dem som bor i Horsens midtby.

Tilsvarende ønsker Horsens Kommune også at skabe fokus på gode forbindelser i den øvrige del af Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne.

For at følge udviklingen for at forbedre forholdene for fodgængerne har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål F2. Sikker og tryk færdse i byrummene, så der opfordres til bevægelse og ophold

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
90 % af fodgængere skal have en oplevelse af, at det er sikkert og trygt at opholde sig og færdes i byrummene.	Spørgeskemaundersøgelse.	Hvert andet år gennemføres en spørgeskemaundersøgelse af 2.000 borgere.

Delmål F3. Prioritering af tilgængelighed i alle byer og gennemførelse af tilgængelighedsrevision i alle nye projekter

Tilgængelighed for er afgørende for at alle borgere har lige muligheder for at bevæge sig frit rundt i vores byer. Derfor vil der også være fokus på tilgængelighed i det fremtidige mobilitetsarbejde og forholdene for fodgængere.

Horsens Kommune ønsker en klar strategi for hvordan der skal arbejdes med tilgængelighed i kommunen. Ligeledes ønskes der udarbejdet og etableret egentlige tilgængelighedsruter, hvor det er tilgængeligt for alle at færdes sikkert og trygt uanset om vi er unge, gamle, kørestolsbrugere, forældre med tvillingebarnevogn eller andet.

Ligeledes ønsker Horsens Kommune at indføre klare og entydige retningslinjer for indarbejdelse af tilgængelighedstiltag ved nye vej- og stiprojekter samt i forbindelse med byomdannelseprojekter.

Som en del af tilgængelighedsarbejdet ønsker Horsens Kommune en fast procedure for gennemførelse af tilgængelighedsrevisioner på vej- og stiprojekter.

For at følge udviklingen for at forbedre forholdene for fodgængerne har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål F3. Prioritering af tilgængelighed i alle byer og gennemførelse af tilgængelighedsrevision i alle nye projekter

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Udarbejdelse af tilgængelighedsplaner for hver af byerne Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne indeholdende tilgængelighedsruter.	Opgørelse over gennemførte tilgængelighedsplaner.	Hvert andet år laves en opgørelse af, hvor der er udarbejdet tilgængelighedsplaner.
Gennemførelse af tilgængelighedsrevision på alle vej- og stiprojekter i Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne.	Opgørelse over andelen af gennemførte tilgængelighedsrevisioner på igangværende projekter inden for de seneste 2 år.	Hvert andet år laves en opgørelse af, på hvor stor en andel af igangværende projekter, der er udarbejdet tilgængelighedsrevisioner.

4.5 Erhvervstrafikanter



Horsens Kommune arbejder målrettet på, at det skal være attraktivt at drive erhverv og udvikle sin virksomhed. Her er det primære trafikvejsnet, adgangen til E45 samt erhvervsområdernes interne indretning vigtige i forhold til at sikre gode trafikale forhold for erhvervslivet.

Det betyder, at der skal arbejdes målrettet på en fortsat tilpasning af vejforbindelserne og kapaciteten i vejkrydsene, der understøtter erhvervslivets behov for smidig afvikling af trafikken på det overordnede vejnet.

Erhvervshandleplan 2024 understøtter intentionerne i mobilitetsplanen omkring at skabe god tilgængelighed mellem erhvervsområderne og E45 samt det overordnede vejnet. Tilsvarende understøttes intentionen om at øge andelen af cyklister for dem der arbejder i erhvervsområderne.

Delmål E1. God tilgængelighed og adgang til E45 samt til det kommunale overordnede vej- og stinet

Høj fremkommelighed på det overordnede vejnet er afgørende for at skabe god tilgængelighed til erhvervsområderne. Desuden er det vigtigt at følge udviklingen af erhvervsområderne, så vejnettet tilpasses der nuværende behov, men også fremtidens behov, så der sikres god tilgængelighed til erhvervsområderne. Et direkte og kontinuerligt stinet til erhvervsområderne skal ligeledes være med til at gøre det attraktivt for de ansatte at cykle på arbejde. Også her vil der være behov for løbende forbedringer og udbygninger af stinettet til erhvervsområderne.

Det kan betyde, at der løbende bør ske tilpasninger af eksisterende vej- og stinet samt udbygning af ny infrastruktur. Det kan ligeledes være nødvendigt, at vejnettet tilsluttes erhvervsområderne fra flere sider, så vejnettets kapacitet udnyttes bedst muligt. Dette kan samtidig være med til at aflaste vejnettet andre steder, hvor det er mere

hensigtsmæssigt at drosle trafikken ned – særligt med henblik på færre lastbiler kører gennem oplandsbyerne.

For at følge udviklingen omkring god tilgængelighed og adgang til E45 samt det kommunale overordnede vej- og stinet har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål E1. God tilgængelighed og adgang til E45 samt til det kommunale overordnede vej- og stinet

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Fremkommeligheden på det overordnede vejnet skal som minimum forblive som i dag. Konkrete betyder det, at rejsetider må ikke forøges frem mod 2035. Den gennemsnitlige rejsetid i langs de udvalgte strækninger er i 2024 9 minutter.	Måling af rejsetider i spidstimerne ved hjælp af realtidsdata.	Hvert andet år gennemføres en analyse på af rejsetider på følgende strækninger: Østbirkvej-Skanderborgvej ml E45 og Egeskovvej, Silkeborgvej ml E45 og Nørre Snede Vej, Silkeborgvej ml E45 og Schüttesvej, Ny Hattingvej ml E45 og Hattingvej/Ringvejen, Vestvejen ml E45 og Bjerrevej.
Etablering af mindst 5 cykelstiprojekter, hvis formål bl.a. er at udbygge cykelrutenettet omkring større erhvervsområder. Det kan være nye stiforbindelser, udvidelse af eksisterende stier eller krydsningsforbedringer.	Opgørelse af udførte cykelstiprojekter omkring erhvervsområderne.	Hvert andet år laves en opgørelse af udførte cykelstiprojekter bl.a. med henblik på et kontinuerligt cykelrutenet.

Delmål E2. Andelen af cyklister øges til de store erhvervsområder som VEGA og NOVA

Horsens Kommune vil målrettet arbejde med at øge andelen af cyklister. Der er generelt et stort potentiale blandt pendlere, der har under 15 km til arbejde.

For at følge udviklingen og for at øge andelen af cyklister til de store erhvervsområder har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål E2. Andelen af cyklister øges til de store erhvervsområder som VEGA og NOVA

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Andelen af cyklister på cykelstier omkring de store erhvervsområder som f.eks. NOVA og VEGA skal samlet øges med 50 %. Udgangspunktet for 2024 er 80 cyklister i de udvalgte snit.	Cykeltællinger i udvalgte snit.	Årligt gennemføres der tællinger i april og september på stiforbindelse i forlængelse af Kørupvej, Nokiavej nord for Mossvej, Egeskovvej ved Egebjergvej, Sverigesvej nord for Fuglevangsvej og Marsallé nord for Saturnvej.

4.6 Bilister



Horsens Kommune ønsker generelt at være en grønnere kommune, jf. Klimaplanen. Her er transporten en vigtig brik i at reducere CO₂-udledningen. Det er ikke ensbetydende med, at der ikke ønskes biler på vejene i Horsens Kommune, men at der arbejdes målrettet for, at borgerne kan det transportmiddel, der giver bedst mening for den enkelte, og at borgerne, som udgangspunkt vælger en grøn transportform, når det er muligt. Det kan f.eks. være ved at vælge cyklen, bussen, samkørsel eller udskifte sin bil til en med fossilfri drivmiddel.

Det at kunne transportere sig rundt i bil er der fortsat et behov for og den mulighed ønsker Horsens Kommune også at understøtte.

Delmål B1. Høj fremkommelighed på det overordnede vejnet

For bilisterne skal det være det oplagte valg at vælge en rute som er på det overordnede vejnet. Derfor er høj fremkommelighed på disse strækninger også et vigtigt greb for, at det bliver ad disse veje de gennemkørende bilister bevæger sig.

Det overordnede vejnet har generel høj fremkommelighed med direkte forløb rundt om vores byer. I spidstimerne morgen og eftermiddag kan der på nogle delstrækninger opleves forsinkelser. Det er særligt på indfaldsvejene til Horsens som Haldrupvej, Egebjergvej, Skanderborgvej, Silkeborgvej, Vejlevej, Langmarksvej-Vestergade mv.

For at følge udviklingen omkring høj fremkommelighed på det overordnede vejnet har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål B1. Høj fremkommelighed på det overordnede vejnet

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Fremkommeligheden på det overordnede vejnet skal som minimum forblive som i dag. Konkrete betyder det, at rejsetider må ikke forøges frem mod 2035. Den gennemsnitlige rejsetid i langs de udvalgte strækninger er i 2024 10 minutter.	Måling af rejsetider i spidstimerne ved hjælp af realtidsdata.	Hvert andet år gennemføres en analyse af rejsetider i spidstimerne på følgende strækninger: Langmarksvej-Vestergade, Silkeborgvej ml E45 og Nørre Snede Vej, Silkeborgvej ml E45 og Schüttesvej, Haldrupvej-Strandpromenaden, Høegh Guldbergs Gade-Bjerrevej til Ringvej Syd, Skanderborgvej-Schüttesvej-Ringvejen-Vejlevej ml GI Århusvej og Ringvej Syd, Strandkærvej-Bollervej ml Bjerrevej og Uthvej.

Delmål B2. Prioritering af bilisternes fremkommelighed i kryds på det overordnede vejnet

Flaskehalsene på vejnettet sker typisk i vejkrydsene. Derfor kan sikring af høj fremkommelighed på strækningerne ikke stå alene. Udformning af vejkryds, prioritering af trafikantgrupper og prioritering af retninger i de enkelte kryds er afgørende for at opretholde en høj fremkommelighed i vejkryds for bilisterne.

For at følge udviklingen omkring høj fremkommelighed på det overordnede vejnet har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål B2. Prioritering af bilisternes fremkommelighed i kryds på det overordnede vejnet

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Alle kryds på det overordnede vejnet er indrettet, så bilisternes fremkommelighed er prioriteret.	Opgørelse af kryds på det overordnede vejnet, hvor bilisters fremkommelighed er prioriteret.	Hvert andet år laves der en opgørelse af kryds på det overordnede vejnet, hvor bilisters fremkommelighed er prioriteret og evt. tilpasninger gennemført.

Delmål B3. Bedre udnyttelse af vejenes kapacitet, f.eks. ved forskydning af mødetider til skoler, ungdomsuddannelser og arbejdspladser

Generelt er kapaciteten på det overordnede vejnet tilstrækkeligt set over hele døgnet. På nogle lokaliteter opleves der forsinkelser om morgenen og om eftermiddagen i kortere tidsrum. En mulighed for at udnytte vejens kapacitet bedre over døgnet kan spidsbelastningerne reduceres og vejens kapacitet udnyttes bedre.

En stor faktor, der skaber de intensive spidsbelastninger, er særligt mødetider om morgenen. Hvis der arbejdes med en forskydning af mødetider ved nogle af de store institutioner eller arbejdspladser, vil det være muligt at udnytte vejens kapacitets bedre og derved også reducere forsinkelserne, der kan opleves på vejene. Det kan f.eks. være ved ungdomsuddannelser eller større produktionsvirksomheder, der ligger tæt på det overordnede vejnet.

For at følge hvordan vejenes kapacitet udnyttes har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål B3. Bedre udnyttelse af vejens kapacitet, f.eks. ved forskydning af mødetider til skoler, ungdomsuddannelser og arbejdspladser

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
Trafikmængder i spidstimerne skal generelt falde med 20 %. Udgangspunktet for 2024 er 8.500 biler i de udvalgte snit.	Trafiktællinger.	Der gennemføres hvert andet år trafiktællinger med fokus på spidstimer i hverdage på Langmarksvej, Vestergade, Vejlevej og Egebjergvej syd for Gedved.
Mødetiden skal forskydes på mindst 10 institutioner/virksomheder, der genererer en betydelig trafik i spidstimerne. Det kan både være skoler, ungdomsuddannelser og arbejdspladser.	Opgørelse over institutioner/virksomheder, der har forskudt mødetiden.	Hvert andet år gennemføres en opgørelse over institutioner/virksomheder, der har forskudt mødetiden.

Delmål B4. Let adgang til parkeringspladser i periferien af Horsens midtby

Horsens Kommune ønsker, at det også skal være muligt at komme til Horsens midtby med bil og samtidig arbejdes der målrettet med en trafikal fredeliggørelse af midtbyen. Derfor er det vigtig, at der skabes let adgang til større p-anlæg i periferien af midtbyen og evt. anlæg i midtbyen med adgang via den indre ringrute på trafikvejene, så ikke der opstår unødigt søgetrafik efter parkeringspladser.

I Byrumsplan 2023 er der også en kobling mellem forbindelserne og parkeringspladser i periferien af midtbyen. Koblingen er vigtigt både for at skabe en fredeliggørelse af midtbyen, gode byrum i midtbyen og for at gøre det let at finde frem til parkeringspladserne.

For at følge udviklingen omkring let adgang til parkeringspladserne i periferien af Horsens midtby har Horsens Kommune opsat følgende konkrete delmål med tilhørende målemetode og opgørelse.

Delmål B4. Let adgang til parkeringspladser i periferien af Horsens midtby

Konkrete delmål	Målemetode	Opgørelse
90 % af trafikanter, der anvender parkeringspladserne i periferien af Horsens midtby skal have oplevelse af, at der er let adgang hertil og de er attraktive at anvende.	Spørgeskemaundersøgelse.	Hvert andet år gennemføres en spørgeskemaundersøgelse blandt 2.000 borgere.

4.7 Mobilitetsbarometer

Horsens Kommune vil arbejde målrettet med at forbedre mobiliteten i tråd med de opsatte målsætninger i Mobilitetsplan 2035. Løbende gøres der status på, hvor langt de enkelte delmål er nået og dermed skabes der også en synliggørelse af, hvor tæt konkrete delmål er på at være opfyldt.

Målemetode og opgørelse er beskrevet i de ovenstående afsnit opdelt på de enkelte delmål. Den løbende status synliggøres på mobilitetsbarometeret for de enkelte delmål.

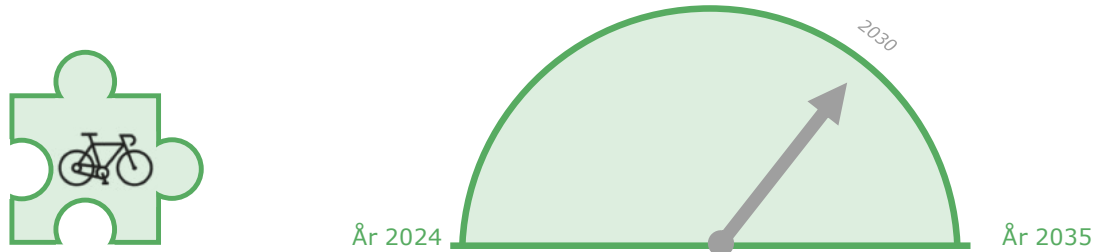
I perioden frem til 2035 vil Plan- og Vejudvalget hvert andet år modtage en statusrapport for udviklingen af mobiliteten i Horsens Kommune jf. de vedtagne delmål. Første statusrapport præsenteres for udvalget i 2026.

Rapporten vil primært bestå af mobilitetsbarometeret for de enkelte delmål, der viser udviklingen af de enkelte delmål frem mod 2035. Ligeledes vil tidligere status fremgå af mobilitetsbarometeret. Foruden mobilitetsbarometeret vil statusrapporten også indeholde anbefalinger til indsatser for de kommende to år.

På figur 1 er illustreret et eksempel på status for delmål C1 i 2030. Tidligere års status er ligeledes angivet, så udviklingen også kan aflæses af barometeret.

Delmål C1. Andel af cyklister øges

Status: År 2030



Figur 1. Eksempel på visuel gengivelse af status ved afbildning på udviklingen på mobilitetsbarometer for delmål C1 i år 2030.



Bredgade, Brædstrup.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

5 Strategi - Her vil vi hen

Horsens Kommune vil arbejde med at forbedre mobiliteten de kommende år. Det kræver investeringer og målrettet handling.

Horsens Kommune er bevidst om, at konkrete projekter og påvirkning af trafikanternes adfærd går hånd i hånd. Dermed kan vi ikke bygge os ud af det hele, men må tage andre redskaber i brug for at sikre den trafikantadfærd og det transportmiddelvalg som ønskes.

Omdannelse af vej- og stinettet skal derfor suppleres med andre tiltag, der også er med til at understøtte målsætningerne om en grønnere og bedre mobilitet for alle, der færdes i Horsens Kommune.

I det følgende er strategien for en målrettet indsats for de enkelte mobilitetsbrikker beskrevet.

5.1 Den grønne omstilling



I Klimaplanen er der udpeget seks temaer, der arbejder med klimaforebyggelse og klimatilpasninger. Et af temaerne er 'transport'.

Transport er et stort tema, da langt de fleste aktiviteter er afhængige af transport. I henhold til Klimaplanen står transport i Horsens Kommune for 28 % af den samlede udledning af CO₂.

Dette tal kan forventes at stige set i lyset af den fortsatte befolkningstilvækst i kommunen samt det store bilejerskab, hvis der ikke målrettet sættes ind overfor at nedbringe CO₂ udledningen fra transport.

Det er i Klimaplanen bl.a. målet, at:

- fremme cyklisme,
- omstille den kollektive trafik til grøn transport,
- fremme fossilfri bilisme, f.eks. elbiler,
- støtte en grøn omstilling af logistikbranchen,
- fremme grøn mobilitet, f.eks. kollektiv trafik og delebilsordninger.

Målene i Mobilitetsplan 2035 harmonerer med Klimaplanens mål. Det er strategien at læne sig op ad og understøtte klimaplanens retning for en grøn mobilitet. Herunder at skabe gode forhold for cyklister og arbejde for attraktive muligheder for samkørsel og delebilsordninger.

5.2 Cyklister



God cykelinfrastruktur kan være med til at løse flere samfundsudfordringer heriblandt trængsel i trafikken, folkesundhed og øget belastning på klimaet. Det kræver blot, at rejsen på cykel bliver et let tilgængeligt alternativ til f.eks. bilen. Med gode og sammenhængende stier, trygge ruter og prioritering af cyklister på veje og i kryds, vil det blive endnu en motivation for at tage cyklen som et alternativ til andre transportmiddelvalg på udvalgte ture. God cykelinfrastruktur vil også understøtte intentionen om bevægelse, som er angivet i Sundheds- og Forebyggelsespolitikken "Sundhed for livet".

Horsens Kommune arbejder løbende med at forbedre og udbygge cykelstinet for på den måde at skabe bedre muligheder for aktiv og grøn mobilitet. Der er i kortlægningen af et fremtidigt cykelrutenet defineret en række servicemål for kommunens cykelstier for at skabe en sammenhæng mellem en given cykelstis udformning og trafikmængde mv., og niveauet for drift og vedligehold. Servicemålene for cykelstier er dermed et let tilgængeligt værktøj ved planlægning og projektering af cykelstier.

Et udbygget og velfungerende stinet er en forudsætning for et grønt, bæredygtigt og sundt transportvalg i Horsens Kommune. En del af strategien er et samlet cykelrutenet, så det bliver attraktivt at være cyklist og det dermed bliver det oplagte transportmiddelvalg – særligt på de kortere ture under 15 km.

Cykelrutenettet er et kontinuerligt net bestående af cykelstier, cykelbaner, brede kantbaner, 2 minus 1 veje og boligveje, der samlet kan få cyklister fremkommelig, sikkert og trygt rundt i kommunen og på tværs af kommunegrænsen.

Et strategisk greb for cyklisterne er også at arbejde målrettet med serviceniveauet for cyklisterne. Dette skal ses i lyset af, at der er flere steder, hvor der er faciliteter for cyklister på det udpegede cykelrutenet, men standarden ikke nødvendigvis er tilstrækkelig for at opnå den ønskede tryghed, sikkerhed og fremkommelighed for cyklisterne.

Cykelrutenettet er udpeget så det skaber forbindelser lokalt i de enkelte lokalcenterbyer, Brædstrup og lokale områder i Horsens. I kortlægningen har der været fokus på forbindelser mellem boligområder, skoler, dagtilbud, idrætsanlæg, centerområder samt til nærliggende byer.

Derudover består cykelrutenettet af forbindelser mellem bysamfund, hvor der er et naturligt behov for transport mellem og et potentiale for at øge andelen af cyklister.

Horsens Kommune har inddelt det samlede stinet i tre klasser; supercykelstier, hovedstier og lokalstier. Stiklasserne har forskellige formål, serviceniveau og krav til indretningen som bredde og udstyr langs stierne. I efterfølgende tabel er stiklasser og serviceniveau for de enkelte stiklasser præciseret.

Serviceniveauet skal ses som et redskab i planlægningen af konkrete projekter og stiernes indretning. Det glæder for både nye stier samt tilpasning af eksisterende stier.

