

<a href="#">Ændring af den kollektive busbetjening</a> .....	2
<a href="#">Regionale og lokale linier</a> .....	4
<a href="#">Nyt bybusnet</a> .....	6
<a href="#">Linjenet og byudviklingen</a> .....	11
<a href="#">Økonomi</a> .....	13
<a href="#">Fysiske tilpasninger andre initiativer der kan styrke brugen af kollektivtrafik</a> .....	14

# Ændring af den kollektive busbetjening

Der er truffet beslutning om følgende fokusområder som grundlag for den Trafikplan der nu foreligger.

---

## 1. Sløjfekørslen skal mindskes

Bybusnettet er præget af, at der m.h.p. at betjene nye byområder og fastholde korte gangafstande på nogle ruter er etableret ret store sløjfer på linjerne. I dag er det ofte sådan, at rejsen på grund af store sløjfer er betydeligt længere i den ene retning. 24,7 % af de adspurgte i borgerundersøgelsen giver udtryk for, at kortere rejsetid vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport. 30,2 % svarer, at den lange rejsetid gør, at de ikke benytter kollektiv transport. Desuden svarer flere, at rejsetiden på bybussystemet er for lang og det er hurtigere at cykle eller gå. Det nuværende bybus-system er meget fladedækkende, hvilket betyder, at der køres kringlet for at mindske gangafstande og det giver længere rejsetid med bussen. Ved at beskære de store sløjfer og evt. rette linjer ud mindskes køretiden, og borgerne undgår for meget omvejskørsel.

Der er i trafikplanen mht. bybusnettet sket en betydelig reduktion af sløjfekørslen. På grund af vej- og byplanforhold er der stadig mindre sløjfer i enderne på nogle af ruterne. Der har i denne sammenhæng været fokus på at sikre betjeningen, hvor der er flest kunder. Ændringerne vil give et betydeligt antal kunder kortere rejsetid, men også i nogle tilfælde længere gangafstand til nærmeste stoppested fra de mindre tæt bebyggede områder. I nogle tilfælde kan stoppesteder flyttes og derved reduceres gangafstanden.

I den sydlige del af byen gennemføres en reduktion af sløjfekørslen på ruterne 6, 7 og 8, som vil give et betydeligt enklere og mere attraktivt rutenet for langt størstedelen af nuværende og potentielle kunder.

Betjeningen af Kildegade/Møllegade på linje 10 nedlægges og linjen følger samme rute i begge retninger. Linje 9 vender i den vestlige del af Vestermarken og kører ad samme rute i begge retninger.

Denne betjening giver en konsistent og mere direkte 15 minutters drift til de store destinationer ved Forum og syd for Forum, idet linje 10 ikke får fuld korrespondance ved Trafikterminalen.

Som supplement etableres en servicebuslinje (Linje 12S), der betjener Flintebakken, Kildegade/Møllegade, Sundhedshuset og Sygehuset samt Horsens Trafikterminal.

---

## 2. Linjer fra sydbyen bindes sammen med linjer, der betjener de største destinationer i nordbyen.

I rutelægningen af bybuslinjerne der var gældende før Trafikplan 2017 var alle linjer enkeltradiale, hvilket betød, at de kørte fra Trafikterminalen og til en destination i enten syd eller nord (kun en enkelt linje kørte på tværs). Derfor krævede det også i princippet et skifte at komme fra syd til nord. Ofte fortsatte busserne dog alligevel videre fra Trafikterminalen til en destination i den modsatte ende af byen, men bussen skiftede nummer og navn på terminalen. Dermed blev sammenhængen ikke tydelig.

Intentionen med udarbejdelsen af trafikplanen var, at skabe dobbelt radiale, hvor bussen kører fra fx Stensballe til Torsted via terminalen. På denne måde giver det mindre usikkerheden for kunderne, om der skal skiftes bus for at komme til sin slutdestination. Men i de nærmere analyser i forbindelse med forslaget til nyt bybusnet har det vist sig vanskeligt at finde oplagte muligheder for sammenbinding af nord- og sydgående linjer. Det skyldes, at højere frekvens på linjer i den nordlige del bør fastholdes, og at der ikke er grundlag for at køre med denne frekvens på nogle af linjerne i den sydlige del af byen. Linjer med halvtimedrift i både nord og syd kan sammenbindes, men da der ikke er et entydigt grundlag for at pege på hvilke ruter, der i givet fald bør sammenbindes, vil det først endeligt blive vurderet, hvordan det er muligt at binde ruterne sammen, når ruteforløbene og køretiderne ligger fast. Dette kan have stor betydning for effektiviteten i driften.

---

## 3. Undersøgelse og vurdering af om linje 3 helt kan nedlægges

Gennem analyse af buslinjerne er det blevet tydeligt, at linje 3 er en af de mindst benyttede linjer i byen. Linje 3 har til hovedformål at betjene Learnmark ved Strandpromenaden og sydsiden af Horsens Sygehus. Ud over enkelte afgang morgen og eftermiddag, er der ikke mange kunder med på ruten. Det har derfor været vurderet om linjen skulle nedlægges så kapaciteten kunne udnyttes bedre et andet sted.

I trafikplanen fastholdes linje 3 for at opretholde betjeningen langs Strandpromenaden, hvor en del af havneområderne planlægges omdannet til byformål og erhverv, men linjen er i stedet blevet ændret, så den også betjener dele af Stensballe, hvor en af de nuværende ruter bortfalder. Linje 3 forventes herved at få en væsentlig bedre udnyttelse

---

## 4. Undersøgelse og vurdering af om der kan reduceres med en linje i den sydøstlige del af byen (5, 6 og 7) ved omlægning af ruteføringer

Udfordringen i den kollektive trafikbetjening af den sydlige del af Horsens er, at der er tale om udbredte byområder med lav

befolkingskoncentration, store erhvervsområder og få store destinationer i samme skala som i nordbyen. Det er derfor relativt ressourcetungt at betjene området med en god geografisk dækning.

To alternativer har været overvejet:

- A. Det nuværende antal ruter opretholdes med udretning af sløjfekørslen og derfor kortere rejsetid, der er nævnt under punkt 1 ovenfor.
- B. Linje 6 nedlægges og nuværende ruteforløb dækkes delvist af linje 5 og 7. Samtidig etableres en pendant til linje 11 til betjening af Horsens Gymnasium. En direkte gymnasiebus til Horsens Gymnasium vil fjerne en væsentlig del af grundlaget for linje 6, og det er derfor vigtigt at se dette i sammenhæng. Dette forslag hænger sammen med nedenstående punkt 6 om betjeningen af Horsens Gymnasium.

I trafikplanen er alternativ A indarbejdet. Denne løsning opretholder stort set fladedækningen samtidig med at der sker en reduktion i sløjfekørslen hvor det er muligt.

---

## **5. Undersøgelse og vurdering af om betjeningen af Hatting med en bybuslinje eller en udbygning af lokalrutenettet vil kunne løse behovet for bedre kollektiv transport mellem Hatting og Horsens.**

I den gennemførte borgerundersøgelse fremstår borgerne i Hatting som de mest utilfredse med busbetjeningen. Her er 81% utilfredse med den nuværende betjening. Det er særligt den lave frekvens der er skyld i denne utilfredshed. Det er bemærket, at frekvensen er forholdsvis lav i området og i forhold til byens befolkningstal, nærhed til Horsens og potentielt kundegrundlag.

To alternativer har været overvejet:

- A. Der gennemføres en udvidelse af den nuværende betjening af Hatting.
- B. Der indsættes en bybus til Hatting

Da en bybus til Hatting vil fjerne en betydelig del af grundlaget for rute 220 og passagergrundlaget for en ny bybuslinje til Hatting vil være beskedent, vil betjeningen af Hatting blive udvidet med ekstra afgang på rute 220 mellem Horsens og Hatting.

