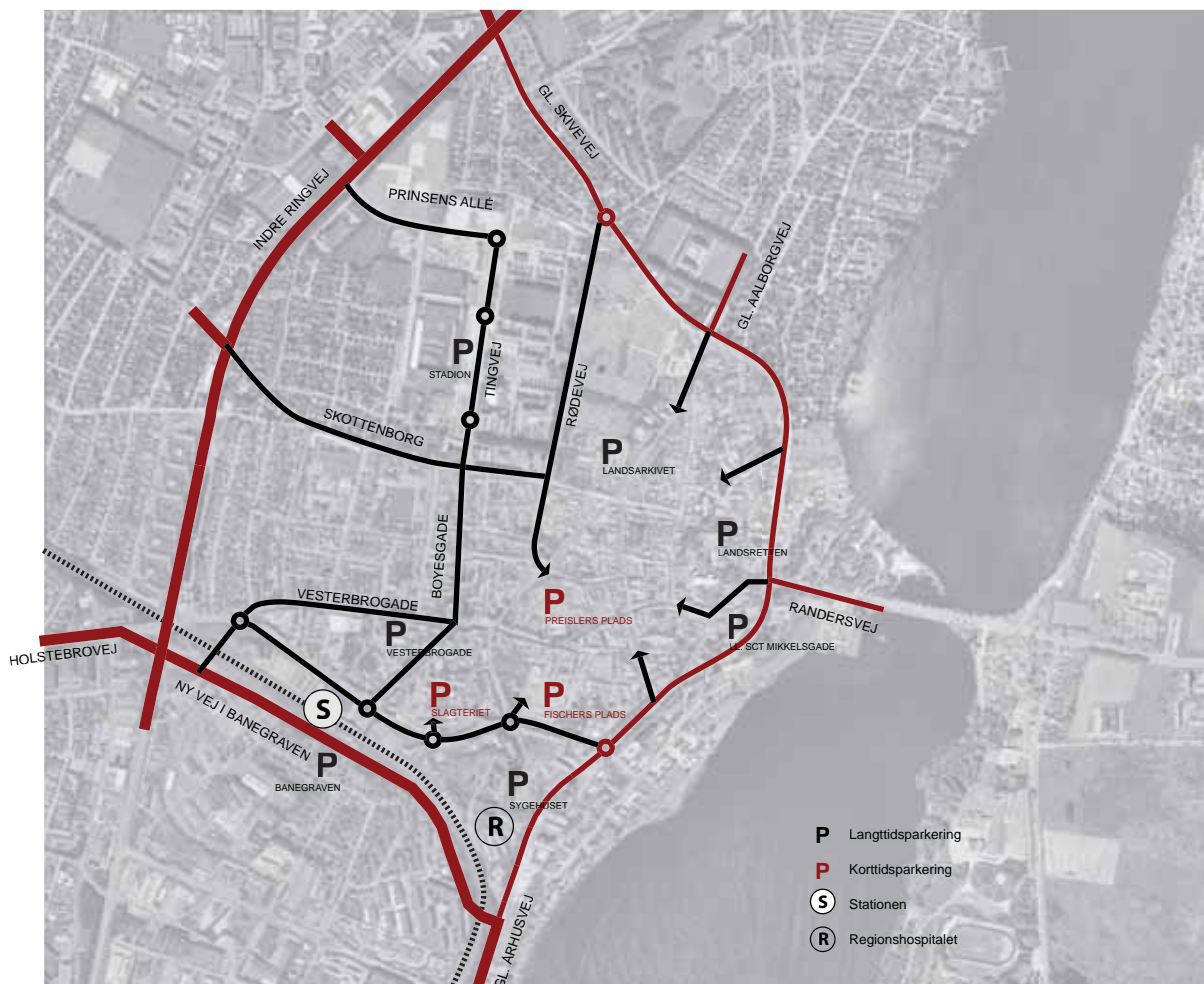


PRINCIP: TRAFIKAL HOVEDSTRUKTUR



Det overordnet vejnet i og omkring Viborg

Centerringen består af Gl. Skivevej, Sct. Ibs Gade, Ll. Sct. Mikkel's Gade, Toldbodgade, Jernbanegade, Boyesgade og Rødevej.

