

Status på parkering i Viborg Midtby

Baggrundsnotat til trafikplan for Viborg Kommune

Viborg Kommune

Dato: 9. januar 2023

Indhold

1	Indledning.....	1
1.1	Baggrund.....	1
1.1.1	Parkeringsstrategi fra trafikplan for Viborg midtby	2
1.1.2	Trafik- og parkeringsanalyse for Domkirke kvarteret.....	3
2	Parkeringsituation i midtbyen	3
2.1	Planer om nyt parkeringshus i Domkirke kvarteret v/VUC	4
2.2	Strategi for ladestandere i Viborg Kommune.....	4
2.3	Parkeringsanalyse	5
2.3.1	Belægningsgrad.....	7
2.3.2	Opsummering	10
2.4	Parkeringsudbud	11
2.5	Parkeringsnorm.....	12
2.5.1	Bilparkering	13
2.5.2	Cykelparkering	14
3	Vurdering af parkeringssituationen	15

1 Indledning

Dette notat giver en status på parkeringssituationen i Viborg midtby, herunder status på gældende parkeringsnormer for biler og cykler. I forbindelse med opdatering af Viborg Kommunes trafikplan i 2023 er der gennemført en registrering af belægningsgraden på centrale parkeringsanlæg i midtbyen. Disse data vil sammen med øvrige tilgængelige data danne grundlag for analyserne i dette notat.

Parkeringsituationen i midtbyen afgrænses til bilparkering, hvorfor der ikke gives en status på cykelparkeringsforholdene i Viborg Midtby. Ved vurdering af kommunens parkeringsnorm, vurderes både cykelparkeringsnormen samt bilparkeringsnormen for midtbyen og for hele kommunen.

1.1 Baggrund

Viborg Kommune fik i 1997 udarbejdet en parkeringspolitik, som indeholdt en række forskellige delelementer. Flere af disse er siden blevet realiseret. I 2002 blev parkeringspolitikken suppleret med vurderinger af betalingsparkering og principper for parkeringshenvisning. I forbindelse med trafikplan for Viborg Midtby fra 2012, blev

der udarbejdet en parkeringsstrategi som stadig er gældende. I 2017 blev der også gennemført en parkeringsanalyse for Domkirke kvarteret.

1.1.1 Parkeringsstrategi fra trafikplan for Viborg midtby

I 2012 blev der i forbindelse med trafikplan for Viborg Midtby gennemført vurderinger af parkeringsforholdene i Viborg Midtby. I forbindelse med trafikplanarbejdet blev der i 2010 gennemført en samlet parkeringstælling og -analyse af både offentlige og private parkeringspladser. Parkeringstællingen viste et udbud af knap 6.400 p-pladser i Viborg midtby, hvor omkring 80% var offentligt tilgængelige.

Udbud parkeringspladser Viborg Midtby (2010)

Offentlige p-pladser:	2.890
Handicap:	57
Kantsten:	504
Private p-pladser m/offentlig adgang:	1.692
Forbeholdt private p-pladser:	1.255

Parkeringsanalysen fra 2010 viser, at den maksimale efterspørgsel på parkering er i middagstimerne, hvor knap 65% af den samlede parkeringskapacitet var belagt. Parkeringssituationen viste et stort antal ledige parkeringspladser i midtbyen, og at der ikke syntes at være behov for at øge parkeringskapaciteten.

Sammen med vedtagelsen af Trafikplan for Viborg Midtby i 2012 blev der vedtaget en parkeringsstrategi med fem hovedelementer, samt kvalitetsmål og vision for parkering. De fem hovedelementer var følgende:

- Nedlæggelse af mindre parkeringsanlæg
- Indførelse af parkeringshenvisning
- Revision af parkeringsnormer
- Øget fokus på parkeringskvalitet
- Videreførelse af parkeringsfonden

Kvalitetsmålene for parkering var følgende:

- Parkeringsdækningen skal fortsat være god – dvs. at der ved udbygning og sanering sikres en balance med en ledig kapacitet i middagstimerne på omkring 20-25% således det fortsat vil være let at finde parkering.
- Planlægningen af ny parkering skal baseres på en forudsætning om optimal udnyttelse af den udlagte parkeringskapacitet.
- Unødig parkeringssøgetrafik skal undgås: Det skal være let at finde frem til ledig parkering og attraktivt at gå fra parkeringen frem mod slutmålene i bykernen. Parkeringen skal overvejende findes på større parkeringsanlæg med mere end 100 p-pladser, som er omfattet af dynamisk parkeringshenvisning.
- Nyindrettet offentlig tilgængelig parkering skal leve op til brugernes forventninger til moderne parkeringsanlæg (brugervenligt, lyst, tilpasset forskellige brugergrupper, trygt mv.) og være æstetisk tilpasset det omgivende byrum.

Vision for parkering indeholdt følgende:

- Det er en god oplevelse at parkere i Viborg - enkelt, trygt og bekvemt.
- Parkering i Viborg midtby sker fra periferien med størst tyngde omkring byens væsentligste attraktioner.
- De centrale parkeringspladser anvendes overvejende af kunder og besøgende, mens pendlerparkeringen finder sted på fjernere p-pladser.

- Der er ingen forgæves p-søgetrafik eller intern kørsel mellem parkeringsanlæggene i den centrale midtby.

Sammen med Trafikplan for Viborg Midtby blev den eksisterende parkeringsnorm revideret, og der blev indført en særlig parkeringsnorm for Viborg Midtby, som dels tager hensyn til nærheden til kollektiv trafik og dels tager hensyn til mulighederne for at dobbeltudnytte parkering i midtbyen.

I seneste analyse af parkeringsforholdene i midtbyen, anbefales der at der på sigt indføres betalt parkering på de mest centralt beliggende parkeringspladser i Viborg midtby. I forbindelse med vedtagelse af Trafikplan for Viborg Midtby i 2012 besluttede Byrådet, at der ikke indførtes betalingsparkering.

1.1.2 Trafik- og parkeringsanalyse for Domkirke kvarteret

I forbindelse med Viborg Kommunes planer om at omdanne Domkirke kvarteret blev der i 2017 gennemført en [Trafik- og parkeringsanalyse for Domkirke kvarteret](#). Visionen for Domkirke kvarteret er at skabe et kulturelt og kunsthistorisk kraftcenter, hvor kvarterets institutioner, bygninger og byrum i fællesskab formidler stedets historier og forener kulturarv, arkitektur og kunst som én samlet kulturattraktion. Målsætningen er at være blandt de 50 mest besøgte attraktioner i Danmark.

Der ønskes et mere sammenhængende byrum i Domkirke kvarteret, hvor de mindre parkeringspladser ønskes helt eller delvist nedlagt og erstattet med et nyt parkeringshus. Nedlægning af små parkeringspladser og kantstensparkeringer er i overensstemmelse med parkeringsstrategien for Viborg midtby, hvor parkering skal samles i større parkeringsanlæg for at opnå en optimal udnyttelse af kapaciteten, mindre søgetrafik og sikre en effektiv parkeringshenvisning.

Parkeringsanalysen vurderer det eksisterende parkeringsudbud og -efterspørgsel, samt beregner det fremtidige parkeringsbehov i Domkirke kvarteret som følge af omdannelsen. Den nuværende parkeringsefterspørgsel er omkring 190 p-pladser, og der forventes en øget efterspørgsel på ca. 50 p-pladser, hvilket giver et samlet behov for i alt 240 p-pladser som følge af omdannelsen.

2 Parkeringssituation i midtbyen

Siden 2012 er der sket en del arealudvikling i og omkring Viborg, som har betydning for trafikmængderne og trafikafviklingen. Herunder udviklingen af Banebyen, som har omdirigeret trafikken i midtbyen, og åbnet nye muligheder for hvordan trafikken afvikles, såvel som udbygningen af boligområder øst og syd for Viborg genererer mere trafik, men samtidig giver mulighed for at indtænke mobilitetsløsninger på andre måder i disse områder, og i deres forbindelse ind mod Viborg midtby.