Stiklasser og serviceniveau

Supercykelsti

Definition	Gennemgående stier, som bl.a. forbinder kommunen med de øvrige kommuner. Supercykelstierne er indrettet i høj standard med skiltning, fast belægning og belysning. Supercykelstierne planlægges også som direkte forbindelser med jævn belægning og godt vedligehold. Hensigten med supercykelstierne er at forbinde kommunerne og øge tilgængeligheden til større arbejdspladser, studiepladser og boligområder. Derudover skal de være med til at skabe adgang til bl.a. trafikale knudepunkter og gøre det nemt at finde vej som pendler.
Krav til indretning	- Bredde som supercykelsti, jf. supercykelstisamarbejdet - Mulighed for at overhale - Prioritering i kryds - Høj hastighed - Direkte ruter - Belysning eller tydelige ledelinjer
Typer	- Cykelsti, dobbeltrettet - Cykelsti, enkeltrettet
Krydsning	- Sikre krydsninger og overgange - Niveaufrie krydsninger - Signalanlæg: kanalisering i lyskryds, prioritering af cyklister, før-grønt, medanmeldelse på hovedgrønt - Shunt til højresvingende eller fritaget for signal i T-kryds og ved højresving - Svingbane til højre eller venstre-svingende (T-kryds) cyklister - Evt. Grøn bølge for cyklister
Brugere	- Pendlere - Turister - Motionister
Serviceniveau for drift	A+
Drift og vedligehold	- Udbedring af skader: høj prioritet - Snerydning: som primær trafikvej - Saltning: som primær trafikvej - Fejning: som primær trafikvej

Stiklasser og serviceniveau	
Hovedsti, by	
Definition	Hovedstier er stier, som forbinder større bysamfund og øvrige større trafikgeneratorer, hvor der ikke er en supercykelsti. Hovedstierne er udført i fast belægning og stierne er belyste. Hovedstierne kan være udført som både cykelstier og cykelbaner.
Krav til indretning	- Bredde som anført i gældende vejregler - Mulighed for at overhale - Prioritering i kryds - Belysning eller tydelige ledelinjer
Typer	- Cykelsti, dobbeltrettet - Cykelsti, enkeltrettet - Fællessti, dobbeltrettet - Fællessti, enkeltrettet - Cykelbaner - Delt sti
Krydsning	- Sikre krydsninger og overgange - Bomme med afstand, der tillader ladcykler - Niveaufrie krydsninger - Signalanlæg: kanalisering i lyskryds, prioritering af cyklister, før-grønt, medanmeldelse på hovedgrønt - Shunt til højresvingende eller fritaget for signal i T-kryds og ved højresving - Svingbane til højre eller venstre-svingende (T-kryds) cyklister - Evt. Grøn bølge for cyklister
Brugere	- Pendlere - Skolebørn - Turister - Motionister
Serviceniveau for drift	A
Drift og vedligehold	- Udbedring af skader: høj prioritet - Snerydning: som primær lokalvej - Saltning: som primær lokalvej - Fejning: som primær lokalvej

Stiklasser og serviceniveau	
Hovedsti, land	
Definition	Hovedstier er stier, som forbinder større bysamfund og øvrige større trafikgeneratorer, hvor der ikke er en supercykelsti. Hovedstierne er udført i fast belægning og stierne er belyste. Hovedstierne kan være udført som både cykelstier og cykelbaner.
Krav til indretning	- Bredde som anført i gældende vejregler - Mulighed for at overhale - Prioritering i kryds - Belysning eller tydelige ledelinjer
Typer	- Cykelsti, dobbeltrettet - Cykelsti, enkeltrettet
Krydsning	- Sikre krydsninger og overgange - Bomme med afstand som tillader ladcykler - Niveauafrie krydsninger - Signalanlæg: kanalisering i lyskryds, prioritering af cyklister, før-grønt, medanmeldelse på hovedgrønt - Shunt til højresvingende eller fritaget for signal i T-kryds og ved højresving - Svingbane til højre eller venstre-svingende (T-kryds) cyklister - Evt. Grøn bølge for cyklister
Brugere	- Pendlere - Skolebørn - Turister - Motionister
Serviceniveau for drift	A
Drift og vedligehold	- Udbedring af skader: høj prioritet - Snerydning: som primær lokalvej - Saltning: som primær lokalvej - Fejning: som primær lokalvej

Stiklasser og serviceniveau

Lokalsti, by

Definition	Lokale stier som er koblet på hovedstier, men som primært betjener et særskilt område. Stierne er i boligområder, erhvervsområder og mindre bysamfund, der skaber forbindelserne lokalt til f.eks. skoler, dagtilbud, centerområder og nærliggende byer. Stierne skal udføres i fast belægning og belysning i byområderne, jf. Klimaplanen. I det åbne land kan stierne være mere varieret i belægning.
Krav til indretning	- Bredde som anført i gældende vejregler
Typer	- Cykelsti, dobbeltrettet - Cykelsti, enkeltrettet - Fællessti, dobbeltrettet - Fællessti, enkeltrettet - Cykelbaner - Delt sti - 2 minus 1 vej
Krydsning	- Sikre krydsninger og overgange - Støtteheller ved krydsning af veje - Bomme med afstand som tillader ladcykler
Brugere	- Pendlere - Skolebørn - Turister - Motionister
Serviceniveau for drift	B
Drift og vedligehold	- Udbedring af skader: mellem prioritet - Snerydning: som sekundær lokalvej - Saltning: som sekundær lokalvej - Fejning: som sekundær lokalvej

Stiklasser og serviceniveau	
Lokalsti, land	
Definition	Lokale stier som er koblet på hovedstier, men som primært betjener et særskilt område. Stierne er i boligområder, erhvervsområder og mindre bysamfund, der skaber forbindelserne lokalt til f.eks. skoler, dagtilbud, centerområder og nærliggende byer. Stierne skal udføres i fast belægning og belysning i byområderne, jf. Klimaplanen. I det åbne land kan stierne være mere varieret i belægning.
Krav til indretning	- Bredde som anført i gældende vejregler
Typer	- Cykelsti, dobbeltrettet - Cykelsti, enkeltrettet - Fællessti, dobbeltrettet - Fællessti, enkeltrettet - 2 minus 1 vej
Krydsning	- Sikre krydsninger og overgange - Støtteheller ved krydsning af veje - Bomme med afstand som tillader ladcykler
Brugere	- Pendlere - Skolebørn - Turister - Motionister
Serviceniveau for drift	B
Drift og vedligehold	- Udbedring af skader: mellem prioritet - Snerydning: som sekundær lokalvej - Saltning: som sekundær lokalvej - Fejning: som sekundær lokalvej

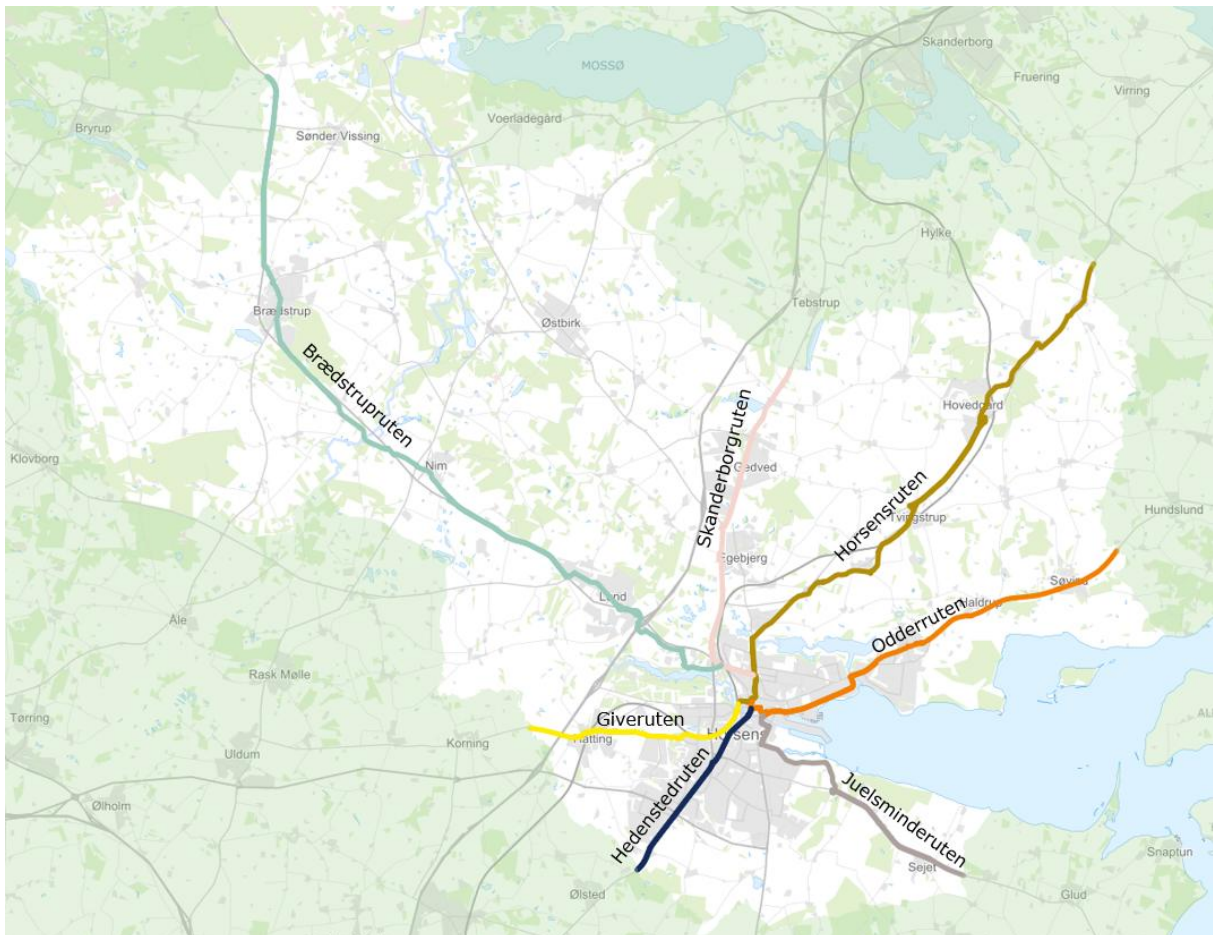


Hedensted-
ruten

Hedensted 13
Ølsted 7

I Region Midtjylland har der siden år 2020 været arbejdet målrettet med at skabe cykelforbindelser på tværs af kommunegrænserne i regionen. Supercykelstierne er udpeget i et samarbejde mellem de deltagende kommuner i regionen. En supercykelsti defineres som en cykelrute, der prioriterer, at cyklisterne kommer hurtigt og sikkert frem.

På figur 2 er de planlagte supercykelstier i Horsens Kommune angivet med ruteforløb og navn.

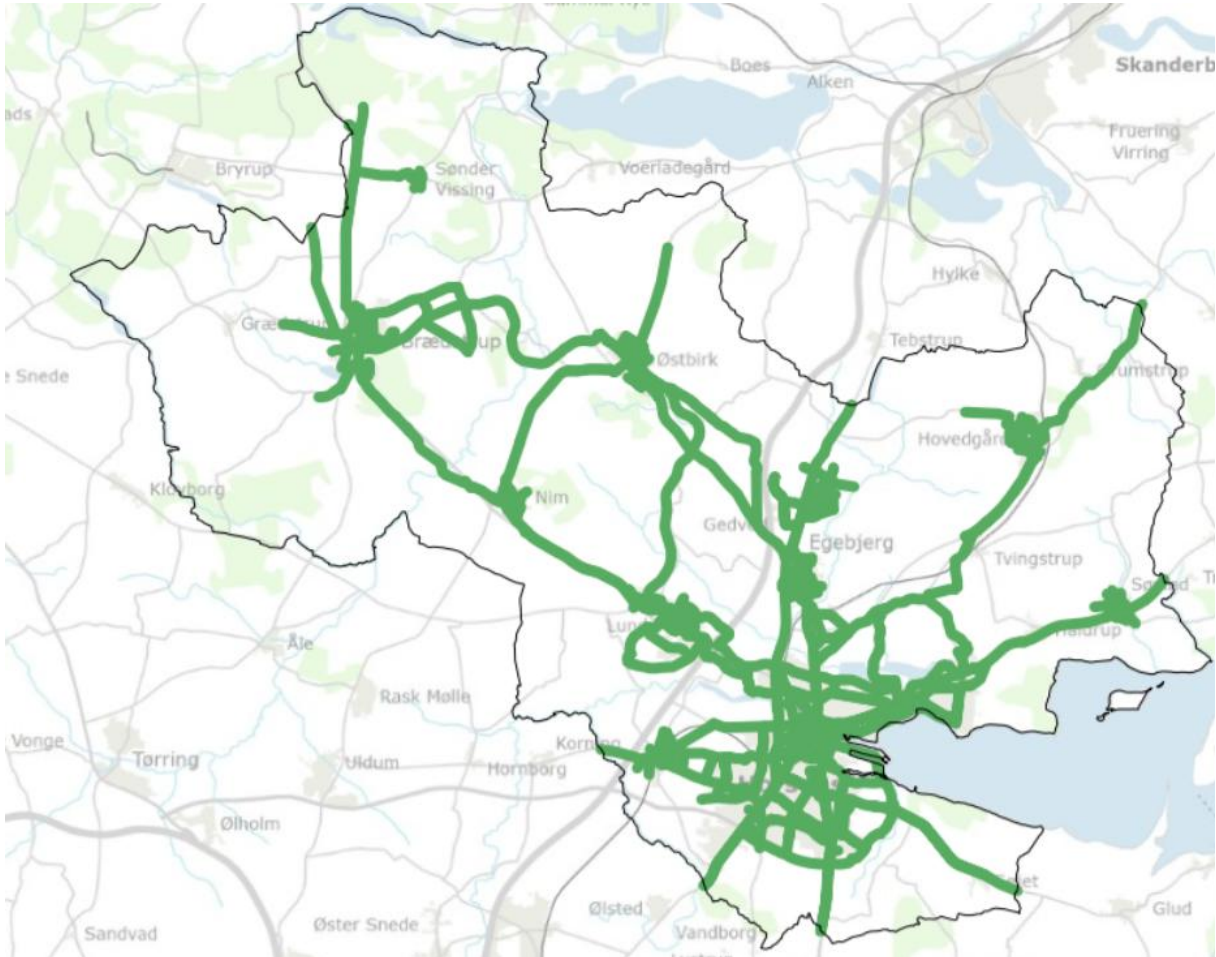


Figur 2. Planlagte supercykelstier i Horsens Kommune og ruternes kobling til nabokommunerne.

Horsens Kommune

Det samlede cykelrutenet består af både stier og mindre veje, hvor det stadig er trygt og sikkert at færdes.

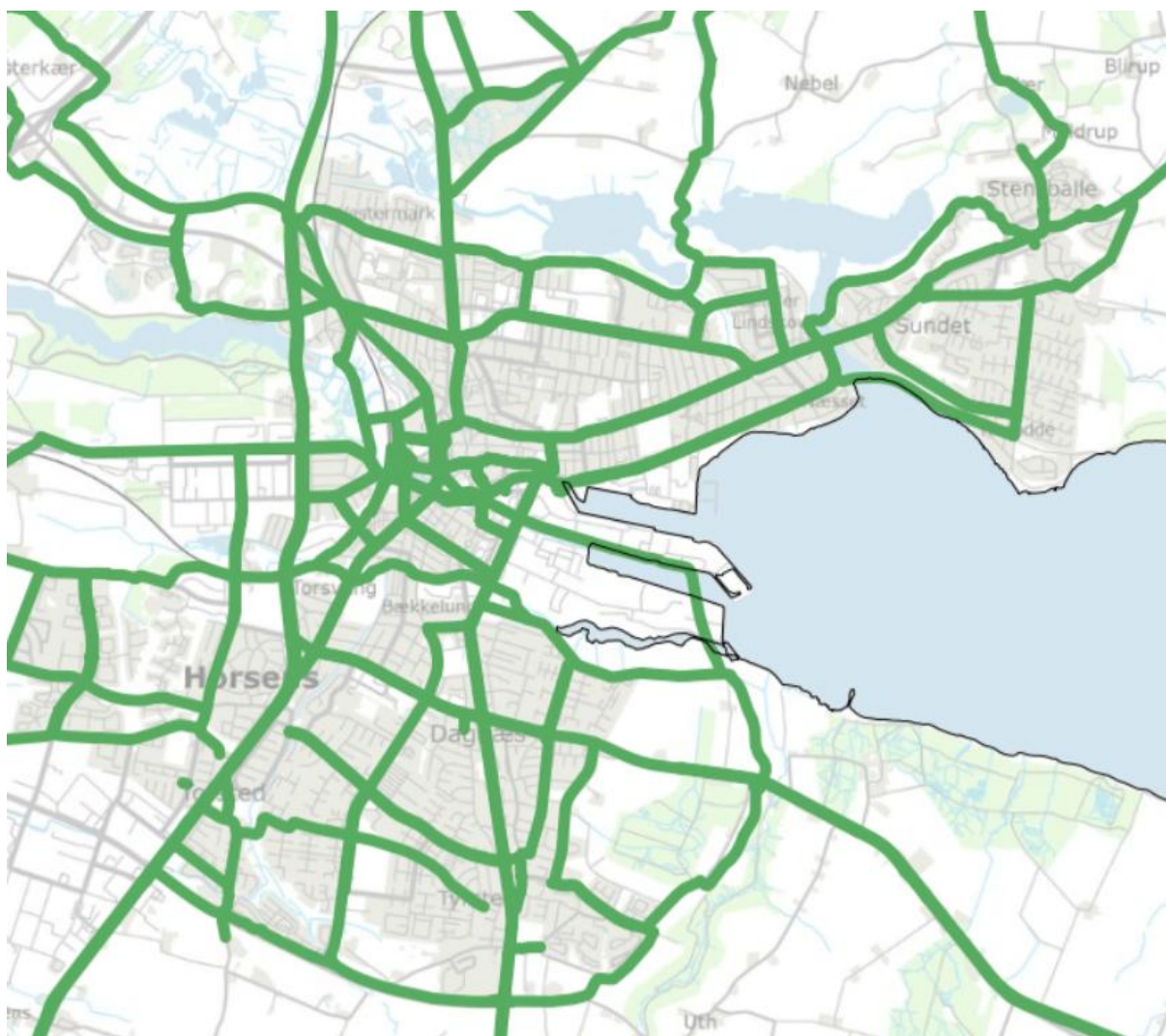
Det samlede cykelrutenet, der arbejdes hen imod, er vist på de efterfølgende kort for hhv. hele kommunen, Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne, se figur 3 til figur 14.



Figur 3. Cykelrutenet for Horsens Kommune.

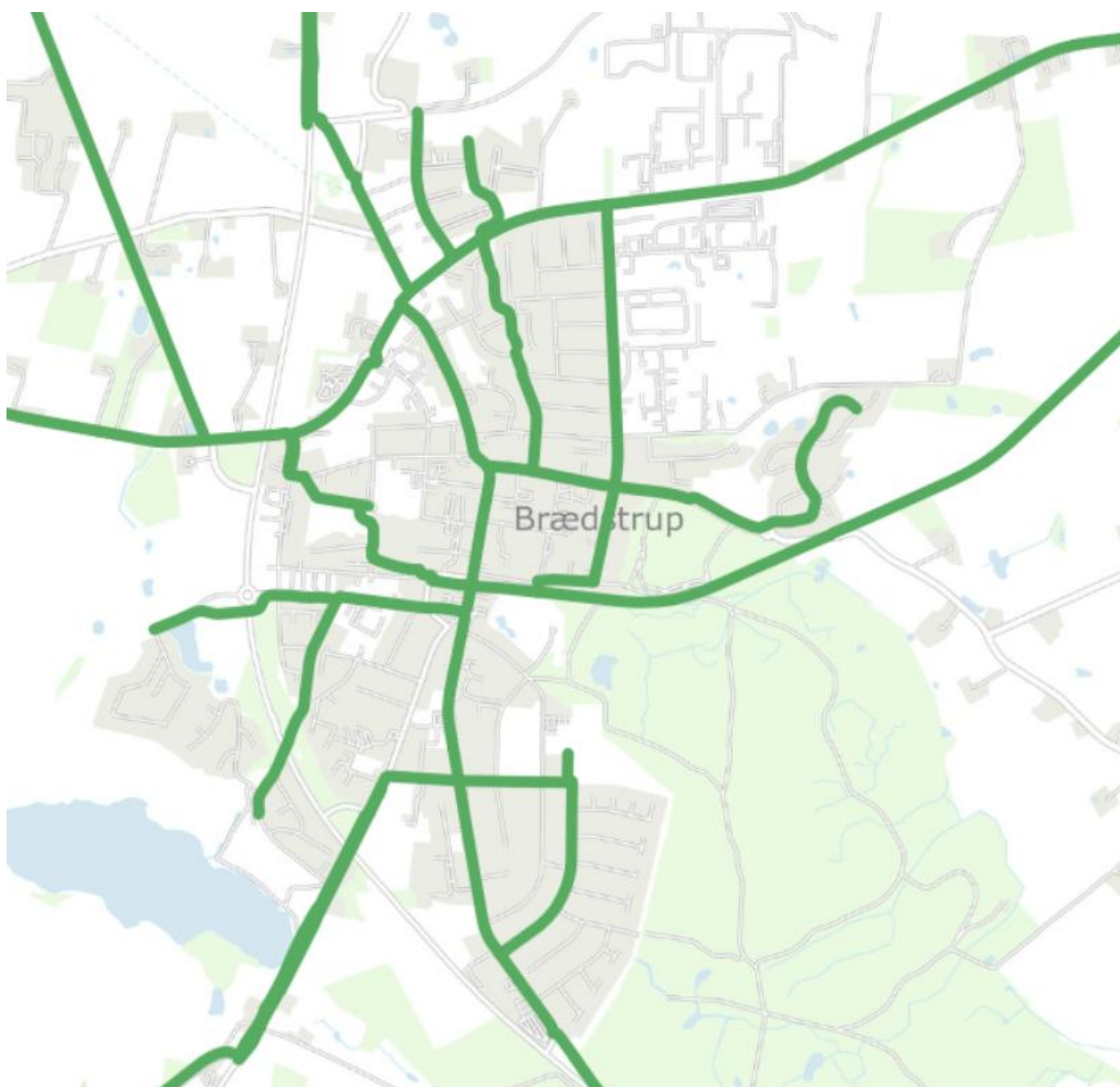


Horsens



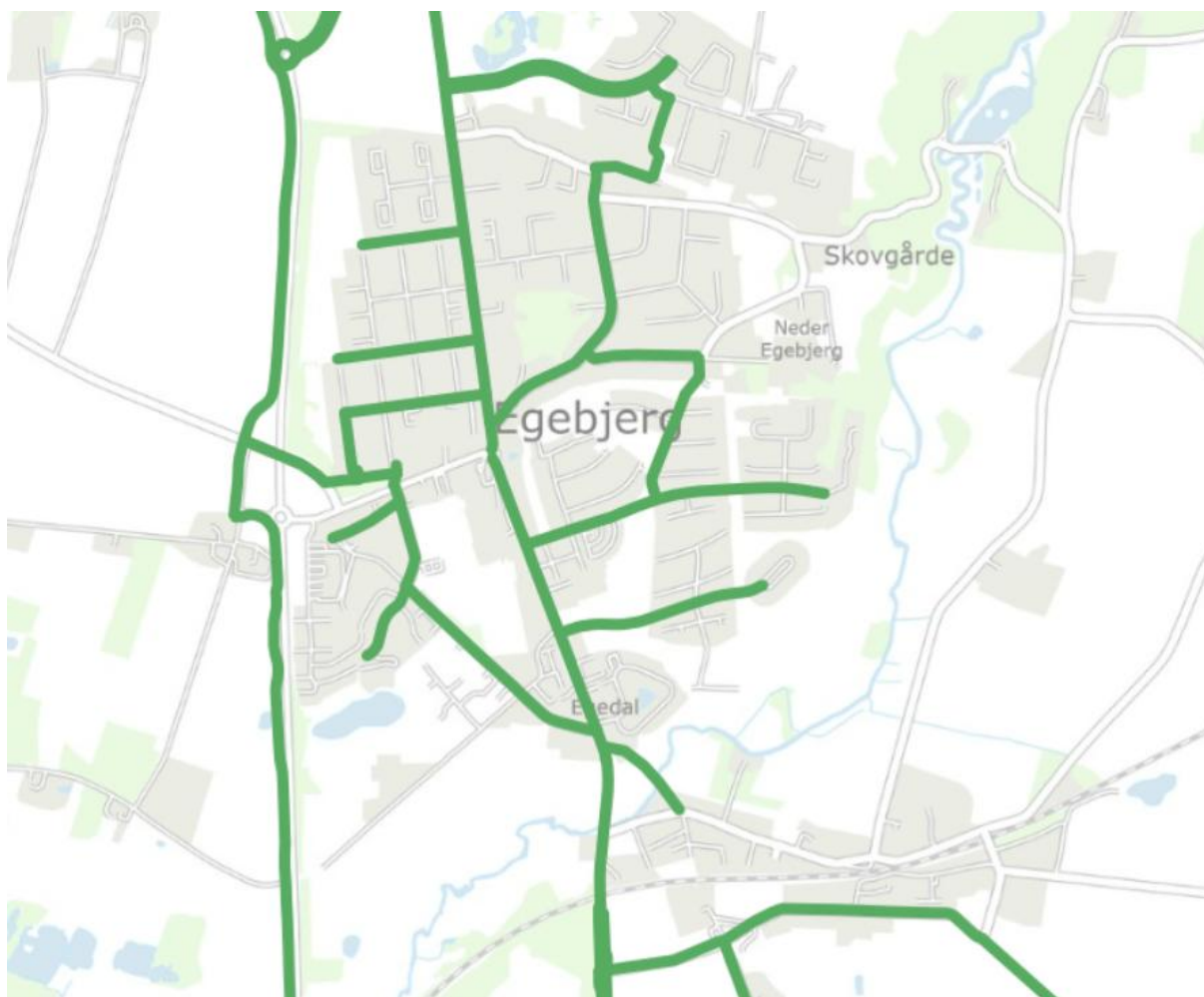
Figur 4. Cykelrutenet for Horsens.

