

Trafikplan for kollektiv trafik i Haderslev kommune

September 2011

Trafikplan for kollektiv trafik i Haderslev kommune er udarbejdet i 2011 af Haderslev Kommune i samarbejde med konsulent Jørgen Kannerup

**Haderslev kommune
Teknik og Miljø
E mail: vejpark@haderslev.dk**

Forord

”Trafikplan for kollektiv trafik i Haderslev kommune, September 2011”, danner grundlag for ændringer i den kommunale kollektive busstrafik i årene 2012-2014.

Planen er kommunens supplement til Sydtrafiks trafikplan 2009, idet Sydtrafiks trafikplan fortrinsvis omhandler de regionale busruter.

Implementering af den kommunale trafikplan er til dels allerede igangsat, idet planlægningen for køreplan 2012 er igangsat i Sydtrafik, Region Syddanmark og kommunerne. I Haderslev kommune samt i nogle af de omkringliggende kommuner implementeres en række ændringer i den regionale busdrift i forbindelse med køreplansskiftet 2012. Disse ændringer skal følges op af ændringer i den kommunale busdrift.

Tilrettelæggelsen af den kommunale buskørsel hænger i høj grad sammen med den regionale kørsel. De regionale busruter udgør ”grundstammen” i busforsyningen. De regionale ruter er tilrettelagt efter fjerntrafikkens rejsemål, og køreplanerne tilrettelægges efter regionalbussernes korrespondance med andre regionale busser og med tog. De kommunale ruter supplerer denne kørsel med den lokale busbetjening og med transport af skoleelever.

De regionale ruter detailplanlægges løbende, og mange detaljer er ikke på plads. Den kommunale kørsel kan derfor heller ikke tilrettelægges detaljeret på nuværende tidspunkt.

Hertil kommer, at Haderslev kommunes nye skolestruktur også vil bevirke ændringer i den kollektive trafik, som pt. er under bearbejdning.

I denne plan gives et bud på hvilken samlet busbetjening, vi ønsker i Haderslev kommune, for at skabe sammenhæng i kommunen ved busforbindelser mellem centerbyerne indbyrdes og mellem centerbyerne og lokalbyerne. Det vurderes, hvordan kørslen kan tilrettelægges, og der er beregnet et økonomisk overslag ud fra de forudsætninger, som vi kender på nuværende tidspunkt.

September 2011

Indholdsfortegnelse

Resumé

1 Baggrund for trafikplanen

- 1.1 Formål
- 1.2 Forhistorien og forudsætningerne
- 1.3 En samlet plan for Haderslev kommune

2 Sydtrafiks trafikplan

- 2.1 Krav om udarbejdelse af trafikplan
- 2.2 Ultrakort resume
- 2.3 Trafikplanens regionale del: Konsekvenser for Haderslev kommune
- 2.4 Implementeringsplan

3 Kommunale forudsætninger for lokal trafikplan

- 3.1 Kommunens servicekriterier
- 3.2 Skolestruktur
- 3.3 Lukkede skolebusruter

4 Trafikplanen for Haderslev kommune

- 4.1 Overordnet beskrivelse af den kommunale trafikplan
 - 4.1.1 Grundide
 - 4.1.2 Overordnet beskrivelse af trafikplanen
 - 4.1.3 Flextrafik
 - 4.1.4 Hvad løses af de regionale ruter, og hvor skal lokale ruter indsættes
- 4.2 Detaljeret beskrivelse af den kommunale trafikplan
 - 4.2.1 Bybusserne i Haderslev
 - 4.2.2 Øst for Haderslev
 - 4.2.3 Fra Haderslev mod vest
 - 4.2.4 Vøjens' opland
 - 4.2.5 Grams opland
 - 4.2.6 Ruter ud af kommunen
- 4.3 Implementeringsplan

5 Konsekvenser af trafikplanerne

- 5.1 Kørselsomfang
 - 5.1.1 Sammenligning før og efter
 - 5.1.2 Et eksempel - Læsevejledning til skemaet
 - 5.1.3 Vurdering
- 5.2 Økonomi

6 Bilag

- Bilag 1 Fremtidigt rutenet i Sydtrafiks område
- Bilag 2 Kommunens servicekriterier for lokale ruter
- Bilag 3 Folketal pr 1. januar 2010 efter byer
- Bilag 4 Kommunens servicekriterier for elevbefordring
- Bilag 5 Skoledistrikter
- Bilag 6 Nuværende busruter
- Bilag 7 Trafikplan for Haderslev kommune
- Bilag 8 Kørselsomfang før og efter trafikplan

Resumé

Formålet med en trafikplan for Haderslev kommune er at beskrive en samlet plan for den kollektive busstrafik i kommunen. Trafikplanen omfatter dels den planlægning, som pt. foregår i Sydtrafik og Region Syddanmark for de regionale busruter i kommunen, og dels en plan for de kommunale (lokale) ruter i kommunen.

Sydtrafik har i 2009 vedtaget en trafikplan, som fortrinsvis omhandler de regionale ruter, og Trafikplanen for Haderslev kommune er således et kommunalt supplement til Sydtrafiks trafikplan.

I henhold til Sydtrafiks trafikplan oprettes og opgraderes en række regionale busruter, mens andre nedlægges. Nogle af disse ruter erstattes delvist af kommunale ruter.

De fremtidige kommunale ruter i Haderslev kommune opbygges med udgangspunkt i det eksisterende rutenet og med et betjeningsomfang, som er fastlagt i generelle servicekriterier og servicekriterier for elevbefordring, vedtaget af byrådet. Disse servicekriterier fastlægger betjeningen af byer og skoler i form af rejserelationer, frekvenser, gangafstande til stoppested m.v.

Ved udarbejdelsen af trafikplanen er der endvidere forsøgt taget hensyn til den nyligt vedtagne skolestruktur i kommunen, men da konsekvenserne for elevbefordringen endnu er ukendte – der foreligger kun delvist konkret udmøntning af ungeuniverserne – så forudsættes det i denne trafikplan, at eleverne i fællesskolerne undervises på den hidtidige distriktsskole. Trafikplanen skal derfor revideres i takt med, at der måtte ske ændringer i denne forudsætning.

Trafikplanen bygger på følgende grundide:

En øst-/vestgående akse fra Haderslev og en nord-/sydgående akse gennem Haderslev, 3 ”fingre” mod øst og 3 ”fingre” mod vest, suppleret med tværgående ruter fra centerbyerne og ”blomkålsører” omkring skolebyerne.

I forhold til det rutesystem, der eksisterer i dag, er de væsentligste forskelle:

- Fordelingen mellem regionale ruter og kommunale ruter ændres
- Strækningen på langs af kommunen mellem Haderslev og Gram bliver styrket
- Der oprettes og/eller opgraderes direkte forbindelser mellem Haderslev og lokalbyerne – eller skabes forbindelser med kun 1 omstigning fra de vestligste lokalbyer
- Der oprettes og/eller opgraderes forbindelser mellem Gram og Vojens og lokalbyerne i deres område
- Bybusnettet vurderes med henblik på betjening af nye boligkvarterer
- Korrespondancerne i Haderslev bliver dårligere, da køreplanerne for de regionale ruter bliver indrettet imod A-rejsemålene
- Ruterne ud af kommunen Gram – Toftlund, Gram – Rødding og Vojens – Rødding, samt fra Over Jerstal mod Tønder nedlægges eller beskæres.

Det er beregnet, at en implementering af trafikplanen vil bevirke en årlig nettoudgiftsforøgelse for Haderslev kommune på ca. kr., eksklusiv eventuelle større ændringer som følge af skolestrukturen. Beregningen bygger på de udmeldinger om den fremtidige regionale kørsel, der foreligger, dels i køreplanudkast fra Sydtrafik for de ruter, der implementeres i 2012, og dels på det plangrundlag, der ligger for senere faser af Sydtrafiks trafikplan.

Ændringer som følge af skolestrukturen er kun medtaget i form af overordnede overvejelser, idet detailplanlægningen endnu ikke er på plads.

1 Baggrund for trafikplanen

1.1 Formål

Formålet med trafikplanen er

- at udarbejde en samlet plan for den kollektive trafik i Haderslev kommune i sammenhæng med den planlægning som pt. sker i Sydtrafik og Region Syddanmark for de regionale busruter.
- at tilpasse det kommunale rutenet til det nye regionale rutenet som følge af Sydtrafiks trafikplan 2009
- at styrke forbindelsen Haderslev – Vojens – Gram
- at styrke forbindelserne til Haderslev by
- at opretholde forbindelser fra centerbyerne Vojens og Gram til lokalbyerne i deres område
- at tilpasse det kommunale rutenet til den nye skolestruktur i Haderslev kommune, vedtaget i 2011

1.2 Forhistorien og forudsætningerne

Indtil kommunalreformen i 2007 koordineredes den kollektive trafik i Haderslev kommune af trafikselskabet i Sønderjyllands amt, Sydbus.

Sydbus varetog planlægningen og bestemte kørselsomfanget – for de lokale ruters vedkommende dog i samarbejde med kommunerne. En stor del af de lokale ruter var næsten udelukkende målrettet transport af skolelever til distriktsskolen. Kommunerne betalte deres del af trafikselskabets underskud på grundlag af nogle objektive kriterier som befolkningstal og kørte timer i kommunen.

Efter kommunalreformen bestilles og betales den kollektive bustrafik af regional betydning af Regionerne, mens kommunerne bestiller og betaler for den lokale kollektive bustrafik i kommunen og eventuelt mellem kommunerne. Planlægningen og drift af ruterne sker i trafikselskabet, som i Region Syddanmarks jyske område er Sydtrafik.

Sydtrafik har udarbejdet ”Trafikplan 2009” på baggrund af ”Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning”, vedtaget af Region Syddanmark. På baggrund af disse principper og Trafikplan 2009 vil der i årene 2012-2014 ske en del ændringer i det regionale rutenet, vi kender i dag. Dette vil få indvirkning på de kommunale ruter.

De regionale og kommunale busruter danner sammen med toget det samlede kollektive transportsystem i kommunen, og skal derfor planlægges i sammenhæng.

Denne kommunale trafikplan er et supplement til Sydtrafiks Trafikplan 2009. Den kommunale trafikplan skal sikre sammenhæng i kommunen, sammenhæng mellem kommunal og regional planlægning og tilpasning til den nye kommunale skolestruktur.

1.3 En samlet plan for Haderslev kommune

Det rutenet, vi har i Haderslev kommune i dag, er overleveret fra Sydbus og de tidligere kommuner Haderslev, Vojens og Gram samt dele af Christiansfeld og Nr. Rangstrup, og er derfor tilpasset de behov, man har vægtet i det tidligere trafikselskab og i de tidligere kommuner.

Derfor er den kollektive trafik, som den er udformet i dag, ikke velegnet til at binde kommunen

sammen. Og med den nye skolestruktur bliver der i mange tilfælde behov for, at lokalbusserne skal køre i en helt anden retning.

Haderslev kommune er geografisk en langstrakt og relativ smal kommune. Befolkningstætheden er størst mod øst i den gamle Haderslev kommune, og kommunen er relativt tyndt befolket vest for den østjyske jernbanelinie.

Kommunens tre centerbyer Haderslev, Vojens og Gram ligger som perler på en snor. For at skabe sammenhæng i kommunen er det vigtigt, at denne akse styrkes med kollektiv trafik.

For at understøtte Haderslevs funktioner som den største centerby i kommunen, og for at sikre adgang til uddannelse, arbejdspladser samt offentlig og privat service, er det vigtigt, at muligheden for at kunne komme til Haderslev by styrkes. Området øst for byen er allerede godt dækket ind, men fra de vestlige del af kommunen er der behov for forbedringer.