---

## **6. Undersøgelse og vurdering af om betjening af Horsens Gymnasium kan gøres bedre.**

Horsens Gymnasium har givet udtryk for at de ønsker en bedre betjening der er bedre tilpasset skolens ringetider, samt bedre forbindelse for elever der bor i oplandet. Horsens Gymnasium har hidtil været betjent med linje 6 som standser ved Beringsvej (250 meters gang fra Gymnasiet).

Som nævnt under punkt 4 er to alternativer overvejet. I trafikplanen er der indarbejdet en reduktion af sløjfekørslen på linje og med det resultat, at Horsens Gymnasium betjenes fra Beringvej i begge retninger med et direkte forløb til Trafikterminalen.

Herudover vil mulighederne for at forbedre forbindelsen fra Østbirk til Horsens Gymnasium indgå i køreplanarbejdet.

---

## **Justering af servicemålsætninger.**

Uanset, at ændringerne i trafikplanen mht. det eksisterende bybusområde stort set opfylder de nuværende servicemålsætninger, og at der fortsat kan tilstræbes en maksimal gangafstand på 600 meter, er servicemålet for øvrige områder justeres til en maksimalafstand på 800 meter. Det vil sige:

- max. 400 m til stoppested i etagebyggeri og tæt byggeri
- max 800m til stoppested i øvrige områder

Hvis 600 meter skulle være opfyldt i forhold til eksempelvis alle nye parcelhusområder og industriområder ville der være en risiko for, at der skal bruges betydelige ressourcer på at dække meget beskedne rejsebehov.

Desuden ændres servicemålsætningen for byer mellem 200 og 500 indbyggere, således at der ikke er en målsætning for busbetjening, medmindre denne kan integreres i øvrig betjening. I stedet kan der henvises til Flextur eller oprettes særlig teletaxa for området.

Målsætningerne er i trafikplanen indarbejdet som vejledende servicemålsætninger.

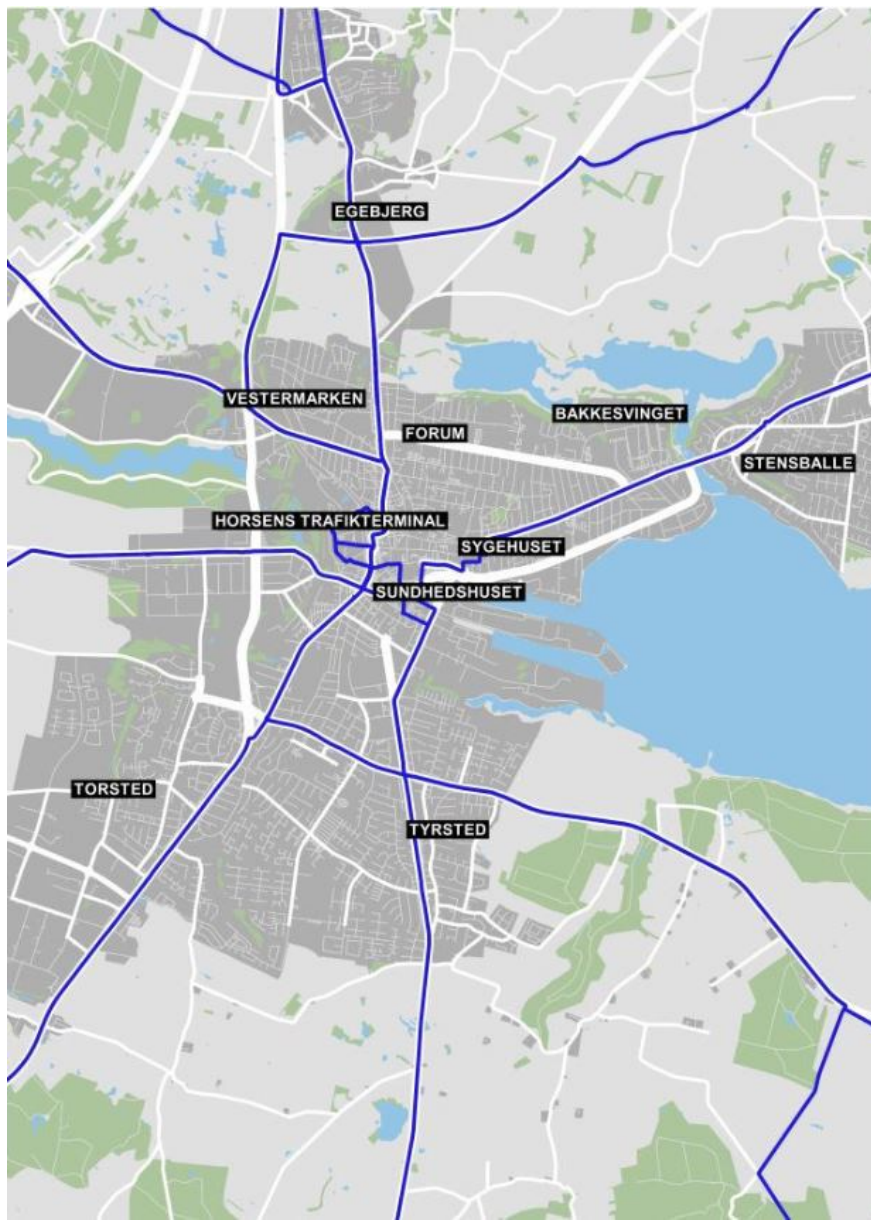
## Regionale og lokale linier

Der foretages ikke ændringer på de regionale ruters linjeføring, men linje 220 får højere frekvens mellem Horsens og Hatting.

I kommende udbud af lokalruter, eksempelvis 112, bør det overvejes at anskaffe laventrébusser, som giver nemmere indstigning og mulighed for at medbringe barnevogn mm. På grund af længere ruter og en prioritering af antallet af siddepladser har det hidtil været regionens politik ikke at anskaffe laventrébusser til de regionale ruter.

I den fremtidige køreplanlægning skal der gennemføres en opprioritering af ruter der betjener de umiddelbare forstadsområdet med henblik på ensartethed i minuttal på regional- og lokalruterne. Eksempelvis til Lund og Egebjerg.

