

STATUS	2
Vigtige store rejsemål udenfor kommunen	3
Betjening af større byområder uden for Horsens by	5
Flextur	7
Øvrige lokalruter og skolebuskørsel (rabatruter)	8
Tilfredsheden med den kollektive betjening af større byområder uden for Horsens by	11
Den interne bybusbetjening i Horsens	14
Servicemål - gangafstande til stoppesteder	18
Nuværende brug af bybuslinierne	20
E- boks kunde- og borgerundersøgelsen	23
Kortere reisetid	24

STATUS

Der bor ifølge Danmarks Statistik ca. 88.000 indbyggere i Horsens Kommune. Ca. 76.000 indbyggere bor i byområder med mere end 500 indbyggere. Heraf bor ca. 58.000 i Horsens by svarende til 66 % af borgerne i kommunen. De nærmeste omegnsbyer/forstæder, Egebjerg Lund og Hatting tæller tilsammen ca. 6.000 indbyggere, og de øvrige større bysamfund i kommunen dermed ca. 12.000 indbyggere. I byer mellem 200 og 500 indbyggere bor der ca. 2.000 og i landdistrikterne ca. 10.000

Kvaliteten af den kollektive trafikbetjening i Horsens Kommune kan vurderes på 3 niveauer:

1. Kollektiv trafik til vigtige store rejsemål udenfor kommunen
2. Kollektiv betjening af større byområder uden for Horsens by
3. Intern bybusbetjening i Horsens



Vigtige store rejsemål udenfor kommunen

Med sin placering på den Østjyske længdebane centralt placeret i det Østjyske bybånd har Horsens meget gode kollektive trafikforbindelser til Aarhus, Skanderborg, Vejle og Fredericia. Rejsetiden til Aarhus med tog er ca. 30 minutter med op til fire afgang i timen. Rejsetiden til Skanderborg er 15 minutter. Regionaltogene mod Aarhus standser nu også i Viby J, hvor der er et stort antal arbejdspladser og uddannelsessteder.

Mod syd er der ligeledes fire afgang i timen med en rejsetid til Vejle på 15 minutter på intercitytog og 19 minutter med regionaltog som også standser i Hedensted. Rejsetiden til Fredericia er 30 - 38 minutter.

Silkeborg kan nås i halvtimedrift på henholdsvis 41 og 47 minutter med skift i Skanderborg.

Horsens by er dermed stærk begunstiget af korte pendlingstider til og fra mange af de største byer i Østjylland. Der er dagligt ca. 4.500 afrejser og ankomster til Horsens Station. Sammenlignes med den samlede arbejdsrelaterede ind- og udpendling til Horsens svarer dette tal til ca. 15 % heraf.

I forhold til kombinationsrejser i Horsens Kommune er skiftemulighederne på Horsens station langt den vigtigste relation, uanset om der skiftes fra kollektiv trafik, cykel eller bil. Den høje frekvens af togtrafik reducerer alt andet lige ventetiderne i disse skift..

Horsens Station er pt. den eneste station i kommunen. Trafikstyrelsen har i 2014 i rapporten "Optimering af stationsstrukturen" vurderet potentielle nye stationer i Horsens Kommune. Resultaterne fremgår af tabellen nedenfor.

Potentielle nye stationer	Passagertal Af- og påstigninger pr. hverdag	Nettotids-gevinst min. pr. hverdag
Hatting	100	-3.180
Horsens nord	250	-645
Hansted	150	-2.700
Tvingstrup	50	-4.650
Hovedgård	100	-4.000

De negative nettotidsgevinster betyder, at den ekstra rejsetid for passagerer i togene på grund af det ekstra stop overstiger de tidsgevinster, der opnås for de passagerer, der benytter stationen. Alle potentielle stationer i kommunen har negative nettotidsgevinster, hvilket betyder, at Trafikstyrelsen vurderer, at der er negativ samfundsøkonomisk effekt af åbning af stationerne.

Hovedgård, som isoleret set kunne opnå store rejsetidsforbedringer mod Horsens og Aarhus, vurderes således meget negativt, fordi et stort antal passagerer får ekstra rejsetid. Gennemførelse af projektet i timemodellen og Togfonden for en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager vil åbne nye muligheder for genåbning af stationer og mere lokal betjening på den eksisterende bane i Østjylland. Hovedgård bør indgå i disse muligheder.

I vurderingen af en evt. fremtidig genåbning bør også indgå, at man svækker grundlaget for eksisterende busruter.

Ud over togbetjeningen er der følgende regionale ruter fra Horsens til væsentlige rejsemål uden for kommunen. Alle ruter, der har en parallel togbetjening, har væsentligt længere rejsetid end togene, men betjener destinationer på vej ind og ud af byområderne, hvilket samlet kan give lavere rejsetider end toget.

Rute 110 Horsens - Silkeborg

Rute 202 Horsens - Vejle

Rute 202 Horsens - Aarhus

Rute 116 Horsens - Nørre Snede - Ikast

Rute 306 Horsens - Odder

Rute 307 Horsens - Skanderborg

Rute 220 Horsens - Tørring

Rute 104 Horsens - Glud - (Snaptun) - Juelsminde

Rute 105 Horsens - Hornslyd - Juelsminde

Disse regionale ruter står samtidig for betjeningen af 9 af de 10 byområder uden for Horsens by med mere end 500 indbyggere. Hertil kommer Østbirk, som betjenes af lokalrute 112.

Samlet er der ca. 7.500 påstigere dagligt på hverdage på de regionale ruter, der betjener Horsens Kommune svarende til ca. 15.000 på-/afstigninger per hverdag (inkluderer både rejser i Horsens Kommune og på-/afstigninger i nabokommuner). På lokalrute 112 til Østbirk/Vestbirk er der ca. 400 påstigere på hverdage.



Figur 1: Betjening med regionale ruter og lokalruter.

Betjening af større byområder uden for Horsens by

Nuværende servicemålsætninger

De nuværende servicemålsætninger for kollektiv trafik i kommunen, det vil sige de servicemålsætninger der er gældende indtil udgangen af 2017 fremgår af [bilag 1](#).

For byområderne uden for det sammenhængende Horsens byområde er der følgende servicemålsætning, som er målsætninger videreført fra det tidligere VAT område. Betjeningen af byområderne består dels af regional trafik, hvor serviceniveauet fastlægges af Region Midtjylland, og dels af lokaltrafik, som finansieres af Horsens Kommune.

Antal indbyggere	Antal afgang hverdage/heraf aften/weekend
0 - 200	0 / 0 / 0
200 - 500	10 / 0 / 4
500 - 1000	16 / 2 / 6
1000 - 2000	22 / 2 / 8
2000 - 10.000	24-28 / 4-6 / 8-12

Ved optælling af antal ture lægges følgende til grund:

- Der skal være tale om afgang til kommuncenter/anden større relevant by.
- Er der en sådan betjening til flere byer, tælles alle afgang med.
- Lokalruter (skoleruter) tælles ikke med.
- Ved optællingen af ture tælles ture i begge retninger med.
- Der regnes med max. gangafstand på 1 km.

De opstillede servicemål var blandt andet betinget af, at der ved mindre end 4 passagerer pr. tur anvendes teletaxi



Der er som nævnt 10 byområder uden for Horsens by med flere end 500 indbyggere. De fremgår af nedenstående tabel, som viser, hvordan byområderne er betjent med busdrift til Horsens og andre større byområder. Det er markeret med grønt om betjeningen lever op til servicemålene. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der her kun er angivet forbindelser i den ene retning. Servicemålene angiver ture i begge retninger. Tallene i tabellerne skal derfor doubles op, før der sammenlignes med servicemålene.

Byområde	Indbyggertal	Rute		Afgange mod Horsens*
Brædstrup	3629	110	Horsens og Silkeborg	19/3/8/8
Egebjerg	2310	107 /112	Horsens og Skanderborg	36/5/13/10
Hovedgård	2195	202	Horsens og Aarhus	17/5/9/7
Gedved	2166	107	Horsens og Skanderborg	21/3/8/6
Lund	2147	110/116	Horsens og Silkeborg, Nørre Snede	32/7/12/13
Østbirk/Vestbirk	2133	112	Horsens	15/2/5/4
Hatting	1712	220	Horsens og Tørring	10/1/3/0 + teletaxa
Søvind	1074	306	Horsens og Odder	15/4/7/7
Nim	723	110	Horsens og Silkeborg	19/3/8/8
Tvingstrup	533	202	Horsens og Aarhus	17/5/9/7

*Tallene angiver ture på: Hverdage/heraf aftenture efter 18.00/lørdage/søndage

De resterende byområder uden for Horsens by med mere end 200 indbyggere er:

Byområde	Indbyggertal	Rute	Forbindelse til	Afgange mod Horsens*
Sønder Vissing	441	502	Ingen direkte forbindelse til Horsens. 8 ture på skoledage til Skanderborg/Brædstrup med rute 502	8/0/0/0 + teletaxa
Haldrup	324	306	Horsens og Odder	15/4/7/7
Sejet	352	104	Horsens og Juelsminde	13/2/4/6
Grumstrup	252	202	Horsens og Aarhus	16/5/8/7
Grædstrup	235	624	Kun skolebus til Brædstrup	0/0/0/0
Træden	220	518	Ingen direkte forbindelse til Horsens. 3 ture mellem Brædstrup og Nim	3/0/0/0
Voervadsbro	201		3 afgange på rute 112 mod Horsens, 502 mod Skanderborg og Brædstrup	8/0/0/0 + teletaxa

*Tallene angiver ture på: Hverdage/heraf aftenture efter 18.00/lørdage/søndage

Som det fremgår af tabellerne, lever betjeningen af Hatting, Sønder Vissing og Voervadsbro ikke op til de nuværende servicemål gældende frem til 2018, hvis der alene ses på bustrafikken i forhold til forbindelse til Horsens. Disse byer har dog supplerende teletaxabetjening, som dækker nogle af de tidsrum, hvor der ikke er busbetjening. For Sønder Vissings vedkommende eksempelvis hverdage 17.00 - 22.00, lørdage 8.00 - 14.00 og søn- og helligdage 9.00 - 11.00, 20.00 - 22.00. Sønder Vissing, har ikke direkte betjening mod Horsens. Der er ca. 2 km. til rute 110 på Silkeborgvej, og dermed forbindelse til Horsens og Silkeborg i cykelafstand.