Den kollektive trafik skal tage hensyn til, at arbejdspladserne i Haderslev ikke alle ligger i selve Haderslev by. De breder sig i en vifte mod vest, især mod og til Vojens, men også mod nordvest og sydvest.

Vojens og Gram skal fortsat understøttes med kollektiv trafik for at bevare og styrke de centerfunktioner, som findes i disse byer. Derfor skal det sikres, at der er fortsat er gode muligheder for transport mellem lokalbyerne og Gram og Vojens.

Det er ud fra disse betragtninger, at de senere omtalte servicekriterier for busruter i Haderslev Kommune er opstillet. De vil hver for sig være med til at binde kommunen sammen, understøtte det bymønster og den uddannelsesstruktur, som byrådet har vedtaget, og styrke erhvervslivet i de tre centerbyer.

2 Sydtrafiks trafikplan

2.1 Krav om udarbejdelse af trafikplan

I Lov om trafikselskaber bestemmes bl.a. følgende:

- § 5: Et trafikselskab varetager følgende opgaver inden for trafikselskabets geografiske område:
Pkt. 3: koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
- § 9: Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5.

Som følge af denne lov har Sydtrafik udarbejdet en trafikplan for den samlede trafik i Sydtrafiks område. Trafikplanen blev vedtaget i Sydtrafiks bestyrelse i september 2009.

Trafikplanen er mest specifik for den regionale trafiks vedkommende. Den giver en skitse-mæssig plan på ruteniveau for de regionale ruter. For den enkelte kommune er der opstillet en række servicekriterier om, hvordan de lokale ruter i kommunen skal tilrettelægges.

Disse servicekriterier er udarbejdet af den enkelte kommune. For Haderslev kommunes

vedkommende blev servicekriterierne vedtaget af byrådet i sommeren 2009, og er i foråret 2011 blevet justeret på 2 områder:

- Betjeningsmønstret af forskellige bystørrelser er blevet bragt i overensstemmelse med det bymønster, som kommunen anvender i planlægningsspørgsmål.
- Antallet af indkørsler og hjemkørsler til/fra skolerne er blevet præciseret, så det er blevet entydigt og operationelt.

2.2 Kort resume

Regionen har defineret en række rejsemål af regional betydning, og mellem disse rejsemål skal der være en regional kollektiv trafikbetjening. Regionen har desuden stillet krav om, at en rute skal passere en kommunegrænse, for at den kan være regional, uanset kørslen foregår mellem udpegede rejsemål.

Rejsemålene er primært udpeget efter bystørrelser. A-rejsemål er byer med over 25.000 indbyggere og C-rejsemål er byer, som har mellem 5.000 og 25.000 indbyggere. Desuden er der B-rejsemål, som er trafikknudepunkter med regionale rejsende.

Mellem to A-rejsemål skal der principielt være direkte forbindelse. Mellem et A- og C-rejsemål, skal der principielt være en direkte forbindelse, hvis afstanden er under 50 km. Mange af A-/C-rejsemålene er betjent af ruterne mellem to A-rejsemål. Endelig skal der oprettes forbindelse mellem to C-rejsemål, hvis ovennævnte forbindelser skaber et hul, som gør at rejsemuligheden ikke er attraktiv nok til at folk vil benytte bussen.

Ruterne består dels af jernbanenettet og dels af et to-strengt bussystem. Der er hurtigruter, som kun har stop i de største byer, og der er de almindelige regionalruter med stop efter behov, men kun i begrænset omfang med omvejskørsel mellem de respektive rejsemål.

Hurtigruterne skal have en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 50 km/time, og de skal køre i timesdrift i dagtimerne på hverdage og lørdag formiddage, og 2-timesdrift aften og resten af weekenden.

De almindelige regionalruter skal have en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 35 km/t, og de skal køre i timesdrift i dagtimerne og lørdag formiddage, men de skal kun have aften- og weekendbetjening, hvis omvejen for rejser mellem regionale rejsemål ellers vil gøre rejsen mindre attraktiv.

De to rutesystemer kan supplere hinanden mellem to rejsemål, og det skal i disse tilfælde tilstræbes, at turene forskydes i forhold til hinanden, så der opnås ½-timesdrift i dagtimerne. Mellem to A-rejsemål skal der være ½-timesdrift i en kombination mellem hurtigruter/tog og almindelige regionalruter.

I bilagsafsnittet sidst i denne rapport vises som **Bilag 1** et kort over det fremtidige rutenet i Sydtrafiks område. Af kortet fremgår endvidere de udpegede A-, B- og C-rejsemål.

For de kommunale (lokale) ruters vedkommende opererer trafikplanen med tre hovedtyper af ruter:

- Bybusser, der kører internt i større byområder
- Mellembys ruter, der betjener rejserelationer mellem to eller flere større bysamfund
- Oplandsruter, der betjener et opland til en mindre by, en skole eller lignende

Oplandsruterne kan være rutebundne i form af offentlig servicetrafik, eller der kan være tale om

behovsstyret kørsel så som tilkalderuter eller Sydtrafiks Flextrafik.

Endelig er der i buslovgivningen en mulighed for, at en kommune kan oprette lukkede skolebusruter med det formål at køre elever til og fra skole. Disse ruter er ikke omfattet af den trafikplan, som Sydtrafik skal udarbejde.

Haderslev kommune benytter sig i et vist omfang af disse lukkede skolebusruter, så de vil blive beskrevet i et senere kapitel og blive medinddraget i forslaget til den kommunale trafikplan.

2.3 Trafikplanens regionale del: Konsekvenser for Haderslev kommune

Med de opstillede definitioner af rejsemål vil der i Haderslev kommune kun være to C-rejsemål: Haderslev og Vojens. Ingen af disse byer kan af sig selv begrunde oprettelse af regionale ruter.

Betjeningen af Haderslev kommune med regionale ruter sker derfor udelukkende ud fra den tilfældighed, at kommunen gennemskæres af ruter mellem A-/A-rejsemål eller A-/C-rejsemål, eller ud fra reglen om at lukke et hul af lidet attraktiv omvejskørsel mellem to C-rejsemål.

Det betyder, at der vil blive oprettet følgende regionalruter, der berører Haderslev kommune:

Hurtigruter

- Vejle – Kolding – Haderslev – Sønderborg
- Kolding – Haderslev – Flensborg
- Kolding – Gabøl – Tønder (oprettes som hurtigrute pga afstanden)

Almindelige regionalruter

- Kolding – Haderslev – Aabenraa
- Haderslev – Vojens – Gram – Ribe
- Haderslev – Vojens – Vejen

De to hurtigruter ad hovedvej A10 vil få 2-timesdrift forskudt i forhold til hinanden, så de tilsammen giver timesdrift. Denne suppleres af den alm. regionalrute, så der bliver ½-timesdrift langs A10.

De to alm. regionalruter mod vest tilstræbes forskudt med ca ½ time, så der bliver ½-timesdrift mellem Haderslev og Vojens og timesdrift videre mellem Vojens og Ribe, resp. Vejen.

Hurtigruternes standsningssteder og de alm. regionalruters ruterforløb samt de konkrete køreplaner vil først blive fastlagt ved detailplanlægningen i forbindelse med implementeringen af ruterne.

Dette betyder, at kommunen først på dette tidspunkt ved, om regionalruterne kan dække det lokale transportbehov i ruternes trasséer, eller om kommunen blive tvunget til at oprette supplerende lokalkørsel i regionalruterne betjeningsområde. Dette kan f.eks. blive nødvendigt, hvis regionalruterne ikke foretager en mindre omvejskørsel for at betjene et lokalsamfund, eller hvis køreplanerne ikke passer til skolernes ringetider, fordi de er rettet ind efter behovene i A-rejsemålene.

2.4 Implementeringsplan

Trafikplanen implementeres over en 4-årig periode fra 2011 til 2014. Haderslev kommune vil blive inddraget i årene 2012, 2013 og 2014.

Implementeringsplanen ser således ud for de pakker, som berører kommunen. Der beskrives kun

ændringer i de ruter, som kører i Haderslev kommune:

- 2012 ”Kongeå”

Følgende regionalruter oprettes:

- Haderslev – Vojens – Ribe
- Haderslev – Vojens – Vejen

Følgende regionalruter nedlægges:

- Rute 38 Haderslev – Moltrup – Vejen
- Rute 78 Vejen – Gram – Toftlund
- Rute 238 Vojens – Nustrup – Rødding – Lintrup

- 2013 ”Fra Kolding mod syd”

Følgende regionalruter oprettes:

- Vejle – Haderslev – Sønderborg
- Kolding – Flensborg
- Kolding – Aabenraa

Følgende regionalruter nedlægges:

- Rute 34 Kolding – Haderslev
- Rute 23 Haderslev – Aabenraa
- Rute 25 Aabenraa – Strandelhjørn – Toftlund – Arnum – Ribe (del af pakken ”Tønder”)

- 2014 ”Sønderjylland på tværs”

Følgende regionalruter oprettes:

- Kolding – Gabøl – Tønder (som hurtigrute)

Følgende regionalruter nedlægges:

- Rute 37 Haderslev – Vojens – Toftlund
- Rute 46 Kolding – Gabøl – Toftlund – Tønder

3 Kommunale forudsætninger for lokal trafikplan

3.1 Kommunens servicekriterier

Kommunens servicekriterier er opstillet i den skabelon, som Sydtrafik har udarbejdet, og tilpasset kommunens forhold. Dette gælder bl.a. for betjeningen af forskellige bystørrelser, hvor den bystruktur, som kommunen anvender i plansammenhæng, er benyttet.

Servicekriterierne beskriver omfanget af den ønskede kollektive trafik mellem kommunens centerbyer og lokalbyer, betjening af arbejdspladsområder og tilslutning til regionale forbindelser. Kriterierne specificeres på frekvenser, afstand til stoppesteder og omstigninger.

Der er også opstillet servicekriterier for betjeningen af elever på forskellige klassetrin. Kriterierne specificeres på antal ind- og hjemkørsler, ventetid ved skolen og afstande til stoppested fra bopæl og fra skolen.

Servicekriterierne fastsætter, at der skal være ½-timesdrift i dagtimerne på hverdage på bybusnettet i Haderslev by, samt mellem bymidten og Starup og Vojens. Om aftenen og i weekenden timesdrift. Der må ikke forekomme omstigninger fra disse destinationer til midtbyen.

Mellem Haderslev og Gram skal der være timesdrift i dagtimerne på hverdage og 2-timesdrift aften og weekender.

Mellem Haderslev og kommunens lokalbyer skal der være timesdrift morgen og eftermiddag samt 2-timesdrift om formiddagen. Aften og weekender skal frekvensen oprettes efter behov. Det skal være muligt at komme til Haderslev uden omstigning, hvis man bor øst for den østjyske jernbanelinie, og med kun 1 omstigning, hvis man bor vest for.

Tilsvarende frekvenser skal der være mellem Vojens/Gram og lokalbyerne i deres respektive oplande, og det skal være muligt at nå frem uden omstigning.

Betjeningen af arbejdspladser er delt op efter, hvor mange årsværk, der er pr km². Der findes arbejdspladsområder med mere end 250 årsværk i Haderslev by og ud mod Marstrup og ved sygehuset. Desuden i Hammelev, Vojens og Flyvestationen samt Gram by.

Servicekriteriet er timesdrift om morgenen og om eftermiddagen, og der må maks være en afstand til et stoppested på 800 m.

Endelig skal det være muligt med maks 1 omstigning at opnå forbindelse fra en lokalby med tog og/eller det regionale rutenet 1 gang i timen morgen og eftermiddag og hver anden time om formiddagen.