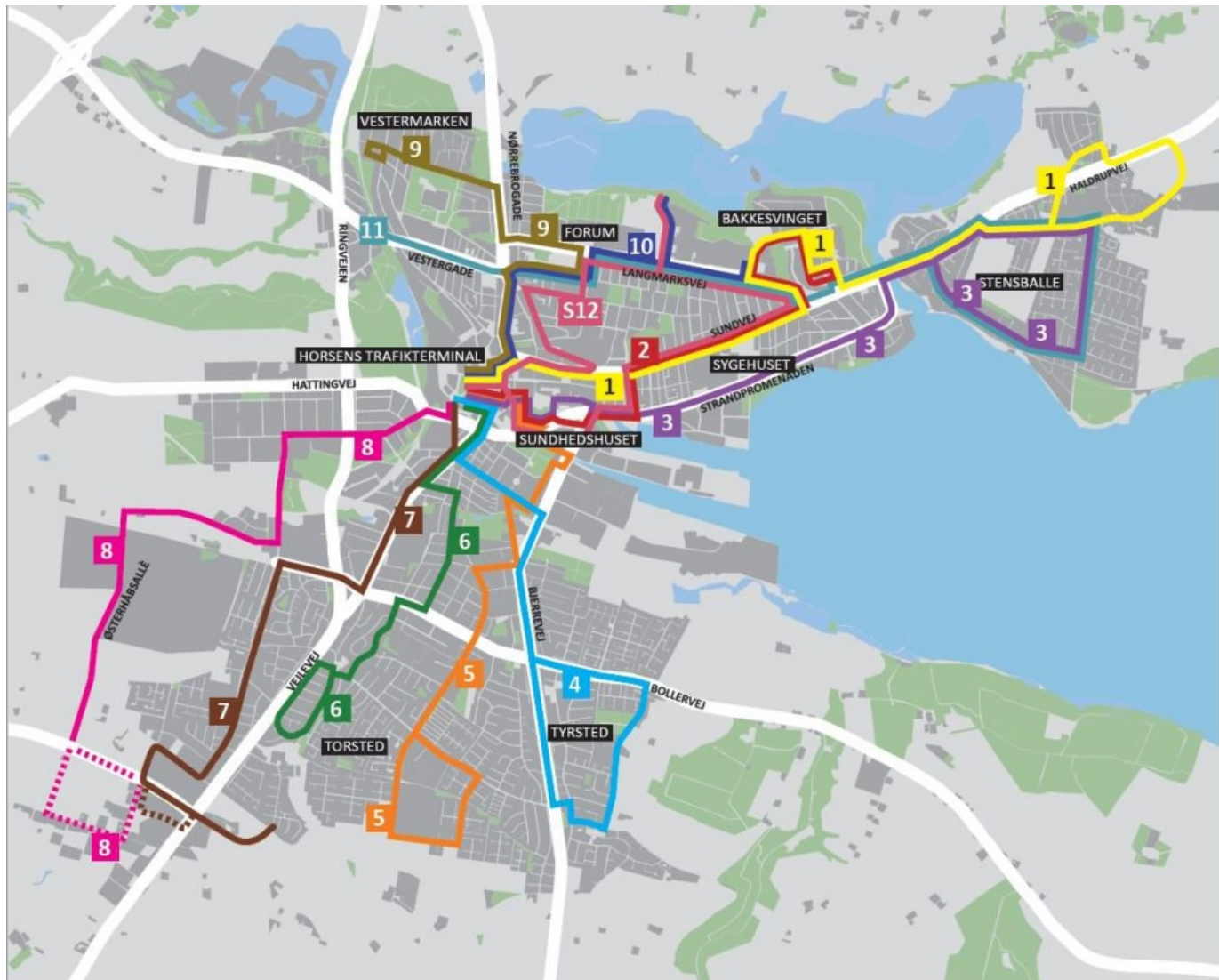




Figur 11: Lokal- og regionalruter i Horsens by

# Nyt bybusnet

I trafikplanen er indarbejdet de fokusområder som er beskrevet under fanen: [ÆNDRING AF DEN KOLLEKTIV BUSBETJENING](#). Ændringerne i busbetjeningen er samlet beskrevet i dette afsnit. I bilag 3 er linjeføringen for de enkelte ruter beskrevet og i bilag 4 er konsekvenserne for de enkelte områder beskrevet.



Figur 12: Nyt bybusnet i Horsens

I tabellen nedenfor er der linje for linje beskrevet formålet med ændringen i forhold til nuværende og nye kunder, hvad ændringen går ud på og de væsentligste afledte konsekvenser for de nuværende brugere. Ændringer og afledte konsekvenser fremgår også af [bilag 4](#).

Linje	Formål med ændring i forhold til nuværende og nye kunde	Ændring	Væsentligste afledte konsekvenser i.f.t. nuværende brugere.
1	At reducere sløjkørsel og rejsetid for godt 200 kunder i den nordlige del af Stensballe	Grundet de trafikale forhold omkring Vangevej og Fortevej vil linje 1 bibeholde sit nuværende forløb i Stensballe. Linje 1 laves derfor ikke om. Samtlige ture vil køre helt til Stensballe.	Der nedlægges ingen stoppestedet på ruten.
	At tilpasse kapaciteten i		

2	Stensballe og forbedre kapacitets-udnyttelsen på linje 3 ved at denne betjener Stensballe i stedet	Linje 2 vil fremadrettet kun køre til VIA ved Chr. M. Østergaards Vej. Der vendes ved Hybenvej, Østerled, Chr. M. Østergaardsvej og Pilegade	Der vil ikke være direkte forbindelse mellem Stensballe Strandvej og Bakkesvinget, men rejsestrømmene herimellem er minimal.
3	At forbedre kapacitetsudnyttelsen på linje 3 ved at denne betjener Stensballe.	Linje 3 forlænges til Stensballe og vil ikke længere betjene Carit Etlars Vej. Det undersøges, om der kan etableres et stoppested ved vejen gennem Rådhusparken ved J. Chr. Juliussens vej. Dette afhænger af om det er muligt under hensyntagen til afviklingen af den øvrige trafik på parkeringspladsen.	Kunder fra Stensballe Strandvej og Husoddevej vil ikke længere have direkte forbindelse til Bakkesvinget og Sundvej. Der kan skiftes til linje 1 i Stensballe. Til gengæld vil de sammen med andre kunder i Stensballe få en hurtigere forbindelse til Centrum
4	At reducere rejsetid for kunder til/fra Tyrsted	Linje 4 vil ikke længere betjene Fjordparken. De trafikale forhold og den store mængde trafik ved Sundhedshuset og Bilka kan i dag ikke bære flere busser. Derfor vil line 4 fortsat betjener Spedalsø.	Stoppestederne ved Fjordparken nedlægges. Mulighederne for etablering af et fast stop på Bollervej undersøges. Dette betyder, at op til 20 kunder dagligt vil skulle benytte bussen ved Bollervej i stedet for Fjordparken.
5		Linje 5 fastholdes som den hidtil har været, dog med en nedjustering til halvtimerdrift, da der ikke er kundegrundlag til tre afgangene i timen i dagstimerne.	Betjeningen vil gå fra tre til to afgangene i timen. Da afgangene vil blive forskudt fra linje 4 vil det betyde, at der på den indre strækning (nord for Bollervej) vil være 4 afgangene i timen.
6	At reducere rejsetid. Horsens Gymnasium får mere direkte forbindelse til centrum i begge retninger	Linje 6 vil ikke længere betjene et enkelt stop på Vejlevej i retning mod Centrum (Vejlevej/Vedbæksallé)	Kortere rejsetid og mere direkte kørsel. Ca. 15 kunder på Vejlevej/Vedbæksallé skal bruge 202 eller andet stoppested i en afstand på ca. 300 m
7	At reducere rejsetid og en kompliceret betjening på linjerne 7 og 8	Linje 7 ændres, så der ikke køres via Vejlevej på den yderste del af ruten. Det betyder at stoppestedet Vejlevej ved Torstedskolen og Vejlevej/Vedbæksallé ikke betjenes i retning mod trafikterminalen. Det undersøges pt. hvorledes der skabes de bedste vendeforhold ved Ørnstrupvej både for chauffører og for kunder. Learnmark vil ikke blive betjent på alle afgangene	Kortere rejsetid og mere direkte kørsel for kunder på Torstedalle og til dels også Learnmark og Ørnstrupvej. Ca. 15 kunder ved stoppestedet Vejlevej ved Torstedskolen kan bruge 202 eller linje 6 fra Platanallé som kan nås via tunnel under Vejlevej (ca. 50 m.) Der er kun ca. 5 kunder ved Vejlevej/Vedbæksallé Nedlæggelse af stoppesteder afhænger af hvorledes rutens forløb bliver ved Ørnstrupvej.
8	At reducere sløjkørsel, rejsetid og en kompliceret betjening på linjerne 7 og 8	Vil ikke længere betjene Marsalle, Thorsgårdsvej og Torstedalle. Samme linjeføring i begge retninger. Dog vil der i en prøveperiode på et år køres til Saturnvej på hver anden afgang. Efter ét år evalueres det hvor mange afgangene der skal køre via Saturnvej.	Kortere rejsetid for kunder på Østerhåbsvej og Østerhåbsalle. Der nedlægges 3 stoppesteder, det har betydning for 31 daglige brugere. De får en gangafstand på 300 - 700 meter til nærmeste stop
9	At reducere rejsetid og sløjkørsel og skabe en mere konsistent betjening af området ved Forum	Afkortes ved Løvhøjsvej og der køres ikke via Borgmestervej. Eneste bybusbetjening på Vestergade vil være de få afgangene på rute 11, der betjener statsskolen. Vestergade vil fortsat være betjent med lokale og regionale busser (110,112,114 og 116). Over det meste af dagen vil der være minimum to afgangene i timen i begge retninger.	Rejsetiden for kunderne på Ane Stauningsvej, Langmarksvej, Nørrebrogade og Priorsløkkevej forkortes. 3 stoppesteder på Borgmestervej forsvinder, de bruges dagligt af 27 kunder. Der vil være op til 700 meter til nærmeste stop. På de 3 stop på Vestergade på rute 9 som kun kører i retning af Trafikterminalen er der følgende daglige på- og afstignere ved stoppene: Vestergade/Vesterhallen: 24 kunder Vestergade/Vesterled: 17 kunder Vestergade/Nygade: 17 kunder  Disse kunder vil kunne bruge et stort antal regional- og lokalruteafgange, der betjener Vestergade.
10	At reducere rejsetid og sløjkørsel og skabe en mere konsistent betjening af området ved Forum	Ændret linjeføring så Møllegade/Kildegade ikke betjenes. Flintebakken betjenes kun mod Trafikterminalen på linje 10	Kortere rejsetid for kunder fra Langmarksvej. Kunder der benytter Flintebakken, Møllegade og Nørregade henvises til den nye servicebus (12S)
11		Ingen ændringer	Ingen ændringer
		Nyoprettet servicelinje, som betjener	