Brædstrup



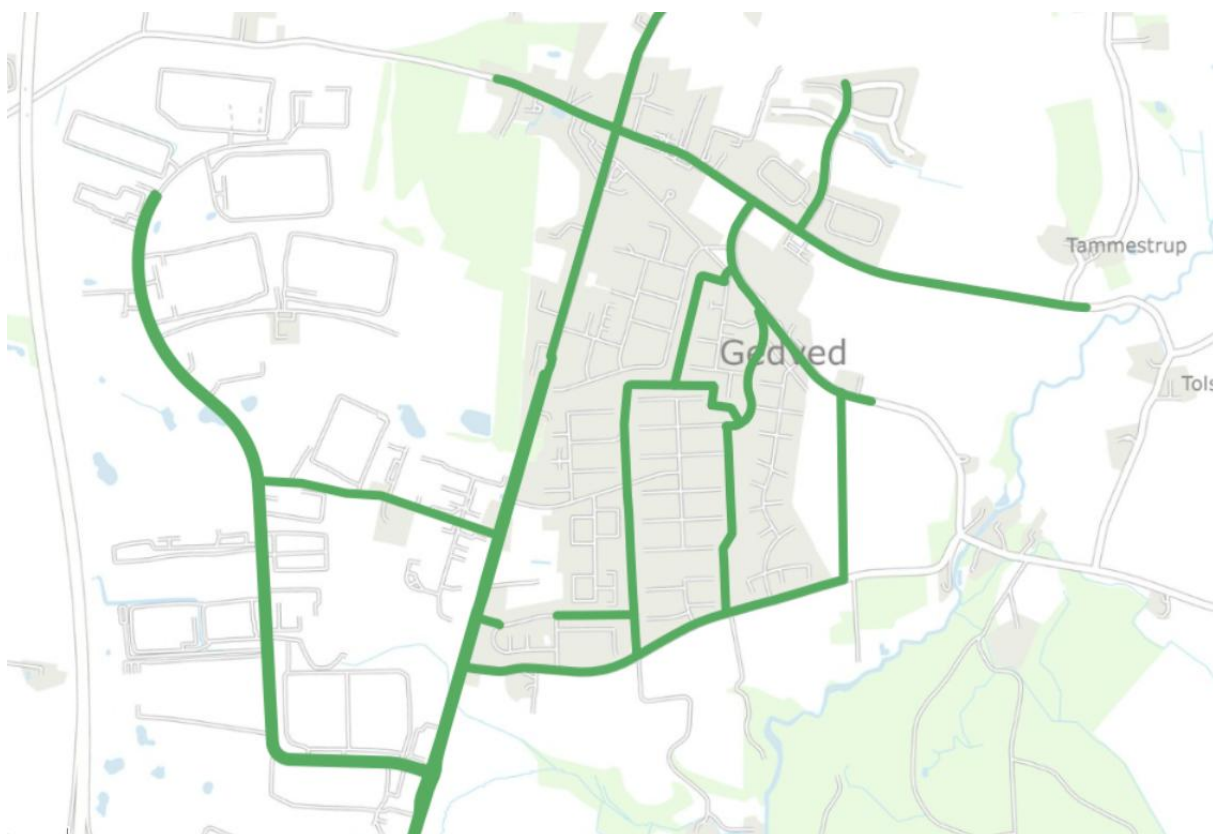
Figur 5. Cykelrutenet for Brædstrup.

Egebjerg



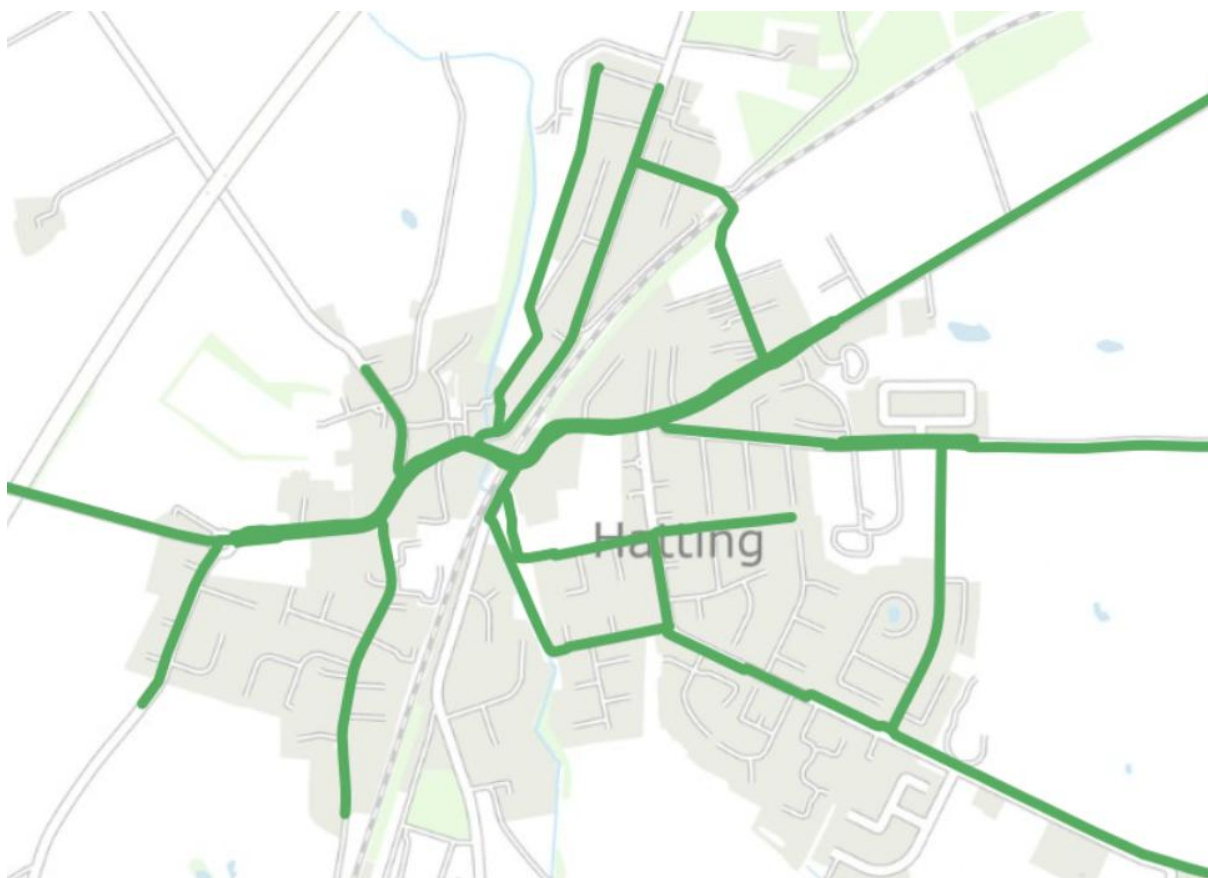
Figur 6. Cykelrutenet for Egebjerg.

Gedved



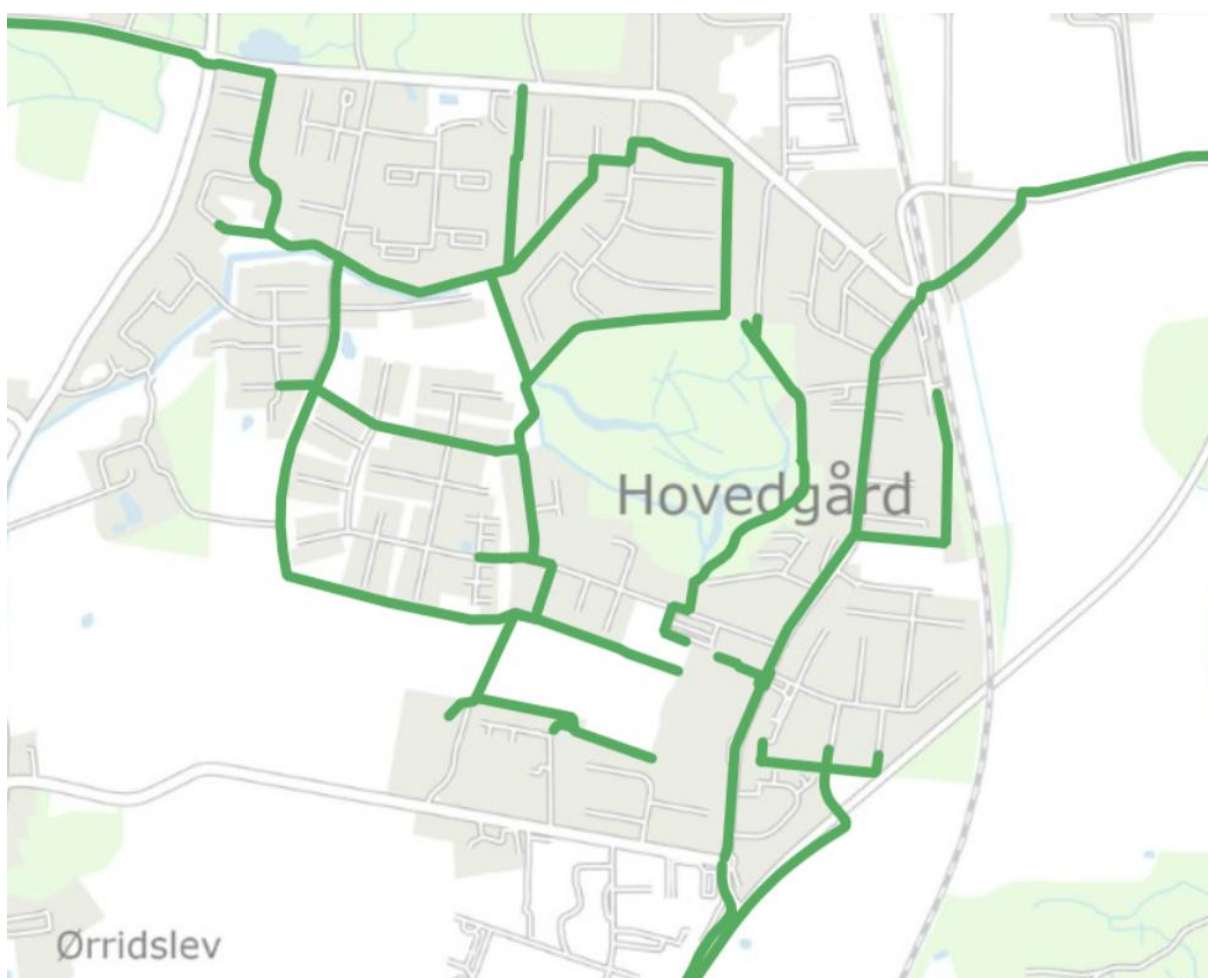
Figur 7. Cykelrutenet for Gedved.

Hatting



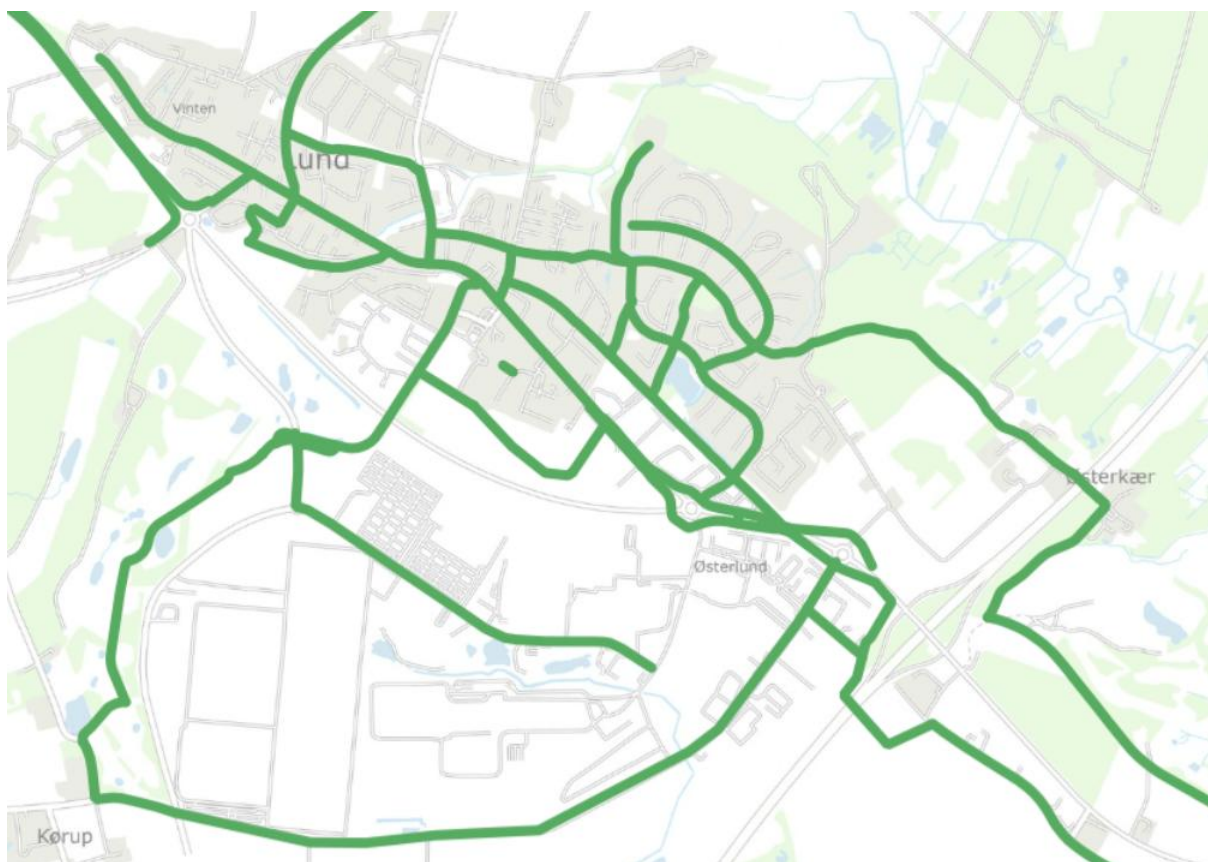
Figur 8. Cykelrutenet for Hatting.

Hovedgård



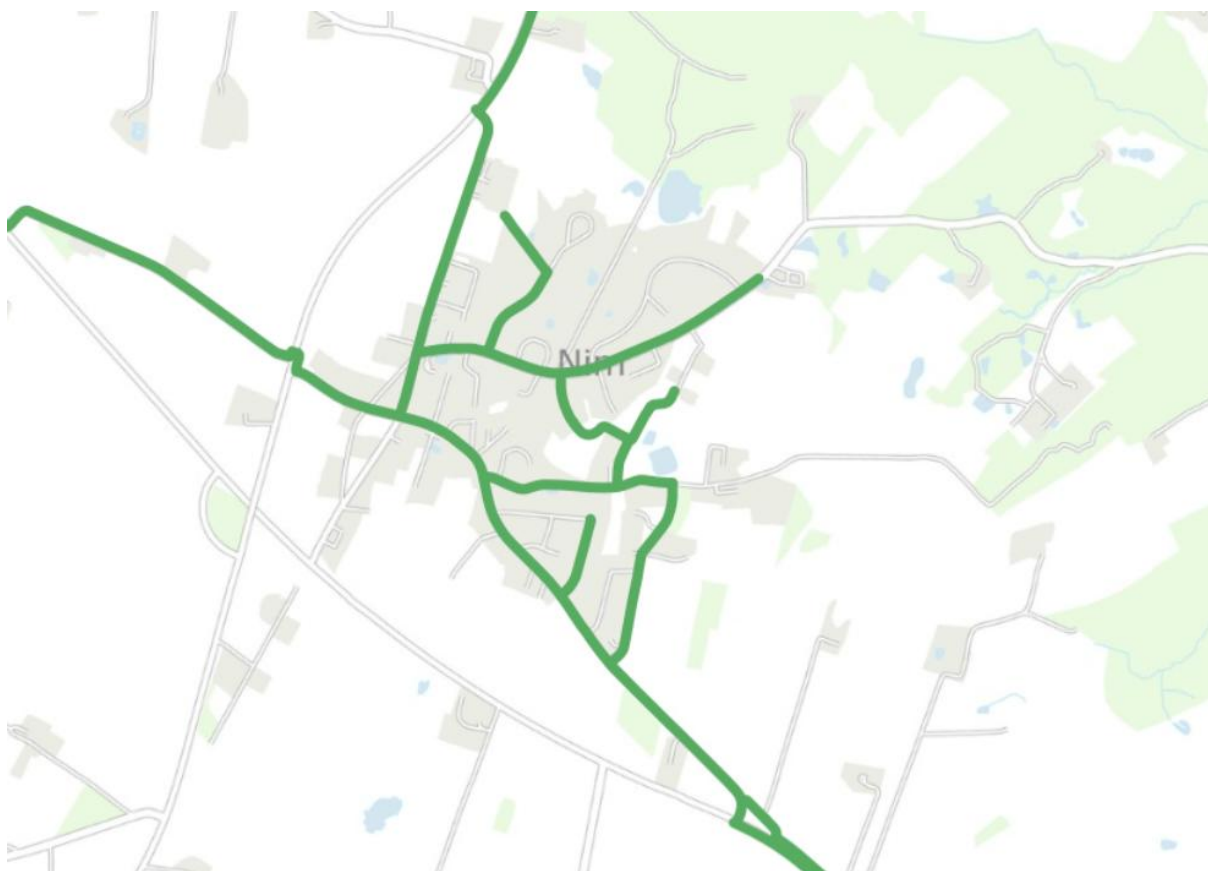
Figur 9. Cykelrutenet for Hovedgård.

Lund



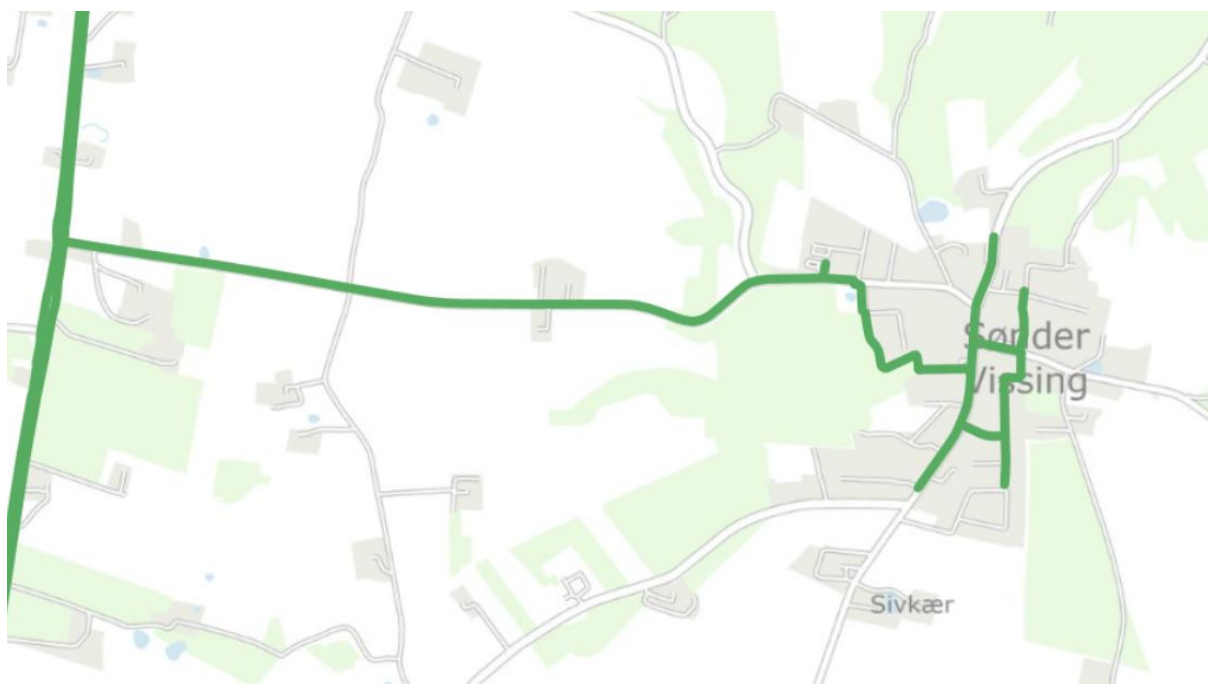
Figur 10. Cykelrutenet for Lund.

Nim



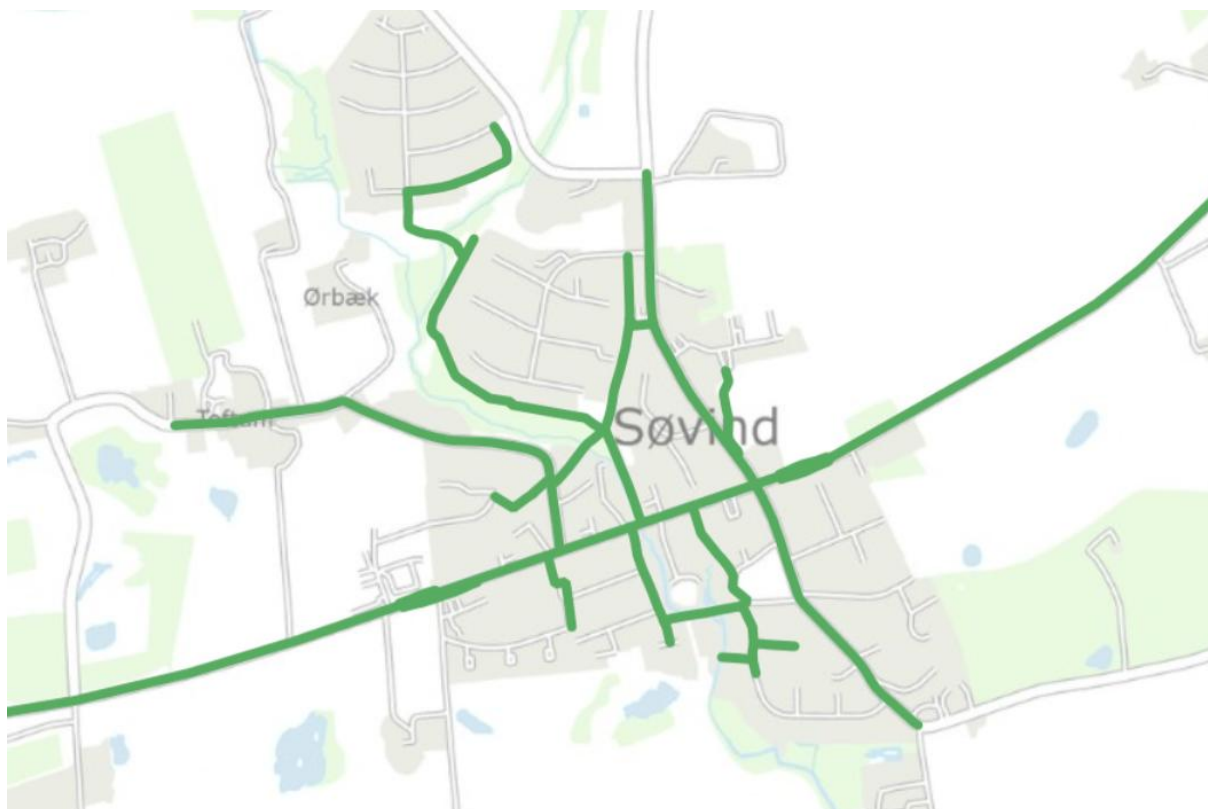
Figur 11. Cykelrutenet for Nim.