Med planen fra 2012 blev der også indført en ny overordnet parkeringsstrategi, hvor hovedelementerne er gengivet i afsnit 1.1.1. Hensigten med strategien var at nedlægge mindre parkeringsanlæg, samt øge fokus på kvaliteten og henvisning til parkering. Med planen blev ydermere formuleret ambitioner om at nedlægge kantstensparkering i midtbyen, såvel som det blev besluttet at indføre parkeringshenvisning, hvilket blev etableret i 2011/12. Det eksisterende parkeringshenvisningssystem er imidlertid ude af drift pr. februar 2023.

Indførelse af betalingsparkering i Viborg Midtby er imidlertid ikke blevet realiseret, men der er etableret tidsbegrænsning på de mest centrale parkeringspladser og -anlæg i dagtimerne. For de tidsbegrænsede pladser er det muligt at holde gratis i op til 3 timer på de fleste pladser og blot 15-60 minutter på torve og mindre gader i bykernen i dagtimerne.

For beboere, virksomheder og håndværkere er det muligt at tilkøbe licens, som fritager vedkommende for at overholde tidsrestriktionerne på udvalgte offentlige parkeringspladser indenfor centerringen. Det er også muligt for alle borgere og gæster at tilkøbe en éndagslicens, som er gældende indenfor centerringen på offentlige parkeringspladser, hvor tidsbegrænsningen er 1 time eller mere.

Der har siden indførelsen af parkeringsstrategien i 2012 været et øget fokus på at samle parkering i større parkeringsanlæg. Udvidelsen af parkeringsanlægget ved Fischers Plads er blevet gennemført, og der har endvidere været en ombygning af parkeringsanlægget på Preislers Plads.

2.1 Planer om nyt parkeringshus i Domkirke kvarteret v/VUC

I 2017 blev der udarbejdet en [Trafik- og parkeringsanalyse for Domkirke kvarteret](#) i Viborg Midtby i forbindelse med udviklingsstrategien for Domkirke kvarteret. Udviklingsstrategien blev godkendt af Byrådet i 2020, og i den forbindelse planlægger Viborg Kommune opførelse af et nyt parkeringshus. Parkeringshuset er planlagt opført ved VUC og Gråbrødre Kirke Stræde, med ca. 144 parkeringspladser i tre plan med option på et ekstra dæk med yderligere ca. 37 pladser.

Parkeringshuset skal være med til at muliggøre omdannelsen af Domkirke kvarterets byrum og pladser, hvor den eksisterende parkering ved Stænderpladsen, Sct. Nicolaj Gade og Gråbrødre Kirke Stræde nedlægges, og erstattes af nye parkeringspladser i det nye parkeringshus ved VUC. Byrådet har på anlægsbudgettet afsat i alt 26,6 mio. kr. i anlægsårene 2023 og 2024 til nyt P-hus.

2.2 Strategi for ladestandere i Viborg Kommune

Viborg Kommune har i Klimaplanen en målsætning om god dækning med ladestandere, som gør det let at vælge eldrevne køretøjer, samt at mindst 25 % af alle personbiler, der er indregistreret i Viborg Kommune som geografi, skal være el- eller brintbiler i 2030.

I 2022 blev [Strategi for ladestandere i Viborg Kommune](#) vedtaget, og kommunen er nu i gang med at udmønte strategien gennem udbud på etablering af ladestandere. I første omgang drejer det sig om at etablere ladestandere ved kommunale bygninger med store parkeringspladser (mere end 20 parkeringspladser) inden 2025 for at opfylde krav jf. ladestanderbekendtgørelsen.