Den fremtidige overordnede vejstruktur

Midtbyen betjenes primært fra vest fra en udvidet centerring bestående af en ny vej i banegraven, Indre Ringvej og Gl. Skivevej. Centerringens østlige tangent (Sct. Ibs Gade og Ll. Sct. Mikkel's Gade) giver kun adgang til en begrænset del af den østlige midtby omkring domkirken. Indenfor den nuværende centerring begrænses gennemkørende trafik.

Prinsens Allé, Rødevej og Reberbanen er i nord "tilbringerveje" til parkeringskoncentrationer omkring kaserneområdet og landsarkivet. Skottenborg giver fra vest adgang til parkering ved Fælledvej, landsarkivet og Preislers Plads, mens Banegårds Allé og Sct. Jørgens Vej giver adgang til Fischers Plads og slagterigrunden. Et nyt P-hus i bevaringsområdet kan få adgang fra Sct. Ibs Gade.

TRAFIKAL HOVEDSTRUKTUR

PRINCIP:

Viborg Midtby henvender sig – med kommunens største handelscenter og et stort udbud af offentlig og privat service - til et stort opland.

For kunder og brugere, der bor langt fra Viborg, er bilen ofte det foretrukne transportvalg. Bor man nærmere Viborg, bliver andre transportformer som at cykle, gå eller tage kollektiv transport gradvist mere attraktive. Det er fælles for alle transportformer at god tilgængelighed er vigtig for at være et attraktivt alternativ.

Med midtbyplanen ønskes alle transportformer principielt tilgodeset. I praksis er det dog ikke altid muligt. Gågader giver f.eks. et behageligt og fredeligt bymiljø for gående, men medfører også store begrænsninger for bilister, cyklist, varebiler og den kollektive trafik. I andre tilfælde kan en særlig indsats for én transportform dog gavne bredt. Eksempelvis kan en særlig indsats, der får flere til at cykle, gavne ikke bare miljø og folkesundhed, men også skabe mere plads på veje og parkeringspladser for de tilbageværende bilister.

Med midtbyplanen gives et bud på en fremtidig overordnet trafikstrategi for Viborg Midtby. I den videre trafikplanlægning skal hensynene til de forskellige transportformer afvejes mod hinanden og ses i sammenhæng med andre faktorer som f.eks. trafikens indvirkning på miljø, bymiljø og trafikikkerhed.

Viborgs udvikling

Viborg er opstået ved søerne. Gennem tiden er byen vokset, og i og omkring de nye byområder er etableret nye veje, der trafikbetjener disse. De nye veje aflaster også midtbyen ved at lede dele af den gennemkørende trafik udenom.

Øst for midtbyen er forholdene anderledes. Her ligger søerne, der har begrænset byens udvikling i denne retning. Der er derfor ikke et tilsvarende aflastende vejnet øst for midtbyen.

Trafikbetjening i dag

Når man ser på et overordnet vejkort over Viborg, får man indtryk af at man som bilist

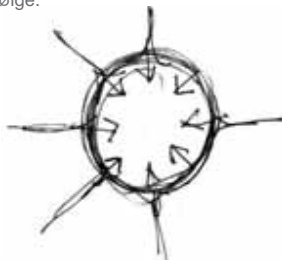
kommer til midtbyen fra vest, hvor de overordnede veje er.

Men virkeligheden er anderledes. For selv om de store ringveje ligger vest for byen, er det nemmere og mere direkte for en stor del af trafikken fra østbyen, Randers, Århus, Aalborg og Silkeborg at køre ind til og også uden om midtbyen ad vejene øst og syd om denne.