Sdr. Vissing



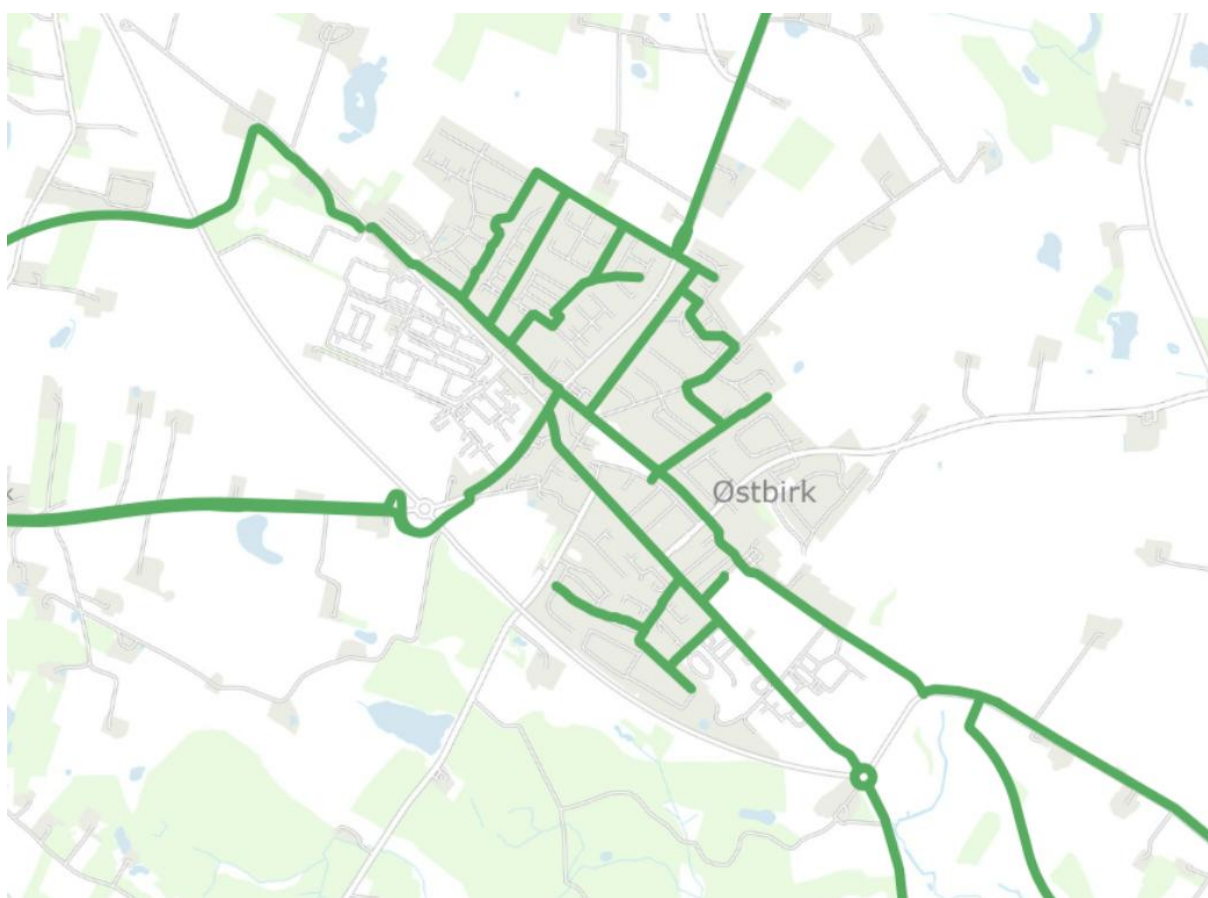
Figur 12. Cykelrutenet for Sdr. Vissing.

Søvind



Figur 13. Cykelrutenet for Søvind.

Østbirk



Figur 14. Cykelrutenet for Østbirk.

5.3 Erhvervstrafikanter, bilister og kollektive trafikanter



Vejnettet er rygraden i kommunens infrastruktur og har stor betydning for både indbyggere, erhvervsliv og de mange pendlere i Horsens Kommune.

Et godt og velfungerende vejnet er med til at understøtte væksten i befolkningen og arbejdspladser, og er en forudsætning for, at den kollektive trafik kan fungere optimalt.

Vejnettet består dels af en statsvej og kommuneveje. Motorvej E45 gennemskærer Horsens Kommune og er en statsvej. Vejdirektoratet er myndighed på denne. De øvrige veje er kommuneveje og privat fællesveje.

Et velfungerende vejnet er et vejnet, som er tilpasset den trafik, der ønskes afviklet på de forskellige typer af veje.

Horsens Kommune har inddelt vejnettet i fire klasser; primære trafikveje, sekundære trafikveje, primære lokalveje og sekundære lokalveje. Vejklasserne har forskellige formål og indretning.

Primære trafikveje er gennemfartsveje og hovedindfaldsveje. De forbinder kommunen med de øvrige kommuner og landsdele, samt kommunens byer med hinanden.

Der skal sikres høj fremkommelighed på disse veje.

Sekundære trafikveje er fordelingsveje. Indenfor byområderne tjener de som fordelingsveje mellem de enkelte delområder i byen, herunder ringveje og indfaldsveje, som ikke indgår som primære trafikveje. Uden for byerne skaber de forbindelser mellem samfundene og sikrer et mere finmasket trafikvejssystem.

De sekundære trafikveje skal supplere de primære trafikveje, men fremkommeligheden prioriteres ikke i samme grad. Der kan således opleves hastighedsdæmpning på disse veje i form af bump, chikaner mv.

Primære lokalveje er stamveje i boligområder og veje i erhvervsområder. Disse veje forbinder de enkelte lukkede bolig- og erhvervsområder med hinanden og tilsluttes de sekundære trafikveje.

Smutvejskørsel skal reduceres til et minimum på disse veje og trafikmængden er lav.

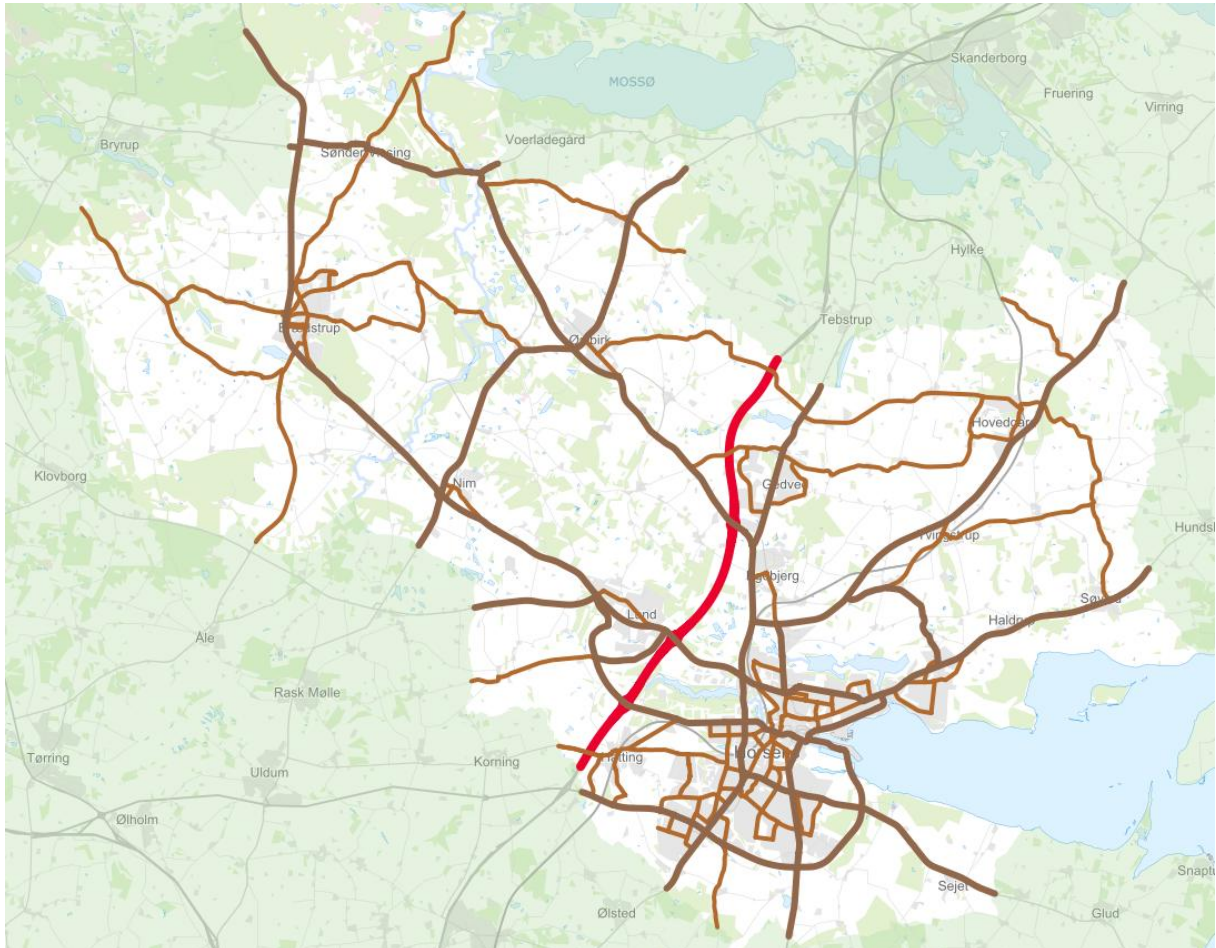
På disse veje er hastigheden lav, hvilket vejenes udformning understøtter bl.a. med etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Uden for byerne er de mindre landeveje udpeget som primære lokalveje. Trafikmængden er lav og vejene har ikke nødvendigvis høj fremkommelighed med vejbredder og vejforløb, der matcher den generelle hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Her må der i højere grad forventes at skulle køre efter forholdene.

Sekundære lokalveje er de øvrige veje, herunder boligveje. Disse veje er ofte blinde og forbinder den enkelte bolig med de primære lokalveje.

På disse veje er hastigheden lav og vejenes udformning understøtter dette.

På figur 15 er E45 og trafikvejsnettet i Horsens Kommune angivet.



Figur 15. Vejklassificering i Horsens Kommune.

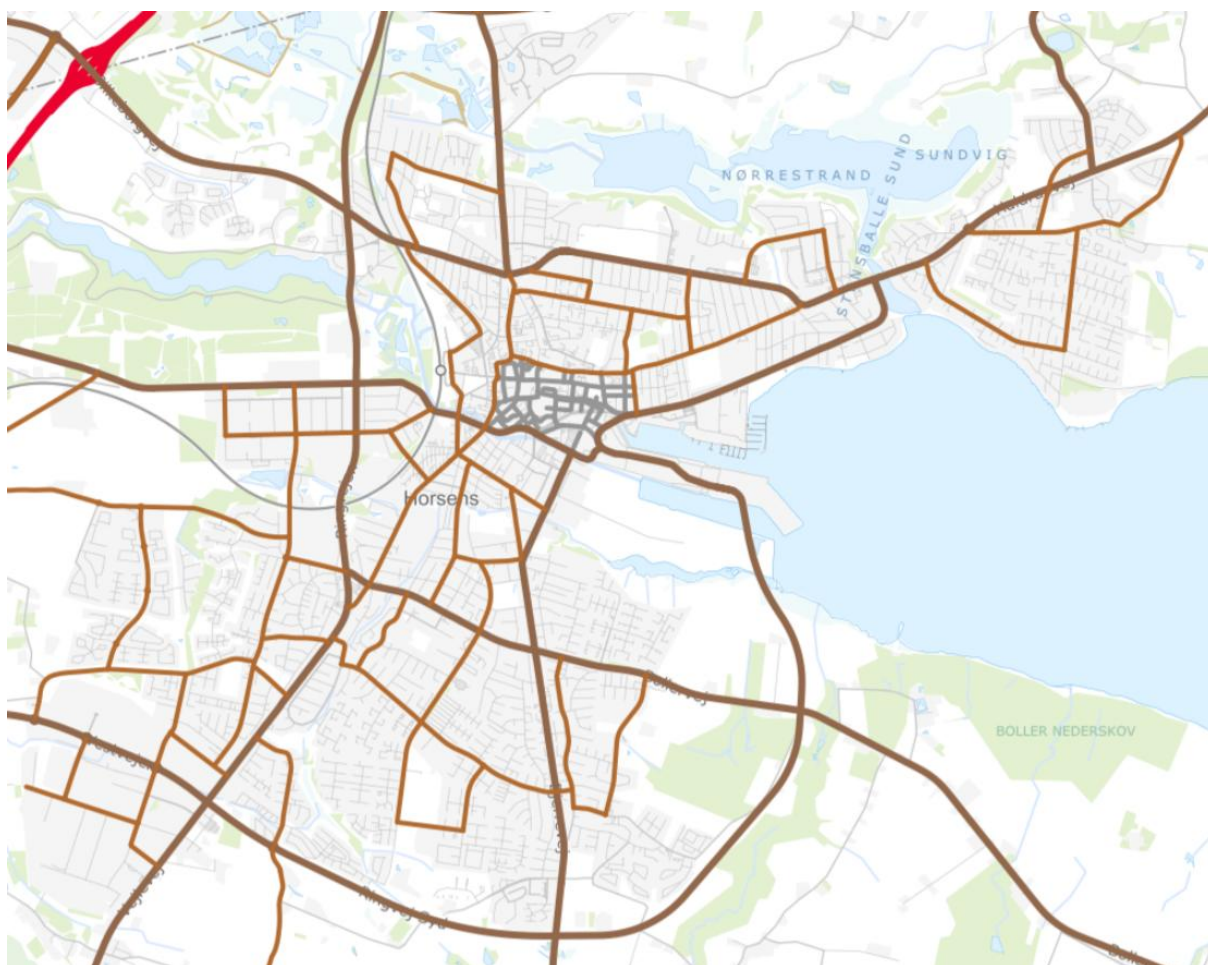
Både bilister og erhvervstrafik skal have en oplevelse af, at de bliver prioriteret, når de færdes på det primære trafikvejsnet. Det gælder både på strækninger og i de store kryds.

Bustrafikken skal forsøges planlagt, så den færdes langs de veje, der er indrettet hertil. Den øvrige kollektive trafik skal sammentænkes med vejnettets indretning, så serviceniveauet opleves højt.

For at muliggøre høj fremkommelighed på de overordnede vejnet vil det være på bekostning af fredeliggørelse og lukning af lokale områder.

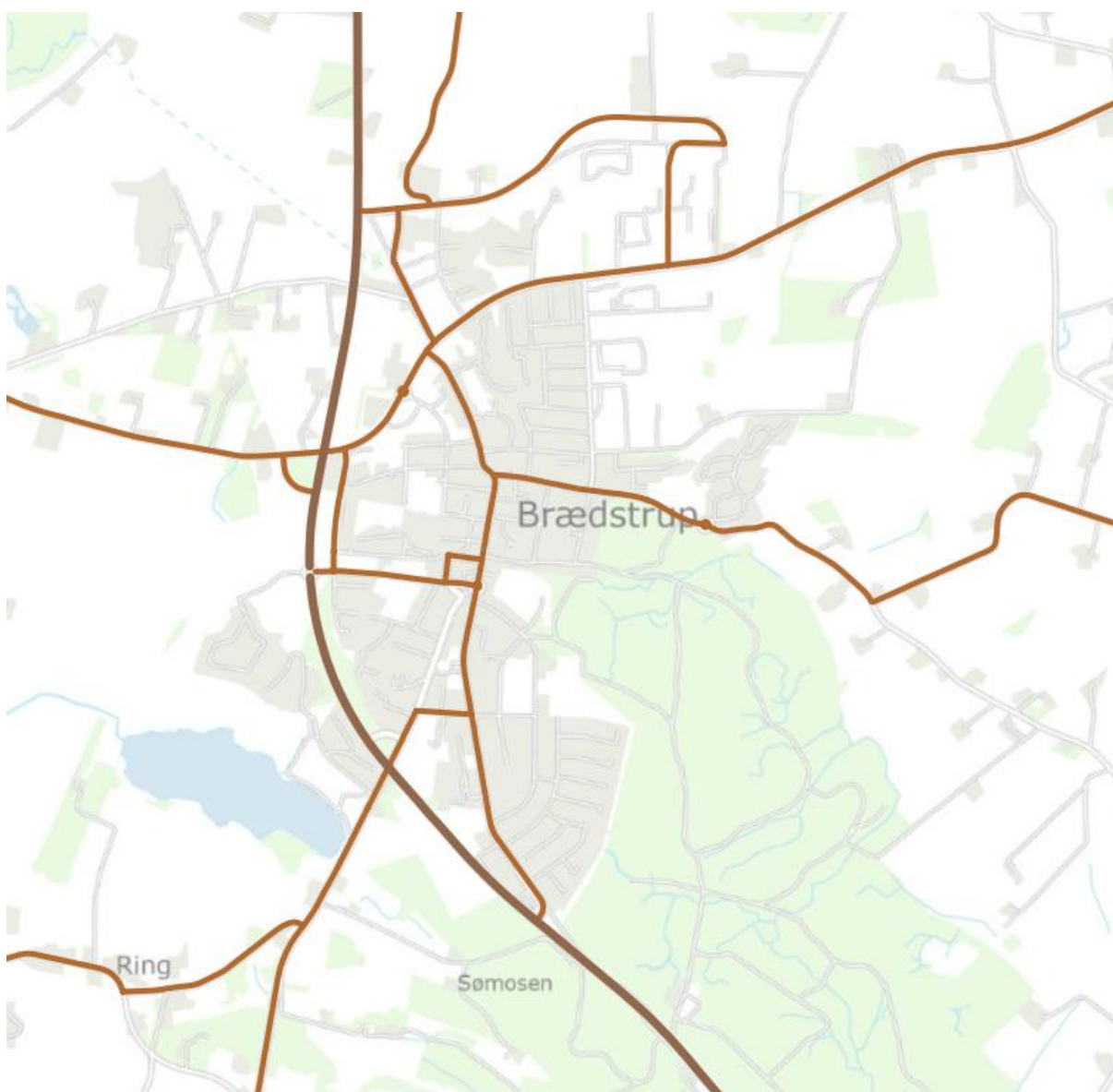
På figur 16 til figur 26 er strategien for vejnettet med en synliggørelse af den fremtidige vejklassificering og med nye vejprojekter vist på de efterfølgende kort for hhv. Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne.

Horsens



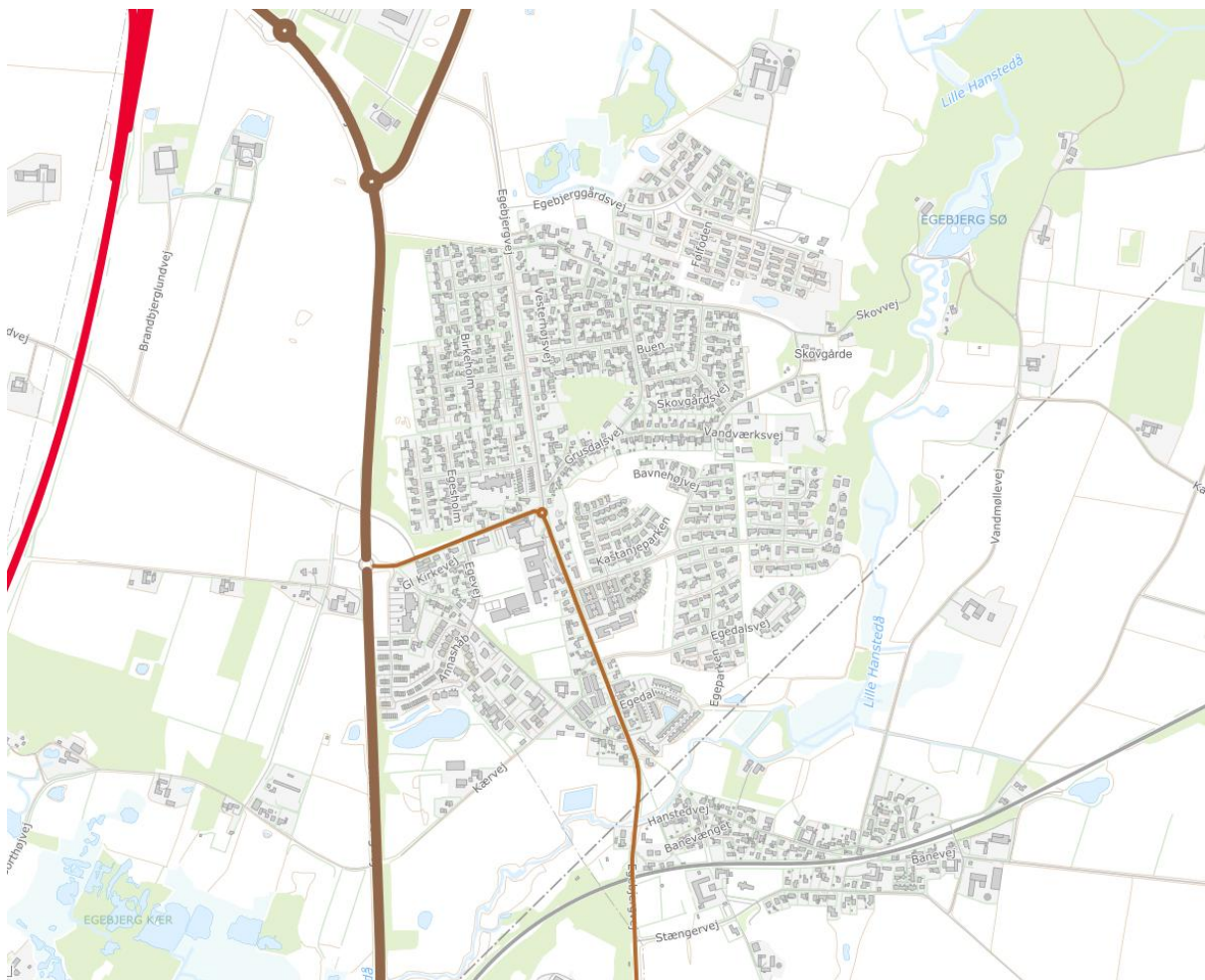
Figur 16. Vejklassificering for Horsens.

Brædstrup



Figur 17. Vejklassificering for Brædstrup.