Bilag 2 i bilagsafsnittet viser "Kommunens servicekriterier for lokale ruter", mens **Bilag 3** viser folketallet i kommunens byer pr 1. januar 2010, opstillet efter det bymønster, som kommunen anvender i planlægnings spørgsmål. Bilaget medtager landsbyer over 200 indbyggere, men der ikke er opstillet særskilte servicekriterier for landsbyerne.

Servicekriterierne for elevbefordring siger, at der til en skole maksimalt må være 1 indkørsel og 3 hjemkørsler. Der må være en ventetid ved skolen på 20 minutter før første lektion og 40 minutter efter sidste lektion.

Eleverne er befordringsberettigede i overensstemmelse med folkeskolelovens regler, og eleverne kan pålægges at transportere sig selv halvdelen af afstandskriteriet fra bopæl til opsamlingsstedet. Stoppestedet skal ligge maks 300 m fra skolen, for overbygningselever dog 600 m og for 10. klasse-elever 800 m.

Elever på friskole og ungdomsuddannelserne skal befordres med de etablerede ruter, og der tages kun undtagelsesvist hensyn til særlige behov ved disse skoler.

I **Bilag 4** vises servicekriterierne for elevbefordring.

3.2 Skolestruktur

Byrådet har vedtaget en ny skolestruktur i Haderslev kommune, som vil skulle gennemføres fra skoleåret 2012/13. Denne struktur indebærer oprettelse af følgende skoler, hvoraf hovedparten er fællesskoler:

- Favrdal – Fjelstrup

- Bevtoft – Over Jerstal
- Hertug Hans – Hjortebro
- Starup – Øsby
- Bregnbjerg – Povlsbjerg
- Nustrup – Sommersted
- Hammelev – Sct. Severin
- Hoptrup – Marstrup – Vilstrup
- Gram

Byrådet har endvidere vedtaget, at der skal være ungeuniverser for 7.-9. klassetrin på følgende 4 skoler:

- Povlsbjerg (skoledistrikterne Bregnbjerg-Povlsbjerg, Bevtoft-Over Jerstal og Nustrup-Sommersted)
- Hjortebro (skoledistrikterne Hertug Hans-Hjortebro, Starup-Øsby og Hoptrup-Marstrup-Vilstrup)
- Favrdal (skoledistrikterne Favrdal-Fjelstrup og Hammelev-Sct. Severin)
- Gram (skoledistriktet Gram)

Det tilsigtes, at transporttiden for eleverne til distriktets ungeunivers minimeres og så vidt muligt ikke overstiger mere end 30 minutters transporttid mellem lokalområdets stoppested til og fra ungeuniverset.

Desuden fortsætter 10. klasse skolen samt specialskolerne Skolen ved Kløften og Skolen ved Stadion, alle med beliggenhed i Haderslev.

Bilag 5 viser skoledistrikterne i den nye skolestruktur.

3.3 Lukkede skolebusruter

Det har ved visse skoler vist sig, at eleverne bor så spredt, at det ikke har været hensigtsmæssigt at køre dem til og fra skole med den offentlige servicetrafik (kollektiv trafik) med offentliggjort køreplan og med mulighed for, at alle borgere kunne benytte bussen.

Ved andre skoler har det samme vist sig at være tilfældet for at få en effektiv udnyttelse af bussen, ligesom en intern befordring mellem den hidtil oprettede fællesskoles (Hoptrup-Marstrup-Vilstrup) skolebygninger har gjort det ubrugeligt med en offentliggjort køreplan.

I disse tilfælde er elevbefordringen blevet varetaget af lukkede skolebusser som speciel rutekørsel. Dette indebærer, at busserne kun må transportere skoleelever til/fra og mellem skolerne. Andre rejsende må ikke benytte busserne mod eller uden betaling, og der skal således ikke offentliggøres en køreplan.

Dette har haft den betydning, at transporten har kunnet være mere fleksibel, idet kørslen med kort varsel har kunnet ændres eller indstilles helt eller midlertidigt.

I licitationsaftalen med vognmanden har det været muligt for kommunen at disponere over de involverede busser til fagkørsler, kulturelle eller sportslige arrangementer eller til udflugter i den tid i skoledagens løb, hvor busserne ikke er optaget af at befordre elever til/fra skole.

Denne ordning forudsættes i trafikplanen at blive videreført, hvor det findes hensigtsmæssigt. Det kan også blive nødvendigt at udbygge ordningen i det omfang, at de nye fællesskoler får et behov

for intern transport i skoletiden mellem skolerne, der indgår i fællesskolen.

Sker dette i form af, at en oplandsrute omdannes til en lukket skolebusrute, som udelukkende vil blive tilrettelagt efter den pågældende fællesskoles behov, kan der opstå et hul i betjeningen af borgerne i oplandsrutens betjeningsområde. Dette kan især gå ud over transportmuligheden for elever på ungdomsuddannelserne. Dette kan medføre et behov for omlægninger i det øvrige rutenet.

Denne situation er der ikke taget højde for i nærværende kommunale trafikplan.

4 Trafikplanen for Haderslev kommune

4.1 Overordnet beskrivelse af den kommunale trafikplan

4.1.1 Grundide

En øst-/vestgående akse fra Haderslev og en nord-/sydgående akse gennem Haderslev, 3 ”fingre” mod øst og 3 ”fingre” mod vest, suppleret med tværgående ruter fra centerbyerne og ”blomkålsører” omkring skolebyerne.

Bilag 6 viser de nuværende busruter i kommunen, mens **Bilag 7** viser forslaget til den fremtidige kørsel: ”Trafikplan for Haderslev kommune”.

4.1.2 Overordnet beskrivelse af trafikplanen

De bærende elementer i trafikplanen er en højfrekvent rute på langs af kommunen fra Haderslev til Gram og videre til Ribe, samt en højfrekvent betjening langs hovedvej A10. Disse ruter vil dels binde kommunen sammen og dels skaffe Haderslev by adgang til fjerntrafikken (Haderslev er den største by i Danmark, som ikke har togbetjening) og til og fra de største byer i Syddanmark og Nordtyskland.

Disse ruter suppleres med en vifte af ruter mod øst og vest til at skabe gode, direkte forbindelser mellem Haderslev og kommunens lokalbyer.

Endvidere suppleres de af en række hovedsagelig nord-/sydgående ruter med udgangspunkt i Vojens og Gram.

Endelig etableres en række helt lokale ruter omkring skolebyerne med det formål at befordre elever til og fra skole og virke som tilbringerruter til det øvrige rutenet. Disse ruter har i denne trafikplan som forudsætning, at eleverne undervises på samme skole som i den gamle skolestruktur, men deres fremtidige udformning og eventuelle fortsatte eksistens afhænger af udmøntningen af den nye skolestruktur.

Hertil kommer bybusnettet i Haderslev og evt i Vojens.

Disse ruter kan være etableret enten i regionalt regi – som hurtigruter eller almindelige regionalruter – eller i kommunalt regi.

4.1.3 Flextrafik

Som supplement til de rutebundne og køreplansatte ruter vil der blive tilbudt behovsstyret og koordineret kørsel i form af Sydtrafiks Flextrafik. Denne udføres med mindre vogne og liftbusser

og omfatter en række bestillingsbaserede ordninger som handicapkørsel og Flextur.

Flextur er en særlig form for kollektiv trafik, der tilbyder dør til dør kørsel, men hvor der skal kunne påregnes en omvejskørsel for at samle andre passagerer op. Ordningen gælder i hele kommunen. Der kræves ikke visitation (som til handicapordningen). Ture skal bestilles senest 2 timer før ønsket afhentning, og der køres i tidsrummet 7.00 til 24.00.

Betalingen skal dække alle kørselsomkostninger, men i bl.a. Haderslev kommune ydes støtte til kørslen, så passagerens egenbetaling kun udgør halvdelen af omkostningerne. Pasageren betaler 7 kr pr km, dog minimum 35 kr.

4.1.4 Hvad løses af de regionale ruter, og hvor skal lokale ruter indsættes

Som Sydtrafiks trafikplan er udformet, ser det på planstadiet ud til, at de to væsentlige akser gennem Haderslev by – nord/syd ad hovedvej A10 og øst/vest på langs af kommunen – vil blive betjent af regionale ruter. De frekvenser, der er opstillet i kommunens servicekriterier, vil ligeledes blive opfyldt.

Desuden vil strækningen mod nord fra Vojens til Jels blive betjent af en regional rute, ligeledes i et omfang som dækker servicekriterierne. Denne strækning overgik i 2010 fra at være en regional rute til en fælleskommunal rute, men Regionen overtager altså igen ansvaret for ruten.

Resten af kommunens område er det kommunens opgave at forsyne med den nødvendige kollektive trafik.

Det vil imidlertid først på det tidspunkt, hvor planen skal konkretiseres i form af ruteføring og køreplaner, kunne afgøres, om den regionale betjening vil være fyldestgørende til dækning af alle de transportmæssige behov, som er langs ruterne.

Hurtigruterne vil sandsynligvis kun få ét stop i kommunen ved Haderslev Busstation, så de ruter vil ikke dække nogle lokale behov.

De alm. regionalruter vil kun i særlige tilfælde få omvejskørsel. F. eks. kører den nuværende rute 23 Haderslev – Aabenraa over Diernæs og Sønderballe, men da Sydtrafik endnu ikke har planlagt denne rute i detaljer, er det endnu uvist, om den også fremover vil gøre det. Hvis ikke, så skal kommunen sørge for en supplerende kørsel for at betjene disse byer.

En anden problemstilling er køreplanerne. Det er udmærket, at de regionale ruter får frekvenser, som opfylder kommunens servicekriterier, men hvis ankomst- eller afgangstiderne i byerne eller ved skolerne ikke passer til arbejdstider, skolernes ringetider eller koordinationer med andre busser i trafikknudepunkter, fordi de regionale køreplaner er indrettet efter andre formål i de større rejsemål, så vil kommunen enten skulle oprette ekstra lokal kørsel til dækning af det ubetjente behov, eller der skal finde en større tilpasning sted i mødetider eller i andre bussystemer. I modsat fald vil det opfattes som en forringelse af betjeningen med og/eller i sammenhængen i den kollektive trafik.

Samtidig med oprettelsen af en række regionale ruter, bliver der også nedlagt nogle. Dette efterlader nogle områder i kommunen uden betjening ud af lokalområdet. Det drejer sig om området mellem Haderslev og Sommersted, fra Vojens via Nustrup mod Rødding, og nord og syd for Gram mod henholdsvis Rødding og Toftlund. Det vil være kommunens opgave, evt i samarbejde med

nabokommunerne, at etablere en erstatningskørsel, i det omfang kommunen vurderer, at der er et

behov, som ikke løses på anden vis.

4.2 Detaljeret beskrivelse af den kommunale trafikplan

4.2.1 Bybusserne i Haderslev

Bybusserne i Haderslev bliver ikke berørt af den regionale trafikplan for såvidt angår ruteføringerne. Men de regionale køreplaner kan gøre det nødvendigt at tage bybussernes køreplaner op til overvejelse.

I dag ankommer bybusserne til Busstationen i minutintervallerne 21-23 og 51-53, og de afgår minuttal 25 og 55. Dette er tilrettelagt således, at langt hovedparten af landevejsbusserne, der anløber Haderslev Busstation, også ankommer 45-53 og afgår i tidsintervallet 55-00. Dette gælder såvel de regionale ruter nord/syd og øst/vest som de lokale ruter.

Men det er langt fra sikkert, at dette vil vedblive at være således. De regionale ruter i den kommende trafikplan indrettes efter behovene i de regionale rejsemål, dvs de store byer, som er A-rejsemål, og ved fjerntrafikterminalerne. Dette bestemmer så samtidig ankomst- og afgangstiderne på ruten, og derfor vil det være tilfældigt, hvornår busserne ankommer til og afgår fra Haderslev.