De små byer Grædstrup og Træden har busbetjening i form af skolebus samt lokalrute 518 for Trædens vedkommende, og der er ikke tilbud om teletaxa. Betjeningen lever ikke op til den nuværende servicemålsætning (til og med 2017). Der vil isoleret set ikke være et kundegrundlag for busbetjening ud over skolebusruter af byer i størrelsesordenen 200 - 500 indbyggere, såfremt betjeningen ikke kan integreres i en rute, der betjener øvrige større bysamfund uden væsentlige konsekvenser for de øvrige kunder.

Det bør derfor overvejes at ændre servicemålsætningen for byer mellem 200 og 500 indbyggere, således at der ikke er en målsætning om busbetjening, medmindre denne kan integreres i øvrig betjening. I stedet kan der henvises til Flextur (se nedenfor) eller oprettes særlig teletaxa for området. Cykelafstand kan også indgå i vurderingen af betjening af de små bysamfund. Som nævnt, vil unge til ungdomsuddannelser fra Sønder Vissing have busbetjening til både Horsens og Silkeborg indenfor en cykelafstand på ca. 2 km. Se afsnittet "[ÆNDRING AF DEN KOLLEKTIVE BUSBETJENING](#)" under afsnittet "[Justering af servicemålsætninger.](#)"

Flextur

Uden for byområdet er den kollektive busbetjening suppleret med flextur, som giver alle borgere i oplandet til Horsens, mulighed for at køre fra adresse til adresse. Flextur kan benyttes fra alle adresser i kommunen til andre adresser, dog ikke i Horsens by, hvor der kun kan køres til/fra Horsens Trafikterminal og Vitus Berings Plads, idet man herfra kan bruge bybusserne til det øvrige byområde. Flextur kan dog også anvendes inden for Horsens by, men til en højere egenbetaling, der er på samme niveau som ordinær taxa.

En Flextur har ingen fast køreplan. Borgerne bestemmer selv, hvornår de vil hentes, og hvor de vil køres fra og til. Kørslen foregår i taxa, liftbus eller personvogn. Der kan være andre med på turen, og derfor kan bilen køre en omvej for at hente eller bringe andre kunder, men der betales altid kun for den direkte vej.

Flextur kan bruges fra kl. 6.00 - 24.00 alle ugens dage, undtagen 24. og 31. december. Prisen for kørsel med Flextur i Horsens Kommune (eksklusiv ture inden for byområdet) er for kunden 4 kr./km (dog minimum 30 kr.) Horsens Kommune har såkaldte venneaftaler med Odder Kommune, Hedensted Kommune og Skanderborg Kommune, det betyder, at der kan rejses på tværs af disse kommunegrænser også for 4 kr./km.

Brugen af flextur er meget begrænset. I 2016 forventes 3.000 ture. Alligevel bidrager Flextur til mobiliteten for personer i oplandet til Horsens for rejser, som ikke - eller kun vanskeligt kan gennemføres med øvrig kollektiv trafik. Midttrafiks erfaringer er, at det især er ældre medborgere der benytter sig af Flextur og dermed får øget mobilitet. Det anbefales, at Flextur, og den nuværende model med en byzone og de nuværende knudepunkter ved Horsens Trafikterminal og Vitus Berings Plads fastholdes. Dette er generelt Midttrafiks anbefaling for de større bybusbyer, og en lignende model er netop gennemført i Silkeborg.



Øvrige lokalruter og skolebuskørsel (rabatruter)

I oplandet til Horsens og nogle af de øvrige byer med folkeskoler er de tidligere nævnte ruter suppleret med lokalruter og skolebuskørsel.

Ud over den tidligere nævnte lokalrute 112 er der i Horsens Kommune fire lokalruter, som er fuldt integreret i Midttrafiks rutenet. Det er Midttrafiks og Horsens Kommunes vurdering, at disse ruter alle har andre kunder end skoleelever og har en sammenhæng med andre ruter, eksempelvis rute 110 i Brædstrup og ruterne 501 og 518.

- 114 Horsens - Tørring, som Horsens Kommune driver sammen med Hedensted Kommune. Ca. 8 ture på hverdage. Kører ikke i weekender og helligdage.
- 501 Brædstrup - Østbirk. 2-3 ture på hverdage. Ingen kørsel weekend eller helligdage
- 518 Brædstrup - Træden - Nim. 3 afgang kun skoledage
- 671 Horsens - Egebjerg - Lundum - Lund. Fungerer også som skolebus for Egebjergskolen. 5 afgang kun skoledage.

Der har i E-boks-undersøgelsen været ønsket om bedre forbindelser mellem Østbirk og Brædstrup. Midttrafik vurderer, at brugen af en udvidelse på rute 501 vil være meget begrænset på ture, hvor der ikke er skoleelever med.

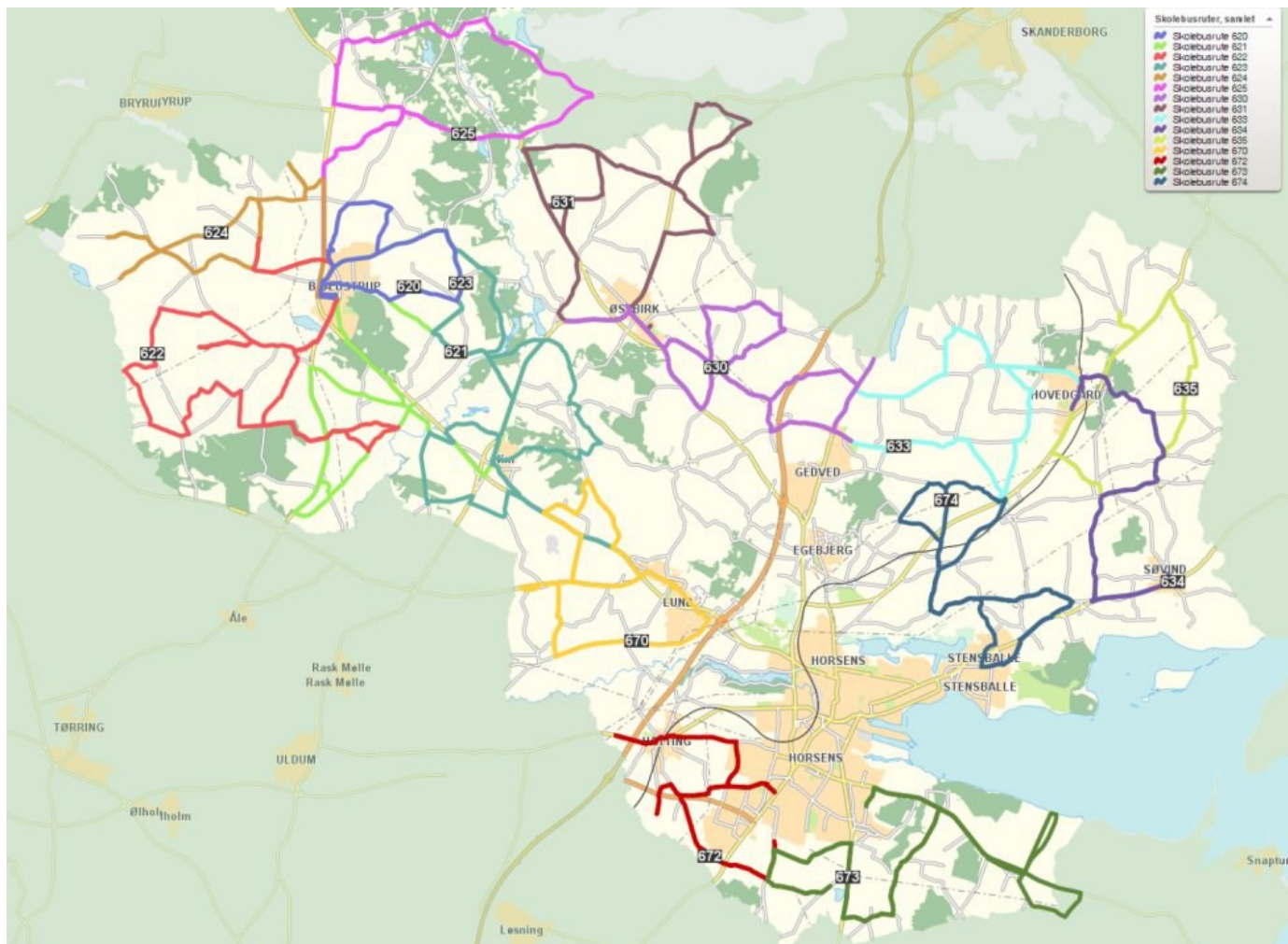
Skolebusruterne fik på grund af skolereformen helt nye køreplaner efter sommerferien i 2014, og kørslen er i endnu højere grad end tidligere tilrettelagt efter skolernes ringetider. Både tidligere og fremover vil der derfor i altovervejende grad kun være skoleelever på disse ruter.