Egebjerg



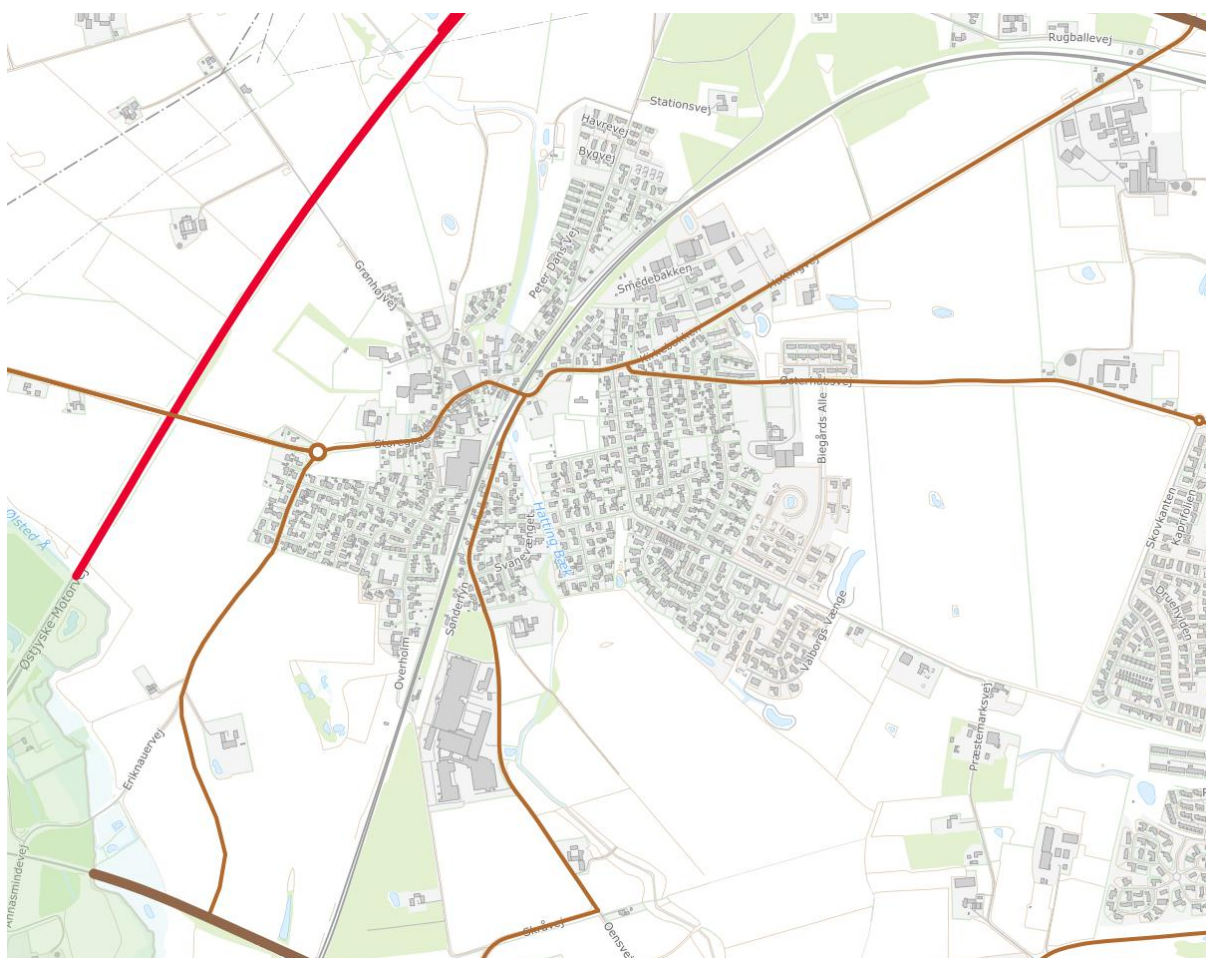
Figur 18. Vejklassificering for Egebjerg.

Gedved



Figur 19. Vejklassificering for Gedved.

Hatting



Figur 20. Vejklassificering for Hatting.

Hovedgård



Figur 21. Vejklassificering for Hovedgård.

Lund



Figur 22. Vejklassificering for Lund.

Nim



Figur 23. Vejklassificering for Nim.

Sdr. Vissing



Figur 24. Vejklassificering for Sdr. Vissing.

Søvind



Figur 25. Vejklassificering for Søvind.

Østbirk



Figur 26. Vejklassificering for Østbirk.

5.4 Fodgængere



Gang er den måde enhver tur starter og slutter og på den måde lukkes hullerne i mobilitetssystemet. Det skal derfor være attraktivt at færdes til fods. Spændende byrum og høj bykvalitet er derfor nogle af nøgleordene til at indrette byerne med mulighed for oplevelser og ophold.

Fodgængere rundt i vores byer og byrum skaber liv og bevægelse, og det er det sunde valg både for den enkelte trafikant og for samfundet generelt. Det sunde valg skal være det lette valg. Det betyder også, at de fysiske rammer skal understøtte, at både børn og voksne kan transportere sig til fods. Fundamentet for god mobilitet er, at vi kan komme frem til de destinationer vi ønsker. En fysisk aktiv hverdag styrker livskvaliteten og det fysiske helbred, ligesom fysisk aktivitet har positive effekter for den mentale sundhed. Et øget fokus på forholdene for gående skal sikre integrerede løsninger, så fodgængerområder er attraktive, tilgængelige, fremkommelige, sikre, trygge og med mulighed for ophold.

Der skal være fokus på gode forbindelser for fodgængere mellem ankomststeder i bil og til slutdestinationer. Ligeledes bør der være fokus på gode forbindelser fra trafikale knudepunkter for den kollektive trafik og ved samkørselspladser.

Det er også vigtigt, at vores byer indrettes under hensyntagen til at skabe både sikre, trygge og tilgængelige forhold for fodgængere, der færdes på langs og på tværs af vores veje og øvrige byrum. Herunder er hensynet til tilgængelighed for alle et centralt opmærksomhedspunkt.

Det anbefales derfor, at Horsens Kommune udarbejder en tilgængelighedsplan med strategi og konkrete tilgængelighedsruter for fodgængere i Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne med henblik på en målrettet indsats for fodgængere i vores byer.

Som et led i strategien bør indarbejdet servicemål for fodgængerne i form af f.eks. fortovsbredder, krav om gennemgående fortove, krydsningsfaciliteter mv.



*Andreas Steenbergs Plads, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]*



Nørregade, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

6 Handleplan - Her kan vi sætte ind

Mobilitetsplanen 2035 indeholder en handleplan, der anbefaler en række indsatser, der sikrer et strategisk greb i den retning, der arbejder for samt motiverer trafikanterne til en grønnere mobilitet på forskellig vis. Strategisk planlægning, adfærdspåvirkning, fokus på drift og vedligehold af infrastrukturen samt forslag til konkrete projekter kan sammen være med at skabe en god mobilitet for alle med særlig fokus på den grønne mobilitet.

Handleplanen er grupperet i følgende temaer:

- Trafikplanlægning – det strategiske greb
- Trafikantadfærd omkring skoler
- Trafikantadfærd for virksomheder
- Drift og vedligehold samt serviceniveauer
- Forslag til konkrete projekter.

I det følgende præsenteres de indsatser, det anbefales at arbejde videre med frem til 2026, hvor der gøres status på mobilitetsarbejdet for første gang. Desuden er der en lang liste med forslag til konkrete projekter, der ligeledes understøtter mål og strategi i mobilitetsplanen. Forslag til konkrete projekter er angivet på en liste i prioriteret rækkefølge. Der er med planen vedtagelse ikke afsat midler til realisering.

Indsatserne vil i høj grad arbejde for en grønnere mobilitet i Horsens Kommune med fokus på Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne, så de understøtter målsætningerne og strategien.

Der er udvalgt en række indsatser, som vurderes at have en synlig positiv effekt på mobiliteten og de opsatte målsætninger. Indsatserne er beskrevet i det følgende. For hver indsats er motivationen og indsatserne indledningsvist er beskrevet. Det synliggøres ligeledes, hvilke mobilitetsbrikker indsatsen forventes at understøtte samt om indsatsen kræver en politisk bevilling.

Der er under hvert tema for indsatser afslutningsvist angivet et idékatalog med øvrige indsatser, der kan være med til at understøtte intentionerne i mobilitetsplanen. Disse indsatser kan ligeledes prioriteres at arbejde videre med i de kommende år.

I forbindelse med statusopgørelse på mobilitetsarbejdet hvert andet år vil der ligeledes præsenteres en anbefaling til handleplan for de kommende to år, der understøtter mobiliteten, så den kan udvikle sig i den retning, der understøtter målsætningerne. Der skal sammen med handleplanen evt. bevilliges midler til realiseringen.

Handleplanen består desuden af en række forslag til konkrete projekter, der understøtter strategien for mobiliteten. Der skal bevilliges midler til realiseringen af de konkrete projekter, der prioriteres til konkretisering. Der må forventes en løbende indeksregulering af omkostningerne for realisering af forslag til konkrete projekter.



Niels Gyldings Gade, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

6.1 Trafikplanlægning – det strategiske greb

Overordnet planlægning er afgørende når der arbejdes med en målrettet indsats. Mobilitetsplanen udstikker retningen for forbedring og tilpasning af mobiliteten. Denne planlægning suppleres med yderligere planlægningsindsatser, der er målrettet f.eks. tilgængelighed, uheldsbekæmpelse, fremkommelighedsskabende tiltag mv.

Gennem nudging kan borgernes valg og adfærd ændres ved at lave om på omgivelserne eller rammerne, der hvor det ønskes, at handlingen skal ske. Det er i den forbindelse vigtigt at notere sig, at nudging ikke begrænser individets valgmuligheder.

Nudging kan komme til udtryk gennem konkrete initiativer som f.eks. etablering af lokale samkørselspladser, delebilsordninger eller gennem øvrige adfærdsregulerende tiltag som kampagner.

Følgende indsatser anbefales igangsat frem mod 2026:

- Trafiksikkerhedsplan
- Tilgængelighedsplan
- Forskydning af mødetider

Trafiksikkerhedsplan

Motivation og indsats

Trafiksikkerhedsplanen kortlægger det aktuelle uheldsbillede og årsager til utryghed i trafikken. Derudover skaber den et samlet overblik over indsatser, der skal øge trafiksikkerheden i kommunen – særligt med fokus på uheldsbekæmpelse.

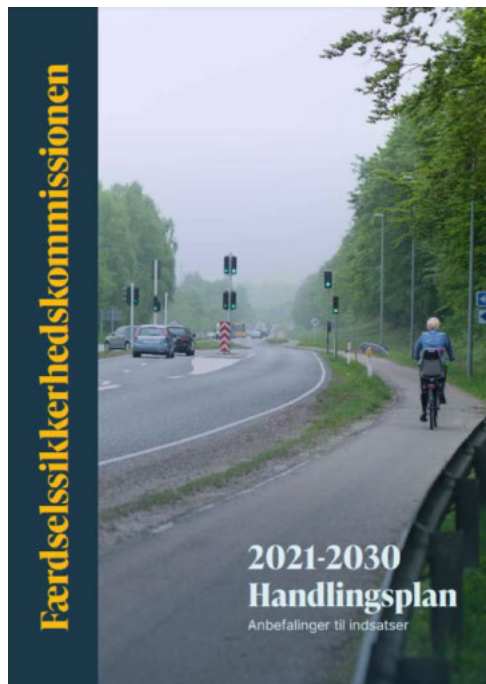
Trafiksikkerhedsplanen skaber en målrettet indsats, der ikke blot udpeger konkrete lokaliteter, hvor forholdene skal forbedres, men også udstikker indsatser, der kan være med til generel forbedring af trafiksikkerheden i Horsens Kommune. Herudover suppleres planen med tryghedsfremmende tiltag eller retningslinjer for gennemførelse af trafiksikkerhedsrevisioner.

En målrettet indsat for at forbedre trafiksikkerheden kan have en positiv effekt på mobiliteten, da en forbedring af forholdene på vej- og stinettet kan motivere til ændring i trafikanternes transportmiddelvalg.

Planen vil være et strategisk greb, der læner sig op ad mål og strategi i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021-2030. Derudover vil planen indeholde en handleplan med forslag til konkrete projekter og temaudpegninger. Der vil ikke være afsat midler til realiseringen af de konkrete projekter ved planens vedtagelse.

En temaudpegning kan f.eks. være at igangsætte en indsats for at minimere rødkørsler i signalregulerede kryds eller en indsats omkring knallertkører, som er involveret i mange af de politiregistrerede uheld.

Planen bør opdateres minimum hvert andet år, således der hele tiden gøres status på uheldsbilledet og sikring af målrettet trafiksikkerhedsindsat.



Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Cyklister
- Fodgængere
- Bilister

Økonomi

Indsatsen varetages af administrationen og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Hvem skal involveres

Trafiksikkerhedsplanen udarbejdes af administrationen.

Tilgængelighedsplan

Motivation og indsats

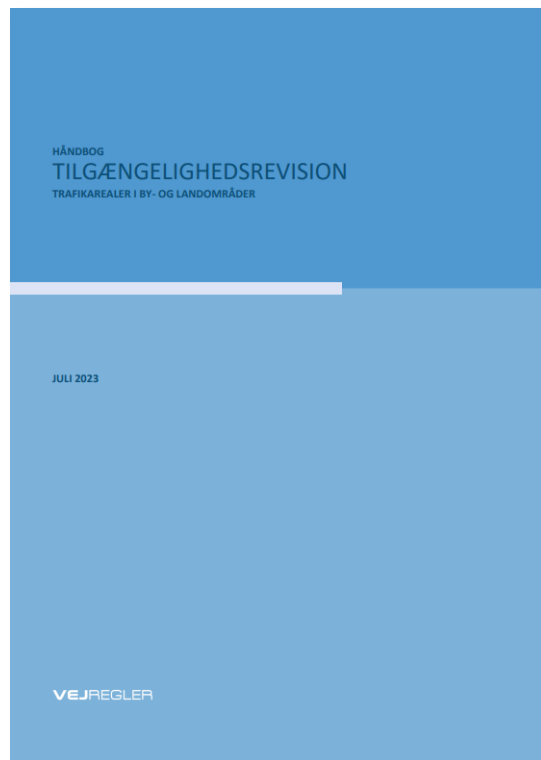
Tilgængelighed handler om at skabe lige muligheder for alle borgere. En funktionsnedsættelse er først et handicap, når vi møder en barriere, som begrænser vores tilgængelighed. En tilgængelighedsplan sætter fokus på tilgængeligheden i det offentlige rum.

Det er Horsens Kommunes mål at prioritere tilgængelighed i vores byer og indrette dem på en måde, der tager størst muligt hensyn til alle borger - også borgere med funktionsnedsættelse eller handicap.

En tilgængelighedsplan er et værktøj, der kan være med til at skabe en målrettet indsats for god tilgængelighed for alle i trafikken.

Planen vil både definere koncepter i forbindelse med nye projekter – herunder tilgængelighedsrevisioner, udpege tilgængelighedsruter samt en handleplan, der oplister forslag til konkrete indsatser i forbindelse med realisering af tilgængelighedsruterne. Der vil i tilgængelighedsplanen være fokus på Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne tilsvarende som mobilitetsplanen. Der vil med planens vedtagelse ikke være afsat midler til realisering af konkrete projekter.

Planen bør opdateres minimum hvert fjerde år, således der hele tiden gøres status på tilgængeligheden og sikring af målrettet indsat. I forbindelse med opdateringen kan der evt. udpeges nye tilgængelighedsruter eller andet, der er relevant for fortsat at sikre fokus på at indrette vores byer for alle.



Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Fodgængere

Økonomi

Indsatsen varetages af administrationen og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

Tilgængelighedsplanen udarbejdes af administrationen.

Forskydning af mødetider

Motivation og indsats

Horsens Kommune ønsker at sikre høj fremkommelighed på det overordnede vejnet. Kapaciteten er på langt de fleste tidspunkter af døgnet tilstrækkelig til at kunne afvikle trafikken både nu og på den længere bane. På udvalgte større veje inde i Horsens, rundt om Horsens og i nærhed til E45 kan der i kortere perioder om morgenen og eftermiddagen opleves forsinkelser.

Det ønskes at arbejde med en forskydning af mødetider på f.eks. ungdomsuddannelser og større arbejdspladser, hvor trafikken dertil er med til at belaste vejnettet i spidstimerne. Ved en forskydning af mødetiderne kan vejens kapacitet udnyttes bedre ved at spidsbelastningerne gøres mindre, men strækker sig over en længere periode.

Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Erhvervstrafikanter
- Bilister

Økonomi

Indsatsen varetages af administrationen i dialog med og samarbejde med institutioner og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

Forskydning af mødetider gennemføres som et samarbejde mellem administrationen og udvalgte ungdomsuddannelser og virksomheder.

Idékatalog til øvrige indsatser, der kan igangsættes nu eller i forlængelse af status på mobilitetsarbejdet i 2026 eller årene frem mod 2035

Overordnet trafikplanlægning er afgørende for en målrettet indsats. Foruden udarbejdelse af en trafiksikkerhedsplan, en tilgængelighedsplan og arbejde med forskydning af mødetider kan det overvejes at arbejde med følgende indsatser:

Idékatalog

Fremkommelighedsplan

For skabe en målrettet indsats for fremkommeligheden på trafikvejsnettet og i de større kryds kan der udarbejdes en fremkommelighedsplan.

Fremkommelighedsplanen kan udstikke retningslinjer for trafikvejsnettet, der tilgodeser biler og erhvervstrafikanter, der færdes på disse veje.

I den forbindelse kan intelligent trafikstyring være et vigtigt værktøj.

Cykelstrategi og – handleplan

For at samle og målrette arbejdet med cyklisme kan der udarbejdes en cykelstrategi- og dertilhørende handlingsplan, der samler arbejdet omkring cykelfremme. I planen udstikkes retningslinjer og servicemål i forbindelse med forholdene for cyklister. Ligesom samarbejder beskrives.

Trafikale knudepunkter

Udarbejde en strategi for trafikale knudepunkter herunder hvor de kan placeres i kommune samt faciliteter på de enkelte lokaliteter.

Låncykler

Udarbejdelse af et koncept for låncykler.

Låncyklerne skal være med at til øge trafikanternes mobilitet. Konceptet kan derfor indeholde en strategi for placering af låncykler i forbindelse med de større trafikale knudepunkter.

Cykel-lade standere

Udarbejdelse af et koncept for cykel-lade standere.

Cykel-lade standere skal være med at til øge trafikanternes mobilitet. Konceptet kan derfor f.eks. indeholde en strategi for placering af cykel-lade standere i forbindelse med de større trafikale knudepunkter, centralt i byerne, ved uddannelsessteder eller ved større virksomheder.

Kampagner

Udvikling og gennemførelse af adfærdsregulerende kampagner, der motiverer trafikanter til grønnere transportmiddelvalg.

6.2 Trafikantadfærd omkring skoler

Trafikken og adfærd omkring skoler er fortsat et indsatsområde, der vil være fokus på. En sikker og tryk skolevej er afgørende for, at forældre har mod på at sende deres børn til skole på cykel eller til fods.

Horsens Kommune er opmærksom på, at der fortsat er ændringer, der kan arbejdes med for at skabe gode forhold for selvtransporterende skolebørn. Men det er afgørende, at vi samtidig arbejder med at påvirke adfærd på forskellig vis.

Der kan arbejdes med adfærdsregulering på forskellige måder. I første omgang anbefales det, at der udarbejdes en trafikpolitik for kommunens folke-, privat- og friskoler i det omfang, at de ikke allerede har fået dem udarbejdet. Ligeledes anbefales det, at der gennemføres en screening for potentielle hjertezoner omkring skolerne i Horsens Kommune.

Trafikpolitik på skolerne

Motivation og indsats

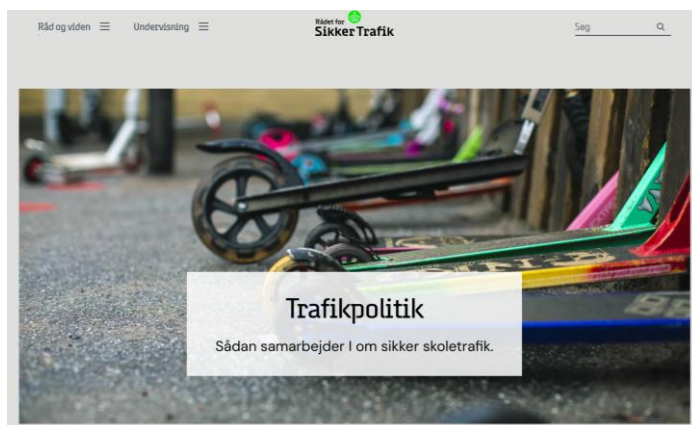
Horsens Kommune vil gerne understøtte at skolebørn er selvtransporterende i det omfang, det er muligt. Langt de fleste børn i Horsens Kommune har under 2 km til skole, hvorfor potentialet for selvtransporterende børn er stort.

En trafikpolitik er et effektivt redskab til at skabe en god trafikultur omkring skolerne, hjælpe forældre til at blive gode rollemodeller og sætte fokus på færdselsundervisningen.

Nogle skoler har allerede en trafikpolitik og bruger den aktivt, andre skoler har en, men anvender den ikke aktiv og flere skoler mangler en trafikpolitik.

Det ønskes, at alle skoler skal have en trafikpolitik for at sætte fokus på trafikken omkring skolerne både gennem rollemodellen, fysiske tiltag, undervisning og samarbejdes med f.eks. politiet.

En trafikpolitik skal være dynamisk og holdes aktiv. Derfor vil der løbende være aktioner, der skal håndteres. Det defineres i trafikpolitikken, hvem der har de enkelte aktioner, samt hvornår de enkelte indsatser skal være gennemført.



Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Den grønne omstilling
- Cyklister
- Fodgængere

Økonomi

Indsatsen varetages af på de enkelte skoler og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

En trafikpolitik skal forankres på den enkelte skole. Det er typisk skolebestyrelserne, der står for udarbejdelse af en trafikpolitik.

Administrationen bistår gerne i forbindelse med input til udarbejdelse af de enkelte trafikpolitikker.

Hjertezoner

Motivation og indsats

Horsens Kommune vil gerne understøtte, at skolebørn er selvtransporterende i det omfang, det er muligt. Langt de fleste børn i Horsens Kommune har under 2 km til skole, hvorfor potentialet for selvtransporterende børn er stort.

Hjertezoner kan være med til at fredeliggøre området omkring skolerne, for at skabe øget på tryghed og trafiksikkerhed for de selvtransporterende børn.

En hjertezone sørger for at begrænse unødvendig kørsel omkring skolerne i mødetiden. En hjertezone kan derved være med til, at skolevejen bliver mere sikker for skolebørnene, da trafikmængden mindskes. Det skaber samtidig en øget tryghed for forældre, der dermed tør lade deres børn selv komme til skole.

Indledningsvist vil der gennemføres en screening for, hvor og hvordan der kan gennemføres hjertezoner omkring skolerne i Horsens Kommune. Konkrete projekter vil der søges bevilling til efterfølgende.



Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Den grønne omstilling
- Cyklister
- Fodgængere

Økonomi

Screeningen varetages af administrationen og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

Screening af potentielle hjertezoner gennemføres af administrationen. Skolernes ledelse inddrages i processen, da det er essentielt, at den enkelte skole kan bakke op omkring det konkrete projekt.

Idékatalog til øvrige indsatser, der kan igangsættes nu eller i forlængelse af status på mobilitetsarbejdet i 2026 eller årene frem mod 2035

Trafikken og adfærden omkring skoler er fortsat et indsatsområde, der vil være fokus på. Der er mange måder at gribe dette an på og det kan være alt fra fysiske tiltag, samarbejder, planlægning eller udvikling af koncepter, der alle har til formål at forbedre og ændre adfærden omkring skolerne, så flest mulige børn er selvtransporterende. Foruden udarbejdelse af trafikpolitikker og screening af hjertezoner kan det overvejes at arbejde med følgende indsatser:

Idékatalog

Cykelslanger

Etablering af cykelslanger på skoler, hvor det giver mening i forhold til de trafikale forhold.

En cykelslange er et koncept, hvor skolebørn cykler sammen i en lang slange til skole. "Slangehovedet" er en uddannet elev, der følger de mindre børn trygt til skole. Eleverne bliver uddannet tilsvarende elever, der står skolepatrulje.

Gåbusser

Etablering af gåbusser på skoler.

En gåbus er, tilsvarende en cykelslange, et koncept, hvor skolebørn går sammen til skole. Gåbussen føres an af en uddannet elev, der følger de mindre børn trygt til skole. Eleverne bliver uddannet tilsvarende elever, der står skolepatrulje.

Trafik-events på skolerne

Udarbejdelse af et koncept eller en event, hvor trafik sættes på dagsordenen på en eller alle skoler samme dag i Horsens Kommune.



VÆR SEJ,
FIND SELV
VEJ

Adfærdskampagne på Østerhåbskolen, afd. Torsted
Søndre Torstedvej, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

6.3 Trafikantadfærd for virksomheder

Trafikken og adfærden omkring virksomheder bør være i fokus. En god tilgængelighed mellem større virksomheder og det overordnede vejnet er essentielt for mange virksomheder - og det ønsker Horsens Kommune at understøtte. Desuden skal der være fokus på at skabe gode cykelforbindelser til de større erhvervsområder, så ansatte har gode muligheder for at cykle til arbejde.