Desuden er det for mange trafikanter det mest naturlige at køre frem til den historiske del af midtbyen fra Ll. Sct. Mikkelsgade og Sct. Ibs Gade. Der er derfor ligeså meget trafik på Randersvej, Ll. Sct. Mikkelsgade og Gl. Århusvej som på Indre Ringvej.

Syd om midtbyen er det specielt forbindelsen hen forbi stationen, som må holde for. Den fungerer som forbindelse mellem østbyen og oplandet omkring Holstebrovej. Samtidig giver den adgang til mange vigtige trafikale mål i midtbyen, som Regionshospitalet, Sct. Mathias Centret og stationen.

Trafikproblemerne i Viborg midtby er da også i det daglige koncentreret om afvikling af trafikken på disse trafikårer. Specielt i myldretiden om eftermiddagen opstår der opstuvninger i rundkørslerne på den sydlige centerring med kødannelse og forsinkelser til følge.



Biltrafikken angriber idag midtbyen ligeligt fra alle sider

Viborg fra vest

Med midtbyplanen lægges op til en forøgelse og trafikal fredeliggørelse af midtbyen. Begge forhold vil påvirke trafikafviklingen i og

omkring midtbyen.

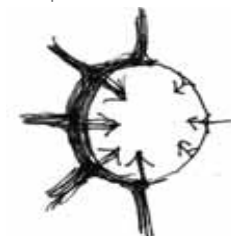
Hvis midtbyen udbygges med de skitserede byggemuligheder og dermed flere parkeringspladser, vil det eksisterende vejnet ikke være tilstrækkeligt til at afvikle den stigende trafik. Og hvis der skal ske en trafikal fredeliggørelse af midtbyen, vil der blive presset yderligere trafik ud på de i forvejen stærkt belastede forbindelser rundt om midtbyen. Det vil derfor med al sandsynlighed blive nødvendigt at udbygge vejnettet.

Et bud på en fremtidig overordnet trafikplanlægningsstrategi, der medvirker til at sikre en god trafikafvikling og reducere kørsel i midtbyen, kan være at:

1. Vejnettet udbygges og reguleres, så trafikanterne så vidt muligt ledes frem til midtbyen fra vest. Herunder reguleres indfarten fra Århusvej, så trafikanter ledes direkte over i Ydre og Indre Ringvej. Endvidere søges trafikkapaciteten på Indre Ringvej forbedret og større nye byggerier og p-anlæg betjenes så vidt muligt fra vest.
2. Vejnettet øst og syd om midtbyen reguleres, så det ikke er så attraktivt at køre igennem eller at betjene midtbyen derfra.
3. For at sikre en acceptabel trafikafvikling på vejforløbet forbi stationen kan det overvejes at anlægge en vejforbindelse i banegraven syd for banen. Vejen kan fungere som aflastningsvej for den gennemkørende trafik på tværs af midtbyen og kan betjene aflastningsparkeringsarealer syd for banen og en udvidelse af Regionshospitalet.
- Den nuværende centerring udvides derefter på sigt mod syd og vest til at omfatte den nye vej i banegraven, Indre Ringvej, Gl. Skivevej, Sct. Ibs Gade og Ll. Sct. Mikkelsgade.
4. For at reducere den gennemkørende trafik yderligere kan vejnettet indenfor den nuværende centerring i princippet gøres blindt med "sonder" overvejende ind fra vest til de store p-anlæg i hjertet af

bymidten. Der kan evt. fastholdes sive-muligheder, som ikke lægger op til større gennemfartstrafik.

5. Af hensyn til bymiljøet i den historiske del af midtbyen begrænses og på sigt forhindres gennemkørende trafik over Nytorv og Domkirkepladsen.



I fremtiden skal bilister ledes frem til midtbyen fra vest

Adgangsveje til midtbyen

P-pladserne i midtbyen ligger godt gemt af vejen. Der er mange indgange, vejen frem til dem kan være svær at finde og det er nødvendigt at køre rundt for at finde ud af, hvor der er en ledig plads. Det giver megen cirkulationstrafik.