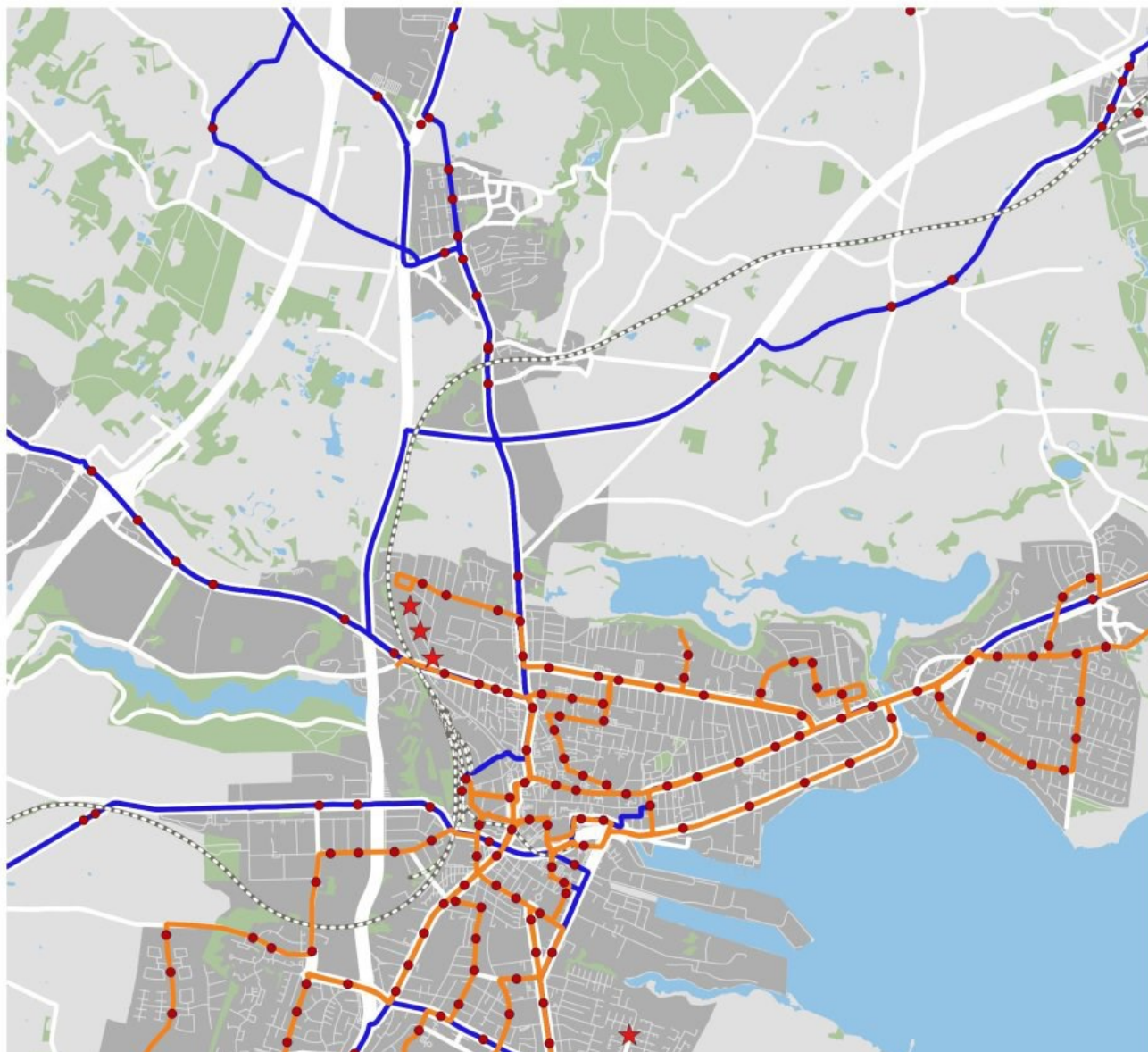


12	At betjene Flintebakken, Møllegade/ Kildegade og skabe direkte forbindelse til Sundhedshuset og Sygehuset	Flintebakken, Østergade, Møllegade, Kildegade, Vitus Berings Plads, Sundhedshuset og Sygehuset, samt Trafikterminalen. Der køres timedrift mellem 8-18 og totimersdrift i weekenden mellem 8-18. Det udvidede betjeningsvindue gennemføres i en prøveperiode på ét år hvorefter det skal vurderes, om denne skal fortsætte.	Nuværende kunder fra Flintebakken og Møllegade/Kildegade og andre centrale dele af Horsens vil bevare en forbindelse til centrum og få direkte forbindelse til Sundhedshuset og Sygehuset.
220	At forbedre betjeningen af Hatting	Der indsættes flere afgangene til Hatting.	Frekvensen til Hatting øges, hvilket kan opfylde de ønsker der har været fra dette område. Det bestræbes at der kommer tilnærmelsesvis halvtimedrift på ruten i myldretid.

Der er i forslaget kun ca.10 stoppesteder, der mister betjening på grund af ruteomlægning.

Enkelte stoppesteder på Vejlevej og 3 på Vestergade mister bybusbetjeningen og henvises til regional- og lokalruter.