Skolekørsel (rabatruterne) planlægges fuldt ud af Horsens Kommune og kørslen aftales med vognmanden. Disse ruter har typisk én morgentur og to-tre eftermiddagsture. De er således ikke integrerede i Midttrafiks rutenet og kan eksempelvis ikke fremsøges på rejseplanen. Køreplanerne kan dog fremsøges på [Midttrafiks hjemmeside](#) og [Horsens Kommunes hjemmeside](#).

Skolebusserne/Rabatruterne er tilpasset skolernes ringetider og kørselsberettigede elevers bopæl, men er åben for øvrige kunder. Grundet ruterens forløb og bindinger supplerer disse i meget lille grad lokal- og regionalruterne. Friskoler og private skoler indgår ikke i den primære planlægning af skolebuskørslen. Horsens Kommunes servicemål fremgår af [bilag 2](#).

De nuværende skolebusser er udstyrede med billetteringsudstyr, og der er mulighed for at medtage evt. andre passagerer end skoleelever, således at skolebusserne kan bruges af andre borgere. De indgår således i den kollektive trafikbetjening af landområderne, men løser kun nogle helt marginale rejsebehov - eksempelvis for skolelærere og elever, der skal besøge skolekammerater efter skoletid.



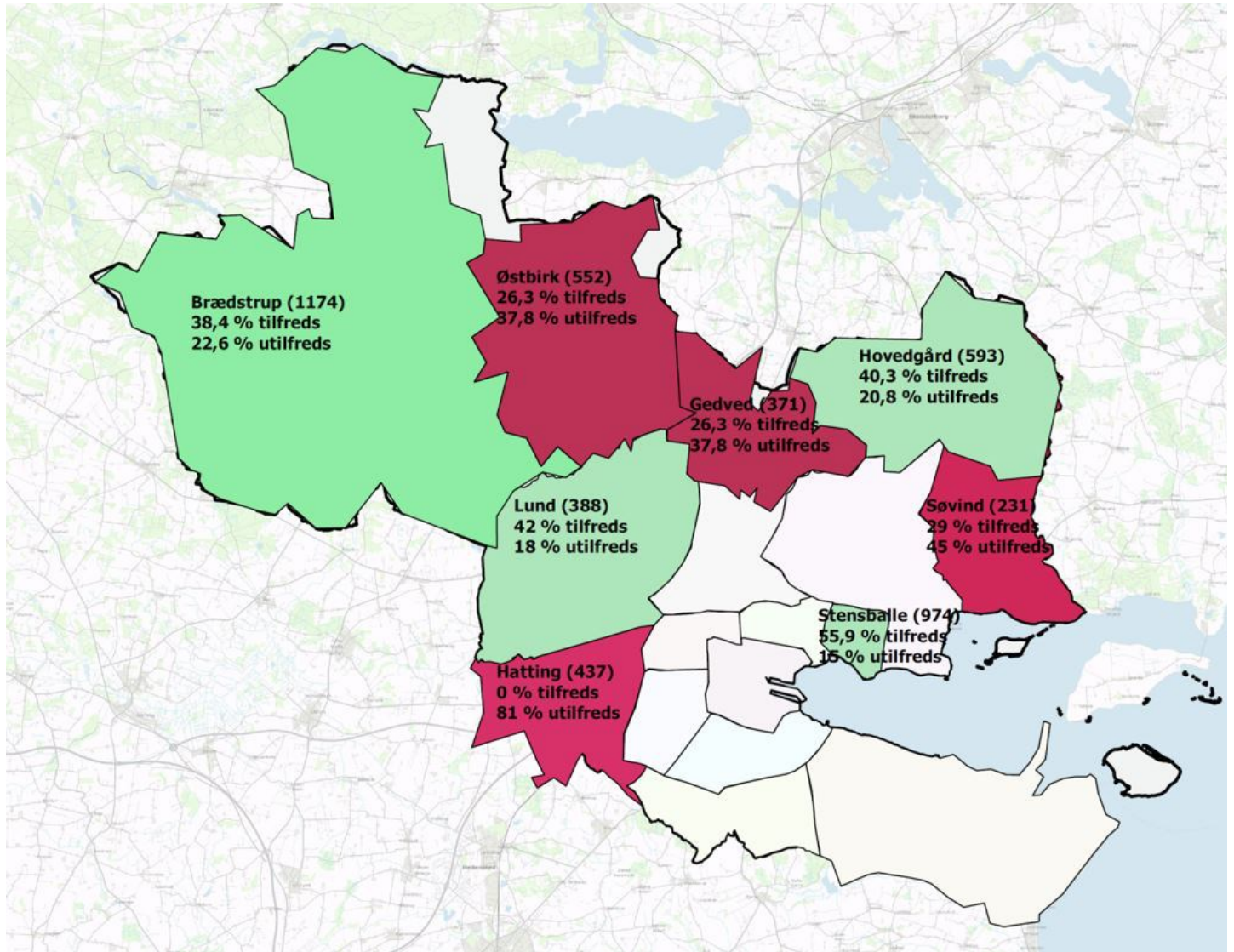


Figur 2: Skoleruterne i Horsens Kommune pr. august 2015

Tilfredsheden med den kollektive betjening af større byområder uden for Horsens by

Den overordnede konklusion på trafikbetjeningen af de større byområder uden for Horsens er, at byerne er relativt godt betjente med forbindelser til Horsens. For de flestes vedkommende med en betjening, der kan karakteriseres som tilnærmet timedrift på hverdage i dagtimerne. Hatting er den by, der har den dårligste betjening sammenholdt med byens størrelse.

I [E-boksundersøgelsen](#) er der dog væsentlige forskelle i tilfredsheden med betjeningen mellem de forskellige områder. Østbirkområdet, Gedved, Hatting og Søvind skiller sig ud med den mest negative vurdering.



Figur 3: Tilfredshed fordelt på områder uden for Horsens by fra E-boksundersøgelse

Område	Årsager til utilfredshed	Kommentarer
	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre forbindelse til Skanderborg/Silkeborg ønskes 	<ul style="list-style-type: none"> • Betjeningen Østbirk - Horsens er tilfredsstillende i forhold til brug og kundeunderlag • Bedre forbindelser til Silkeborg er næppe realistisk

Østbirk	<ul style="list-style-type: none"> • Ønske om bedre forbindelse til Brædstrup • For få afgange 	<ul style="list-style-type: none"> • Forbindelser til Skanderborg må dækkes via tog i Horsens • Betjeningen af relativt få passagerer i Sattrup øger køretid til Horsens betydeligt • Næppe grundlag for bedre forbindelse mellem Østbirk og Brædstrup (Flextur/teletaxa)
Gedved	<ul style="list-style-type: none"> • For få afgange • Ønske om bedre tilpasning til toget • Køretiden for lang til Aarhus 	<ul style="list-style-type: none"> • Betjeningen Gedved - Horsens og Gedved - Aarhus er tilfredsstillende i forhold til brug og kundeunderlag. 2 timers drift lørdag 8 - 14 i weekend mulig årsag til utilfredshed. • Der er i dagtimerne 4 togafgange i timen fra henholdsvis Skanderborg og Horsens mod syd/nord. Koordinering i dagtimerne af mindre betydning, men bør om muligt optimeres. • Køretid i bus til Aarhus er lang, men muligt at skifte til hurtig togforbindelse.
Søvind	<ul style="list-style-type: none"> • For få afgange, særligt midt på dagen • Mange forsinkelser på ruten • For få weekend afgange 	<ul style="list-style-type: none"> • Betjeningen Søvind - Horsens og Søvind - Odder tilfredsstillende i forhold til brug og kundeunderlag. 2 timers drift lørdag 8 - 14 i weekend mulig årsag til utilfredshed • Manglende afgang midt på dagen giver ganske rigtigt et "hul" i betjeningen på 2 timer. • Væsentlige forsinkelser er ikke konstateret. Opmærksomhed på, om der er et problem - eksempelvis korrespondance på trafikterminalen
Hatting	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende frekvens • Ønske om bybus 	<ul style="list-style-type: none"> • I forhold til befolkningstal, tæthed til Horsens og potentielt kundeunderlag forståeligt med høj utilfredshed. I realiteten er der ujævn to timers drift med ekstra ture eftermiddag. Ringe betjening i weekend. • Bybus vil fjerne grundlaget for 220 som andet end skole/uddannelsesrute. • Formentlig urealistisk, at få Region Midtjylland til at udvide driften grundet det lokale behov.