Overordnet er målsætningen for ladestanderstrategien, at der opstilles ladeinfrastruktur som dækker behovet, hvor der er ca. ét offentligt tilgængeligt ladeudtag pr. 80 elbiler. Endvidere ønskes en god geografisk dækning af ladeinfrastruktur ved etage- og tæt-lav boliger i Viborg og Bjerringbro. I 2025 skal der som udgangspunkt max. være 500 m til ladestandere fra etage- og tæt-lav boliger, og i 2030 skal det være max. 250 m.

I 2026 vil Viborg Kommune igen evaluere om ladeinfrastrukturen giver en passende dækning i kommunens byer. Der kan f.eks. vise sig behov for også at etablere ladestandere på kommunalt ejede parkeringsarealer ved selvejende institutioner og idrætshaller. Det gælder særligt i forhold til at opfylde ladestanderstrategiens mål om at dække behovet for offentlig tilgængelige ladestandere og at sikre god geografisk dækning af etage- og tæt-lav boliger i Viborg og Bjerringbro.

Ligeledes vil kommunen understøtte muligheder for dobbeltudnyttelse af ladere ved forretninger og arbejdspladser, hvor de kan anvendes af eksterne brugere om aftenen/natten samt i weekenden.

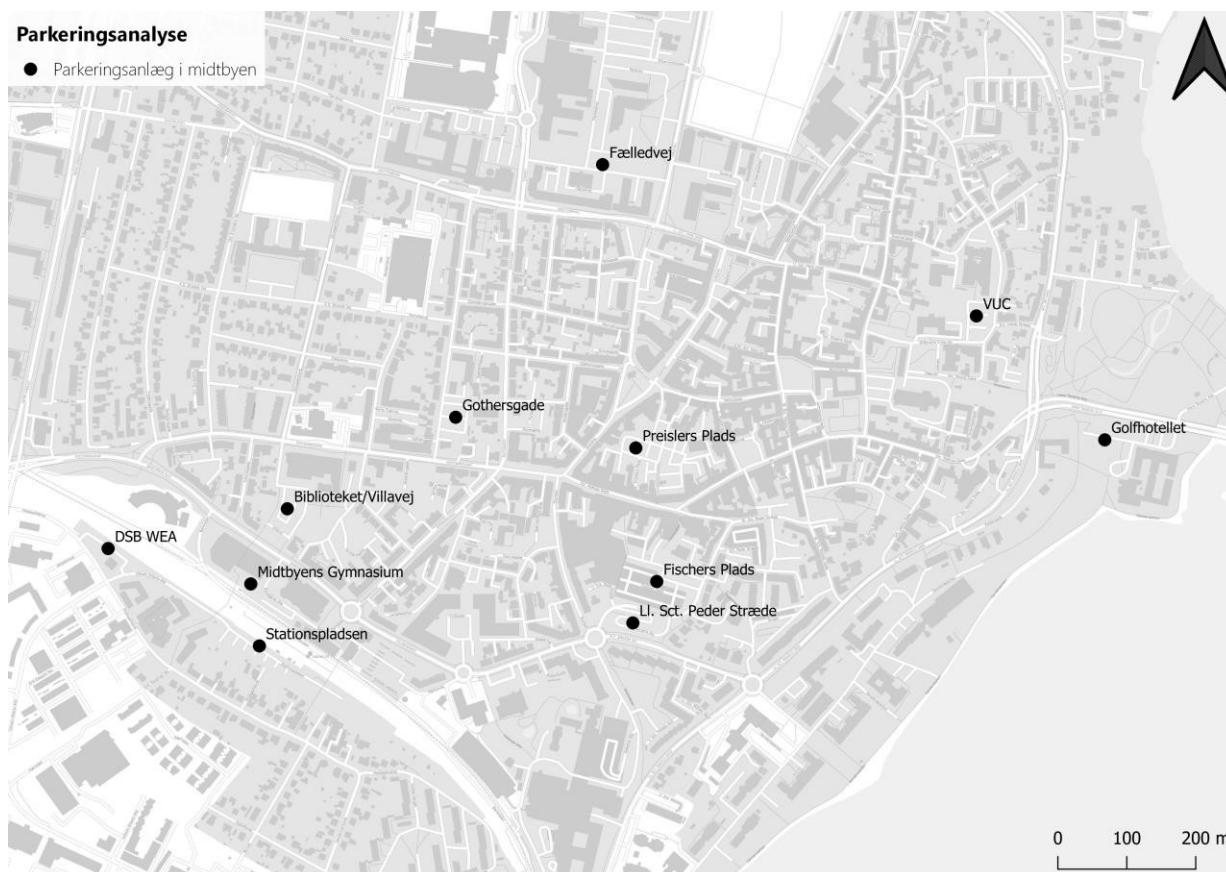


Figur 2.1: Etablering af ladestandere i Viborg Kommune.

2.3 Parkeringsanalyse

Viborg Kommune har i april 2023 gennemført en parkeringsregistrering af belægningsgraden på 11 parkeringsanlæg i Viborg Midtby. Registreringen er gennemført på centrale parkeringsanlæg i midtbyen, hvor der er differeret på alm.-, handicap-, elbil- og tidsbegrænsede parkeringspladser. Registreringerne er foretaget i april 2023, hhv. en tirsdag, fredag og lørdag for at afdække eventuelle ændringer i parkeringsbehovet i hverdage og weekend i midtbyen.