**Nedenstående kort viser stoppesteder, der mister deres betjening.**





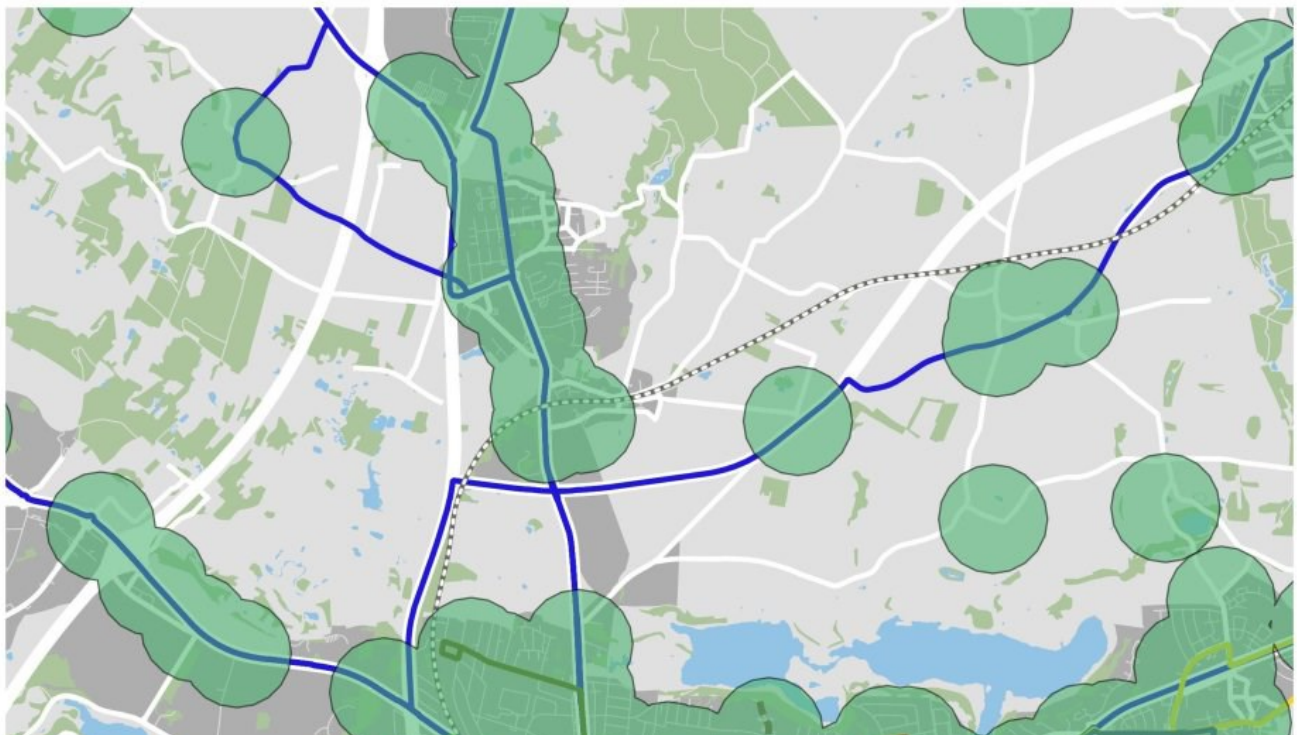


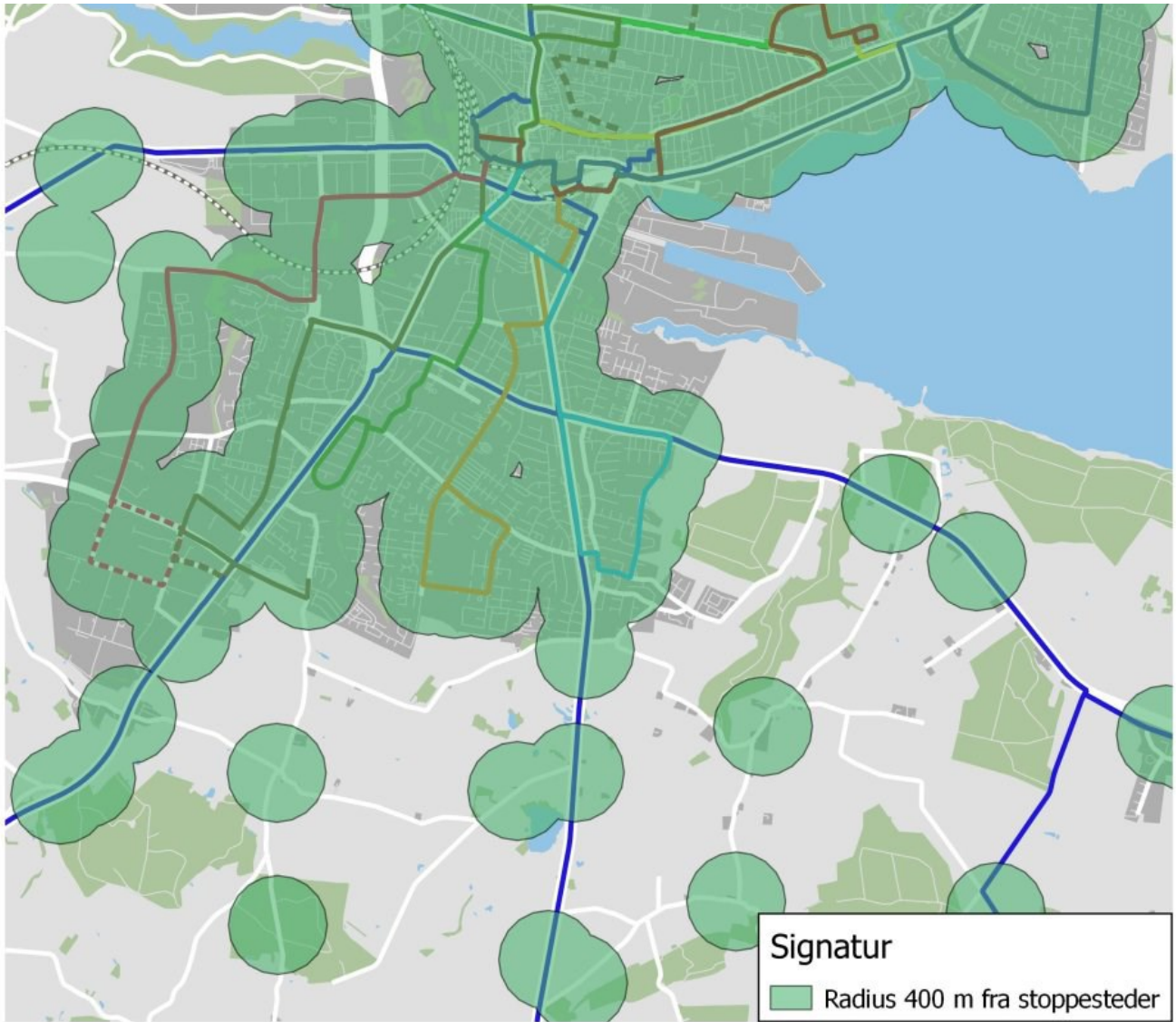
Figur 13: Betjening af stoppesteder i det nye bybusnet. Gul linje indikerer lav frekvens (linje 11)

I de besluttede ændringer kan der ske mindre justeringer på grund af vejforhold og muligheder for etableringer af stoppesteder. Der vil i den konkrete køreplanlægning blive undersøgt om der hensigtsmæssigt kan nedlægges tætliggende stoppesteder for at reducere rejsetiden.

**Nedenstående kort viser 400 m. gangafstand (luftlinjefstand) til nærmeste stoppesteder i det nye bybusnet.**

Der er ikke større ændringer i dækningen i forhold til den nuværende betjening. Et område vest for Vejlevej får dog mere end 400 m til nærmeste stoppested, men under 600 m