I tabellen ovenfor ses årsagerne til utilfredsheden i områder uden for Horsens by.

Fra Østbirk er der ønske om bedre forbindelser til Skanderborg og Silkeborg. Dette vil for Skanderborgs vedkommende kunne opnås ved at forlænge flere afgang på 112 til Voerladegård og her skabe forbindelse til 502 Brædstrup - Skanderborg (skift i Voerladegård). Midttrafik vurderer, at passagergrundlaget ud over de skoleelever og elever i ungdomsuddannelserne, som allerede er dækket ind, vil være beskedent.

For Østbirk til Brædstrup og herfra med 110 mod Silkeborg kunne flere forbindelser opnås ved at udvide betjeningen på rute 501 Østbirk - Brædstrup. Midttrafik vurderer også her, at passagergrundlaget ud over de skoleelever og elever i ungdomsuddannelserne, som allerede er dækket ind, vil være beskedent.

Betjeningen på ruterne er løbende blevet tilpasset antallet af brugere. Generelt kan man som en tommelfingerregel sige, at en frekvensudvidelse vil have en indtægtsdækning på 20 - 40 % afhængig af eksisterende betjening og passagerpotentialet. For Østbirks vedkommende er der for andre destinationer end Horsens tale om små spredte rejsestrømme, når man ser bort fra skoleelever og elever i ungdomsuddannelserne.

Midttrafik vurderer, at en udvidelse af betjeningen af Hatting har størst potentiale for at tiltrække nye passagerer.

Midttrafik vurderer samtidig, at nye byudviklingsområder i byerne ikke giver anledning til ændret linjeføring af ruterne. Byudvikling er generelt behandlet i afsnittet "[ÆNDRING AF DEN KOLLEKTIVE BUSBETJENING](#)" under afsnittet "[Nyt busnet.](#)"



Den interne bybusbetjening i Horsens

Der er ca. 1,7 mio. påstigninger i bybussystemet i Horsens opgjort med den nuværende manuelle tællemetode. Det betyder, at der er et sted mellem 5 - 6.000 påstigere i bybusserne på en hverdag. Midttrafik er overgået til automatiske tællinger i 2016. På denne måde kan der foretages mere repræsentative målinger over året.

Det nuværende bybussystem er opbygget af 11 linjer med følgende drift hverdage i dagtimer:

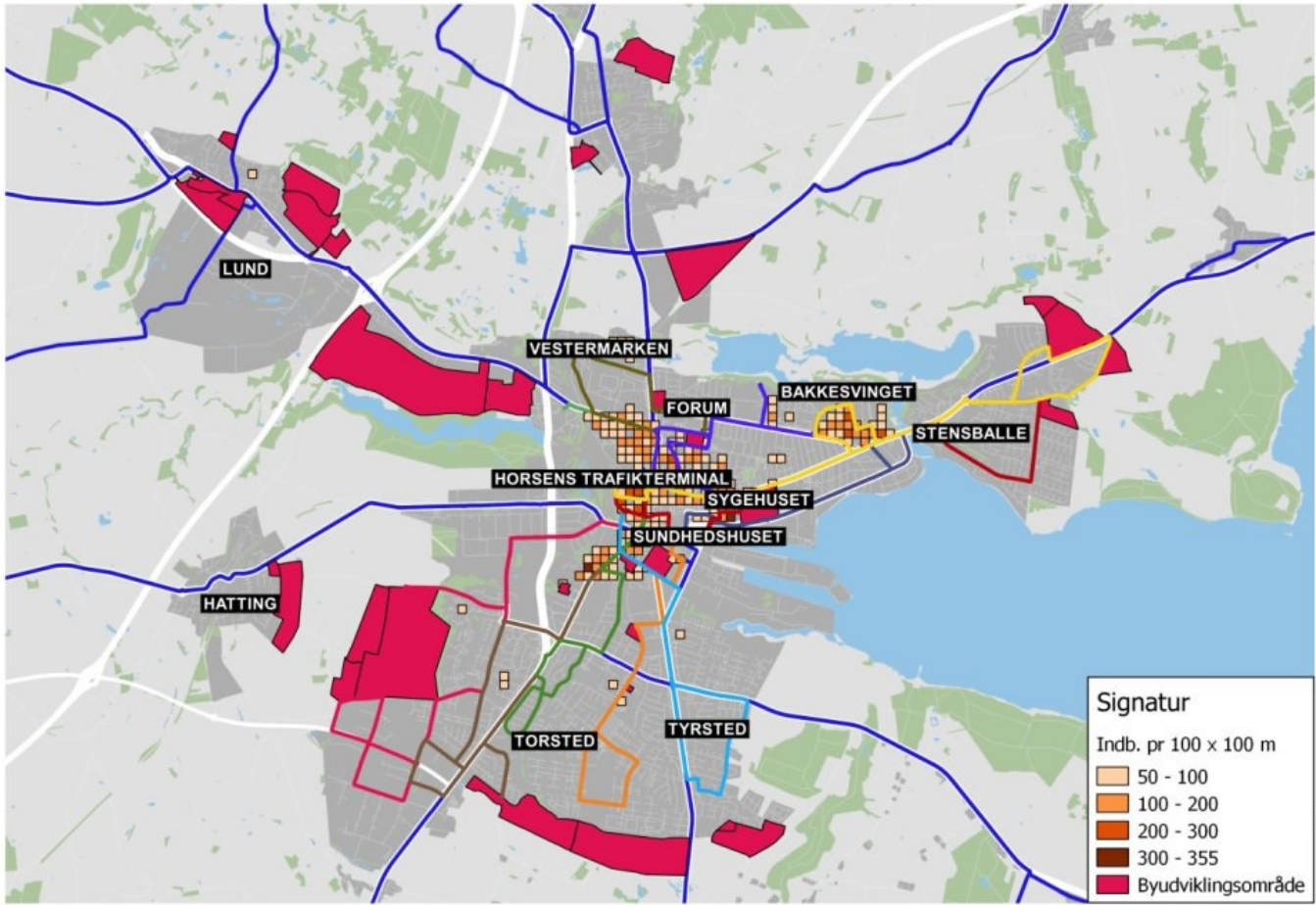
- Linje 1,2 og 5 har 20-minuttersdrift.
- Linje 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 har halvtimesdrift.
- Linje 11 har én morgentur og tre eftermiddagsture, som primært servicerer uddannelsessøgende.

Grundprincippet er, at linjerne mødes på Trafikterminalen hver halve time, hvorfra der kan skiftes til/fra andre bybuslinjer, regionalruter eller tog. Der er faste bindinger mellem nogle af linjerne, som kører på tværs af byen, således at det er unødvendigt for kunderne at skifte bus