Registreringen danner grundlag for en mindre parkeringsanalyse af belægningsgraden på de udvalgte anlæg, som fremgår af Figur 2.2.



Figur 2.2: Udvalgte parkeringsanlæg som indgår i parkeringsanalysen.

De udvalgte parkeringsanlæg er centralt beliggende i midtbyen ved forskellige funktioner såsom uddannelsesinstitutioner, station/knudepunkt, detailhandel og gågaden. De udvalgte parkeringsanlæg antages at være repræsentative for parkeringssituationen i midtbyen. Af Tabel 2.1 fremgår antallet af parkeringspladser på de forskellige parkeringsanlæg og fordelingen af de forskellige typer af p-pladser.

Tabel 2.1: Oversigt over antal parkeringspladser på de udvalgte parkeringsanlæg.

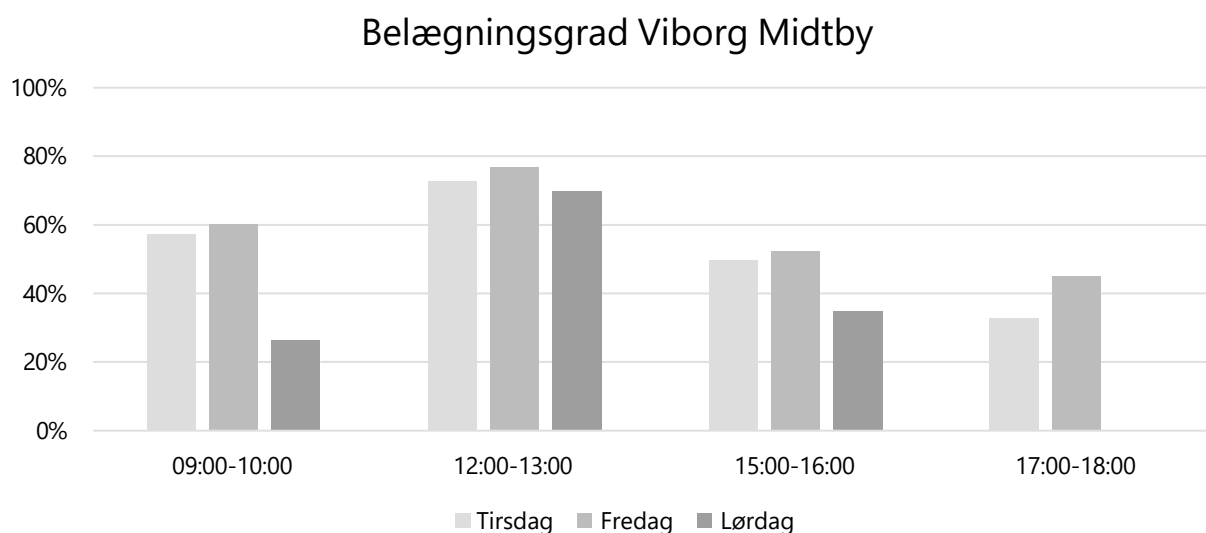
Parkeringsanlæg		Antal parkeringspladser				
		Almindelige	Tidsbegrænsede	Handicap	Elbil	Samlet
Fælledvej		87	0	0	0	87
Preislers Plads, inkl. Rundingen		0	245	7	6	258
Gothersgade	Inkl. 2 timers pl.	64	11	1	0	76
Biblioteket/Villavej	Inkl. 1 times pl.	138	11	4	0	153
Stationspladsen	Inkl. 15 min. pl.	147	3	6	0	156
DSB WEA		74	0	0	0	74
Midtbyens Gymnasium	Ekskl. udvendige pladser	102	0	5	4	111
Ll. Sct. Peders Stræde		67	0	0	0	67
Fischers Plads	Inkl. P-kælder	0	462	8	5	475
Golfhotellet		135	0	1	4	140
VUC		62	0	0	0	62
	Total	876	732	32	19	1659