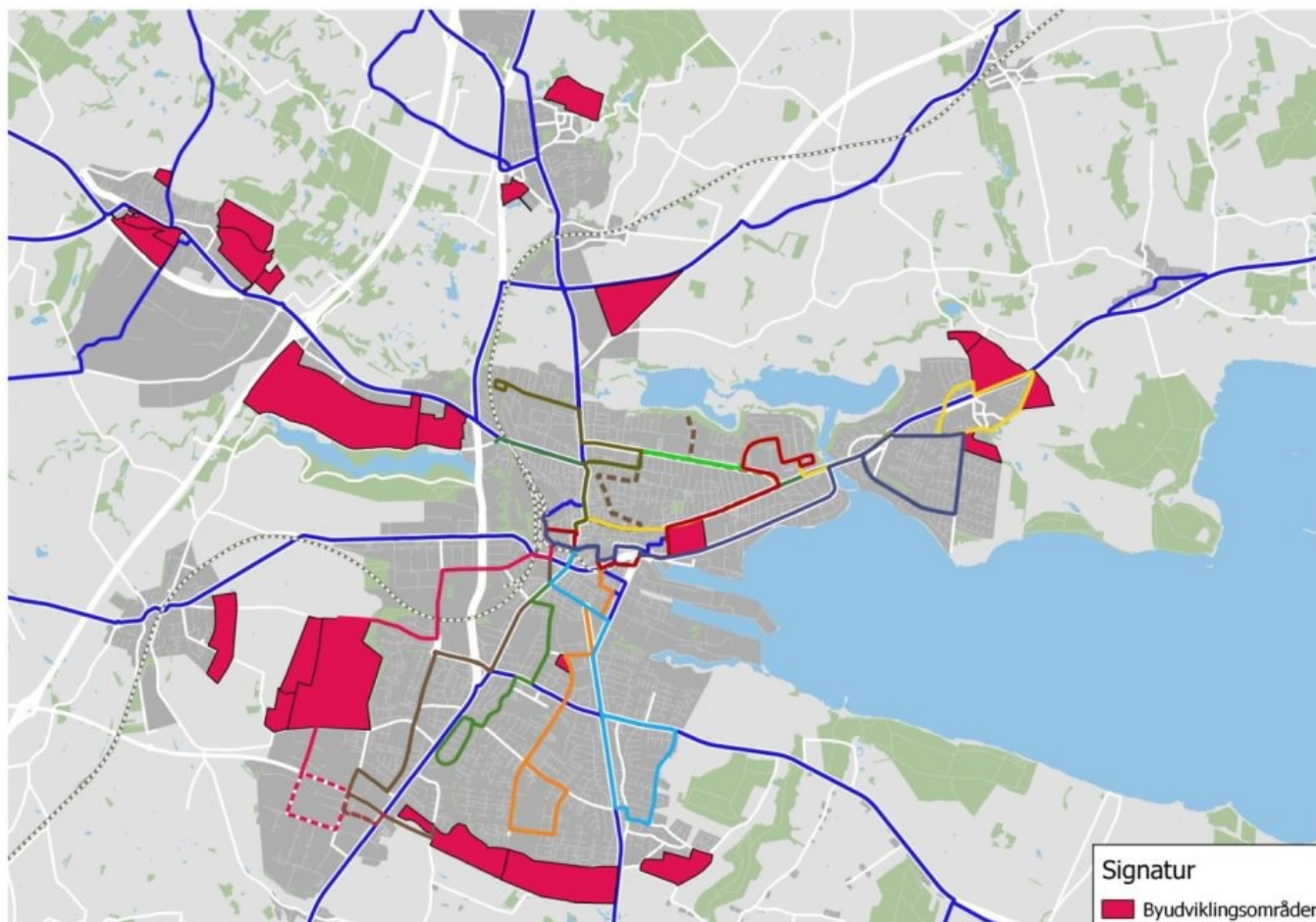
Figur 14: Afstand i radius på 400 meter fra stoppesteder ved nyt bybusnet



# Linjenet og byudviklingen

Der forventes ifølge Danmarks statistiks befolkningsfremskrivning en relativ kraftig vækst i befolkningen i Horsens Kommune. Frem til 2030 forventes befolkningstallet at stige med ca. 13.000 til 101.000 indbyggere og yderligere med ca. 8.000 frem til 2045.

Der er, som det fremgår af nedenstående kort, udlagt betydelige kommuneplanrammer til udbygning af boliger og til byomdannelse i byområdet. Nogle af disse er allerede delvist udnyttede.



Figur 15: Udbygningsområder i Horsens by og nærområde

I nedenstående tabel er de væsentligste problemstillinger og behovet for tilpasning af rutenettet til byudviklingen opsummeret fra beskrivelsen af de enkelte områder i [bilag 4](#).

Område	Byudvikling og betjening med kollektiv trafik
Bakkesvinget	Der er igangværende overvejelser om flytning af VIA- University College til det centrale Horsens og flytning af Horsens Kommunes administration til det nuværende VIA. Dette vil få stor indflydelse på rejsemønstrene, men det vurderes ikke at skabe behov for væsentlige ændringer i det foreslåede rutenet.
Egebjerg - Hansted	I den nordøstlige del af Egebjerg er der i kommuneplanrammerne et større endnu ikke udbygget område til blandet boligbyggeri. Gangafstanden til ruterne på Egebjergvej kan afhængig af vej- og stiforhold blive op til 900 m., hvilket lever op til nuværende service mål på max. 1 km gangafstand uden for bybusområdet. Der er planer for et nyt byudviklingsområde mellem Egebjerg og Horsens i området, der afgrænses af Egebjergvej, Gl. Aarhusvej og Højbovej. Afhængig af byplanlægning, herunder vejforhold, vil der være mulighed for at betjene området med rute 202.

<b>Haldrup og Tvingstrup</b>	Der er ikke udlagt nye byudviklingsområder i de to byer.
<b>Hatting</b>	Der er planer om et større nyt byområde på den østlige side af Hatting ind imod Horsens. Det betyder en større sammenbinding af Horsens og Hatting, og at der kommer flere borgere til byen. Der vil blive bevaret en grøn kile, så Hatting bliver fortsat ikke en del af det sammenhængende byområde. Området kan betjenes som Hatting med gangafstande op til ca. 800 fra det fjernest liggende område. Servicemål uden for bybusområdet er max 1 km.
<b>Lund</b>	Der er sket, og der vil også indenfor nærmeste fremtid ske en udbygning af boligområdet ved Provstlund Allé beliggende i den sydøstlige del af Lund mod Horsens. Området betjenes indenfor rimelig gangafstand af regionale ruter på Silkeborgvej. Der er udlagt tre ny områder til fremtidig byudvikling i Lund. Alle er beliggende i den nordlige del af byen. Gangafstanden til de regionale ruter på Silkeborgvej er på ca. 600 m, hvilket må vurderes som acceptabelt.
<b>Midtbyen</b>	Der foreligger en masterplan for inddragelse af nuværende havnearealer til byformål. Områderne Nordhavn og Havneø i masterplanen kan bybusbetjenes fra Strandpromenaden med en maksimal gangafstand på ca. 500 m. Området Gammelhavn og Mellehavn ligger maksimalt ca. 600 m. fra bybusbetjeningen (linje 2), hvilket evt. kan reduceres ved oprettelse af et stoppested tættere på området, hvorved delområdet Mellehavn vil få en gangafstand på 600 - 700 m, som vurderes acceptabelt.
<b>Sejet</b>	To mindre rammeområder til boligbyggeri i den sydlige del af Sejet er ikke udbyggede, men kan betjenes af rute 104.
<b>Stensballe</b>	Nord for det nuværende boligområde er der et mindre område udlagt til boliger og et mindre nyt byudviklingsområde. Afstanden til busbetjening fra disse områder er ca. 500 m., hvilket vurderes som acceptabelt.
<b>Søvind</b>	Der er udlagt et mindre nyt område i centralt i Søvind til byudvikling. Herudover er der i den nordlige del et par mindre ikke fuldt udnyttede rammeområder til boligbyggeri med en gangafstand svarende til andre områder af Søvind.
<b>Torsted</b>	Der er udlagt et større boligområde i den vestlige del af Torsted. Der er allerede udbygget en del i dette område. Det er enfamiliehuse, som giver et spredt kundegrundlag og lange gangafstande. Det er vanskeligt at komme helt ind i hele området pga. infrastrukturen. Gangafstanden til den eksisterende linje 8 vil fra det nye område vil være ca. 600 m, hvilket vurderes som acceptabelt
<b>Tyrsted og Dagnæs</b>	Fleere områder i den sydlige del af Tyrsted øst og vest for Bjerrevej ved henholdsvis Klokkedalsvej og Ørnstrup Møllevej er udlagt til nye boligområder. Områderne er endnu ikke udbyggede. Selvom gangafstanden til de nuværende linjer 4 og 5 er under 800 m, bør det overvejes om disse linjer kan tilpasses så områderne betjenes bedre, når der sker en udbygning. Der er ikke på nuværende tidspunkt udarbejdet forslag til dette. I en evt. betjening kan en ændring af linjeføring, sløjferne på de to linjer, og en deling af de to ruter i enderne indgå.
<b>Vestermarken/Bygholm Bakker</b>	Hele området afgrænset af Bygholm Sø, motorvejen og Silkeborgvej er i kommuneplanrammerne udlagt til boligområde og blandet bolig og erhverv. Udbygningen er påbegyndt i den østlige del af området med spredte enklaver af tæt-lavt boligbyggeri. Hvis området udbygges med gode stisystemer til stoppesteder på Silkeborgvej vil gangafstanden være op til ca. 600 - 700 m. Der planlægges for en lukning af Søvej ved Lovbyvej for kørsel med undtagelse af busser, således at Lovbyvej kan anvendes som busvej og rekreativ vej. Syd for Bygholm Sø og Nord for Hattingvej er der i den østlige del et mindre erhvervsområde, som ikke er fuldt udbygget. Der er ikke planer om udlæg af yderligere byudviklingsområder i dette område.
<b>Syd for byområdet</b>	Der er ikke udlagt nye byudviklingsområder