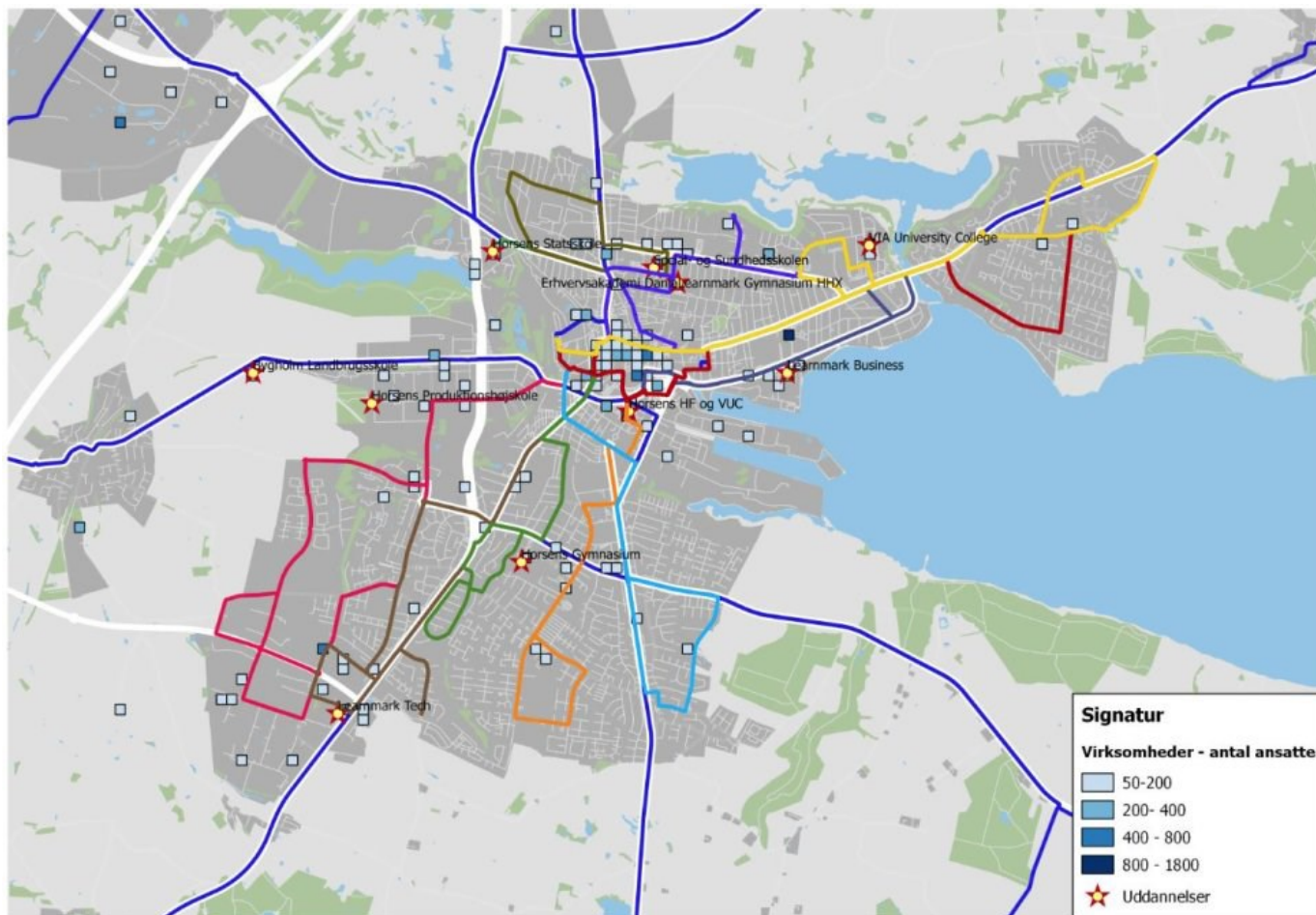


Figur 4: Nuværende bybusnet i Horsens (gældende frem til januar 2018)

Den nuværende linjestruktur er et naturligt resultat af bystrukturen, hvor store koncentrationer af befolkning og rejsemål er beliggende i centrum og i den nordlige del af byen, mens den sydlige del af byen, som det fremgår af nedenstående figurer, er karakteriseret af lav befolkningskoncentration og mindre, spredte rejsemål.

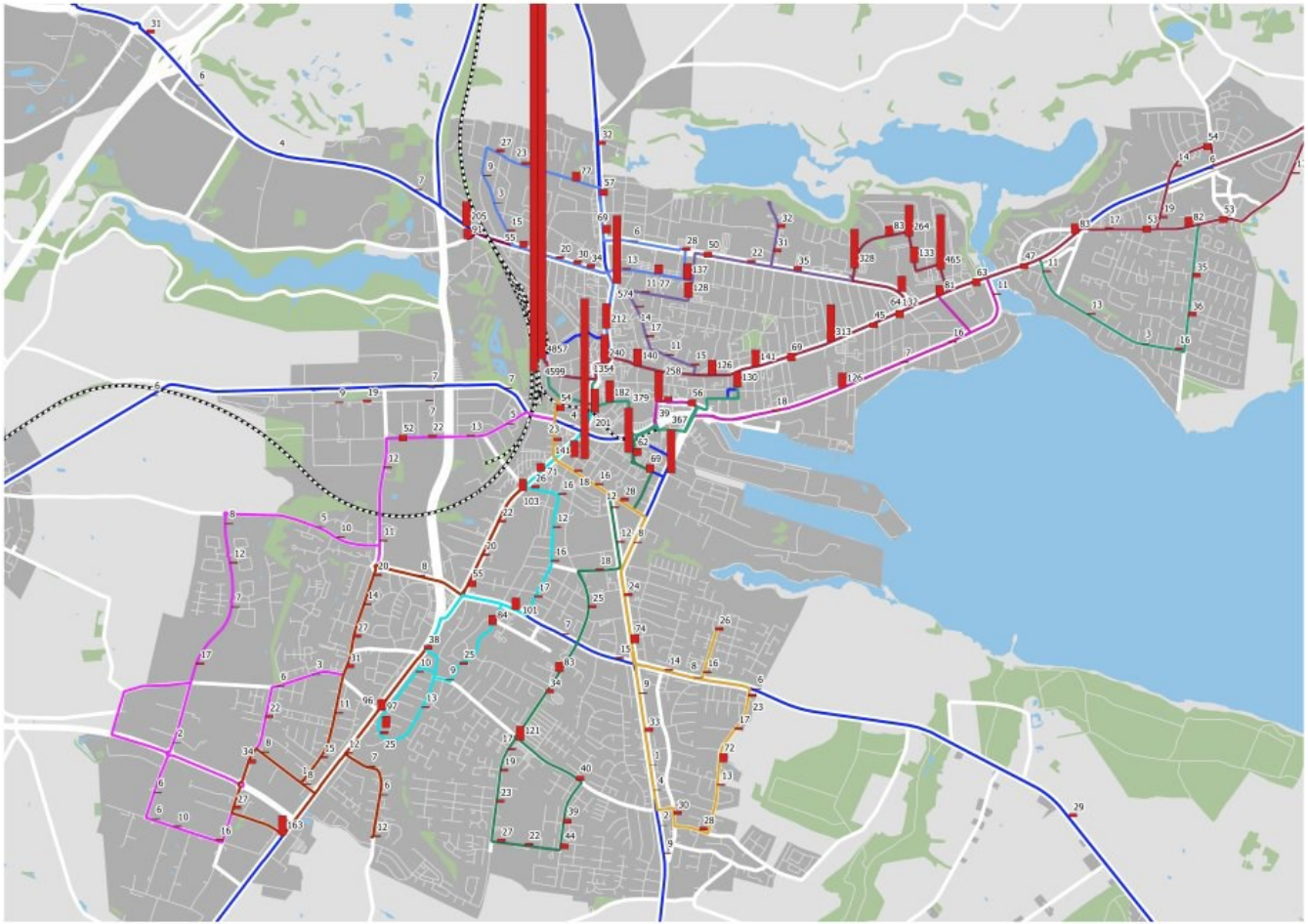


Figur 5: Linjenet sammenholdt med befolkningskoncentration



Figur 6: Linjenet sammenholdt med virksomheder

Den store forskel på centrum/nord og sydbyen afspejler sig klart i brugen af busserne. På Figur 7 ses antallet af på- og afstigere pr. dag. Langt størstedelen ligger i den nordlige del af byen.



Figur 7: Antal på- og afstigere pr. stoppested pr. dag

I vurderingen af det nuværende bybusnet er følgende forhold inddraget.

- Servicemål i form af gangafstande til stoppesteder
- Nuværende brug af bybuslinjerne
- E-boks borgerundersøgelsen
- Forventet byudvikling (behandles under forslag til nyt rutenet)

Service mål - gangafstande til stoppesteder

De nuværende service mål for bybusbetjening i Horsens Kommune er defineret således:

- max. 400 m til stoppested i etagebyggeri og tæt byggeri
- max 600 m til stoppested i øvrige områder
- kørsel hverdage kl. 5.00 - 22.30, lørdage kl. 7.30 - 22.30 og søn- og helligdage kl. 9.00 - 21.30. Aftenkørsel starter kl. 18.00.

En maksimal gangafstand på 400 meter vil erfaringsmæssigt ikke være en hindring for at bruge bybuslinjer. Ved større afstande falder brugen, og ved mere end 800 meter vil man typisk ikke gå til en kollektiv trafikforbindelse, men evt. bruge cykel til stoppestedet.

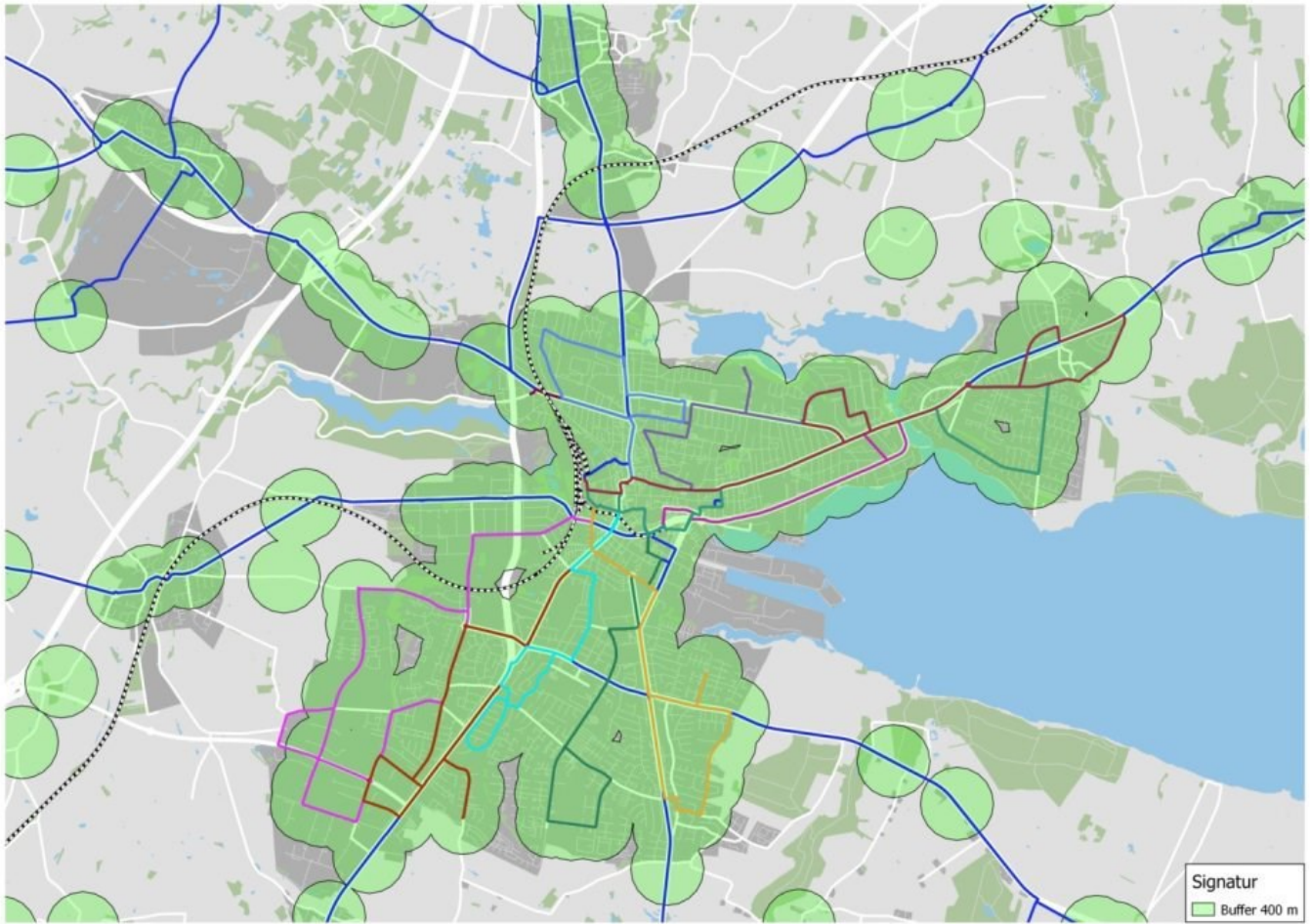
Uanset, at maksimalt 400 meters gangafstand er optimalt set i forhold til brugen, er de operationelle målsætninger for maksimale gangafstande i bybussystemer i Danmark typisk:

- Maksimalt 200-400 meter i bymidten
- Maksimalt 400 meter i etagehusområder
- Maksimalt 800 meter i parcelhusområder

Set i denne sammenhæng ligger bybussystemet i Horsens, som det fremgår af kortet nedenfor, på et relativt højt serviceniveau. I det sammenhængende byområde er der kun ganske få områder, herunder havneområdet, der ligger mere end 400 meter fra et stoppested i luftlinjeafstand. Den høje dækning er i et vist omfang opnået ved, at der køres i nogle store sløjfer i enderne af ruterne, hvilket giver nogle passagerer relativt lange rejsetider. Linje 8, den vestligste rute i den sydlige del af Horsens, kører nærmest som en ringrute, hvilket giver meget lange rejsetider for passagererne i den ene retning.

Mindre sløjfer i enderne af ruterne, hvor busserne kan skifte kørselsretning kan være et udmærket princip, men bliver sløjferne store vil et større antal passagerer begynde eller slutte med at køre i modsat retning af deres slutdestination, hvilket ikke er befordrende for brugen af systemet, især når der er tale om relativt korte rejser.





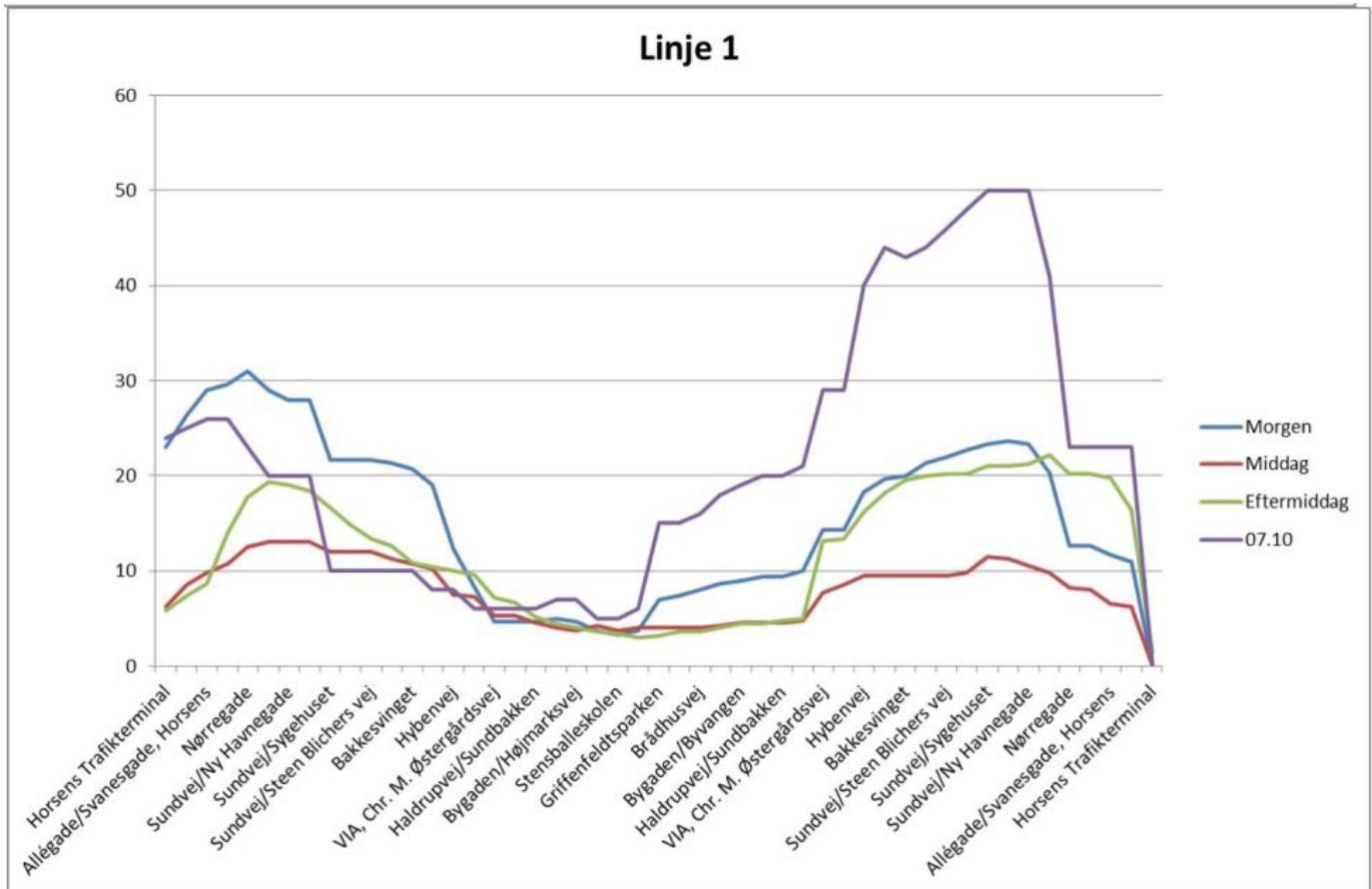
Figur 8: Afstand i radius på 400 meter fra stoppesteder

Nuværende brug af bybuslinierne

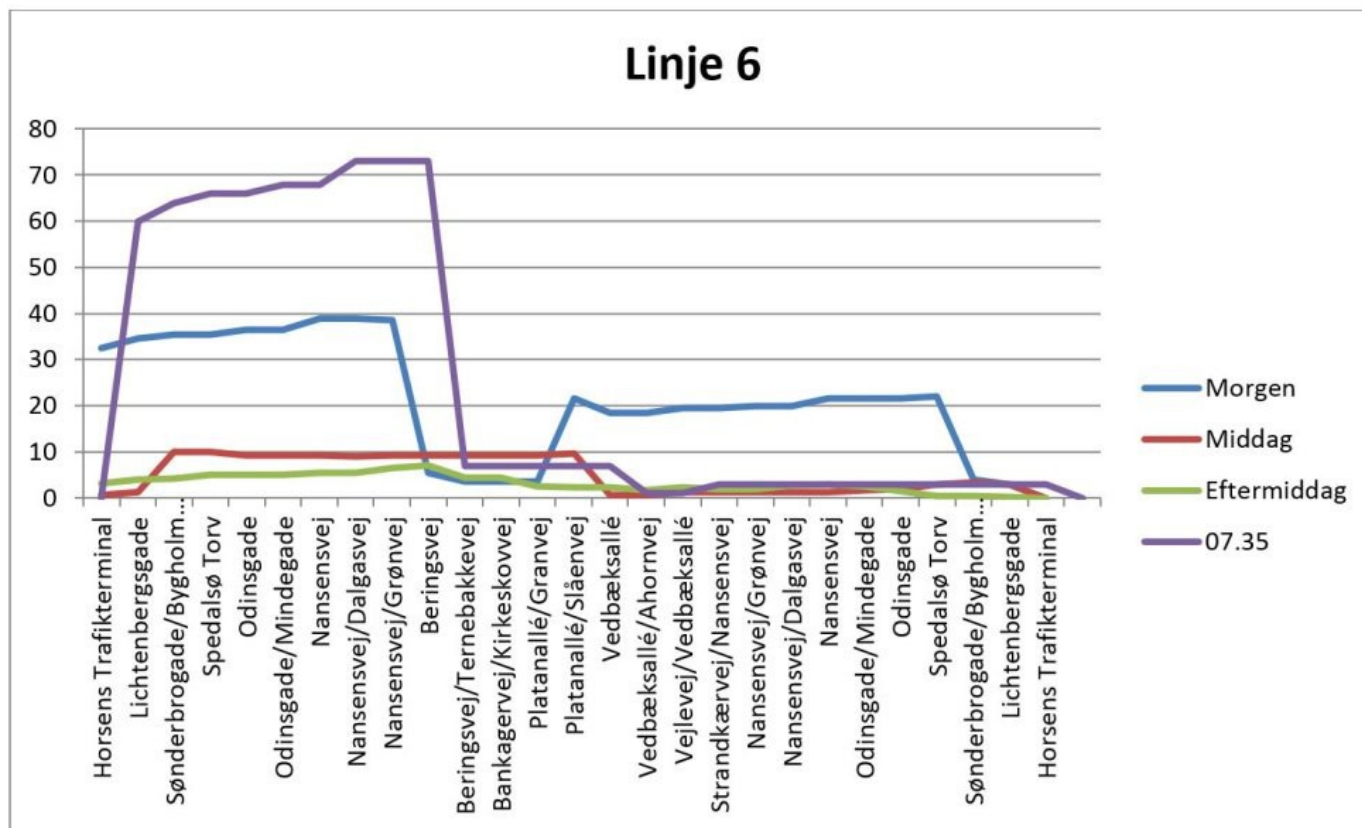
Som det fremgår af figur 7 med på- og afstigninger, er den intensive brug af bybussystemet koncentreret til den centrale og nordlige del af Horsens, mens der er en spredt benyttelse af de fem linjer, der dækker de udbredte boligområder i den sydlige del af byen.