Allerede ude ved Indre Ringvej skal det være nemt at overskue parkeringssituationen i midtbyen og vælge den rigtige rute frem til en ledig plads, så tæt på målet som muligt.

Dette kunne gøres ved at udnævne de væsentligste indfaldsveje fra den nye centerring til midtbyens "adgangsporte" og regulere vejene herfra til p-pladserne – "tilbringervejene", så de så direkte som muligt fører ind til de store parkeringskoncentrationer.

Ved adgangsportene på den nye centerring kunne det med skiltning eller anden elektronisk information (herunder GPS teknologi) vises, hvor der er ledige pladser, og hvordan man kommer frem til dem.

Parkeringspladserne ordnes i veldefinerede sektioner med ukomplicerede tilkørselsforhold og klar information om pladsernes anvendelse.

PRINCIP: TRAFIK OG PARKERING



Parkering, fodgænger- og cykelrutenet

Ny parkering samles i større enheder. De centrale parkeringspladser søges reserveret til korttidsparkering for bl.a. kunder og turister, mens de øvrige ikke pålægges tidsrestriktioner.

Fra parkeringspladserne gives adgang til et sammenhængende fodgængernet, stort set uden krydsende biltrafik.

Fodgængernet etableres med de eksisterende gader som kerne og med forlængelser mod øst hen over den historiske bydel og videre til Borgvold og søerne, mod nord til landsarkivet, kaserneområdet og parkering på Fælledvej og mod sydvest til stationen via slagterigrunden.

Der sammensættes et cykelrutenet bestående af eksisterende cykelstier, stille gadestrækninger, hvor biltrafikken begrænses, og passager, hvor cyklisterne må trække cyklen.

FRA BILIST TIL FODGÆNGER

PRINCIP:

Parkering

Der findes i dag ca. 5.000 offentligt tilgængelige parkeringspladser i midtbyen. 2.000 private og 3.000 offentlige.

Der er få restriktioner på brugen af de offentligt tilgængelige pladser. Alle er gratis. Der er tidsbegrænsninger på de mest centrale pladser, men på trods af kontrollen vælger en del at langtidsparkere her i stedet for at parkere i fjernere dele af midtbyen.

Det medfører en dårlig udnyttelse af den samlede parkeringskapacitet. De, som kommer først om morgenen, optager de mest centrale pladser det meste af dagen. Og kunder, turister og besøgende med kortvarige ærinder må søge længere væk fra centrum for at finde en plads. Denne situation opfattes som om, der er mangel på parkering.

Ordrede forhold

Tidsbegrænsninger, p-afgifter og p-kontrol er redskaber, der kan bruges til at regulere brugen af den enkelte parkeringsplads.

I fremtiden kan reguleringen f.eks. ske således:

1. Offentligt tilgængelige p-pladser i og omkring butiksområdet i centrum, heriblandt p-pladserne på Fischers og Preislers Plads og slagterigrunden, søges reserveret til korttidsparkering. Brugen af pladserne reguleres ved størrelsen af p-afgift og/eller tidsbegrænsningens varighed, så der altid er ledige pladser.
2. Længere væk fra midtbyens centrum - i banegraven, ved landsarkivet, på kaserneområdet og i bevaringsområdet - indrettes parkeringspladser uden restriktioner til længerevarende parkering.
3. Fremtidige p-pladser anlægges så vidt muligt i større samlede anlæg med gode tilkørselsforhold, mens spredt parkering i de mest centrale områder søges begrænset. Nye p-pladser søges etableret i p-huse på de under 1. og 2. nævnede lokaliteter.

4. Der udvikles et p-informationssystem, der med skilte, eller elektronik, f.eks. ved brug af GPS-teknologi, kan informere bilisterne om, hvor der er ledige pladser.
5. Der tilbydes særlige favorable ordninger for handicappede, beboere, virksomheder og håndværkere.

For at gennemføre de foreslåede tiltag kan der udarbejdes en samlet parkeringsstrategi for midtbyen og oprettes et p-selskab, som kan tage sig af planlægning og drift af parkeringsreserverne.