Horsens Kommune er bevidste om, at der fortsat er fysiske ændringer, der kan arbejdes med for at skabe gode forhold for erhvervslivet.

I første omgang anbefales det, at der udarbejdes en trafikpolitik for udvalgte større virksomheder.

Trafikpolitik på større virksomheder

Motivation og indsats

Horsens Kommune vil gerne understøtte erhvervslivets behov for at have nem adgang til det overordnede vejnet samt skabe gode forhold for pendlere uanset om de er cyklister eller bilister.

En trafikpolitik er et effektivt redskab til at skabe en god trafikkultur og en mulighed for at sætte fokus på initiativer som f.eks. overdækket cykelparkering, mulighed for opladning af batteriet til sin el-cykel, samkørselsordning, der er forankret hos virksomheden eller øvrige forhold, der kan gøre det attraktivt at vælge en grøn transportform til arbejde, når det er muligt.

En trafikpolitik skal være dynamisk og holdes aktiv. Derfor vil der løbende være aktioner, der skal håndteres. Det defineres i trafikpolitikken, hvem der har de enkelte aktioner samt hvornår de enkelte indsatser skal være gennemført.

Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Den grønne omstilling
- Cyklister
- Erhvervstrafikanter
- Bilister

Økonomi

Indsatsen varetages af på de enkelte skoler og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

En trafikpolitik skal forankres hos den enkelte virksomhed.

Administrationen bistår gerne i forbindelse med inspiration til udarbejdelse af de enkelte trafikpolitikker.

Idékatalog til øvrige indsatser, der kan igangsættes nu eller i forlængelse af status på mobilitetsarbejdet i 2026 eller årene frem mod 2035

Trafikken og adfærden omkring virksomheder er et vigtigt indsatsområde, hvis der løbende skal sikres god tilgængelighed mellem virksomhederne og det overordnede vejnet. Der er flere måder at arbejde med at tilgodese virksomhederne i trafikplanlægningen herunder fysiske tiltag, samarbejder, planlægning eller udvikling af koncepter, der alle har til formål at tilgodese virksomhedernes behov:

Idékatalog

Modulvogntog

Flere virksomheder ønsker et vejnet, der kan håndtere modulvogntog.

Administrationen kan være behjælpelig med at udarbejde en guide, der beskriver hvordan dette kan imødekommes.

Horsens Kommune ønsker, at vejnettet til og i de større erhvervsområder som NOVA, VEGA, Fuglevangskvarteret, Sydbyen og i Brædstrup er gearret til at håndtere modulvogntog.



6.4 Drift og vedligehold samt serviceniveauer

Det er vigtigt for trafikantgrupperne, at de føler sig prioriteret. Derfor er det også vigtigt, at der er nogle klare standarder for vores vej- og stinet. F.eks. kan en høj standard på vores stinet være afgørende for at få flere til at tage cyklen, forældre vil lade deres børn cykle eller tilgængelighedsbesværede kan gå trygt på vores fortove.

Drift og vedligehold af vej- og stinettet er desuden et vigtigt fokuspunkt, da et vedligeholdt vej- og stinet med højt driftsniveau er afgørende for trafikanternes oplevelse af vej- og stinettets standard.



Øget drift og vedligehold på stier og fortove

Motivation og indsats

Horsens Kommune ønsker at øge andelen af både cyklister og fodgængere ved at skabes gode rammer for de trafikanter, der færdes på stierne og fortovene. Det gælder både for stiernes og fortovenes vedligehold og driften – herunder stiernes og fortovenes tilstand, fejning, vintervedligehold mv.

Det ønskes, at der afsættes flere driftsmidler til det eksisterende stinettet og fortove, så der kan sikres høj grad af både drift og vedligehold af stierne og fortove i Horsens Kommune, jf. strategi for cyklister i afsnit 4.2.

Hvilke brikker understøttes primært



Indsatsen understøtter primært intentionerne for:

- Den grønne omstilling
- Cyklister

Økonomi

Kortlægningen og anbefalingen gennemføres af administrationen og kræver ingen særskilt bevilling for at kunne gennemføres.

Involverede parter

Administrationen kortlægger behov for øget drift og vedligehold af stinettet og fortove, så der er i tråd med strategi og serviceniveauer for cyklister og fodgængere.

Idékatalog til øvrige indsatser, der kan igangsættes nu eller i forlængelse af status på mobilitetsarbejdet i 2026 eller årene frem mod 2035

En bevidsthed om serviceniveauerne for de enkelte trafikantgrupper eller på vej- og stinettet er en måde at sende et klart signal til trafikanterne, hvem der prioriteres og hvor højt prioriteringen er. Foruden udarbejdelse af serviceniveau for cyklister og øge fokus på drift og vedligehold af stier kan følgende overvejes:

Idékatalog

Delvis parkering på fortove

Screening af lokaliteter, hvor der er "delvis parkering på fortov tilladt", for at undersøge om det er den rigtige prioritering på de enkelte lokaliteter. Hvilken trafikantgruppe bør prioriteres. Er det fodgængernes tilgængelighed eller bilisternes fremkommelighed, der skal sikres, skal bero på en konkret vurdering.

Trafiksikkerhedsinspektion af stier

Screening af store stiforbindelser / trafiksikkerhedsinspektioner af stier med henblik på at undersøge, hvad der kan ændres eller forbedre. F.eks. flytte lygtepæle eller skilte, der står i vejen eller ændre på kurver eller andre tiltag, der forbedrer komforten og sikkerheden for cyklister.

6.5 Forslag til konkrete projekter

Der er forslag om 150 konkrete projekter indarbejdet i mobilitetsplanen. Der er ikke afsat midler til realisering af projekterne, men de indgår som projekter, der sammen eller individuelt kan være med til at imødekomme målsætninger og strategi for Mobilitetsplan 2035. Det samlede anlægsoverslag for de 150 projekter er estimeret til 1.215,23 mio. kr.

Med intentionen om, at det skal være muligt at kunne bevæge sig frit rundt i Horsens Kommune, uanset hvilken transportform man vælger og om de skal på en mindre tur i dit lokalområde eller du skal transportere dig længere væk, er der behov for en række konkrete infrastruktur projekter, der understøtter dette.

Med udgangspunkt i målsætninger og strategi for fremtidens mobilitet i Horsens Kommune og med fokus på Horsens, centerbyen Brædstrup og lokalcenterbyerne, er der udarbejdet en prioriteringsmodel for forslag til konkrete projekter. Forslag til de konkrete projekter udgør sammen med en række øvrige tiltag den samlede handlingsplan for Mobilitetsplan 2035.

Til at prioritere blandt de konkrete projekter, er der udarbejdet et værktøj af en ekstern rådgiver. Værktøjet fungerer, som en prioriteringsmodel, der objektivt opvejer fordele og ulemper ved et givent projekt og sammenholder det med et anlægsoverslag.

I prioriteringsmodellen er der fem forskellige temaer for effektivvurdering; trafiksikkerhed, trafikafvikling, skolevejsforhold, forhold for cyklister og lette trafikanter samt miljøforhold.

Formålene med at gennemføre cykelsti-, vej- og fortovsprojekter er forskellige, og dermed vil procentvægtningen af de forskellige effektområder variere. Den politiske vedtaget vægtning er angivet i skemaet nedenfor.

Tema / Effektområde	Cykelstiprojekter	Vejprojekter	Fortovsprojekter
Trafiksikkerhed	10 %	20 %	5 %
Trafikafvikling	5 %	40 %	5 %
Skolevejsforhold	15 %	10 %	20 %
Forhold for cyklister og fodgængere	50 %	10 %	50 %
Miljøforhold	20 %	20 %	20 %
Total	100 %	100 %	100 %

Det er derfor nødvendigt at opdele projekterne på tre forskellige lister, hvor både procentvægtningen af de fem temaer er forskellige, men også hvor inputdata for projekterne også er forskellige.

Der er dermed udarbejdet en prioriteringsmodel for hver gruppe af anlægsprojekter:

- Cykelstiprojekter
- Vejprojekter
- Fortovsprojekter

De konkrete projekter er primært beliggende i Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne. Derudover vil der være nogle cykelstiprojekter, der forbinder bysamfundene med hinanden. Disse projekter er en forudsætning for at nå i mål med et samlet cykelrutenet og understøtter ligeledes hensigten om, at de korte ture i langt højere grad skal tilbagelægges på cykel frem for bilen. På samme måde er der fortovs projekter i de helt små bysamfund i kommunen.

Prioriteringsværktøjet skal ses som et dynamisk værktøj, så projektlisterne løbende opdateres i takt med projekter realiseres - nye kommer til og nogle tilpasses den udviklingen, der sker i kommunen.

I afsnit 8 er 'Bilag –Forslag til konkrete projekter' med de tre lister med forslag til anlægsprojekter i prioriteret rækkefølge angivet. Projekterne fordeler sig med 102 cykelstiprojekter, 31 vejprojekter og 17 fortovsprojekter.

Trafik 2030-planen

I 2017 blev Trafik 2030-planen vedtaget. I forlængelse af denne er der blevet realiseret en række infrastrukturprojekter i og omkring Horsens by, f.eks. 4 spor på Schüttesvej, signaloptimering på Høegh Guldbergs Gade, signalanlæg i krydset Vestergade/Emil Møllers Gade, vejlukninger langs Langmarksvej, forlægning og omprioritering af krydset Langmarksvej/Sundvej samt Hattingstien.

En række af projekterne fra Trafik 2030-planen fremgår allerede af den politisk vedtagne investeringsoversigt, hvorfor der dermed er afsat midler til disse projekter. Projekterne er alle vigtige brikker ind i den samlede strategi for vej- og stiiinfrastrukturen i og omkring Horsens, og det arbejdes der videre med i mobilitetsplanen. Projekter der allerede fremgår af investeringsoversigten vil ikke fremgå af prioriteringslisten i mobilitetsplanen, da der allerede er afsat midler til disse.

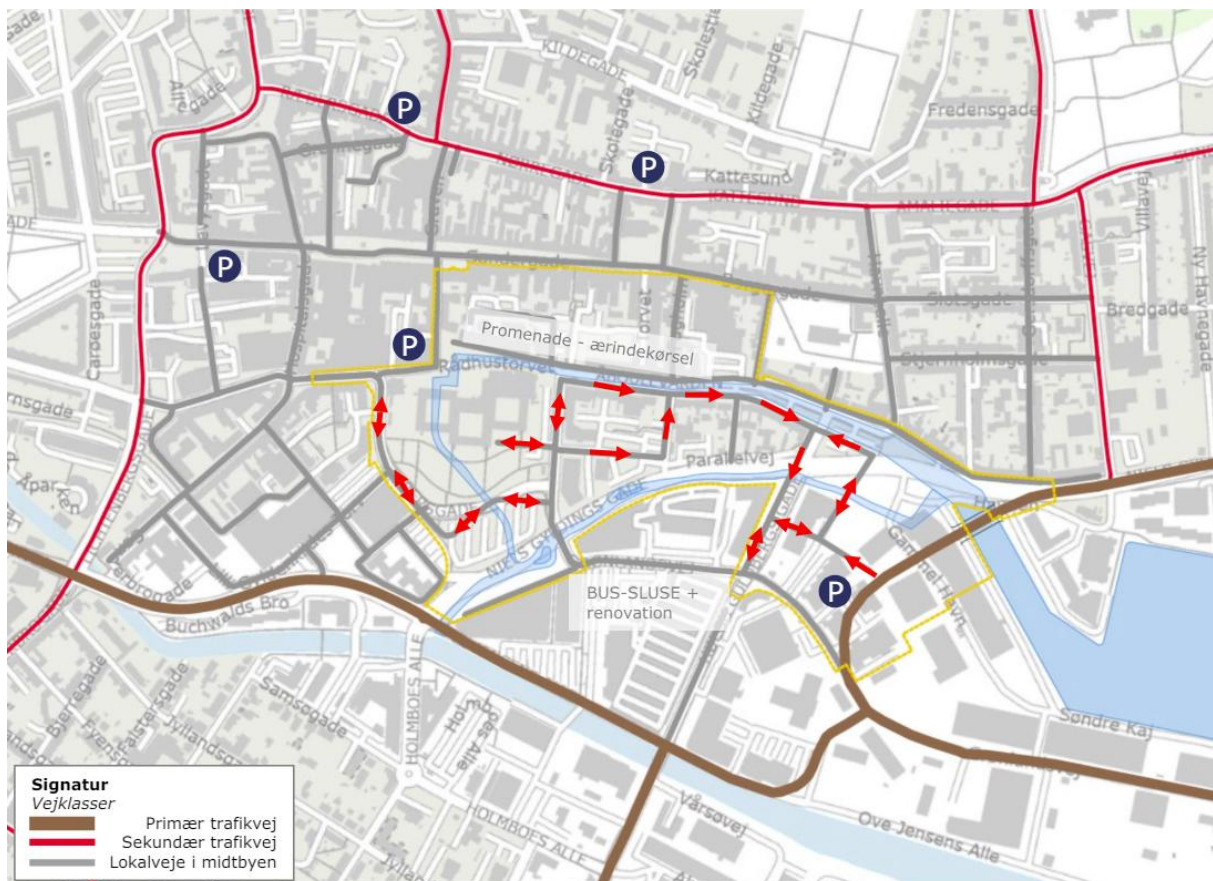
Resterende projekter fra Trafik 2030-planen vil indgå på lige vilkår med øvrige projekter i prioriteringslisten i mobilitetsplanen.

Åkvarteret

Horsens Kommune arbejder målrettet med at få '*Åen tilbage til byen*'. Der planlægges for en større omdannelse af Horsens midtby. Omdannelsen kræver bl.a. ændringer i vej- og stinettet i hele Åkvarteret samt kvarterets kobling til de omkringliggende veje og stier.

I forlængelse af den politisk godkendte udviklingsplan for Åkvarteret er der arbejdet videre med bl.a. vejnettet i området samt koblingerne til eksisterende veje. Inde i Åkvarteret er der arbejdet med en vejinfrastruktur, der sikrer tilgængelighed til området, men besværliggør gennemkørsel. Dette for at skabe et unikt og et trafikalt fredeligt område centralt i Horsens by. Konkret betyder det ensretning af veje og en indretning af

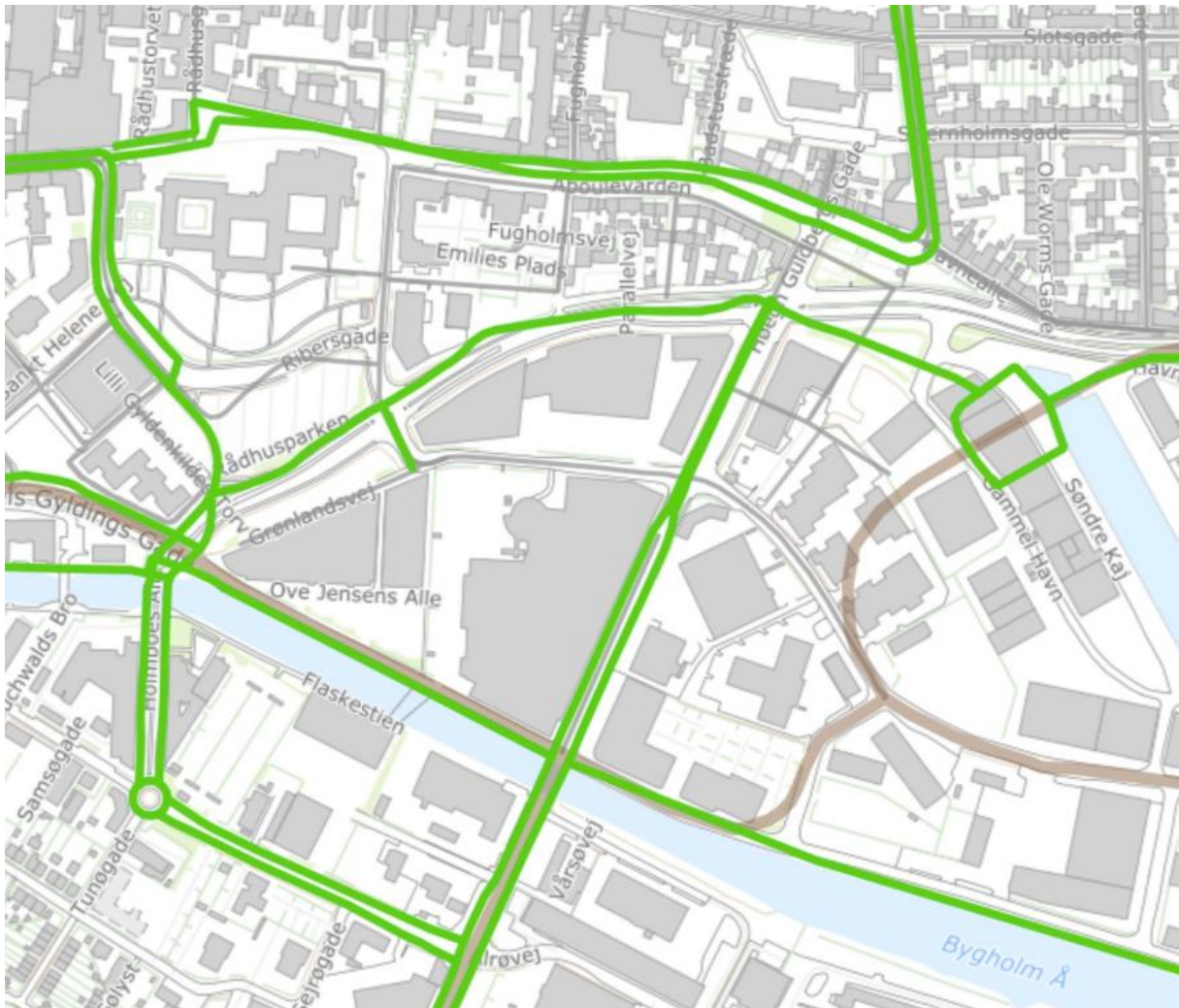
vejene til lav hastighed (30 km/t) inde i Åkvarteret. Nord for åen langs Åboulevarden vil der blive indrettet en promenade, hvor ærindekørsel vil være tilladt. Generelt er der i indretningen taget hensyn til både placering af affaldsstationer og renovationsvogne. Desuden er der placeret en busluse, der sikrer busbetjening mellem Grønlandsvej og Ribersgade. Koblingen til Åkvarteret vil fra vest ske via Ribersgade og fra øst via Grønlandsvej. Bilister fra Strandpromenaden kan ligeledes dreje højre ind ved ny tilslutning fra Hængslet. Langtidsparkering skal jf. Horsens Kommunes Byrumsplan 2.0 primært ske i større p-anlæg i periferen af midtbyen.



Figur 27. Strategi for vejnettet i og omkring Åkvarteret.

Ligeledes er der i forlængelse af udviklingsplanens vedtagelse arbejdet videre med stinettet i og omkring Åkvarteret samt koblingerne til eksisterende stisystemer. Inde i Åkvarteret er der arbejdet med at bevare cykelforbindelser både i øst-vest gående retning, men også nord-syd, da stiforbindelser gennem området er vigtige for den samlede cykelinfrastruktur i Horsens midtby. I området er der arbejdet for at give plads til cyklister og tilhørende faciliteter, som gør det fordelagtigt og attraktivt at bo og arbejde i området og have cyklen som det primære transportmiddel. Der kan cykles på områdets interne veje samt på de overordnede cykelforbindelser.

Hvor Niels Gyldings Gade i dag forløber gives der plads til Å-loopet, men også til en primær cykelsti, som forløber fra Ove Jensens Allé i et signalreguleret kryds, og over til 'Hængslet', hvor stien tilsluttes stianlæggene på vejene, ved hjælp af broanlægget ved 'Hængslet' og ramper, så vejen kan krydses.



Figur 28. Strategi for stinettet i og omkring Åkvarteret.

Infrastrukturen er en vigtig og afgørende brik i realisering af Åkvarteret. Projektet hænger sammen med øvrige planlagte projekter i Horsens og vil samlet skabe den nye vej- og stistruktur i Horsens.

For vejnettet er der indarbejdet projekter, der skaber et primær trafikvejsnet med høj fremkommelighed for bilisterne samt en fredeliggørelse af midtbyen.

For stinettet er der sikret kontinuerlige og direkte stiforbindelser, hvor cyklisterne føler sig prioriteret som trafikantgruppe.

Infrastrukturprojekterne inde i Åkvarteret hænger sammen med det omkringliggende vej- og stinet, men der er behov for tilpasninger af vej- og stinettet inde i Åkvarteret udvikles i den takt med den generelle omdannelse af området. Det kan derfor være problematisk at indarbejde disse projekter i en samlet prioriteringsmodel med projekter rundt i hele kommunen.

Projekter inde i Åkvarteret indgår ikke som konkrete projekter i Mobilitetsplan 2035, men håndteres i forbindelse med udvikling af området.

Trafiksikkerhedsprojekter

Foruden den strategiske planlægning, der sker gennem Mobilitetsplan 2035, Trafik 2030-planen og Udviklingsplanen for Åkvarteret, arbejder Horsens Kommune også løbende med at forbedre trafiksikkerheden og trygheden rundt på vej- og stinettet.

Årligt er der en politisk prioritering af projekter til realisering inden for de afsatte midler. Trafiksikkerhedsprojekterne er delt op i: Uheldsbekæmpelse, Skolevejsprojekter, Borgerhenvendelser og Trafiksikkerhed i mindre bysamfund.

Der bliver prioriteret projekter rundt i hele Horsens Kommune.

Cykelstipprojekter i Mobilitetsplan 2035

En stærk motivationsfaktor til at få flere til at cykle er at etablere de nødvendige foranstaltninger, som gør det sikkert, trygt, fremkommeligt og fordelagtigt at være cyklist. Der arbejdes derfor målrettet med at få etableret et kontinuerligt cykelrutenet. Det kræver en udbygning af vores stier. Takten i udbygningen læner sig i høj grad op ad potentialet. Det betyder, at længere strækninger vil være opdelt i delstrækninger, som enkeltstående projekter i prioriteringslisten, så stinettet udbygges på steder, hvor potentialet er størst, og hvor der forventes størst effekt for pengene.

Servicen for de mange pendlere, der dagligt transporterer sig mellem Horsens og de mindre bysamfund som Stensballe, Egebjerg, Lund, Hatting og den sydlige del af Horsens skal fortsat prioriteres, så cyklen bliver et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Der er og bliver derfor etableret direkte cykelforbindelser fra disse områder mod Horsens, hvor parametre som høj fremkommelighed og god service vægtes højt.

I midtbyen anlægges cykelforbindelser i en ring om Søndergade, og de øvrige gågader kobles på ruter ud til de mindre bysamfund. Cykelforbindelserne servicerer banegården, Godsbanearialet, campus-området, indkøbscentre og havnen, som alle er områder, der er med til at skabe liv og cykelture blandt byens brugere. Nørregade fredeliggøres ved at ensrette biltrafikken og samtidig skaber det plads til etablering af cykelstier i gaden.

I Brædstrup og lokalcenterbyerne udbygges stinettet ligeledes så der skabes et sammenhængende rutenet både internt i byerne og til de omkringliggende byer, hvor imellem der er en interaktion.

Derudover er der projekter i åbent land, der skaber koblingen mellem bysamfundene både internt i kommunen og på tværs af kommunegrænsen.