Der er på de talte parkeringsanlæg en samlet kapacitet på 1.659 parkeringspladser, hvoraf 876 er almindelige parkeringspladser, 732 er tidsbegrænsede, 32 er handicapparkering og 19 p-pladser er reserveret til elbiler.

2.3.1 Belægningsgrad

Resultatet af parkeringsanalysen præsenteres ved belægningsgrader. Belægningsgraden på parkeringsanlægene beskriver andelen af parkeringspladser, som er belagt, og angiver dermed restkapaciteten på anlæggene. Parkeringssituationen for hele midtbyen vurderes på baggrund af de generaliserede data, som antages at være repræsentative for parkeringssituationen i midtbyen i øvrigt.

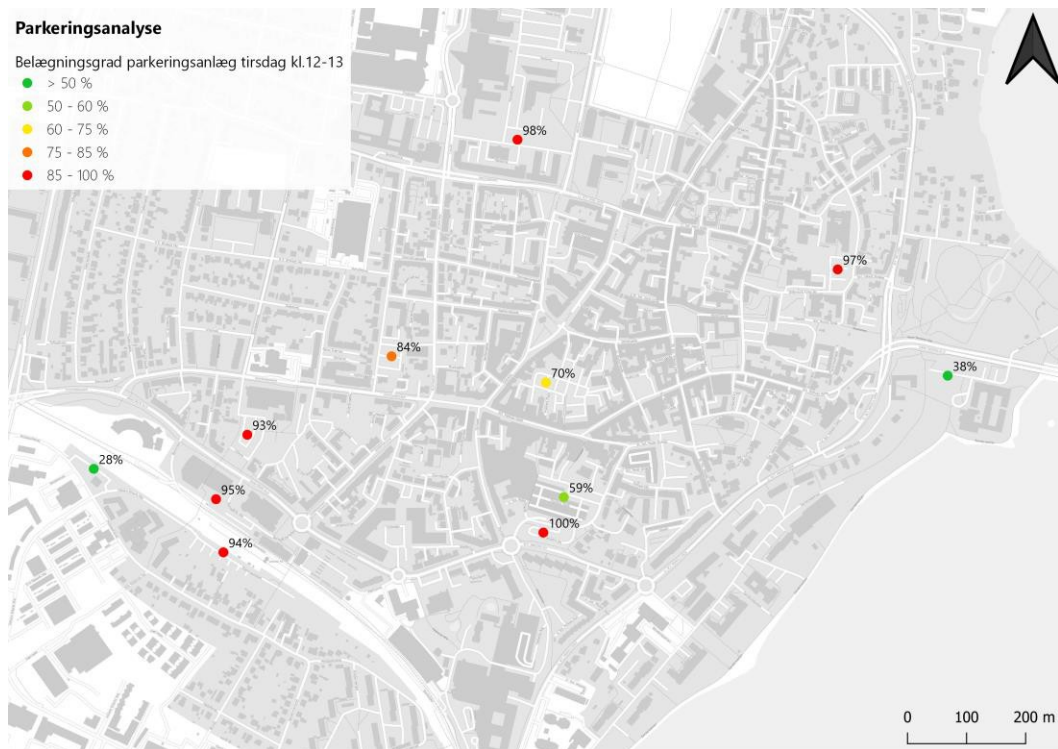
Figur 2.3 viser belægningsgraden på parkeringspladserne i Viborg Midtby. Registreringen viste at efterspørgslen efter parkering i midtbyen er størst omkring middagstimerne kl. 12-13, hvor der er en belægningsgrad på 70-77 %, varierende over weekenddage og hverdage. Dette giver en ledig parkeringsreserve på 23-30 %, som er noget højere end kommunens målsætning om en ledig kapacitet på 20-25 % formuleret i parkeringsstrategien fra 2012.