Som led i p-strategien revideres parkeringsregulativet og det undersøges, om der er alternativer til brugen af p-fond som medfinansiering af nye p-anlæg.

Ved indføring af betalingsparkering kan evt. overskud geninvesteres i parkering og anvendes til at vedligeholde og forbedre bymiljøet.

Fra bilist til fodgænger

Når man har parkeret bilen, er der ofte endnu et stykke vej til målet. Ofte må man krydse veje med biltrafik, vente ved signaler, gå omveje og komme frem via baggårde. Ikke altid lige komfortabelt og charmerende.

Man kunne forbedre oplevelsen for kunder og besøgende i Viborg midtby, hvis de - når de stiger ud af deres bil - i princippet kunne træde direkte ud på et fodgængernet, som giver uhindret adgang til hele midtbyen.

Det kunne ske ved at etablere et sammenhængende fodgængernet bestående af gågaderne, torve og pladser, passager og brede fortove, suppleret med stille gader, hvor kørende og parkerede biler begrænses. Fodgængernet indrettes med forbindelse til større p-anlæg og forbinder handelscentret med de øvrige bydele.

I stille gader etableres særlige belægninger fra mur til mur, der signalerer at gaden er indrettet for fodgængere. Det kan flere steder stadig være muligt at køre i bil på fodgængernet, men gaderne er i princippet blinde, så biltrafikken begrænses. Den

trafikale status kan evt. være: "Gågade, kørsel tilladt, parkering forbudt."

Varedistribuering

Gågaderne er anlagt uden bagtilkørsel. Det betyder, at varer til de fleste butikker må transporteres ind ad hoveddøren fra gågaden. Det medfører specielt i formiddagstimerne en vis trafik med endda store lastbiler. De fylder, holder stille, spærrer for passage, forurener luften og beskadiger belægningerne. Det går ud over miljøet for fodgængerne.

Med henblik på at begrænse varedistribueringen i gågaderne kan det undersøges om der ved Fischers Plads, Preislers Plads og slagterigrunden kan etableres fælles varemottagelse suppleret med selvfhentning af varer på lette køretøjer for hver enkelt butik.

Det kan yderligere overvejes på visse gadestrækninger med begrænset varelevering at indføre en vægtbegrænsning og påbud om anvendelse af køretøjer med partikelfiltre.

Cyklister

Der er kun få vejstrækninger i Viborg midtby med selvstændige cykelstier. I den ældste del af midtbyen må cyklisterne køre ad smalle gader med mange biler. Her kan man føle sig klemt, belægningerne er ikke ideelle for cyklister og flere steder kører cyklisterne imod ensretningen. I bykernen er de mest centrale gader også byens vigtigste handelsgader og dermed forbeholdt gående. Også dette kan som cyklist opleves som en begrænsning.

I en gammel, bevaringsværdig by som Viborg med et stort gågadeområde vil det næppe være muligt at etablere et cykelrutenet alene af cykelstier igennem og omkring midtbyen. Men cykeltrafikken i midtbyen kan tilgodeses ved at sammensætte et cykelrutenet bestående af cykelstier, stille gadestrækninger, hvor biltrafikken begrænses og passager, hvor cyklisterne må trække cyklen.

Etablering af tilstrækkelig, velplaceret cykel-

parkering i midtbyen og brug af cykelvenlige belægninger på de vigtigste strækninger i et fremtidigt cykelrutenet vil yderligere gøre det mere attraktivt at cykle.

Transport sammen med andre

Trappetorvet fungerer i dag som en central kollektiv trafikterminal for en lang række lokale og regionale buslinier. Her kan passagerne stige om til andre busser eller spadserer ind til midtbyens gågader.

Det er fornemt at kunne køre med bus helt ind i hjertet af midtbyen. Det sætter mange ældre og gangbesværede pris på.