Projekterne i prioriteringsmodellen for cykelstipprojekterne vægtes på parametre som:

- Antal skolebørn som påvirkes positivt af tiltaget
- Potentialet for cyklister
- Projekttype – cykelsti, -bane mv.
- Kobling til eksisterende stinet
- Forbedret krydsningsmulighed
- Skaber forbindelse mellem bysamfund
- Husstande, der påvirkes af projektet
- Tryghed
- Bidrager til opfyldes af kommunens politikker
- En del af supercykelstirutenettet
- Anlægsøkonomi.

Potentialet for cyklister opgøres ud fra, hvor stor sandsynlighed der er for, at der på en given projektlokalitet kan forventes et større eller mindre potentiale for, at der vil være mange cyklister i fremtiden. I Horsens midtby forventes der et stort antal cyklister og længere udenfor midtbyen vurderes potentialet til at være mindre.

Anlægsoverslaget er angivet ud fra erfaringstal for en række enhedspriser. I anlægsoverslaget er overslag for arealerhvervelse indarbejdet.

Cykelstiprojekterne består af forskellige stiforbedringsstiltag. Det er både længere stistrækninger i eget forløb i åbent land, opgradering af brede kantbaner til egentlige cykelstier, missing links, krydsningsforbedringer mv.

Den samlede prioriteringsliste for cykelstiprojekterne er angivet i afsnit 8.1. Projekterne er angivet i prioriteret rækkefølge, hvor de er listet efter størst effekt i forhold til anlægsoverslag.

Listen er dynamisk og vil derfor over tid ændres og tilpasses den udvikling, der løbende sker i Horsens Kommune.

Vejprojekter i Mobilitetsplan 2035

Et velfungerende overordnet vejnet, der prioriterer høj fremkommelighed og let adgang til E45 og erhvervsområderne har stor betydning for erhvervslivet og de mange pendlere i Horsens Kommune. Det indgår desuden også i Horsens Kommunes Erhvervsstrategi, at mobiliteten i og omkring kommunen skal styrkes.

Dagligt krydser flere tusinder pendlere kommunegrænsen for at komme på arbejde. Det er både borgere, der skal effektivt ud af kommunen og på arbejde, ligesom det er udefrakommende, der arbejder i kommunen.

Herudover rummer Horsens Kommune mange arbejdspladser – heriblandt store virksomheder og transporttunge virksomheder. Disse skal også sikres et velfungerende vejnet for, da det er med til at gøre det attraktivt at drive virksomhed i Horsens Kommune.

I forbindelse med kortlægningen af den fremtidige vejstruktur er der udarbejdet en trafikmodel for Horsens Kommune. Trafikmodellen skal være med til at afklare potentielle trafikmæssige gevinster, herunder optimere fremkommeligheden på de primære trafikvejnet og gevinst på samfundsøkonomi, jf. budgetaftalen for 2022.

Trafikmodellen består af:

- Basismodel 2022, som afspejler de nuværende trafikmængder i et år 2022 niveau
- Basismodel 2035, som er en fremskrivning af trafikken til år 2035
- Prognosemodel 2035, som viser trafikken i år 2035, hvis de vejprojekter, som indgår i mobilitetsplanen, er gennemført.

Trafikmodellen er udarbejdet af en rådgivende ingeniørvirksomhed.

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikmodellen har det været muligt at afprøve forskellige idéer og forslag til udbygning af vejnettet omkring flere af lokalcenterbyerne. På den måde er det undersøgt, om udviklingen i området giver anledning til en udbygning af det eksisterende vejnet på den kortere bane. På den baggrund er det blevet

afklaret, hvilke projektforslag, der med fordel skal indgå i en samlet plan for udbygning af vejnettet.

Trafikmodellen er et planlægningsværktøj, der løbende kan afprøve ændringer på vejnettet, så effekten og flytningen af trafikken kan belyses.

I Horsens by arbejdes der fortsat med tilpasningen af det overordnede trafikvejsnet rundt om Horsens i et direkte forløb og med høj fremkommelighed, der gør det attraktivt at være gennemkørende bilist. Dette er intentionerne fra Trafik 2030-planen, der fortsat målrettet arbejdes med.

I Brædstrup og flere af lokalcenterbyerne arbejdes der med en tilpasning af vejene, så det besværliggøres at køre gennem disse byer og det i høj grad gøres attraktivt at komme hurtigt ud på det overordnede vejnet rundt om byerne. Tiltag som disse indgår på vejprojektlisten for bl.a. i Brædstrup, Gedved, Østbirk og Egebjerg.

Projekterne i prioriteringsmodellen vægtes på parametre som:

- Forventning i ændring af uheldsbilledet
- Trafikafvikling
- Skolevejsforhold
- Lette trafikanter
- Miljø
- Trafikmængder
- Bidrager til opfyldes af mobilitetsplanens målsætninger
- Anlægsøkonomi.

Anlægsoverslaget er angivet ud fra erfaringstal for en række enhedspriser. I anlægsoverslaget er overslag for arealerhvervelse indarbejdet.

På listen over konkrete tiltag for vejnettet indgår der forskellige typer projekter som nye vejforbindelser, opgradering af veje, nedgradering af veje, så de ikke er så attraktive for gennemkørsel, krydstilpasninger mv.

Den samlede prioriteringsliste for vejprojekterne er angivet i afsnit 0. Projekterne er angivet i prioriteret rækkefølge, hvor de er listet efter størst effekt i forhold til anlægsoverslag.

Listen er dynamisk og vil derfor over tid ændres og tilpasses den udvikling, der løbende sker i Horsens Kommune.

Fortovsprojekter i Mobilitetsplan 2035

Et velfungerende fortovsnet er vigtigt for at få velfungerende byer, der også skaber gode, trygge og sikre forbindelser for trafikanter, der er bevægelseshæmmede. Det kan være svagtseende, kørestolbrugere, folk med rollatorer, barnevogne mv.

Fortovsnettet kan bestå af bl.a. gangstier, torvearealer og forbindelser mellem større attraktioner i byerne som offentlige bygninger, dagligvarebutikker, detailhandel, større parkeringsanlæg, større boligområder mv.

I midtbyerne er der fokus på tilgængelighed for alle og en sikring af et kontinuerligt fortovsnet mellem de attraktioner i den enkelte by, hvor det giver mening.

Projekterne i prioriteringsmodellen vægtes på pramtre som:

- Antal skolebørn som påvirkes positivt af tiltaget
- Potentialet for fodgængere
- Projekttype – fortov, delt sti mv.
- Kobling til eksisterende fortove
- Forbedret krydsningsmulighed
- Husstande, der påvirkes af projektet
- Tryghed
- Bidrager til opfyldes af kommunens politikker.

Anlægsoverslaget er angivet ud fra erfaringstal for en række enhedspriser. I anlægsoverslaget er overslag for arealerhvervelse indarbejdet.

Fortovsprojekterne består af forskellige forbedringsstiltag. Det er både nye fortov, tilgængelighedstiltag langs eksisterende fortove og krydsfaciliteter mv.

Der forventes at listen udbygges i de løbende år i takt med udarbejdelse af tilgængelighedsplaner for Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne.

Den samlede prioriteringsliste for fortovsprojekterne er angivet i afsnit 8.3. Projekterne er angivet i prioriteret rækkefølge, hvor de er listet efter størst effekt i forhold til anlægsoverslag.

Listen er dynamisk og vil derfor over tid ændres og tilpasses den udvikling, der løbende sker i Horsens Kommune.



Søndergade, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

7 Inddragelsesproces

I forbindelse med mobilitetsplanens tilblivelse har inddragelse af forskellige interessenter været en betydende del af processen.

Der har været et politisk ønske om en åben dialog og stor inddragelse.

Der har været forskellige inddragelsesprocesser i forbindelse med udarbejdelse af mobilitetsplanen.

For hvert af lokalrådene i hhv. Brædstrup og lokalcenterbyerne har der været afholdt to møder, dialogmøder med erhvervslivet i regi af Business Horsens samt møder med både Handicaprådet og Cyklistforbundet. Derudover har der via Horsens Kommunes hjemmeside været en åben idéfase, hvor der har været muligt at komme med input til fokusområder og tiltag med henblik på at forbedre mobiliteten.

Viften af inddragelse har været med henblik på at få så mange vinkler med i drøftelse af, hvad der skal til for at forbedre mobiliteten i Horsens Kommune i årene frem og få inputs og inspiration fra forskellige vinkler og trafikantgrupper.

Inputs, idéer og fokuspunkter fra de forskellige inddragelser, der har været med i processen i forbindelse med udarbejdelse af mobilitetsplanen, er alle inputs, der er vurderet og indarbejdet i det omfang, de er i tråd med de politisk vedtagne målsætninger for mobiliteten i Horsens Kommune.

Nedenfor er inddragelser af de enkelte inddragelsesprocesser beskrevet.

7.1 Lokalråd

I løbet af foråret 2023 er der afholdt to møder mellem administrationen og hvert af lokalrådene i Brædstrup og de ni lokalcenterbyer; Egebjerg, Gedved, Hatting, Hovedgård, Lund, Nim, Sdr. Vissing, Søvind og Østbirk.

Møderne er afholdt som dialogmøder, hvor fokus har været at få inputs og idéer fra brugerne og deres oplevelse af mobiliteten.

På det første møde præsenterede administrationen, hvordan der arbejdes med mobiliteten og med afsæt i de politiske vedtagne målsætninger. Hvilke værktøjer og metoder, der anvendes og hvordan effekten af idéer kan vurderes. Derudover kom der på alle møder en række idéer og opmærksomhedspunkter til vej- og stinettet i de enkelte lokalsamfund.

Samtlige inputs fra første møde blev gennemgået på det andet møde og administrationens vurdering af inputs blev gennemgået.

Med inputs fra bl.a. lokalrådene er der blevet udarbejdet delplaner for lokalcenterbyerne og Brædstrup, hvor målsætninger, strategi for vej- og stinettet samt fysiske tiltag indgår. Disse delplaner er løbende blevet drøftet på Plan- og Vejudvalgsmøderne i løbet af 2024.

Indholdet i delplanerne vil danne grundlag for en del af den samlede Mobilitetsplan 2035.

7.2 Erhvervslivet

Der har været afholdt to dialogmøder med erhvervslivet i forbindelse med udarbejdelse af mobilitetsplanen.

Det første dialogmøde blev afholdt inden det konkrete arbejde med mobilitetsplanen var igangsat, hvorfor det alene blev en meget overordnet og indledende drøftelse af mobilitet for erhvervstrafikken i Horsens Kommune.

På det andet møde, blev der orienteret omkring processen med mobilitetsplanen og de politiske besluttede målsætninger og dermed rammerne for mobilitetsplanens arbejde, indhold og fokus.

På møderne kom der både idéer til konkrete tilpasninger til vejnettet med henblik på at imødekomme erhvervstrafikken samt mere generelle koncepter og hensyn til erhvervstrafikken.

Administrationen har vurderet på både de konkrete og generelle hensyn til erhvervstrafikken og indarbejdet idéerne i det omfang det har været muligt i forhold til øvrige hensyn og målsætningerne for mobilitetsplanens indhold.

Med inputs fra bl.a. erhvervslivet er der blevet udarbejdet delplaner for Horsens og lokalcenterbyerne, hvor målsætninger, strategi for vej- og stinettet samt fysiske tiltag indgår. Disse delplaner er løbende blevet drøftet på Plan- og Vejudvalgsmøderne i løbet af 2024.

Indholdet i delplanerne vil danne grundlag for en del af den samlede Mobilitetsplan 2035.

7.3 Handicaprådet

Der er afholdt et møde med Handicaprådet i foråret 2023, hvor fokus har været at få inputs og idéer fra brugerne med særlige behov og deres oplevelse af mobiliteten i Horsens Kommune.

På mødet præsenterede administrationen, hvordan der arbejdes med mobiliteten og med afsæt i de politiske vedtagne målsætninger. Hvilke værktøjer og metoder der anvendes og hvordan effekten af ønsker kan vurderes.

Fokus på mødet var i høj grad fodgængere i byerne.

Dialogen bidrog til nye vinkler ind i planlægningen af vores byer, hvor hensynet til brugerne med særlige behov kan indarbejdes samt med idéer og opmærksomhedspunkter til særligt stinettet.

Med inputs fra bl.a. handicaprådet er der blevet udarbejdet delplaner for Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne, hvor målsætninger, strategi for vej- og stinettet samt fysiske tiltag indgår. Disse delplaner er løbende blevet drøftet på Plan- og Vejudvalgsmøderne i løbet af 2024.

Indholdet i delplanerne vil danne grundlag for en del af den samlede Mobilitetsplan 2035.

7.4 Cyklistforbundet

Der afholdes løbende møder mellem Horsens Kommune og Cyklistforbundet. I forbindelse med mobilitetsplanens arbejde har der været afholdt et møde med den lokale afdeling af Cyklistforbundet, hvor fokus har været at få inputs og idéer fra cyklister og deres oplevelse af mobiliteten i Horsens Kommune samt hvordan cyklismen kan fremmes.

På mødet præsenterede administrationen, hvordan der arbejdes med mobiliteten og med afsæt i de politiske vedtagne målsætninger. Hvilke værktøjer og metoder der anvendes og hvordan effekten af ønsker kan vurderes.

Dialogen bidrog til nye vinkler ind i planlægningen af vores byer, hvor hensynet til cyklisterne kan indarbejdes samt med ønsker og opmærksomhedspunkter til særligt cykelrutenettet.

Med inputs fra bl.a. den lokale afdeling af Cyklistforbundet er der blevet udarbejdet delplaner for Horsens, Brædstrup og lokalcenterbyerne, hvor målsætninger, strategi for stinettet samt fysiske tiltag indgår. Disse delplaner er løbende blevet drøftet på Plan- og Vejudvalgsmøderne i løbet af 2024.

Indholdet i delplanerne vil danne grundlag for en del af den samlede Mobilitetsplan 2035.

7.5 Åben idéfase

I lokalcenterbyerne og i Brædstrup har der været afholdt dialogmøder med lokalrådene. I Horsens by har der i stedet været en åben idéfase via en digital platform.

Den digitale platform gør det muligt for borgere at komme med input, idéer og ønsker til konkrete emner. Ligeledes er det muligt at komme med idéer til konkrete tilpasninger på vej- og stinettet samt øvrige tiltag med henblik på en øget mobilitet.

Idéfassen har været en åben fase, hvor både borgere, virksomheder og besøgende/pendlere til kommunen har kunnet komme med input til den fremtidige mobilitet i Horsens Kommune.

Inddragelsesprocessen har medvirket til at give en dybere forståelse af, hvordan mobiliteten er i dag og ikke mindst, hvordan den opleves af borgerne i Horsens Kommune. Der ses et klart forbedringspotentiale i den måde borgerne transportere sig selv på.

Med inputs fra bl.a. den åbne idéfase er der blevet udarbejdet en delplan for Horsens, hvor målsætninger, strategi for vej- og stinettet samt fysiske tiltag indgår. Delplanen er blevet drøftet på Plan- og Vejudvalgsmøderne i foråret 2024.

Indholdet i delplanen vil danne grundlag for en del af den samlede Mobilitetsplan 2035.



Vitus Berings Park, Horsens.
[Horsens Kommune, Trafikafdelingen]

8 Bilag – Forslag til konkrete projekter

I det følgende fremgår en oversigt over forslag til de konkrete projekter, der indgår i Mobilitetsplanen. De er delt op på tre lister over henholdsvis Cykelsti-, Vej- og Fortovsprojekter.

8.1 Forslag til cykelstiprojekter

På nedenstående liste er forslag til cykelstiprojekter ved mobilitetsplanens vedtagelse angivet i prioriteret rækkefølge efter størst effekt pr. investeret kr. Der er ikke afsat midler til realisering af de konkrete projekter.

Mobilitetsplanen er dynamisk og følger udviklingen i Horsens Kommune. I forbindelse med status over mobilitetsarbejdet hvert andet år, vil en opdateret projektliste ligeledes blive præsenteret.

På figur 29 er den geografiske placering af projekterne vist.

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
1	S31	Horsens	Bremersalle ml Bjerrevej og Ternevej	Brede kantbaner	0,10	1,19	11,88
2	S15	Horsens	Nordre Strandvej, sti langs	Nedlæggelse af vej til sti	0,50	1,91	3,82
3	S63	Åstruplund	Åvej ml nr. 4 og 22	2 minus 1 vej	0,30	0,38	1,27
4	S62	Brædstrup	Søgade og Kirkegade	Brede kantbaner	0,30	0,37	1,22
5	S13	Horsens	Bakkesvinget	Breddeudvidelse af eksisterende sti	1,00	1,14	1,14
6	S73	Hatting	Oensvej ml Kirkebakken og eksisterende sti	Dobbeltrettet cykelsti	1,20	1,12	0,93
7	S12	Træden	Kokvrøvlvej ml Bryrupbanestien og Søhulevej	2 minus 1 vej	0,90	0,84	0,93
8	S79	Horsens	Thorsgårdsvej ml eksisterende dobbeltrettet sti og Torstedalle	Dobbeltrettet cykelsti	1,20	1,10	0,92

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
9	S27	Horsens	Plutovej ml Vejlevej og Torstedalle	Cykelstier	1,50	1,23	0,82
10	S91	Egebjerg	Hanstedvej, sti bagom til Egebjergvej	Dobbeltrettet cykelsti	2,80	2,13	0,76
11	S99	Gedved	Seminariet, sti til	Dobbeltrettet cykelsti	0,50	0,30	0,60
12	S82	Hatting	Gedhøjen, sti til Oensvej	Dobbeltrettet cykelsti	1,70	0,97	0,57
13	S80	Horsens	Kløvervej, sti ved	Dobbeltrettet cykelsti	1,70	0,94	0,56
14	S29	Horsens	Jadevej	Delte stier	1,70	0,91	0,54
15	S105	Grædstrup	Hamborgvej	2 minus 1 vej	1,60	0,85	0,53
16	S85	Horsens	Ringvej Syd, sti ved Ternevej	Dobbeltrettet cykelsti	1,20	0,62	0,52
17	S96	Lund	Provstlundstien, sti ml Provstlundstien og Silkeborgvej ved nr. 140	Dobbeltrettet cykelsti	2,20	1,07	0,49
18	S6	Horsens	Emil Møllers Gade ml Kongensgade og Konsul Jensens Gade	Ensretning og cykelstier og fortove	5,30	2,57	0,48
19	S55	Gedved	Egebjergvej ml Højvangsvej og byzone	Cykelsti i den ene side	2,50	1,11	0,44
20	S48	Horsens	Lovbyvej ml Silkeborgvej og Schüttesvej	Cykelstier	4,30	1,77	0,41
21	S9	Horsens	Løvenørnsgade - Banegårdsgade	Cykelstier	5,10	2,07	0,41
22	S37	Horsens	Vedbæksalle ml Vejlevej og Bankagervej	Dobbeltrettet cykelsti	3,40	1,36	0,40
23	S101	Horsens	Værvej, sti ml Amballevej og Vær Engvej	Dobbeltrettet cykelsti	2,20	0,85	0,39
24	S56	Gedved	Skanderborgvej ml Skanderborgvej og Egebjergvej (busvej)	Cykelstier	3,90	1,51	0,39
25	S7	Horsens	Emil Møllers Gade ml Silkeborgvej og Madevej	Cykelstier og parkeringsforbud	7,60	2,30	0,30
26	S49	Horsens	Lovbyvej ml Schüttesvej og sti til Brahes Bakke	Cykelstier	8,60	2,56	0,30

Horsens Kommune

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
27	S11	Horsens	Nørrestrandsallé, sti til Stængervej (vest)	Dobbeltrettet cykelsti	8,60	2,45	0,29
28	S35	Horsens	Ternevej ml Krokusvej og ridedsti	Dobbeltrettet sti, opgradering til	4,30	1,16	0,27
29	S57	Egebjerg	Rådvedvej, sti bagom	Dobbeltrettet cykelsti	2,20	0,59	0,27
30	S103	Horsens	Bjerrevej ml Tyrstedvej og Kirkevej	Cykelstier	3,00	0,80	0,27
31	S104	Horsens	Nørrestrandsallé, sti til Stængervej (øst)	Dobbeltrettet cykelsti	8,30	2,08	0,25
32	S4	Horsens	Hattingvej ml Schüttesvej og Sverigesvej	Cykelstier	4,90	1,22	0,25
33	S100	Horsens	Ørnstrupvej, sti til Vejlevej og	Dobbeltrettet cykelsti	4,40	1,08	0,24
34	S97	Lund	Enghavegårdvej, stil til Lund Have	Dobbeltrettet cykelsti	2,90	0,69	0,24
35	S88	Brædstrup	Trædenvej, ved Bryrupbanestien	Forbedring af stitilslutning og krydsning	1,70	0,38	0,22
36	S42	Hatting	Østerhåbsvej, ml Munchsvænget og Kirkebakken	Delte stier	5,30	1,16	0,22
37	S34	Horsens	Ternevej ml Bankagervej og Krokusvej	Asfaltering af stier	6,70	1,43	0,21
38	S8	Horsens	Husoddevej ml Stensballe Strandvej og Husoddestien	Cykelstier	2,90	0,61	0,21
39	S66	Brædstrup	Bredgade	Cykelstier	7,90	1,62	0,20
40	S50	Brædstrup	Søndergade ml Vestervangen og Kirkegade	Delte stier	6,80	1,39	0,20
41	S3	Horsens	Nørregade	Delte stier og lukning af Kildgade	13,10	2,64	0,20
42	S77	Østbirk	Vestbirkvej ml Bryrupbanestien og Smedegade	Cykelstier	4,40	0,89	0,20
43	S60	Lund	Nørre Snedevej ml Silkeborgvej og sti	Dobbeltrettet cykelsti	2,20	0,44	0,20

Horsens Kommune

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
44	S78	Horsens	Tyrstedvej ml Bjerrevej og Koralvej	Delte stier	6,80	1,33	0,20
45	S32	Horsens	Ternevej ml Bremersalle og Strandkærvej	Delte stier	8,10	1,53	0,19
46	S102	Hovedgård	Daugårdsvej, sti nord for	Dobbeltrettet cykelsti	2,20	0,39	0,18
47	S86	Horsens	Bygholm Park, sti gennem til Schüttesvej	Dobbeltrettet cykelsti	4,30	0,75	0,17
48	S5	Egebjerg	Egebjergvej ml Rådvedvej og sydlig bygrænse	Cykelstier	10,00	1,72	0,17
49	S22	Horsens	Bygaden ml Fortevej og sti syd for Risengård	Cykelstier	7,20	1,19	0,17
50	S20	Horsens	Haldrupvej ml Sundgårdsvej og Nørrevang, sti langs	Dobbeltrettet cykelsti	10,90	1,68	0,15
51	S51	Horsens	Vitus Berings Plads	Busgade med cykelstier	15,60	2,38	0,15
52	S33	Horsens	Ternevej ml Strandkærvej og Bankagervej	Delte stier	11,50	1,68	0,15
53	S92	Hansted	Sti under banen	Dobbeltrettet cykelsti	17,00	2,43	0,14
54	S54	Gedved	Egebjergvej i byzonen	Cykelstier	10,20	1,45	0,14
55	S28	Sejet	Bollervej ml Skjoldvej og kommunegrænse	Dobbeltrettet cykelsti	6,20	0,83	0,13
56	S10	Horsens	Bygholm Parkvej, sti under til Lindvigsvej	Stitunnel	10,50	1,40	0,13
57	S61	Horsens	Georg Rasmussens Vej, sti bagom	Dobbeltrettet cykelsti	8,00	1,05	0,13
58	S74	Lund	Mossvej, sti bagom	Asfaltering af grussti	2,40	0,30	0,13
59	S76	Østbirk	Nybakken, sti til Ydingvej	Dobbeltrettet cykelsti	6,20	0,77	0,12
60	S44	Horsens	Priorsløkkevej, sti bagom til Hf Enghave	Dobbeltrettet cykelsti	14,20	1,67	0,12
61	S68	Brædstrup	Tønningvej ml Nørregade og sti ved Galgehøj	Dobbeltrettet cykelsti	3,40	0,39	0,11