# Økonomi

## Midtrafik budget for kollektiv trafik m.v. i Horsens Kommune fremgår af nedenstående tabel

Forslag til Budget 2017 - 2. behandling						
Horsens Kommune	Regnskab 2015	Budget 2016	Budget 2017, juni	Budget 2017, september	Difference	
<b>Busdrift</b>						
Kørselsudgifter	44.996.735	46.128.153	46.579.000	46.579.000	0	
Bus IT og øvrige udgifter	220.948	318.847	271.500	272.000	1.000	
<b>Busudgifter</b>	<b>45.217.683</b>	<b>46.447.000</b>	<b>46.850.500</b>	<b>46.851.000</b>	<b>1.000</b>	
Indtægter	-19.666.450	-20.310.000	-19.755.000	-19.755.000	0	
Regionalt tilskud	-324.000	-331.000	-338.000	-338.000	0	
<b>Netto</b>	<b>25.227.233</b>	<b>25.806.000</b>	<b>26.757.500</b>	<b>26.758.000</b>	<b>1.000</b>	
<b>Handicapkørsel</b>						
Udgifter	2.484.944	2.441.000	2.393.000	2.393.000	0	
Indtægter	-545.105	-536.000	-542.000	-542.000	0	
<b>Netto</b>	<b>1.939.839</b>	<b>1.905.000</b>	<b>1.851.000</b>	<b>1.851.000</b>	<b>0</b>	
<b>Flexture og Teletaxa</b>						
Vognmandsbetaling	135.773	498.700	561.000	561.000	0	
Indtægter	-70.133	-126.700	-337.000	-337.000	0	
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>65.640</b>	<b>372.000</b>	<b>224.000</b>	<b>224.000</b>	<b>0</b>	
Administrationsomkostninger	30.418	73.700	117.800	118.000	0	
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>96.058</b>	<b>445.700</b>	<b>341.800</b>	<b>342.000</b>	<b>0</b>	
<b>Kan-kørsel</b>						
Vognmandsbetaling	2.838.229	2.833.000	2.331.000	2.331.000	0	
Indtægter	0	0	0	0	0	
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>2.838.229</b>	<b>2.833.000</b>	<b>2.331.000</b>	<b>2.331.000</b>	<b>0</b>	
Administrationsomkostninger	316.810	372.600	355.300	355.000	0	
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>3.155.039</b>	<b>3.205.600</b>	<b>2.686.300</b>	<b>2.686.000</b>	<b>0</b>	
<b>Trafikelskabet</b>						
"Busdriften"	3.268.000	3.025.000	3.345.000	3.344.000	-1.000	
"Handicapkørslen"	876.000	882.000	919.000	906.000	-13.000	
<b>I alt</b>	<b>4.144.000</b>	<b>3.907.000</b>	<b>4.264.000</b>	<b>4.250.000</b>	<b>-14.000</b>	
<b>Rejsekort</b>						
Tilbagebetaling af ansvarligt lån	0	0	-161.100	-161.000	0	
25% udstyr og kontantfinansiering	1.170.673	179.600	0	0	0	
25% sekretariat	154.792	58.300	0	0	0	
Renter	0	0	1.200	1.000	0	
Afdrag	0	0	4.900	5.000	0	
Drift	495.334	1.256.900	1.322.800	1.341.000	18.000	
Buslager	78.333	3.700	3.700	4.000	0	
<b>I alt</b>	<b>1.899.131</b>	<b>1.498.500</b>	<b>1.171.500</b>	<b>1.190.000</b>	<b>18.000</b>	
<b>Tjenestemandspensioner</b>						
I alt	0	0	47.409	47.000	0	
<b>Total - netto</b>	<b>36.461.300</b>	<b>36.767.800</b>	<b>37.119.509</b>	<b>37.124.000</b>	<b>4.000</b>	

I forhold til bybusdriften kan ændringer excl. servicelinje 12 holdes indenfor det nuværende bybusbudget, uden at der budgetteres med en forventet indtægtsfremgang som følge af at mange passagerer får reduceret rejsetid.

Den øgede betjening af Hatting kan implementeres på to niveauer. Uanset hvilket niveau der implementeres skal der tilføres en bus til systemet, en kontraktbus indenfor nuværende kontrakt koster årligt ca.350.000 kr. Dertil kommer der betaling for køretiden. Betjeningen af Hatting udføres af regionalrute 220.

Den supplerende kørsel i forhold til Hatting foregår, så der køres fra Horsens til rundkørslen i Hatting ved Storegade/Korningvej og retur til Horsens.

Rute 220 suppleres så der indsættes Horsens-Hatting-Horsens afgang mellem de eksisterende på rute 220 for at skabe tilnærmet halvtimedrift morgen og eftermiddag. Derudover tilføres der afgang, så der skabes tilnærmet timedrift. Denne model giver 10 afgang mere i hver retning, i forhold til i dag i hverdagene.

Lørdag suppleres der med to afgang i hver retning.

Teletaxatidsrummet om søndagen udvides fra 10.00-11.00, 17.00-18.00 og 21.30-22.30 til 10.00-12.00, 16.00-18.00 og 21.30 -22.30

Pris inklusiv bus: ca. 1.050.000 kr. årligt. Økonomien er udregnet med priserne i den nuværende kontrakt. Dette udgør en merudgift i forhold til de nuværende omkostninger til busdrift. Merindtægter må forventes at ligge på maksimalt 20 - 40 % af merudgifterne.

# Fysiske tilpasninger andre initiativer der kan styrke brugen af kollektivtrafik

## Tilpasning af stoppesteder i forbindelse med planen

Som overordnet vejledende regel for en stoppestedsafstand med en god balance mellem gangtid og køretid angiver vejreglen for kollektiv bustrafik og BRT 400 meter som anvendelig for normale danske forhold. Mindre afstande kan anvendes i tætte byområder, større i spredte områder.

I øvrigt skal der altid inddrages en række hensyn i forbindelse med stoppestedsplaceringen.

- Placering i nærheden af større rejsemål
- Hensyn til skift mellem transportmidler
- Naturlig og sikker gangvej til stoppestedet
- Placering i trafiksikket miljø
- Hensyn til omgivelserne, herunder stoppestedets naboer.

I forbindelse med justeringerne af bybusnettet vil der skulle opsættes nye stoppestedsstandere og andre vil skulle tages ned.