Men samtidig fylder busserne op i gadebilledet, både når de kører og holder stille på terminalen. Det giver uro, og særlig på det nederste stykke af Gravene bidrager buskørslen til et dårligt miljø for fodgængere. Trappetorvet er således i dag mere en trafikplads end en plads.

Et mere fredeligt miljø

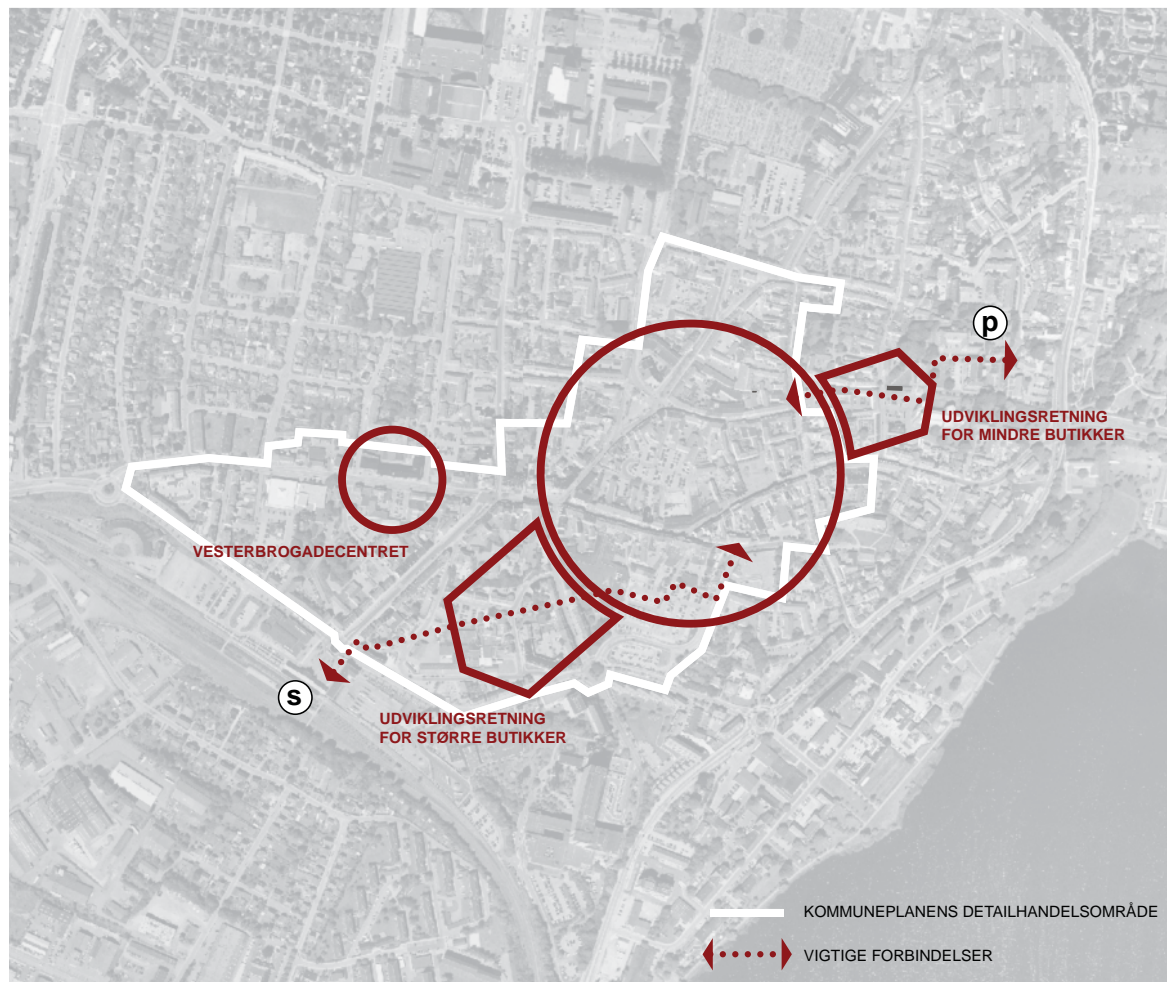
Hvis Gravene fredeliggøres kan Trappetorvet benyttes som et opholdstov og entré til butiksområdet og forbindelsen mellem de primære gågader Vestergade og Sct. Mathias Gade forbedres. Gravene kan desuden fungere som cykelrute nord-syd gennem byen.