Dette kan for at opretholde sammenhængen i det samlede kollektive trafiksystem betyde, at det må overvejes at ændre takten i bybussystemet.

Det kan også af andre årsager være betimeligt at se på udformningen af bybusruterne. Det nuværende system er etableret for 10-15 år siden, og byen udvikler sig. Nye boligkvarterer kommer til, som regel i udkanten af byen. Disse boligkvarterer har også krav på at blive bybusbetjent.

Den nye skolestruktur kan også gøre det nødvendigt at se på, om kommunens befordringsforpligtelse kan klares med det eksisterende bybusnet, eller om der skal justeres på ruteforløbene.

Da de nuværende bybusruter udnytter busserne optimalt, vil der ikke kunne foretages udvidelser af bybusnettet, uden at det vil betyde indsættelse af en ekstra bybus.

4.2.2 Øst for Haderslev

Områderne øst for hovedvej A10 bliver ikke berørt af den regionale trafikplan. Der planlægges derfor ikke de store ændringer i betjeningen heraf.

Det betyder, at der fortsat planlægges med mellembys ruter fra Haderslev mod Hejlsminde, Årøsund og Vilstrup/Hejsager og med oplandsruter i Vonsbæk-området og omkring Fjelstrup skole.

Betjeningen af Øsby og Starup skole fra Næsset overgår fra skoleåret 2011/12 til en lukket skolebusrute. Det har imidlertid allerede inden opstarten vist sig, at det efterlader et udækket behov fra en række mindre bysamfund, så det planlægges at ændre status for skolebusruten tilbage til en offentlig servicetrafik-rute, så andre passagerer end skoleelever kan benytte bussen.

Den ekstra kontraktbus, som skal anvendes på ruten, vil blive ledig fra rute 263 ved implementeringen af Kongeå-pakken i 2012, mens driftsomkostningerne vil blive dækket ved besparelse på skolebuskørslen.

Betjeningen af Fællesskolen Hoptrup-Marstrup-Vilstrup foregår med en lukket skolebusrute.

Med disse ruter samt den regionale rute Kolding – Aabenraa skabes der direkte forbindelse mellem Haderslev og lokalbyerne Fjelstrup, Øsby, Sdr. Vilstrup og Hoptrup, ligesom også de større landsbyer Kelstrup, Hejsager og Årøsund får direkte forbindelse til Haderslev.

Desuden betjenes fællesskolerne Favrdal-Fjelstrup, Starup-Øsby og Hoptrup-Marstrup-Vilstrup. Ved den konkrete køreplanlægning skal det også tilses, at overbygningseleverne kan komme til ungeuniverserne på Hjortebroskolen og Favrdalskolen.

Der kan blive behov for en supplerende betjening af Diernæs og Sønderballe, såfremt den regionale rute mellem Kolding og Aabenraa ikke dækker bysamfundenes behov.

På tilsvarende måde som beskrevet under bybusserne kan der også blive tale om, at køreplanerne for de lokale landevejsruter skal justeres med tidsforskydninger, såfremt planlægningen af de regionale ruter giver et andet tidsmæssigt knudepunkt end i dag.

Ovenstående analyse indebærer bevarelse af følgende kommunale mellembys ruter:

- Rute 264 Haderslev – Hejlsminde Havn
- Rute 262 Haderslev – Årøsund
- Rute 267 Haderslev – Sdr. Vilstrup – Hejsager – Halk
- Rute 268 Haderslev – Sdr. Vilstrup – Hejsager – Halk – Årøsund – Haderslev

Og følgende oplandsruter:

- Rute 261 Haderslev – Vonsbæk – Ørbyhage – Sillerup – Haderslev
- Rute 619 Fjelstrup – Errested – Fjelstrup – St. Anslet – Knud – Fjelstrup
- Ny rute Øsby – Stevelt – Flovt – Halk – Hejsager – Øsby

4.2.3 Fra Haderslev mod vest

Den regionale rute 135 Haderslev – Ribe binder kommunens centerbyer Haderslev, Vojens og Gram sammen, ligesom også lokalbyen Hammelev betjenes. Det skal endvidere undersøges, om det ikke vil være muligt at få ruten til at betjene Nustrup på udvalgte afgangsefter.

Den regionale rute 138 Haderslev –Vejen vil betjene lokalbyen Sommersted, men det bliver kun den vestligste del af byen, som bliver betjent. Den østlige del af byen omkring skolen vil ikke få regional betjening. Desuden betyder omlægningen af ruteføringen via Vojens, at den nuværende strækning med Moltrup og Simmersted ikke betjenes af regionale ruter.

Begge disse to regionale ruter vil i udstrakt grad blive søgt tilpasset togenes ankomst- og afgangstider i Vojens, både mod nord og syd, ligesom det gælder for bussernes vedkommende både mod Haderslev og mod Ribe og Vejen.

Området sydvest for Haderslev betjenes af den fælleskommunale rute 236 Haderslev-Agerskov-Tønder i et samarbejde mellem Haderslev og Tønder kommune. Ruten betjener lokalbyerne Marstrup og Over Jerstal, men har ikke en frekvens, som opfylder kommunens servicekriterier.

Der er i det tværkommunale trafikplanarbejde forslået at ændre ruteføringen mellem Tønder og Haderslev til at gå via Toftlund. Dette kunne i givet fald ske i 2014, når trafikplanen omdanner rute 46 Kolding – Tønder til en hurtigrute, og rute 37 Haderslev – Toftlund nedlægges. Ideen vurderes positiv for Haderslev kommune.

Realiseres disse tanker, skal ruten mellem Haderslev og Over Jerstal køre via Marstrup og ikke – som rute 37 gør i dag – via Vojens, da strækningen Haderslev–Vojens er tilstrækkeligt betjent med regionalruterne 135 og 138. Endvidere skal det samtidig undersøges, om Tønder kommune er interesseret i at oprette en forbindelse mellem Agerskov og Over Jerstal i tilknytning til denne rute af hensyn til bl.a. elever fra Agerskov på ungdomsuddannelserne i Haderslev.

Trafikplanen indebærer ud fra disse betragtninger, at der etableres 4 vestgående ruter fra Haderslev:

- Ny rute 265 Haderslev – Moltrup – Simmersted/Hjerndrup – Sommersted. Ruten vil være en kommunal rute, og den vil blive oprettet som en forlængelse og opgradering af den nuværende rute 265
- Rute 138 Haderslev – Vojens – Sommersted – Vejen (regional rute)
- Rute 135 Haderslev – Vojens – Gram – Ribe (regional rute)
- Ny rute: Haderslev – Marstrup – Over Jerstal – Bevtoft (- Toflund – Tønder). Ruten vil blive oprettet som en sammenlægning af delstrækninger af nuværende ruter 236 og 37. Den vil være en fælleskommunal rute, når den kører til Tønder, og disse ture suppleres med intern kørsel på strækningen gennem Haderslev kommune

Med disse ruter vil lokalbyerne Hammelev, Sommersted, Marstrup, Over Jerstal og Bevtoft samt muligvis Nustrup i enkelte tilfælde, samt endvidere de større landsbyer Styding og Vedsted få direkte forbindelse til Haderslev.

Elever til ungeuniverset på Favrdalskolen fra Moltrup- og Hammelev-området vil blive samlet i en bus på Busstationen og blive kørt til Favrdalskolen på samme måde som elever til ungdomsuddannelsesinstitutionerne.

4.2.4 Vojens' opland

Servicekriterierne fastlægger, at der skal være direkte forbindelser mellem centerbyerne Vojens, resp. Gram og lokalbyerne i deres oplande.

Hammelev og Sommersted er betjent af regionalruterne – for Sommersteds vedkommende dog kun i det omfang regionalruten betjener byen. Det samme er de større landsbyer Styding, Jegerup og Mølby. Nustrup vil eventuelt også blive betjent på udvalgte ture.

Nustrup har i dag en forbindelse til Vojens via den regionale rute 238 Vojens – Nustrup – Rødding – Lintrup. Den bliver imidlertid nedlagt som regionalrute med implementeringen af Sydtrafik trafikplan.

Der er kun ganske få passagerer, som benytter ruten mellem Haderslev og Vejen kommune, så Haderslev kommune er ikke interesseret i at videreføre ruten. Kommunen vil dog tage sagen op til fornyet overvejelse, hvis Vejen kommune ønsker at opretholde ruten.

Der planlægges i stedet for oprettet betjening af strækningen Vojens – Nustrup sammen med strækningerne Vojens – Over Jerstal – Bevtoft og Vojens – Sommersted Øst i en form for stjernekoersel. Køreplanerne vil blive lagt således, at ”hullerne” i den øvrige betjening med regionale, mellembys eller opsamlingsruter fyldes ud, så servicekriterierne frekvenser opfyldes. Herunder skal særligt iagttages, at der skal være gode forbindelser fra lokalbyen Nustrup videre til Haderslev og omvendt.

Oplandsruters primære formål er at varetage elevbefordringen. Det vil derfor blive vanskeligt også at skabe koordinationer til togene. Det skal dog tilstræbes, at de ture, som etableres udover

elevbefordringen, tilpasses togenes ankomst- og afgangstider.

Oplandsruterne 632 Vojens – Maugstrup – Simmersted – Hjerndrup – Sommersted og 635 Oksenvad – Mølby – Ørsted – Sommersted vil blive opretholdt. Det forudsættes herved, at elever fra det gamle skoledistrikt til Sommersted skole fortsat skal undervises på skolen i Sommersted.

Det samme gælder oplandsruterne 633 Vojens – Over Jerstal – Skovby – Over Jerstal – Vojens og 636 Bevtoft – Hyrup – Strandelhjørn – Over Jerstal – Bevtoft. Sidstnævnte rute dog under forudsætning af, at elever fra det gamle skoledistrikt til Bevtoft skole fortsat skal undervises på skolen i Bevtoft.

Betjeningen af Nustrup skole foregår i dag med en lukket skolebusrute. Det skal overvejes, om det er mere hensigtsmæssigt at oprette en offentlig servicetrafik-rute. Det afhænger bl.a. af tilrettelæggelsen af undervisningen på fællesskolen Nustrup-Sommersted.

Eleverne fra Skrydstrup og Jegerup betjenes i dag ligeledes med en lukket skolebusrute. Såfremt ankomsttiderne til og afgangstiderne fra skolerne i fællesskolen Bregnbjerg-Povlsbjerg passer med regionalbussernes køreplan, undersøges det, om disse elever med fordel fremover vil kunne befordres med den offentlige servicetrafik.

Overbygningselever til ungeuniverset på Povlsbjergskolen fra fællesskolen Nustrup-Sommersted's skoler forudsættes at blive betjent på den måde, at de samles op på ruterne til lokalområdets skole og bliver herefter sammen med skolebyens overbygningselever kørt med henholdsvis rute 632 og den lukkede skolebusrute til Povlsbjergskolen. Hjemkørslen søges tilpasset, så oplandsruterne kan køre eleverne hjem til lokalområdet, men nogen brug af ekstrabusser og flere ture må påregnes.

Overbygningselever fra Over Jerstal skoles skoledistrikt kan benytte rute 633, og fra Bevtoft skoledistrikt søges rute 636 tilpasset, så eleverne kan stige om til rute 633 i Over Jerstal.

Der har været en bybusbetjening af Vojens by, men den er i dag på grund af meget sparsom benyttelse neddroget til meget få ture. Det skal undersøges, om der er basis for at genoptage bybuskørslen i Vojens. Der kunne som et forsøg etableres to ture om formiddagen med et ophold på 1-1½ time, så beboere ved Fuglehaven og Odinsvej kan komme til byen og handle.