Stoppestedsafstanden på bybuslinjerne er i Horsens generelt i intervallet 200 - 400 m. I forhold til de foreslåede servicemål ang. gangafstand til stoppesteder vil der være potentiale for at nedlægge eller slå nogle af de eksisterende stoppesteder i Horsens sammen. Dette giver lidt længere gangafstand, men reducerer samtidig køretiden.

I forhold til forslaget til bybusruterne beskrevet i Trafikplanen er der umiddelbart følgende ændringer:

Linje 1: Ingen ændringer.

Linje 2: Der opsættes stander ved Østerled i én retning. Vejforhold undersøges og der tages stilling til om denne skal gennemføres.

Linje 3: Ingen ændringer.

Linje 4: Standere ved Fjordparken fjernes (2 stk.)

Der etableres et stop på Bollervej modsat Fjordparken (1 stk.). Det undersøges om der kan etableres fast stoppested her.

Linje 5: Ingen ændringer.

Linje 6: På Beringsvej etableres der standere i begge sider af vejen 2 stk. Ved Bankagervej nr. 235 etableres der en stander. Det undersøges hvorledes disse kan etableres.

Linje 7: Det undersøges hvordan ruten bedst muligt kan betjene Ørnstrupvej og på baggrund af dette tages der beslutning om etablering og nedlæggelse af stoppesteder.

Linje 8: På Østerhåbsvej etableres der standere i begge sider af vejen (2 stk.), på Østerhåbsalle etableres der standere i begge sider af vejen (5 stk.), standerne på Marsalle mellem Vestvejen og Thorsgårdsvej fjernes (2 stk.), standerne på Thorsgårdsvej fjernes (2stk.). Alle undersøges i forhold til trafikforhold.

Linje 9: På Priorsløkkevej etableres der standere i begge sider ved Honoresvej og ved nr. 17 (2 stk.), ved Langmarksvej etableres der standere ved nr. 28b og modsat parkeringspladsen ved Forum. Standerne ved Borgmestervej fjernes (3 stk.). Alle undersøges i forhold til trafikforhold.

Linje 10: Ingen ændringer.

Linje 11: Ingen ændringer.

Linje 12 Servicebus: Det undersøges om der på linje 12S skal etableres nye stoppesteder udover de eksisterende på ruten.

## Realtidsinformation

Horsens Kommune har på de mest anvendte stoppesteder i Horsens og Brædstrup samt på stoppesteder i Gedved, Egebjerg, Hovedgård, Søvind, Østbirk, Vestbirk, Lund, Nim, Vinten, Sdr. Vissing, Tvingstrup, Hatting, Boller og Sejet i alt 42 stoppesteder etableret realtidsinformation.

Opsætningen af realtidsinformationstavler ved disse stoppesteder blev indledt i maj 2016, og med udgangen af juni 2016 var tavlerne taget i brug.

Cowi har gennemført en før- og efterundersøgelse med henblik på at belyse, om realtidsinformationstavlerne (ekskl. Horsens og Brædstrup) har været med til at øge tilfredsheden med informationsniveauet i den kollektive trafik. Resultaterne fremgår af rapporten "Horsens Kommune, Evaluering af realtidsinformationstavler" 8. september 2016.

Spørgsmålene omhandler opmærksomhed om, brug af, og tilfredshed med realtidsinformationstavlerne samt det generelle informationsniveau i



den kollektive trafik.

Sammenlignes resultaterne fra før- og efterundersøgelsen, er respondenternes tilfredshed med alle fire adspurgte forhold om den kollektive trafik steget. Dette gælder især for tilfredsheden med den eksisterende information om forsinkelser og aflysninger samt rejseinformation ved stoppestedet. Der er dog på nogle stoppesteder problemer med valide realtidsdata. Respondenterne i efterundersøgelsen vil i høj grad gerne have realtidsinformationstavler på flere stoppesteder i Horsens Kommune.

Resultaterne af undersøgelsen viser at realtidsinformation forbedrer kundernes oplevelse af den kollektive trafik. Midttrafik lancerer i efteråret 2016 en realtids app, hvor man kan få realtidsoplysninger om afgang fra et stoppested. Det vil dog af hensyn til kundeservice fortsat være relevant med fast realtidsinformation på udvalgte stoppesteder.

Overvejelser om udvidelse af realtidsinformationstavler på stoppesteder i Horsens Kommune kan evt. afvente erfaringerne med Midttrafiks app.

### Busprioritering

Til trods for, at Horsens Kommune i forhold til andre bybuskommuner har været relativt aktiv med hensyn til prioritering af bustrafikken, er der fortsat betydelige problemer med forsinkelser og bussernes regularitet. Dette gælder naturligvis især i spidstrafikken morgen og eftermiddag.

Midttrafiks realtidssystem vil i 2017 give meget gode muligheder for at dokumentere forsinkelser på hele rutenettet og deres fordeling over forskellige perioder. Det foreslås derfor, at der i løbet af 1. halvdel af 2018 gennemføres en analyse af forsinkelserne og deres konsekvenser i form af øget rejsetid for passagerer og køretid for busserne. Analyserne kan anvendes til at udpege "sorte pletter", som kan indgå i den løbende vejplanlægning.

### Kombinationsrejser

Forholdene for kombinationsrejser har ikke været en særskilt del af analyserne i forbindelse med trafikplanen.

Der er i E-boks undersøgelsen en del ønsker om stoppesteder tættere på bopælen, men kun få bemærkninger vedr. stoppestedsfaciliteter, hvilket må tolkes som en rimelig tilfredshed med de nuværende forhold blandt kunderne.

Kombinationsrejser mellem tog og bus er af gode grunde højt prioriteret i Horsens, både, hvad angår fysiske faciliteter på stationen/busterminalen og bybussystemet, som er bygget op om betjening af stationen, som også er udgangspunktet for skift fra/til regionale ruter. Vurderet ud fra E-boksundersøgelsen er der tilfredshed med de fysiske skifteforhold ved stationen/busterminalen, da der ikke er bemærkninger om problemstillinger i denne forbindelse.

Til gengæld er der mange bemærkninger om manglende korrespondancer til togafgange. Det skyldes til dels, paradoksalt nok, at Horsens har en relativ høj frekvens m.h.t. togbetjening. Nedenfor er vist antallet af ankomster/afgange over en eftermiddagstime på hverdage.

RE	Fredericia St.	16:59
RE	Aarhus H	17:00
IC	København H	17:14
ICL	Frederikshavn St.	17:15
RE	Esbjerg St.	17:29
RE	Aarhus H	17:30
ICL	København H	17:44
IC	Aalborg St.	17:45

Som det fremgår, er der krydsende afgange hvert kvarter, og der vil derfor nødvendigvis, med halvtimedrift på de fleste bybusruter, være øget ventetid på halvdelen af afgangene. Aktuelt passer bybusserne i halvtimedrift afgangene med IC og ICL og ankomsterne med regionaltogene, hvilket daglige pendlere til en vis grad kan indrette sig efter. Problemet med lange ventetider for nogle afgangene/ankomster kan kun løses ved 15 minutters drift, hvilket er muligt i centrum/nord, men ikke på de sydlige linjer.

**Samkørsel** bliver i stigende grad benyttet, bl.a. på grund af effektive formidlingsplatforme. Derfor kan det overvejes, om man kan understøtte kombinationen mellem bus og samkørsel fra samkørselsanlæggene ved motorvejen.

Samkørselsanlægget ved E45/Silkeborgvej er i dag busbetjent med ruterne 110, 114 og 116. Der er et meget lav brug af stoppestederne ved anlægget. Der er på tidspunkter relativt lang tid mellem afgangene, hvilket kan udgøre en barriere, især fordi der ikke er ventefaciliteter på anlægget, der som udgangspunkt er indrettet til, at man afventer samkørslen i bilen.

Som et forsøg kunne det overvejes at etablere trygge ventefaciliteter i samarbejde med Vejdirektoratet og markedsføre muligheden.