Fredeliggørelse kan f.eks. ske ved at lægge buslinierne om, så busserne mødes omkring stationen for omstigning, og indsætte en minibus, som forbinder stationen med midtbyens store p-pladser og Gravene.

Hvis Grønnegade desuden - i forbindelse med en udbygning af Preislers Plads - føres i en tunnel under Gravene ind til eventuelle fremtidige parkeringspladser under terræn, vil der kunne etableres et roligt og venligt strøg i Gravene, helt fra Gl. Vagt til Sct. Mathias Port

Det bør derfor undersøges, om det er trafikalt og økonomisk muligt at omlægge buslinierne og at føre Grønnegade i en tunnel under Gravene ind på Preislers Plads.

PRINCIP: DETAILHANDEL



Viborg midtby rummer kommunens største handelscenter. Et attraktiv, velfungerende og oplevelsesrigt handelscenter med et bredt vareudbud, god trafikbetjening og let adgang til parkering giver god service for den enkelte borger, ligesom det stiller Viborg stærkt i konkurrencen med lignende handelsbyer.

Butikkerne i dag

Langt størstedelen af butikkerne i midtbyen ligger omkring gågaderne og de tilstødende sidegader. Her findes også byens eneste overdækkede center. I området findes ca. 150 butikker med et samlet areal på ca. 45.000 m². Hovedparten er under 200 m². Kun 5-10 butikker er over 1000 m².

Langs Vesterbrogade findes en mindre koncentration af butikker, der i størrelse og karakter minder om et bydelscenter. Her er i alt ca. 10 butikker med et samlet butiksareal på ca. 3.000 m². Hovedparten er dagligvarebutikker - den største med et areal på ca. 900 m².

De øvrige butikker i butiksområdet har et samlet areal på ca. 4.000 m² og ligger spredt uden større synergi mellem butikkerne.

Planforhold i dag

Kommuneplanens butiksområde for midtbyen omfatter - foruden handelscentret - området mellem Vesterbrogade og Banegårds Allé/ Sct. Jørgens Vej. I forhold til "blomsten" svarer det til handelscentret og den nordlige del af stationsbladet.

Kommuneplanen tillader, at der etableres op til 65.000 m² butik indenfor området. Der er

<< Princip for detailhandelsudvikling

Attraktivt og velfungerende handelscenter med et bredt vareudbud, god trafik betjening og let adgang til parkering.

i dag ca. 52.000 m² butikker og planlagt for yderligere 1.000 m².

Udfordringer

Detailhandelen i Viborg efterspørger

- mere butiksareal
- flere mellemstore butikker (300-500 m²), herunder mulighed for at udbygge de eksisterende butikker
- mulighed for etablering af store butikker (op til 2.000 m²)

Kunder efterspørger flere specialbutikker og mere bredde i vareudbud

Sct. Mathias Centret ønsker at udvide

Befolkningstilvæksten i kommunen samt de seneste års generelle forbrugsstigning ventes at medføre øget behov for butiksareal. Andre forhold som nye, kompakte butikskoncepter, mere internethandel mv. kan dog omvendt have en dæmpende effekt på behovet.

En foreløbig vurdering af arealbehovet til detailhandel i Viborg midtby foretaget af ICP peger på et behov på 7.000 m² til dagligvarer og 20-25.000 m² til udvalgsvarer indenfor en periode på 12 år.

Den seneste ændring af planlovens bestemmelser omkring detailhandel har medført at aflastningscentret ved Holstebrovej ikke kan øges yderligere. Der skal fremover findes plads til butikker af denne type i midtbyen.