4.2.5 Gram's opland

Ifølge servicekriterierne skal lokalbyen Arnum have direkte forbindelse til Gram og med maksimal 1 omstigning til Haderslev. Dette vil i et vist omfang blive etableret med oplandsrute 626 Gram – Tiset – Arnum – Kastrup – Gram, som forudsættes videreført.

Det forudsættes også, at oplandsrute 627 Gram – Fole – Vr. Lindet – Gram vil blive videreført, hvorved den større landsby Fole får forbindelse til Gram og med omstigning til Haderslev.

Disse oplandsruter suppleres i dag af regionalruten 78 Vejen – Rødding – Gram – Toftlund. Den vil imidlertid blive nedlagt som regionalrute i henhold til Sydtrafiks trafikplan.

Det skal derfor undersøges, om Vejen og Tønder kommune er indstillet på at bevare ruten. Der er betydelig større benyttelse af turene mod Toftlund end mod Rødding. Det er Haderslev kommunes udgangspunkt at bevare ruten mod Toftlund, men at nedlægge den mod Vejen. Kommunen er derfor indstillet på at indgå et samarbejde med Tønder kommune om en rute mellem Gram og Toftlund.

Såfremt disse undersøgelser falder ud til, at der er en interesse i at fortsætte i retning mod Toftlund,

vil det bringe frekvensen mellem Gram og Arnum op på servicekriteriets niveau. I modsat fald må oplandsruten udvides til at køre flere ture end kriterierne til elevbefordring fastsætter.

Der bliver ingen særskilte problemer med at transportere elever til ungeuniverset på Gram skole, da skoledistrikterne for elever i 0.-6. klasse og til ungeuniverset er sammenfaldende.

4.2.6 Ruter ud af kommunen

Der har i de foregående afsnit været omtalt planerne for ruter ud af kommunen. I nærværende afsnit gives en samlet oversigt over de ruter, som planlægges etableret eller opretholdt, og hvilke der planlægges nedlagt. Ændringer vil skulle vedtages endeligt i samarbejde med nabokommunerne.

- Uforandret: Hurtigrute 900X Vejle – Kolding – Haderslev – Aabenraa – Sønderborg
- Ny: Hurtigrute Kolding – Haderslev – Aabenraa – Flensborg
- ”Ny”: Regional rute Kolding – Haderslev – Aabenraa til erstatning for rute 23 Haderslev – Aabenraa og rute 34 Haderslev – Kolding, som nedlægges
- Uforandret: Rute 135 Haderslev – Vojens – Gram – Ribe
- Ny: Rute 138 Haderslev – Vojens – Sommersted – Vejen til erstatning for rute 38 Haderslev – Moltrup – Sommersted – Vejen og rute 237 Vojens – Sommersted – Jels, som nedlægges
- Ny: Hurtigrute Kolding – Gabøl – Toftlund – Løgumkloster – Tønder til erstatning for den hidtidige alm. regionalrute 46, som nedlægges
- Ny: Fælleskommunal rute Haderslev – Marstrup – Over Jerstal – Bevtøft – Toftlund – Tønder til erstatning for rute 236 Haderslev – Marstrup – Over Jerstal – Agerskov – Tønder og rute 37 Haderslev – Vojens – Over Jerstal – Bevtøft – Toftlund, som nedlægges
- Ny: Fælleskommunal rute Gram – Toftlund til delvis erstatning for rute 78 Vejen – Rødding – Gram – Toftlund, som nedlægges

Følgende regionale ruter ud af kommunen nedlægges og erstattes ikke af anden kørsel:

- Del af rute 78 Gram – Rødding – Vejen
- Rute 238 Vojens – Nustrup – Rødding – Lintrup
- Rute 25 Aabenraa – Strandelhjørn – Toftlund – Arnum – Ribe. Kommunen har ingen kendskab til hvilke overvejelser, Aabenraa, Tønder og Esbjerg kommune gør sig om rutens eventuelle fremtid.

4.3 Implementeringsplan

De forskellige elementer i den kommunale trafikplan forudsættes implementeret i takt med, at Sydtrafiks trafikplan for den regionale kørsel implementeres. Dette betyder følgende implementeringsplan for de kommunale ruter:

2012:

Mellembysruter

- Det vurderes i hvilket omfang, der fremover bliver behov for at supplere de regionale ruter mellem Haderslev og Vojens for at opretholde ½-timesdriften. Hvis der ikke er behov herfor, kan rute 263 Haderslev – Vojens nedlægges. Der kan dog blive tale om supplerende kørsel om aftenen og i weekenden
- Ny rute 265 Haderslev – Sommersted etableres
- Ruten Vojens – Sommersted Øst etableres som supplement til oplandsrute 632 Vojens - Maugstrup – Sommersted
- Ruten Vojens – Nustrup etableres i et vist omfang

- Bybuskørsel i Vojens analyseres og forsøgskørsel etableres
- Det afklares, om rute 78 Vejen – Rødding – Gram – Toftlund helt eller delvist skal videreføres i fælleskommunalt regi. Hvis der ikke kan opnås enighed herom, etableres ruten Gram – Arnum som supplement til oplandsrute 626 Gram – Arnum – Kastrup – Gram

Oplandsruter

- Rute 632 og 635, der betjener Sommersted skole, videreføres og tilpasses fællesskolen Nustrup – Sommersted's behov
- Det vurderes, hvorvidt den lukkede skolebusrute, der betjener Nustrup skole, skal ændres til åben offentlig servicetrafik i sammenhæng med mellembysruten Vojens – Nustrup
- Rute 626 og 627, der betjener Gram skole, videreføres

2013:

Bybusruter

- Bybusruterne i Haderslev analyseres

Mellembysruter

- Følgende ruter videreføres, jfr tidligere beskrevet: Rute 262, 264, 267 og 268

Oplandsruter

- Følgende ruter videreføres, jfr tidligere beskrevet: Rute 261 og 619, tilpasset fællesskolen Favrdal-Fjelstrup's behov
- Den lukkede skolebusrute omkring Øsby omdannes til åben offentlig servicetrafik (skal evt ske allerede i 2012, hvor bussen fra rute 263 bliver ledig)

2014:

Mellembysruter

- Det afklares, om den fælleskommunale rute Haderslev – Toftlund – Tønder skal etableres.
- Det afklares, om der skal etableres en rute mellem Agerskov og Over Jerstal med forbindelse til denne rute
- Ruten Haderslev – Marstrup – Over Jerstal – Bevtøft etableres i samspil med ovennævnte rute
- Ruten Vojens – Over Jerstal – Bevtøft etableres som supplement til oplandsrute 633 Vojens – Over Jerstal – Skovby – Over Jerstal – Vojens

Oplandsruter

- Rute 633 og 636, der betjener Over Jerstal og Bevtøft skoler, videreføres og tilpasses fællesskolen Bevtøft-Over Jerstal's behov

5 Konsekvenser af trafikplanerne

5.1 Kørselsomfang

5.1.1 Sammenligning før og efter

I ovenstående trafikplan for Haderslev kommune er der beskrevet en række ændringer i ruter og ruteføringer for både de regionale ruter og de kommunale ruter. Der er dels ændringer, som skyldes implementeringen af Sydtrafiks trafikplan med konsekvenser i form af oprettelse eller nedlæggelse af ruter, og dels ændringer som følge af de vedtagne servicekriterier for de kommunale ruter.

I **Bilag 8** ”Kørselsomfang før og efter trafikplan” er ændringerne oplyst skemamæssigt. Tabellen omfatter alle ruter – regionale som kommunale – der berører kommunen.

Ruterne er sammenstillet således, at det er muligt så nogenlunde at sammenligne kørselsomfanget på strækninger før og efter gennemførelsen af planerne. Det er f.eks. med dette formål for øje, at rute 35/135, 37 og 138 er delt op i to delstrækninger Haderslev-Vojens og Vojens-Ribe, resp. Vojens-Toftlund, resp. Vojens-Vejen.

Kørselsomfanget med fordeling på dagstyper og busantallet ”Før plan” er det nugældende kørselsomfang i køreplanåret 2011-2012. Kørselsomfanget ”Efter plan” gælder fra det planår, hvor de pågældende ruter er omlagt i overensstemmelse med Sydtrafiks og den kommunale trafikplan.

For de regionale ruter kender vi et detaljeret udkast til kørselsomfang for de ruter, der implementeres i 2012. For de resterende ruter med senere implementering kender vi kun enten normen for betjeningsomfanget, eller om ruten skal nedlægges.

For de kommunale ruter bygger kørselsomfanget på en udmøntning af servicekriterierne. For kørslen på hverdage udover elevbefordringen, på ikke-skoledage, om aftenen og i weekenderne er der forsøgt opstillet en ensartet betjening af kommunens lokalbyer med udgangspunkt i den kørsel, der i dag udføres på de kommunale ruter i Haderslevs østlige opland.

Det er herved forudsat, at denne kørsel udover elevbefordringen kan udføres uden behov for flere busser, end der er nødvendigt til elevbefordringen. Dette skal tilsikres ved køreplanlægningen i de enkelte planår.

For en række kommunale ruters vedkommende forudsættes der ikke ændringer i kørselsomfanget. Det gælder for de ruter, som ikke direkte er berørt af ændringer i de regionale ruter. Det er hovedsagelig ruter i Haderslevs østlige opland og en række oplandsruter, som primært varetager elevbefordring.

Det gælder også for bybusserne. Men som der er redegjort for i afsnittet om bybusserne, kan det være ønskeligt at se på, om der er behov for at justere på bybusruterne, så nye boligområder bliver betjent. Men dette vil ikke kunne ske uden indsættelse af en ekstra bybus. Der vil også ske en udvidelse af bybussernes samlede timetal, men da en del af kørslen med den ekstra bus kommer fra omlægninger fra de eksisterende ruter, er det umuligt at sige noget konkret om størrelsesordenen på indeværende tidspunkt. I opgørelsen i skemaet sættes merkørselsomfanget rent skønsmæssigt til 1.000 timer.

Der er ikke skønnet merkørsel som følge af den nye skolestruktur. Der er på indeværende tidspunkt ingen indikationer af, hvorledes fællesskolerne ønsker at indrette undervisningen på fællesskolens enkelte skolebygninger, og derfor er der heller ingen antydning af et eventuelt merbehov. En eventuel udvidelse af kørselsomfanget som følge af udmøntningen af den nye skolestruktur vil derfor ligge ud over omfanget vist i skemaet.

Det ligger derimod fast, at etableringen af ungeuniverserne finder sted fra skoleåret 2012-13, og at eleverne fra skolerne uden ungeunivers skal transporteres til distriktets ungeunivers fra 2012. Tilrettelæggelsen af denne transport mellem lokalområdets stoppested og ungeuniverset afhænger dels af skolernes indbyrdes ringetider og dels af i hvilket omfang de lokale ruter, som i forvejen forbinder lokalområdet med ungeuniverset, vil kunne varetage denne transport. Det er ligeledes tænkeligt, at de ovenfor nævnte ekstra ture, som er planlagt udover elevbefordringen, vil kunne tilrettelægges således, at de i et vist omfang vil kunne udføre denne transport.

Da der således er mange ubekendte i tilrettelæggelsen af transporten til ungeuniverserne, afstås der derfor fra at indregne et eventuelt forøget kørselsomfang i denne kommunale trafikplan.

5.1.2 Et eksempel - Læsevejledning til skemaet

Skemaet kan være meget svært at læse, da der er presset mange informationer ind i det. Af pladsmæssige årsager har det også været nødvendigt med en del forkortelser, ligesom man skal kende de sammenlignede strækninger på grundlag af rutenumrene.

For at lette læsningen af skemaet, gennemgås nedenstående strækningen Haderslev-Ribe, som er en kardinalstrækning i kommunen.