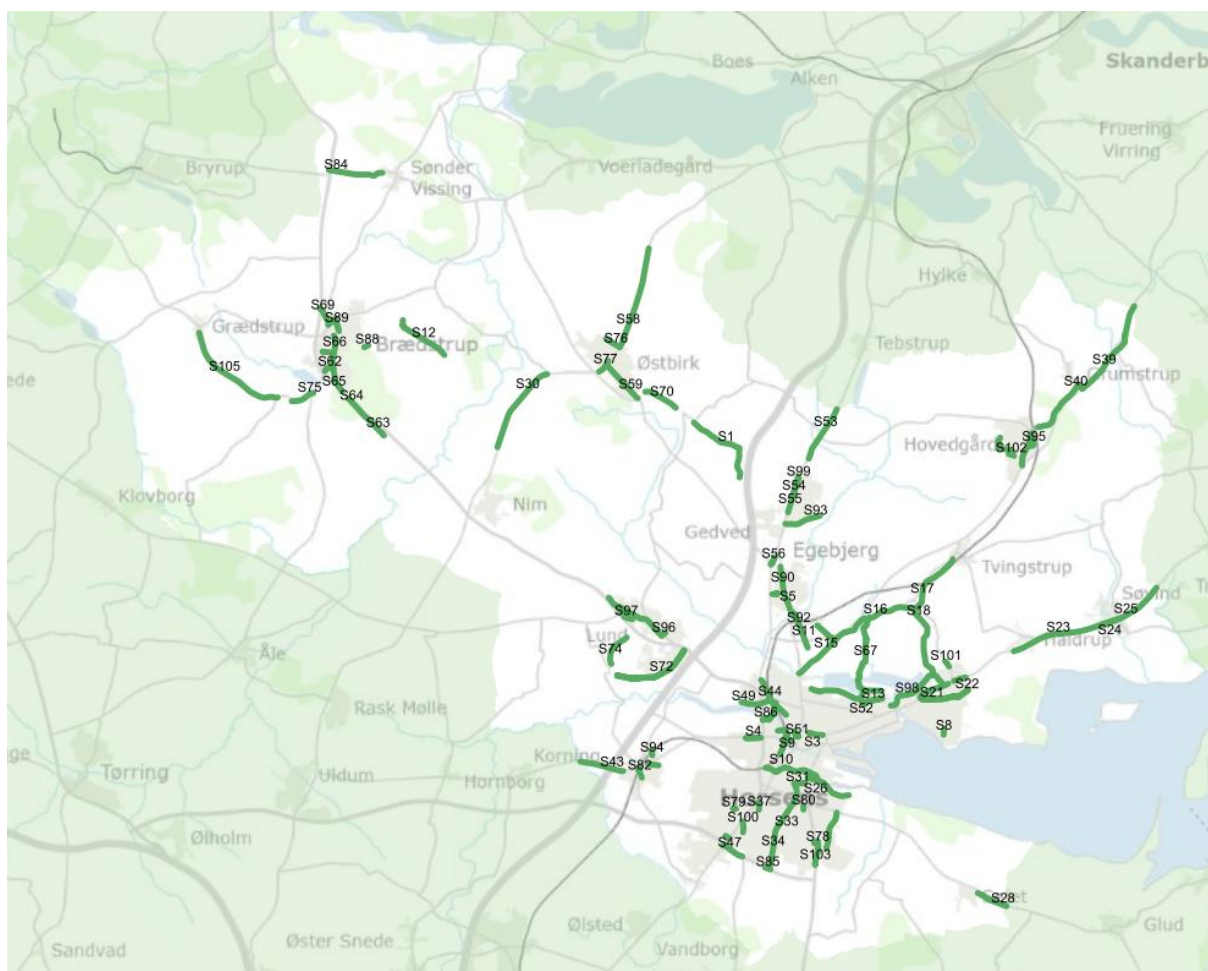
Horsens Kommune

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
62	S24	Søvind	Haldrupvej i byzonen	Cykelstier	8,60	0,94	0,11
63	S16	Serritslev	Serritslevvej, sti syd om	Dobbeltrettet cykelsti	19,20	2,06	0,11
64	S90	Egebjerg	Egebjergvej ml Rådvedvej og Egebjerggårdsvej	Cykelstier	11,40	1,20	0,11
65	S67	Horsens	Loddentot, sti over Nørrestrand ved Loddentot	Dobbeltrettet cykelsti	17,60	1,82	0,10
66	S52	Horsens	Nørrestrand, sti langs Nørrestrand bag Forum	Dobbeltrettet cykelsti	17,40	1,77	0,10
67	S75	Ring	Ring Byvej ml Ring Bakke og Åstruplundvej	Dobbeltrettet cykelsti	4,70	0,47	0,10
68	S46	Brædstrup	Vestervangen ml Søndergade og sti	Delte stier	5,40	0,53	0,10
69	S84	Sdr. Vissing	Sdr. Vissingvej ml Silkeborgvej og byzone	Dobbeltrettet cykelsti	10,20	0,99	0,10
70	S47	Horsens	Ringvej syd, sti ml Ørnstrupvej og Vejlevej	Dobbeltrettet cykelsti	7,30	0,69	0,09
71	S23	Søvind	Haldrupvej ml Haldrup Skovvej og byzone	Dobbeltrettet cykelsti	19,50	1,85	0,09
72	S43	Hatting	Korningvej ml Eriknauervej og kommunegrænse	Dobbeltrettet cykelsti	8,70	0,81	0,09
73	S25	Søvind	Oddervej ml byzone og kommunegrænse	Dobbeltrettet cykelsti	9,00	0,82	0,09
74	S38	Østbirk	Storegade ml Ydingvej og Stenagervej	Delte stier	12,20	1,11	0,09
75	S18	Serritslev	Sti ml Serridslev og Brådhusvej	Dobbeltrettet cykelsti	16,30	1,41	0,09
76	S89	Brædstrup	Nørrehusvej, sti til Enghavevej	Dobbeltrettet cykelsti	3,80	0,32	0,09

Horsens Kommune

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
77	S19	Hovedgård	Coldingvej, sti til syd om N P Danmarksvej	Dobbeltrettet cykelsti	7,70	0,65	0,08
78	S87	Lund	Silkeborgvej ml Nørre Snedevej og byzonen	Cykelstier	20,70	1,74	0,08
79	S65	Brædstrup	Søndergade ml Kirkegade og Horsensvej	Cykelstier	11,40	0,95	0,08
80	S21	Stensballe	Bygaden ml Haldrupvej og Fortevej	Cykelstier	15,70	1,21	0,08
81	S53	Gedved	Skanderborgvej ml byzone og kommunegrænse	Dobbeltrettet cykelsti	11,20	0,86	0,08
82	S83	Lund	Silkeborgvej ml Nørre Snedevej og nr. 284	Brede kantbaner	8,90	0,68	0,08
83	S36	Horsens	Dagnæs Bæk, sti langs ml jernbanen og Bollervej	Dobbeltrettet cykelsti	21,80	1,58	0,07
84	S81	Horsens	Højvangsalle	Delte stier	16,60	1,18	0,07
85	S41	Hovedgård	Horsensvej ml Vestergade og Ørridslevvej	Delte stier	14,20	1,00	0,07
86	S40	Hovedgård	Grumstrupstien ml Hovedgård og Grumstrup	Dobbeltrettet cykelsti	12,80	0,89	0,07
87	S59	Østbirk	Storegade ml Stenagervej og byzonegrænse	Cykelstier	4,70	0,30	0,06
88	S95	Hovedgård	Stationsvej, sti i forlængelse af	Dobbeltrettet cykelsti	4,40	0,28	0,06
89	S45	Horsens	Horsens Station, stibro over	Stibro over jernbane	24,70	1,47	0,06
90	S26	Horsens	Planetstien, til ny ringvejsforbindelse	Dobbeltrettet cykelsti	21,60	1,16	0,05
91	S64	Brædstrup	Horsensvej ml Åvej og sti til Søndergade	Dobbeltrettet cykelsti	10,70	0,56	0,05

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
92	S70	Østbirk	Sattrupvej ml Sattrup og Østbirk	Dobbeltrettet cykelsti	7,50	0,39	0,05
93	S1	Sattrup	Sattrupvej ml NOVA og Sattrup	Dobbeltrettet cykelsti	16,40	0,76	0,05
94	S30	Vestbirk	Skanderborgvej ml Nim og Vestbirk	Dobbeltrettet cykelsti	18,00	0,79	0,04
95	S39	Grumstrup	Gl. Århusvej ml Grumstrup og kommunegrænsen	Dobbeltrettet cykelsti	20,20	0,87	0,04
96	S58	Østbirk	Ydingvej ml Østbirk og Yding	Dobbeltrettet cykelsti	19,80	0,84	0,04
97	S17	Serritslev	Serritslevvej, ml Serridslev og Tvingstrup	Dobbeltrettet cykelsti	31,50	1,30	0,04
98	S69	Brædstrup	Nørregade	Dobbeltrettet cykelsti	8,80	0,36	0,04
99	S98	Horsens	Stensballe Sund, sti langs ml Georg Rasmussens Vej og Sehestedsvej	Dobbeltrettet cykelsti	17,40	0,60	0,03
100	S72	Lund	Vrøndingvej	Cykelstier	20,40	0,70	0,03
101	S93	Gedved	Lykkebjergvej	Dobbeltrettet cykelsti	13,50	0,37	0,03
102	S94	Hatting	Stationsvænget, sti over banen	Dobbeltrettet cykelsti	24,70	0,62	0,03



Figur 29. Cykelstipprojekter, der indgår på prioriteringslisten for cykelstipprojekter, ved planens vedtagelse.

8.2 Forslag til vejprojekter

På nedenstående liste er forslag til vejprojekter ved mobilitetsplanens vedtagelse angivet i prioriteret rækkefølge efter størst effekt pr. investeret kr. Der er ikke afsat midler til realisering af de konkrete projekter.

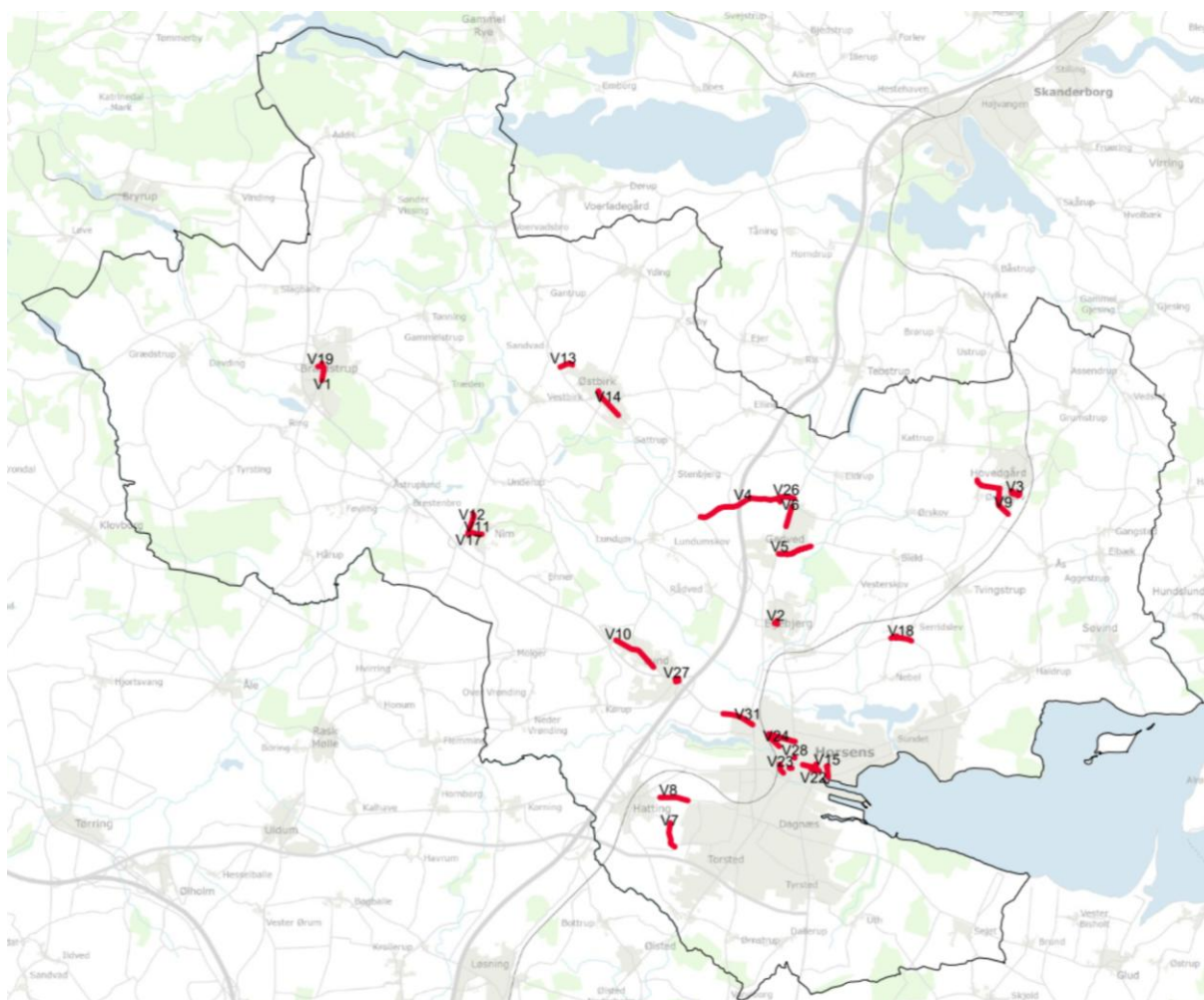
Mobilitetsplanen er dynamisk og følger udviklingen i Horsens Kommune. I forbindelse med status over mobilitetsarbejdet hvert andet år, vil en opdateret projektliste ligeledes blive præsenteret.

På figur 30 er den geografiske placering af projekterne vist.

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
1	V22	Horsens	Borgergade	Trafiksanering med ensretning	0,09	0,85	9,44
2	V28	Horsens	Allegade ved Beringsgade	Vejlukning	0,25	1,80	7,18
3	V19	Brædstrup	Vestergade	Ensretning	0,14	0,90	6,43
4	V25	Horsens	Vitus Berings Plads (vej)	Busgade med cykelstier	1,94	1,80	0,93
5	V13	Østbirk	Rydalvej	Ny vej ind i industriområdet	2,00	1,70	0,85
6	V21	Horsens	Vestergade	Forbedret fremkommelighed	3,10	2,18	0,70
7	V20	Horsens	Gasvej	Forbedret fremkommelighed	4,81	2,75	0,57
8	V15	Horsens	Sundvej / Gasvej	Signalanlæg og forlægning	4,13	2,35	0,57
9	V12	Nim	Møllegade ved Nim Skole	Ensretning og Kys & Kør	1,49	0,85	0,57
10	V2	Egebjerg	Egebjergvej / Rådvedvej	Signalanlæg	4,39	1,71	0,39
11	V23	Horsens	Banegårdsgade - Løvenørns-gade	Forbedret fremkommelighed og trafiksikkerhed	5,61	1,98	0,35
12	V24	Horsens	Emil Møllers Gade ml Vestergade og Madevej	Forbedret fremkommelighed og trafiksikkerhed	8,35	2,40	0,29
13	V27	Lund	Silkeborgvej / Vrøndingvej	Signalanlæg	9,90	2,60	0,26

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
14	V1	Brædstrup	Bredgade	Trafikdæmpning	8,11	1,50	0,18
15	V16	Horsens	Nørregade	Trafiksanering med ensretning, hastighedsdæmpning og omprofilering	12,90	2,20	0,17
16	V11	Nim	Eslundvej	Sideudvidelse	2,64	0,40	0,15
17	V17	Nim	Møllegade / Eslundvej	Forlægning af kryds og ændring af prioritet	2,48	0,35	0,14
18	V18	Serridslev	Serritslevvej	Ny vejforbindelse nord om Horsens og nedenom Serridslev	20,63	2,20	0,11
19	V6	Gedved	Egebjergvej ml byzonetavle og Byvangen	Trafiksanering og 40 km/t	10,34	1,10	0,11
20	V14	Østbirk	Storegade	Trafiksanering og 40 km/t	15,05	1,45	0,10
21	V26	Gedved	Vestervej	Forlægning af vej	17,40	1,68	0,10
22	V8	Hatting	Østerhåbsvej	Sideudvidelse af vej	7,43	0,66	0,09
23	V7	Hatting	Præstemarksvej	Sideudvidelse af vej	7,02	0,59	0,08
24	V10	Lund	Silkeborgvej	Trafiksanering og 40 km/t samt torvemiljø midt på	23,76	1,93	0,08
25	V29	Hovedgård	Gl. Århusvej / Horsensvej	Højresvingsbane / shunt	5,37	0,43	0,08
26	V4	Gedved	Vestervej	Sideudvidelse	20,20	1,45	0,07
27	V5	Gedved	Lykkebjergvej	Sideudvidelse af vej og ny sti	19,24	1,09	0,06
28	V31	Horsens	Silkeborgvej ml Bygholm Bakker og Schüttesvej	Udvidelse til 4 spor	28,71	1,54	0,05
29	V9	Hovedgård	Ny vej	Ny ringvej syd om byen	43,32	1,00	0,02
30	V3	Hovedgård	Gl. Århusvej / Horsensvej	Rundkørsel og ny vejforbindelse til Industriområdet	10,08	-0,07	-0,01

Prioritet					Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse			
31	V30	Hovedgård	Gl. Århusvej / Hovedgårdvej / Krøruplundvej	Rundkørsel	9,95	-1,04	-0,10



Figur 30. Vejprojekter, der indgår på prioriteringslisten for vejprojekter, ved planens vedtagelse.

8.3 Forslag til fortovsprojekter

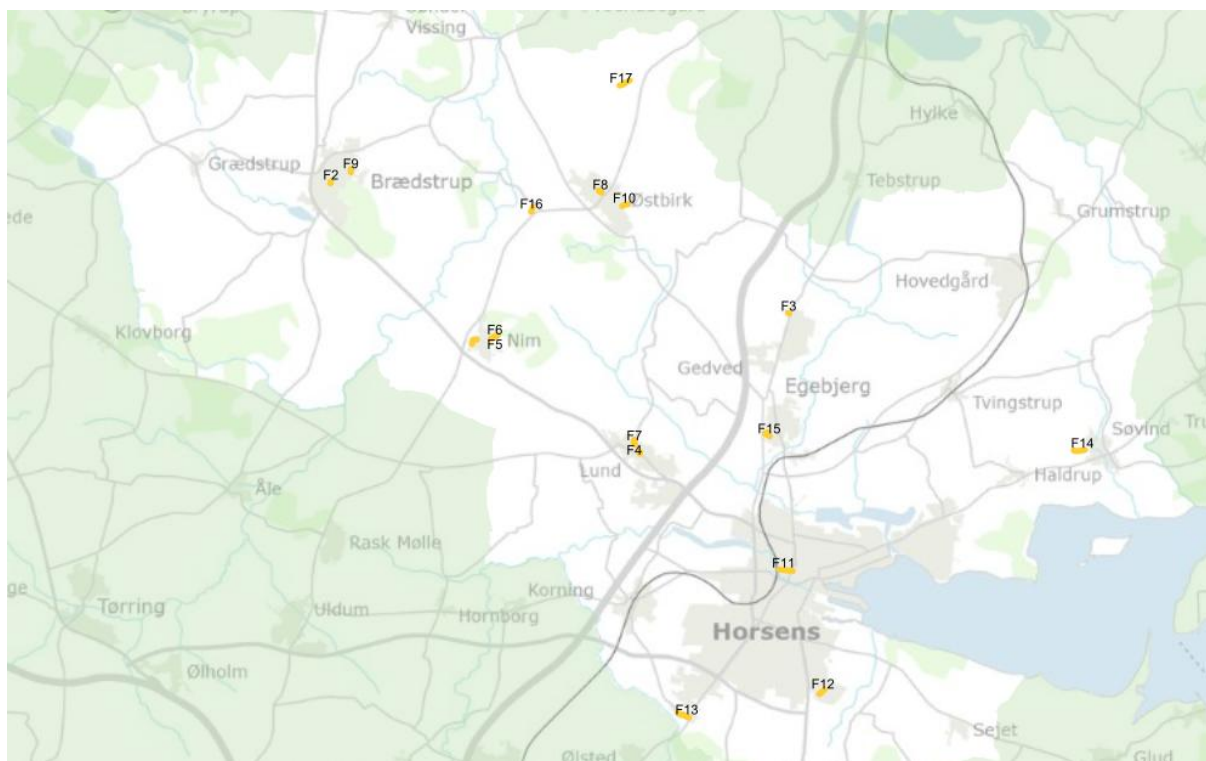
På nedenstående liste er forslag til fortovsprojekter ved mobilitetsplanens vedtagelse angivet i prioriteret rækkefølge efter størst effekt pr. investeret kr. Der er ikke afsat midler til realisering af de konkrete projekter.

Mobilitetsplanen er dynamisk og følger udviklingen i Horsens Kommune. I forbindelse med status over mobilitetsarbejdet hvert andet år, vil en opdateret projektlister ligeledes blive præsenteret.

På figur 31 er den geografiske placering af projekterne vist.

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
1	F2	Brædstrup	Bredgade / Sygehusvej	Bordurbånd i sidevejstilslutninger	0,3	0,68	2,27
2	F3	Gedved	Vestervej	Fortov i standard bredde	0,5	1,04	2,08
3	F12	Horsens	Kirkevej	Fortov i standard bredde i vejens ene side	0,9	1,46	1,62
4	F11	Horsens	Kongensgade - Vitus Berings Plads	Omindretning med opstramning af ledelinjer, ramper mv.	1,1	1,35	1,23
5	F4	Lund	Bækvej	Fortov i standard bredde og krydsningsmulighed	0,9	0,72	0,80
6	F16	Vestbirk	Kongevej	Fortov i standard bredde i vejens ene side	0,9	0,71	0,79
7	F9	Brædstrup	Fjernvarmevej	Fortov i standard bredde i vejens ene side	0,9	0,67	0,75
8	F7	Lund	Tværgade	Fortov i standard bredde vejens ene side	1,4	1,03	0,74
9	F8	Østbirk	Grundtvigsvej	Fortov i standard bredde	1,4	0,95	0,68
10	F1	Nim	Eslundvej ml Keldhøj og Skovbakken	Fortov i standard bredde	1,2	0,67	0,56
11	F10	Østbirk	Monbjergvej	Fortov i standard bredde	1,4	0,73	0,52

Prioritet	ID	By	Lokalitet	Projektbeskrivelse	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samlet vægtet effekt	Vægtet effekt pr. mio. kr.
12	F15	Egebjerg	Gl. Kirkevej	Fortov i standard bredde	1,4	0,71	0,51
13	F6	Nim	Møllegade	Fortov i standard bredde	1,8	0,72	0,40
14	F5	Nim	Eslundvej ml Møllegade og Digevej	Fortov i standard bredde	1,8	0,72	0,40
15	F17	Yding	Kongevej	Fortov i standard bredde	1,8	0,71	0,40
16	F13	Horsens	Oensvej	Fortov i standard bredde	1,8	0,68	0,38
17	F14	Søvind	Toftumvej	Fortov i standard bredde	1,8	0,67	0,37



Figur 31. Fortovsprojekter, der indgår på prioriteringslisten for fortovsprojekter, ved planens vedtagelse.