Dette afspejler sig også klart i brugen af linjerne, eksempelvis i nedenstående sammenligning mellem linje 1, som betjener Trafikterminalen - Bakkessvinget, VIA University College og Stensballe, og linje 8, der betjener det sydlige område vest for Vejlevej.

For begge ruter er der en spidsbelastning om morgenen, men den maksimale belægning på linje 1 ligger både morgen og eftermiddag mellem 20 og 30 passagerer, mens der på linje 8, bortset fra den enkelte morgenafgang, er under 10 passagerer i busserne set over hele dagen.

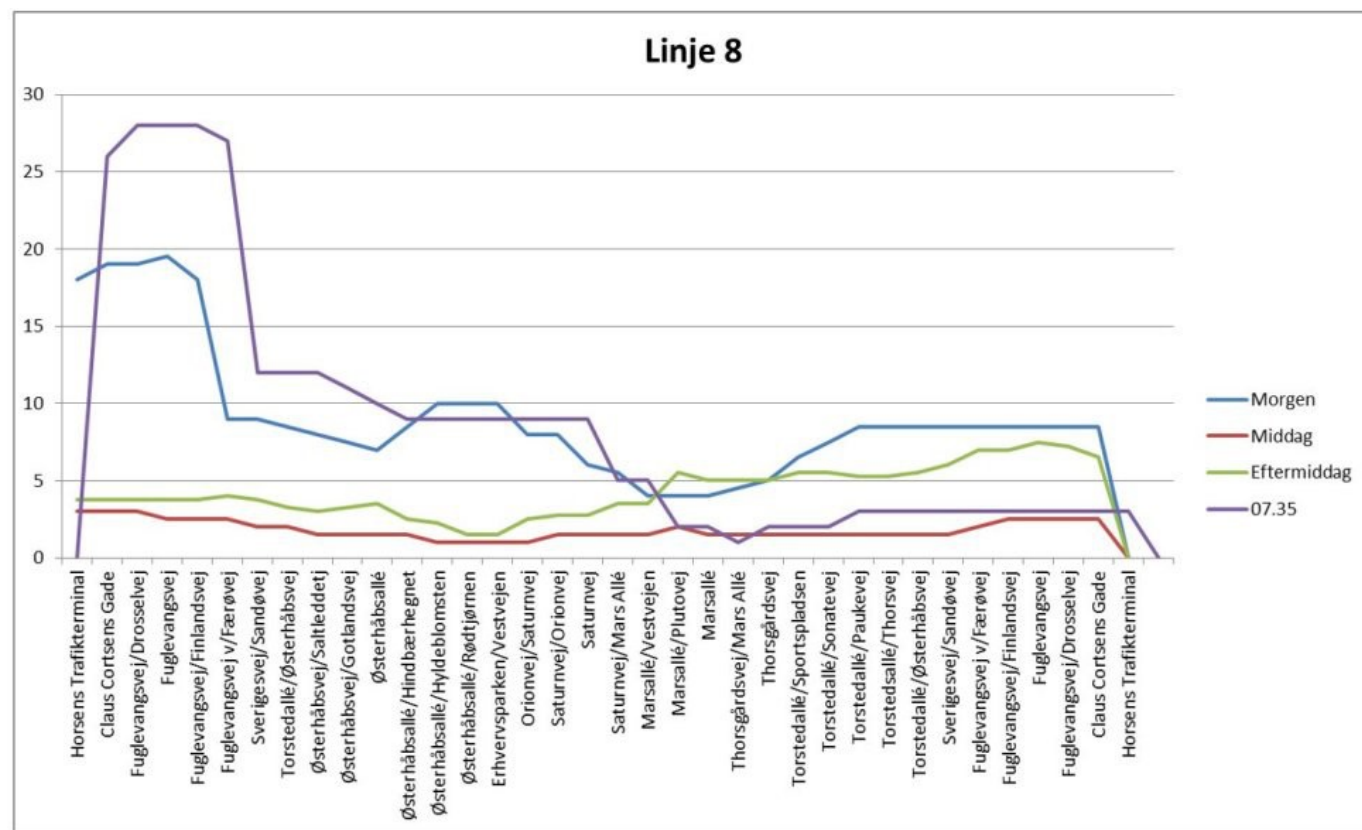


Figur 9: Belægning på linje 1 fordelt over dagen



Figur 10a: Belægning på linje 6 fordelt over dagen

Linje 6, som bl.a. betjener Horsens Gymnasium, er et andet eksempel på den relative lave kapacitetsudnyttelse i den sydlige del af Horsens.



Figur 10b: Belægning på linje 8 fordelt over dagen

Som det fremgår, er der en enkelt tur om morgenen på linje 6 fra Trafikterminalen, som stort set bliver tømt ved Horsens Gymnasium på Beringsvej. Der er også om morgenen en pæn benyttelse mod Trafikterminalen, hvor påstigerne, især kommer fra et enkelt stoppested, Platanalle/Slåenvej (ved fodgængertunnel under Vejlevej). Resten af dagen, og især i eftermiddagstimerne, er brugen meget lav.

Dette er formentlig også en konsekvens af sløjfekørslen, hvor bl.a. elever på Horsens Gymnasium får en lang tur mod syd før linje 6 kører mod Trafikterminalen, hvis de bruger stoppestedet ved gymnasiet på Beringvej. Eleverne fordeler sig derfor formentlig på andre alternativer om eftermiddagen.

Det er ud fra belastningsundersøgelserne en generel konklusion, at ruterne i det sydlige Horsens har betydelig uudnyttet kapacitet bortset fra enkelte morgenafgange. Dette hænger sammen med at systemet er planlagt med høje servicemålsætninger for gangafstand til stoppestederne.

Hertil kommer, at store sløjfer på linje 4, 5, 6, 7 og 8, der er lavet for at få en stor fladedækning giver et noget kompliceret rejsemønster og relativt lange rejsetider for et betydeligt antal passagerer.

I den nordlige del af Horsens er hovedkonklusionerne følgende.

- Der er en høj betjening af Stensballe i forhold til brugen af busserne.
- Linje 3, der betjener Strandpromenaden, har en relativ lav kapacitetsudnyttelse
- Linje 9, som betjener Forum og Vestermarken og Vestergade i en stor sløjfe, betjener i realiteten kun Forum og Vestergade i den ene retning, da der vil være stor omvejskørsel i modsatte retning, hvor der køres via Priorsløkkevej og Borgmestervej

E- boks kunde- og borgerundersøgelsen

48,1 % af de nuværende kunder er tilfredse eller meget tilfredse med det nuværende bussystem, 19,1 % er utilfredse og 6,4 % er meget utilfredse. De resterende har svaret hverken/eller.

Ses der kun på postnummer 8700, så er 48,6 % tilfredse eller meget tilfredse, 18,8 % utilfredse og 6,2 % meget utilfredse. Det skal bemærkes, at postnummer 8700 er et stort område, som også dækker en del oplandsbyer og ikke kun bybusområdet. Det er særligt i nogle områder uden for det sammenhængende byområde, der er størst utilfredshed med betjeningen. Især udtrykker borgere fra Hatting stor utilfredshed med det nuværende system. Ses der udelukkende på områder med bybusbetjening, så stiger tilfredsheden fra 48,6 % til 52 %, andelen af utilfredse er på 16,5 og meget utilfredse 3,9 %.

Den største tilfredshed er i aldersgruppen over 65 år. Her er tilfredsheden på 62 %, hvilket er markant højere end gennemsnittet.