Den betjenes af rute 35, men da der er stor forskel på betjeningsomfanget mellem Haderslev-Vojens og Vojens-Ribe, deles analysen i de 2 dele.

Før planændringerne betjenes strækningen Haderslev-Vojens udover af rute 35 desuden også af rute 37 Haderslev-Toftlund – begge ruter er regionale – og af den kommunale rute 263 Haderslev-Vojens. Efter planændringerne er rute 37 skiftet ud med rute 138 Haderslev-Vejen. Planåret er 2012.

Den kommunale rute 263 kører i dag 23 dobbeltture på hverdage, 8 på lørdage og 9 på søn- og helligdage. Rute 35 kører 8 ture fra Haderslev og 7 mod Haderslev på hverdage, 3 dobbeltture på lørdage og 4 på søndage. Endelig kører rute 37 5 dobbeltture på hverdage, 4 på lørdage og 3 på søndage. Der køres således tilsammen 36/35 ture på hverdage (heraf er der på 3-4 tidspunkter på dagen tidsmæssige sammenfald pga elevbefordringen (fremgår ikke af skemaet)), 15 på lørdage og 16 på søndage.

Den kommunale rute 263 kører 5800 timer på år, mens de to regionale ruter tilsammen kører 3204 timer pr år. I alt køres der ca 9000 timer. Der benyttes 5 busser på strækningen (plus enkelte ture med andre kontraktbusser (fremgår ikke af skemaet)), hvoraf 2 finansieres af kommunen og 3 af Regionen. De regionale busser betjener hele ruten, altså også til både Ribe og Toftlund.

Efter planskiftet vil der blive udført 32 dobbeltture på hverdage, hvoraf kun 6 vil være på rute 263, samt 13 ture på både lørdage og søndage, hvoraf Sydtrafik har antydnet et betjeningsinterval, som vil dække 7 af turene. Turantallet på rute 263 er som tidligere nævnt kun skønnet ud fra en udmøntning af servicekriterierne.

Der køres tilsammen 7320 timer pr år, hvoraf kun 1825 timer udføres af rute 263. Det noget lavere totale timetal efter planændringen skyldes, at Sydtrafik i deres køreplanudkast har strammet op på køretiderne på de regionale ruter.

Det er kun nødvendigt med 1 bus på rute 263, som kommunen skal finansiere, mens køreplanudkastet til rute 135 kræver 3 og til rute 138 4 busser, som Regionen skal finansiere.

Analysen viser således, at kommunen sparer både køreplantimer og 1 bus på delstrækningen Haderslev-Vojens, ved at de regionale ruter er opgraderet i betjeningsomfang for at udfylde servicekriterierne i Sydtrafiks trafikplan.

For delstrækningen Vojens-Ribe viser skemaet, at frekvensen på hverdage forøges fra 8 dobbeltture (mellem Gram og Ribe fra kun 5 ture) til 14 ture, på lørdage fra 3 (Gram-Ribe fra 2) ture til (antydnet) 7 ture, og på søndage fra 4 til (antydnet) 7 ture.

Timetallet stiger fra 2772 timer til 4615 timer (også her er køretiderne strammet op efter planændringen). Busbenyttelsen er sat til 0, da busserne er talt med under delstrækningen Haderslev-Vojens.

Analysen af denne delstrækning viser således en lille fordobling af betjeningsomfanget som følge af opgraderingen af ruten.

5.1.3 Vurdering

Med de forudsætninger, som er beskrevet under afsnittet "Sammenligning før og efter", fremgår konsekvenserne af den beskrevne kommunale trafikplan for kommunen af bilag 8 "Kørselsomfang før og efter trafikplan".

Det ses, at den kommunale kørsel forøges fra 40.586 timer til ca 42.280 timer, eller i alt med ca 1.700 timer pr år. Hertil kommer, at der skal anvendes 1 bus mere – fra 19 til 20 busser. Denne stigning sker fra det nuværende niveau i køreplanåret 2011/12 til tiden efter, at alle implementeringsfaser er gennemført i 2014.

Totaltallene dækker over ændringer i både opad- og nedadgående retning.

Der er store besparelser for kommunen på ruterne 263 Haderslev-Vojens og 237 Vojens-Jels, ved at det er regionale ruter, som helt eller delvist dækker disse strækninger. Besparelsen gælder både køreplantimer og 1 bus på hver rute.

En del af disse besparelser skal dog anvendes til at kompensere for de regionale ruter, der nedlægges.

Det gælder især strækningen på rute 38 mellem Haderslev og Sommersted som følge af, at ruten til Vejen bliver lagt over Vojens. Det klares ved at opgradere rute 265 Haderslev-Bramdrup-Hjerndrup og forlænge den til Sommersted. Ruten har i dag kun 3 ture, som udføres med busser, som primært benyttes på andre ruter. Det bliver derfor nødvendigt at overføre den sparede bus fra rute 237 til den nye rute 265, og timetallet bliver forøget med 1668 timer.

Der skal også kompenseres for nedlæggelse af rute 37 Haderslev-Toftlund, men her indgår erstatningskørslen i en større omlægning, som indebærer forlæggelse af den fælleskommunale rute 236 Haderslev-Tønder til at gå via Toftlund, og en opgradering af strækningen Haderslev-Marstrup-Over Jerstal-Bevtoft for at opfylde de kommunale servicekriterier. Merkørslen for kommunen som følge af nedlæggelsen kan derfor ikke opgøres, men er relativ beskedent.

Ligeledes nedlægges rute 78 Vejen-Gram-Toftlund. Det er ved opstilling af skemaet forudsat, at der ikke etableres erstatningskørsel mellem Gram og Rødding, samt at der køres i et mindre omfang mellem Gram og Toftlund. Denne kørsel kan udføres af bussen på rute 626 Gram-Arnum-Kastrup-Gram, og har et omfang på 485 timer. Kørslen indgår desuden i den kørsel, som rute 626 skal suppleres med for at opfylde servicekriteriet for kørsel mellem Gram og Arnum.

Den sidste nedlagte regionalrute er rute 238 Vojens-Nustrup-Rødding. For denne routes vedkommende forudsættes det, at kørslen kun erstattes mellem Vojens og Nustrup. Det kan lade sig gøre at betjene strækningen med busser fra andre ruter, så merudgiften for kommunen bliver relativ beskedent. Og erstatningskørslen er med til at udfylde servicekriteriet for kørsel mellem Vojens og Nustrup.

Også på andre oplandsruter er der forudsat ekstra kørsel ud over den kørsel, der er nødvendig aht

elevbefordring. Dette er ligeledes for at opfylde servicekriterierne om forbindelser mellem centerbyerne og lokalbyerne.

Der sker med trafikplanerne store omlægninger i ansvaret for den offentlige servicetrafik mellem Regionen og kommunen. Samtidig sker der markante forbedringer i betjeningen både på de regionale ruter og de kommunale ruter.

Det må derfor samlet set fra kommunens side vurderes positivt, at denne omlægning og store forbedring af den kollektive trafik i Haderslev kommune kan ske med en beskeden stigning i den kommunalt finansierede kørsel på 1700 køreplantimer og med anvendelse af kun 1 ekstra kontraktbus.

Ser man endda nærmere på denne udvidelse, så skyldes en stigning i timetallet på godt 700 timer og anvendelse af den sparede bus på rute 263, at skolebusruten på Næsset til Øsby skole overføres til offentlig servicetrafik. Udgiften hertil på Teknik- og Miljøudvalgets budget for kollektiv trafik modsvares af en besparelse på skoleafdelingens budget for kørselsordninger.

Og den resterende udvidelse på ca 1000 timer og 1 bus svarer til det omfang, der skønsmæssigt er sat af til en eventuel omlægning af bybuskørslen.

5.2 Økonomi

Ved en beregning af de økonomiske konsekvenser af den kommunale trafikplan tages der afsæt i den opgjorte stigning i kørselsomfanget på 1700 timer pr år og en ekstra kontraktbus.

Betalingen for kontraktkørslen varierer fra udbud til udbud, og en mindre del af kørslen i Haderslev kommune skal i udbud i 2012. Men tages der udgangspunkt i priserne fra udbuddet i 2010, som omfatter mere end 75% af den samlede kommunale kørsel, koster en køreplantime ca 455 kr, mens en bus koster ca 330.000 kr pr år.

Dette betyder, at kommunens merudgift til offentlig servicetrafik vil være ca 1,1 mill kr pr år fra 2014 i forhold til det nuværende kørselsomfang i 2011, målt i 2011-priser.

Der skal dog ved vurderingen af denne merudgift tages i betragtning, at en skolebusrute omdannes til offentlig servicetrafik. Udgiften til denne skolebusrute er ca 650.000 kr pr år, som spares på skoleafdelingens kørselsbudget.

Netto merudgiften for kommunen bliver således på ca ½ mill kr pr år.

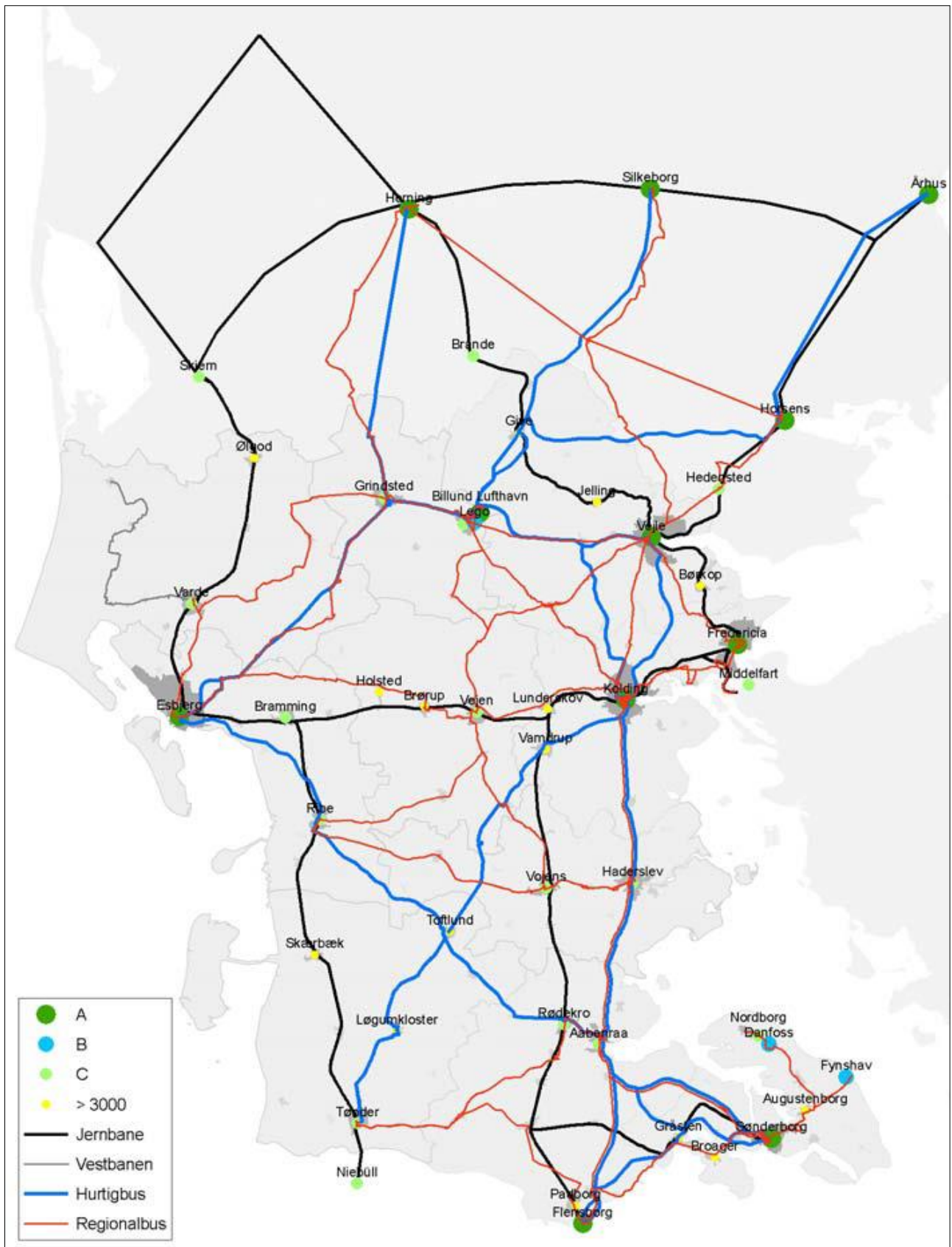
Opmærksomheden skal endvidere henledes på, at der i denne opstilling ikke er kalkuleret med eventuelle merudgifter som følge af ændret eller udvidet behov for elevtransport i forbindelse med udmøntningen af den nye skolestruktur. Det gælder såvel mertransport til og fra ungeuniverserne som mertransport til og fra fællesskolerne f.eks. som følge af, at eleverne ikke skal undervises på den hidtidige, nærmeste distriktsskole, eller at der opstår behov for transport af elever mellem fællesskolens skolebygninger i skoletiden.