Der ses sjældent en tom byggegrund i den centrale midtby, og det er vanskeligt at indpasse større ændringer i byens tætte, bevaringsværdige bebyggelsesstruktur.

Fokus

Med midtbyplanen er fokus på

- at Viborg som handelsby får gode udviklingsbetingelser, herunder at der løbende gives mulighed for at udvide butiksarealet og tilpasse sig ændringer i butiksbranchen
- at fastholde et kompakt butiksområde med øget koncentration af butikker omkring en velfungerende gågadering
- at nye butikker placeres, hvor de i videst muligt omfang styrker det nuværende handelscenter og at der fortsat sikres et godt samspil mellem centret og gågadebutikkerne
- at der så centralt som muligt gives mulighed for etablering af store butikker (op til 2.000 m² for udvalgsvarer og op til 3.500 m² for dagligvarer) med parkering og varelevering i tilknytning hertil
- at der gives mulighed for en løbende tilpasning af butiksstrukturen der imødekommer de nyeste butikskoncepter
- at midtbyen generelt gøres mere oplevelsesrig – hvilket også gavner handelslivet
- at forbedre infrastrukturen omkring midtbyen med henblik på at opnå lette adgangsveje, let adgang til parkering samt interessante, sammenhængende fodgængerforbindelser fra ankomststed (p-plads, tog, bus) til destination.

Midtbyplanen

Med planen gives mulighed for, at detailhandelen omkring gågaderne udbygges, blandt andet ved at give mulighed for at udvide

butikker på bagarealer, særligt langs den sydlige del af Preislers Plads og give mulighed for at udvide med nye butikscenterarealer.

I området ved slagterigrunden kan der etableres et område for store butikker, der kan øge bredden af midtbyens vareudbud. Butikker samles omkring et parkeringstov og skal have adgang fra det fri. Fra området skal skabes gode fodgængerforbindelser til handelscentret og stationen.

I bevaringsbladet omkring domkirken, Nytorv, den østlige del af Sct. Mathias Gade og dele af Sct. Mogens Gade gives mulighed for at indpasse småbutikker, der kan medvirke til at gøre området mere levende i dagtimerne.

For at koncentrere butiksudbudet omkring gågaderne søges de liberale erhverv på sigt flyttet til andre dele af midtbyen. Det kan f.eks. være til Vesterbrogade, som i planen gives en rolle som en aktiv handels- og servicegade og lokalt bydelscenter for omliggende boliger. Alternativt søges de placeret over stueageplan.

Ny plan for detailhandel i midtbyen

Planens forslag søges indarbejdet i kommuneplanen ved at udvidet området, hvor der kan etableres butikker (detailhandelsområdet) til at omfatte den centrale del af bevaringsbladet omkring domkirken.

Der udarbejdes differentierede bestemmelser for

- gågader og tilstødende handlegader, hvor alle butikstyper, der kan indpasses i bystruktur, kan tillades.
- slagterigrunden, der udlægges som "aflastningsområde" for gågaderne og reserveres primært til større butikker
- det centrale bevaringsområde, hvor der kan indpasses småbutikker under hensyn til områdets karakter som bolig- og bevaringsområde
- "bydelscentret" ved Vesterbrogade, som gives mulighed for at udvide og forstærkes som butiks- og servicegade
- den resterende del af kommuneplanens butiksområde, hvor der fortsat kan indpasses småbutikker og liberale erhverv i stueplan.

BAGGRUNDSMATERIALE:

- A. Foreløbig vurdering af arealbehov til detailhandel i Viborg bymidte frem til 2021 (ICP marts 2008)
- B. Baggrundsnotat om detailhandel (Cowi oktober 2007)
- C. Oplandsundersøgelse, uddrag (Cowi)
- D. Udviklingsmuligheder (ICP september 2006)
- E. Analyse af detailhandelen i Viborg kommune (ICP juli 2006)
- F. Referater fra møder med repræsentanter for Viborgs handels- og erhvervsliv, afholdt i forbindelse med midtbyplanlægningen