35 % af kunderne har behov for at skifte bus på deres rejse, og hovedparten af alle skift sker på Horsens Trafikterminal. Vitus Berings Plads er også et velbenyttet skiftepunkt.

Til spørgsmålet "Hvad kunne få dig til at rejse mere med kollektiv transport?" blev særligt lavere priser fremhævet, 60,7 % angav denne årsag.

I forhold til at nedsætte prisen på rejser er der forskellige muligheder. I rejsekortsystemet er der allerede i dag indarbejdet en rabat ved rejsekortrejser, hvis man rejser uden for myldretiden. Der gives 20 % på hverdage mellem kl. 11-13 samt mellem 18-07, samt lørdage, søn-dage og helligedage. Unge og uddannelsessøgende kan erhverve sig et ungdomskort. Ungdomskortet koster ca. 350 kr. om måneden og med dette er det muligt at rejse alt det man vil indenfor det prisområde kortet er købt. Det betyder, at kort købt i prisområde Syd gælder transport i hele Horsens og Hedensted Kommune.

Ud over disse former for rabat er der muligt for Horsens Kommune at finansiere billigere billetter til kunder. I dag koster en 2 zoners kontantbillet (den billet man skal bruge med bybussen i Horsens) 20 kr. Viborg Kommune indførte i 2011 en særlig Viborg-billet i bybusserne. Viborg-billetten koster 10 kr., altså halv pris i forhold til en normal 2-zoners kontantbillet. Ved de første tre måneder efter indførelsen af 10-krones billetten kunne der ses en passagerfremgang på ca. 10 % samtidig med en indtægtsnedgang på ca. 33.500 (for 3 måneder). Billetten er efter ca. 3 år igen evalueret, og evalueringen viser, at fremgangen på 10 procent ikke har kunnet holde, og at der samlet set ikke er noget betydelig passagerfremgang. Dette skyldes, bl.a. at kunder der før benyttede klippekort (hvor en enkelt tur kostede ca. 14 kr.) i stedet skifter til kontantbillet som er billigere. Desuden kræver en sådan takstnedsættelse, at der er kapacitet i busserne. Det vil kunne give problemer om morgenen med bybussystemet i Horsens, hvor kapaciteten på nogle afgangene i forvejen er fuldt udnyttet, og der indsættes ekstrabusser for at håndtere alle kunderne. En nedsættelse af billetprisen vil kun være muligt at indføre i et bybussystem.

I Randers Kommune er der indført et billigt buskort til borgere i kommunen over 65 år. Buskortet gælder til alle bybusser, lokale og regionale busser inden for Randers Kommune i et år. Hvis man rejser uden for Randers Kommune, skal man betale for de zoner, som ligger uden for kommunegrænsen. Buskortet gælder ikke til tog. Buskortet koster 300 kr. og udgør for kunderne en besparelse på mellem 2.220 og 7.140 kr. i forhold til køb af et tilsvarende periodekort. I Randers Kommune er der ca. 6.000 personer over 65 der årligt køber et buskort. Randers Kommune betaler kompensation på ca. 600.000 til Region Midtjylland for tab af indtægter på de regionale ruter, hvor der er kunder der benytter 65-buskortet. Desuden vil buskortet give en nedgang i indtægterne på kommunes lokalruter og bybusruter. Denne nedgang i indtægter vil være afhængig af, hvor meget og hvordan borgere over 65 benytter busserne i dag

Kortere rejsetid

Kortere rejsetid er også en klar faktor for mange, 24,7 % angiver, at de vil benytte kollektiv transport mere, hvis rejsetiden nedsættes. Samme faktorer har betydning for dem, der ikke benytter den kollektive trafik i dag. Her angiver 30,2 %, at det tager for lang tid, mens 28,2 % mener det er for dyrt. 52,5 % mener slet ikke, at den kollektive transport dækker deres behov.

Nedenfor er der et uddrag af de typiske bemærkninger fra undersøgelsen fordelt på områder. Bemærkningerne er opdelt i konkrete køreplanmæssige bemærkninger, som må behandles i den konkrete køreplanproces, og bemærkninger til struktur, frekvens m.v., som indgår i trafikplanen.

Område	Til køreplan	Til struktur, frekvens m.v.
Bakkesvinget	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre sammenhæng med toget ønskes fra mange • Bedre sammenhæng med andre busser 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere rejsetider og det gælder særligt ventetider, flere nævner, at de ikke rejser på tværs af byen pga. ventetid
Stensballe	<ul style="list-style-type: none"> • Der ønskes mulighed for at nå første tog om morgenen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre koordinering ønskes, der er to linjer, men de kører næsten samtidig. • Systemet opfattes som forvirrende, og der er meget omvejskørsel.
Forum	<ul style="list-style-type: none"> • Busserne passer ikke sammen, og de er ikke koordineret med toget. • Mange nævner dårlig forbindelse til linje 8 • Meget fyldte busser 	<ul style="list-style-type: none"> • Bussystemet fremstår forvirrende og svært at finde rundt i
Vestermarken		<ul style="list-style-type: none"> • Træt af at køre i cirkler, tager lang tid at komme frem til de sidste stop på ruten. • Ønske om højere frekvens • Meget lange rejsetider
Torsted	<ul style="list-style-type: none"> • Ønsker flere afgang der passer med toget • Linje 8 ankommer, når alle de andre busser er kørt 	<ul style="list-style-type: none"> • Busserne kører samtidigt og der er derfor ikke så mange afgang. • Meget ventetid
Centrum	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre sammenhæng ønskes • Bedre overholdelse 	<ul style="list-style-type: none"> • Busser til samme sted bør ikke kører samtidigt • Bus til Hatting

En del kommentarer til bemærkninger i analysen er knyttet til **lang rejsetid og ventetid på rejser med skift på Trafikterminalen for rejser på tværs af byområdet.**

Som tidligere nævnt, er grundprincippet for nettet som i andre større provinsbyer, at nogle af bybuslinjerne mødes centralt i byområdet m.h.p. skiftemulighed. Det kan være på en egentlig Trafikterminal som i Horsens eller som i Aarhus på Banegårdspladsen/Park Allé. Hvis der er halvtimedrift eller lavere frekvens, er det vigtigt, at der her er korrespondance mellem linjer med mange skift, og det medfører også, at der bliver en pause til overholdelse af korrespondancen ved skifteterminalen.

Et andet grundprincip i Horsens er, at alle ruter betjener Trafikterminalen (med undtagelse af linje 11, som først på sidste tur kører til Trafikterminalen). Det giver i sig selv god mening, da der er mange passagerer, der har behov for forbindelse videre til toget. Til gengæld ligger stationen i Horsens ikke helt centralt i midtbyen som eksempelvis i Aarhus. Placeringen af skifteterminalen ved stationen kan derfor virke som en omvej og tidsforbrugende for passagerer, der skal skifte mellem bybusserne, da de både skal frem til terminalen og hertil får skiftetiden, der sikrer korrespondancen.

Et alternativ til dette ville være at bruge Vitus Berings Plads som skiftepunkt. Her er der et stort antal skift i forvejen. Princippet skulle så være, at alle linjer skal omkring Vitus Berings Plads, hvor passagerer, der skal skifte stiger af bussen, som herefter fortsætter til stationen, hvor den vender og returnerer til Vitus Berings Plads og optager de passagerer, der ønsker at skifte til ruten. Turen fra Vitus Berings Plads til stationen kommer herved til at fungere som en skiftetid, der sikrer korrespondancen. For nogle af de sydlige linjer vil dette betyde en mere indirekte kørsel til stationen. Trafikbelastningen på Vitus Berings Plads og behovet for stoppestedsarealer og stoppestedsfaciliteter vil øges. Evt. videre overvejelser om dette kan afvente planerne om flytning af VIA til arealer tæt på den nuværende busterminal, hvilket vil ændre rejsemønstrene væsentligt. Der er i nærværende trafikplanforslag ikke arbejdet videre med denne løsning.

En anden løsning på ventetider i nord- sydgående rejser kunne i et vist omfang opnås, hvis det var muligt at etablere en eller to højfrekvente nord-sydgående ruter (4-6 afgang i dagtimer), som var gennemkørende uden skiftepause på terminalen. Men som analysen klart viser, er der på baggrund af den store spredning af kunder i sydbyen ikke basis for højfrekvente linjer i den sydlige del af byen.

Busser der skal samme sted hen kører samtidig. Pointen er her, at busserne ikke skal samme sted hen, men at de har fællesstrækninger, hvor de kører samtidig. Dette er en konsekvens af korrespondancesystemet, men for passagerer på fællesstrækningerne opleves det som dårlig planlægning. I videst muligt omfang vil bybuslinjer, der betjener samme område være forskudt fra hinanden så der skabes bedst mulig frekvens.

Systemet opfattes som forvirrende og der er meget omvejskørsel og lange rejsetider. Der er næppe tvivl om, at de mange bemærkninger om dette skyldes kørsel i store sløjfer, som i realiteten betyder, at mange benytter forskellige ruter på ud- og hjemrejse.

På baggrund af ovenstående resultater fra analyserne af brugen af systemet og borgerundersøgelsen er der udarbejdet en ny trafikplan hvor den kollektive busbetjening er ændret som beskrevet under fanen: [Ændring af den kollektiv trafikbetjening](#)