Ligeledes skal der gøres opmærksom på, at som forudsætning for kommunens trafikplan og kalkulationerne af de økonomiske konsekvenser ligger Sydtrafiks trafikplan med de skitserede ruter og ruteføringer og – for implementeringsåret 2012 – det første udkast til køreplaner og konkrete ruteføringer. Såfremt disse planer ikke realiseres i det nu kendte omfang, vil det påvirke økonomien i den kommunale trafikplan.

6 Bilag

- Bilag 1 Fremtidigt rutenet i Sydtrafiks område
- Bilag 2 Kommunens servicekriterier for lokale ruter
- Bilag 3 Folketal pr 1. januar 2010 efter byer
- Bilag 4 Kommunens servicekriterier for elevbefordring
- Bilag 5 Skoledistrikter
- Bilag 6 Nuværende busruter
- Bilag 7 Trafikplan for Haderslev kommune
- Bilag 8 Kørselsomfang før og efter trafikplan

Bilag 1



Fremtidigt rutenet i Sydtrafikks område

Bilag 2

Kommunens servicekriterier for lokale ruter

Rutenettet skal opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgange)					Afstand til stoppested (m)	Maks. antal omstigninger
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Haderslev midtby	30	30	30	60	60	400	-
Haderslev i øvrigt, incl. Starup	30	30	30	60	60	600	0 til midtby
Haderslev – ”øvrige centerbyer”, dvs Vojens og (Gram)	30 (60)	30 (60)	30 (60)	60 (120)	60 (120)	800	0
Haderslev til/fra lokalbyer	60	120	60	Efter behov	Efter behov	800	0 Øst for 1 Vest for jernbanen
Vojens/Gram til egne lokalbyer	60	120	60	Efter behov	Efter behov	800	0
> 1.000 arbejdspladser pr km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
>250 arbejdspladser pr km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra lokalbyer	60	120	60	Efter behov	Efter behov	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

Der tilbydes i landsbyer og det åbne land transport med Sydtrafik's særlige tilkaldeordning (Sydtur).

Bilag 3

Folketal pr. 1. januar 2010 efter byer

	Haderslev Kommune	56346
	Landdistrikter	11717
	Haderslev	21293
	Starup	<u>2455</u>
Centerbyer	Haderslev/Starup	23748
	Vojens	7735
	Gram	2452
Lokalbyer	Over Jerstal	1124
	Sommersted	1078
	Hammelev	991
	Bevtoft	844
	Marstrup	763
	Hoptrup	676
	Arnum	574
	Nustrup	568
	Fjelstrup	538
	Øsby	464
	Sønder Vilstrup	418
Landsbyer	Jegerup	446
	Vedsted	370
	Hejsager	310
	Årø sund	297
	Mølby	256
	Fole	248
	Styding	240
	Maugstrup	229
	Kelstrup	203
	Uden fast bopæl	57

Bilag 4

Kommunens servicekriterier for elevbefordring

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole* (m)	Antal indkørsler**	Antal hjemkørsler**	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole***	-	-	-	-	-	-	-
Ungdomsudd.***	-	-	-	-	-	-	-

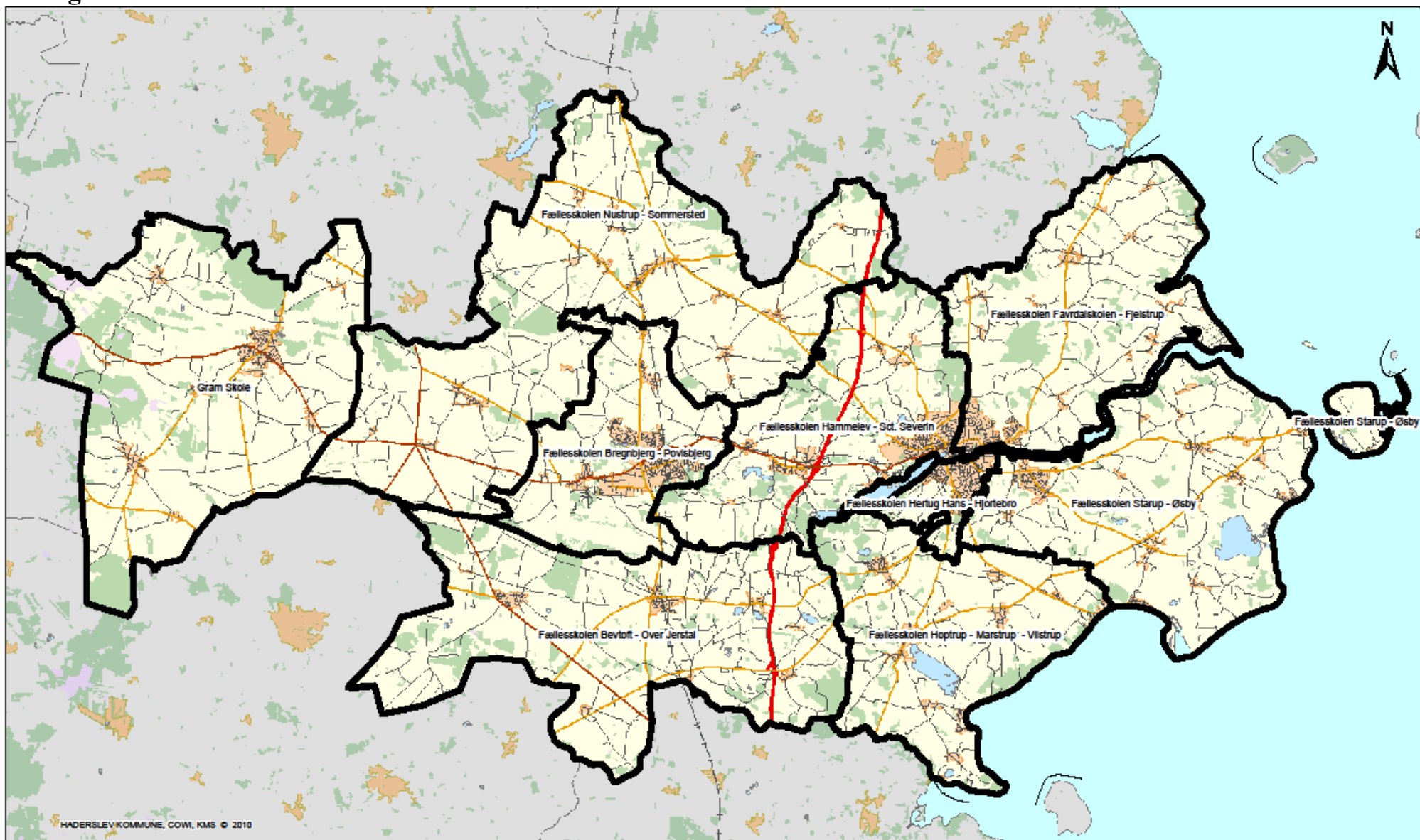
* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

** Dog max 1 indkørsel og 3 hjemkørsler pr skole.

*** Elever befordres med de etablerede ruter. Der tages kun undtagelsesvist hensyn til særlige behov.

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.

Bilag 5 Skoledistrikter



HADERSLEV KOMMUNE, COWI, KMS © 2010

SKOLEDISTRIKTER

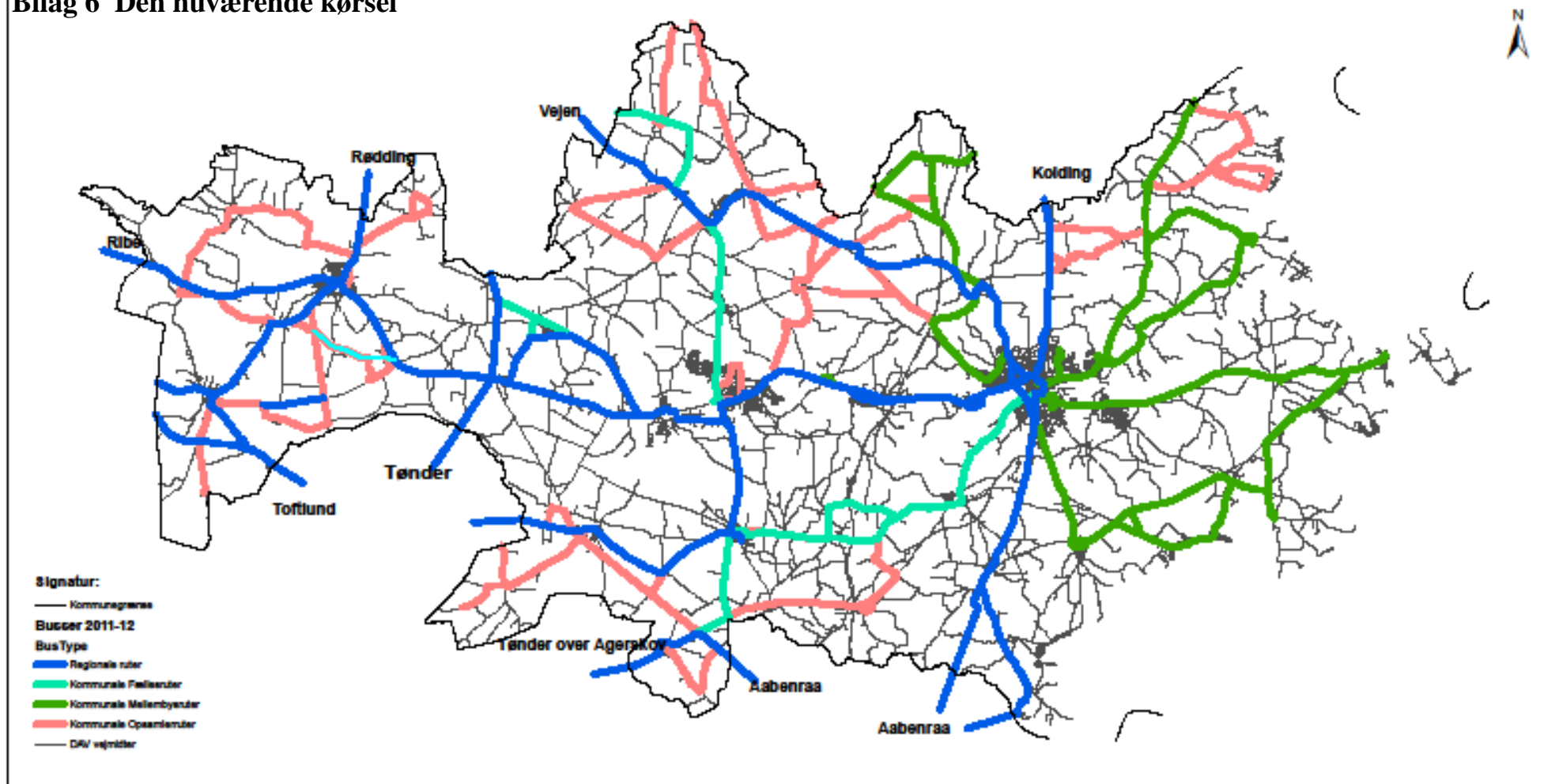
August 2011

Kortet indeholder data af forskellig nøjagtighed og er derfor kun til orienteringsbrug.
Kortet kan ikke anvendes ved skelstridigheder. Der tages forbehold for kortets ajourføringstatus.

Den Centrale Stab - Udviklingsafdelingen
Data og Information
Sagsbehandler: TMKI
Journalnummer: [Journalnummer]
Udskrevet den: 5/4-11

1:145.000

Bilag 6 Den nuværende kørsel



Busruter 2011-2012

Kortet indeholder data af forskellig nøjagtighed og er derfor kun til overblikbrug.
Kortet kan ikke anvendes ved skæbetræthed. Der tages forbehold for kortets ajourføringstatus.

Erhvervs- og Borgerservice - Teknik og Miljø
Veje og Trafik

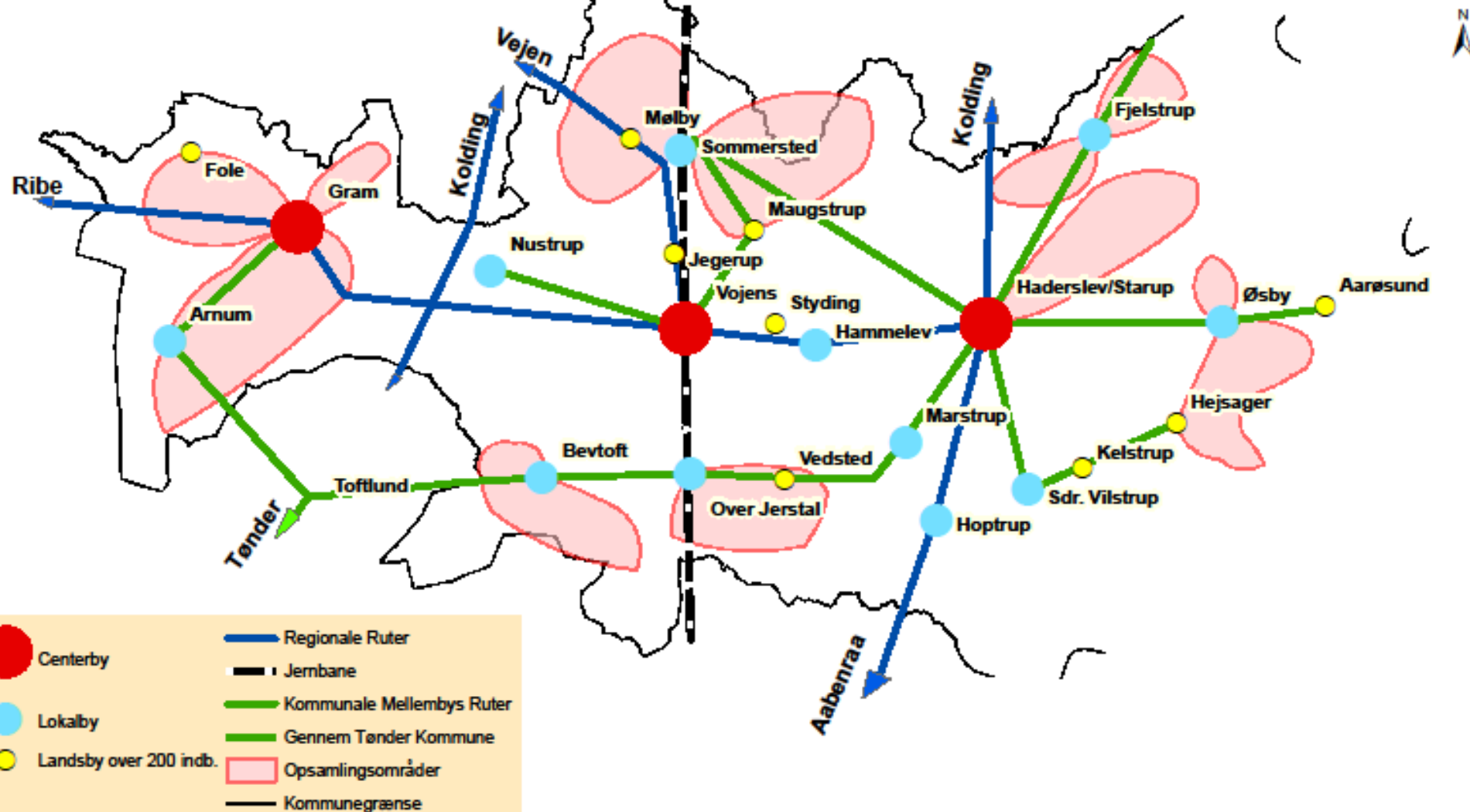
Sagsbehandler:

Journalnummer: evve

Udskrevet den: 02-09-2011

1:226.857

Bilag 7 Trafikplan for Haderslev kommune



Haderslev Kommune Trafikplan

Kortet indeholder data af forskellig nøjagtighed og er derfor kun til overblikbrug.
Kortet kan ikke anvendes ved skæbibrudninger. Der tages forbehold for kortets ajourføringsstatus.

HADERSLEV KOMMUNE, COWI, KMS © 2010

Erhvervs- og Borgerservice - Teknik og Miljø
Veje og Trafik

Udskrevet den: 01-09-2011



Kørselsomfang før og efter trafikplan

Rutenr		Planår	Før plan						Efter plan						Bemærkninger		
Før plan	Efter plan		Ture				Timer		Ture				Timer				
			Hv	Sk	Ej S	We	Reg	Kom	Bus	Hv	Sk	Ej S	We	Reg		Kom	Bus
25		2013	3	0	0	0+0	363		1 R	0	0	0	0+0	0			Erstatningsrute uafklaret
23 34	123?	2013	16 18	0 0	0 0	10+8 13+9	3608 2068		2 R 2 R	Sammenlægges, timesdrift hverdage og weekend			?				
900X	900X Ny X Ko-Fi	2013	8	0	0	4+6			?	2-timesdrift, alternerende, hverdage og weekend			?				+ 3-5 delstrækninger hverdage
263 35 Ha-Vo 37 Ha-Vo	263 135 Ha-Vo 138 Ha-Vo	2012	23 8/7 5	0 0 0	0 0 0	8+9 3+4 4+3		5800 1911 1293	2 2 R 1 R	6 14 12	0 0 0	0 0 0	6+6 7+7 0+0		1825 3065 2430	1 3 R 4 R	Omfang antydet
35 Vo-Ri	135 Vo-Ri	2012	8	0	0	3+4	2772		0	14	0	0	7+7	4615		0 R	Heraf hv 3 og lø 1: Kun Vo-Gr Omfang antydet
237	138 Vo-Ve	2012	7	0	0	0+0		1560	1	0 12	0 0	0 0	0+0 0+0		0 2225	0 0 R	
38 265	265	2012	6/7 2	1 1	0 0	3+3 0+0	2379		2 R 0	0 10	0 0	0 0	0+0 3+3	0		1	Heraf hv 1 og Sk 1: Kun Ha-Je
37 Vo-To 236	236 via To Suppl Ha-Be	2014	9/10 6	0 0	0 0	4+3 0+0	2937		0 1+1T	0 6 5	0 0 0	0 3+4 0+0		0 2625 1560		1+1T 0	Heraf 2 kun Ha-Ved
46	Ny X Ko-Tø	2014	5	0	0	3+4			?	Hurtigrute, stop i Gabøl							Kun ture Ko-Tø, dog 1 Je-Tø
78 626	278 626 Suppl Gr-Ar	2012	7 0	0 5/6	0 0	2+2 0+0	976		1 R 1	4 0 0	0 5 0	0 0 3	0+0 0+0 0+0		485 690 55	0 1 0	278 kun Gr-To

Bilag 8:

Rutenr		Planår	Før plan							Efter plan							Bemærkninger				
Før plan	Efter plan		Ture				Timer			Ture				Timer							
			Hv	Sk	Ej S	We	Reg	Kom	Bus	Hv	Sk	Ej S	We	Reg	Kom	Bus					
238	634	2012	6/4	0	0	0+0	937		1 V	0	0	0	0+0	0							
261	261	2013	10	0	0	0+0		2075	1	10	0	0	0+0		2075	1	+ 4 ture og weekend benyt 264				
262	262	2013	13	0	0	3+0		2990	1	13	0	0	3+0		2990	1	Aften og weekend kører 268				
264	264	2013	9	0	0	3+2		2331	1	9	0	0	3+2		2331	1	+ 1/2 benyt 261				
267	267	2013	13	0	0	3+0		3400	1	13	0	0	3+0		3400	1	Aften og weekend kører 268				
268	268	2013	2	0	0	4+7		1205	0	2	0	0	4+7		1205	0					
619	619	2013	0	3	0	0+0		383	1	0	3	0	0+0		383	1	Samme omfang som skoleruten				
Skolerute	620	2013 (12)	0	4	0	0+0		713	1	0	4	0	0+0		713	1					
627	627	2012	0	6	0	0+0		713	1	0	6	0	0+0		713	1					
631	631	2012	0	2	0	0+0		119	0	0	4	0	0+0		345	0					
635	635	2012	0	4	0	0+0		623	1	0	4	0	0+0		623	1					
632	632	2012	0	4	0	0+0		837	1	0	4	0	0+0		837	1					
	Suppl Vo-So									0	2	0	0+0		335	0					
633	633	2012	0	5	0	0+0		873	1	0	5	0	0+0		873	1					
	Suppl Vo-OJ	2012								2	0	0	0+0		180	0					
636	636	2012	0	3	0	0+0		453	1	0	3	0	0+0		453	1					
	Suppl OJ-Be	2012								2	0	0	0+0		65	0					
By 3	By 3	2013	24	0	0	10+0		2814	1	24	0	0	10+0		2814	1	Aft og week kører By 4 komb				
By 4	By 4	2013	25	0	0	11+0		2897	1	25	0	0	11+0		2897	1	Aft og week kører By 4 komb				
By 4 komb	By 4 komb	2013	3	0	0	7+12		676	0	3	0	0	7+12		676	0					
By6	By6	2013	25	0	0	9+0		3140	1	25	0	0	9+0		3140	1	Aft og week kører By 8 komb				
By7	Udgår	2013	4/6	0	0	3+3		803	0	0	0	0	0+0		0	0	+ 2 ture Ha-Ved				
By8	By8	2013	26	0	0	12+0		3215	1	26	0	0	12+0		3215	1	Aft og week kører By 8 komb				
By 8 komb	By 8 komb	2013	3	0	0	8+12		1042	0	3	0	0	8+12		1042	0					
	Ny Byrute	2013													1000	1	Kørselsomfang skønnet				
I alt (for Bus kun Haderslev-busser)										40586	19								42280	20	

Tonede felter henviser til bemærkningerne

For de regionale ruter gælder timetallet kun kørslen inden for Haderslev kommune

Vedr Bus: R = Region, T = Tønder kom, V = Vejen kom

Vedr We:3+2 = Lø 3 og sø 2