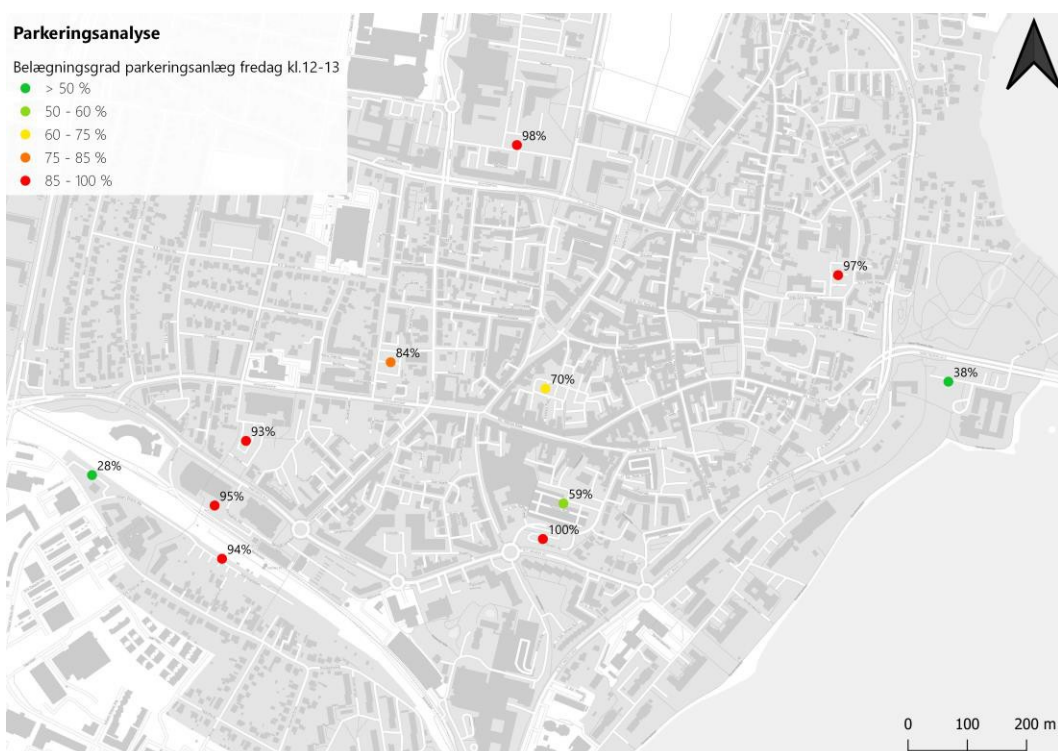
Figur 2.3: Belægningsgrad på parkering i Viborg midtby.

Overordnet viser analysen af belægningsgraden for parkeringen i midtbyen, at der er ledig parkeringskapacitet i Viborg midtby. Den maksimale efterspørgsel forekommer i dagtimerne omkring middag, hvor ca. syv ud af ti parkeringspladser er optaget.

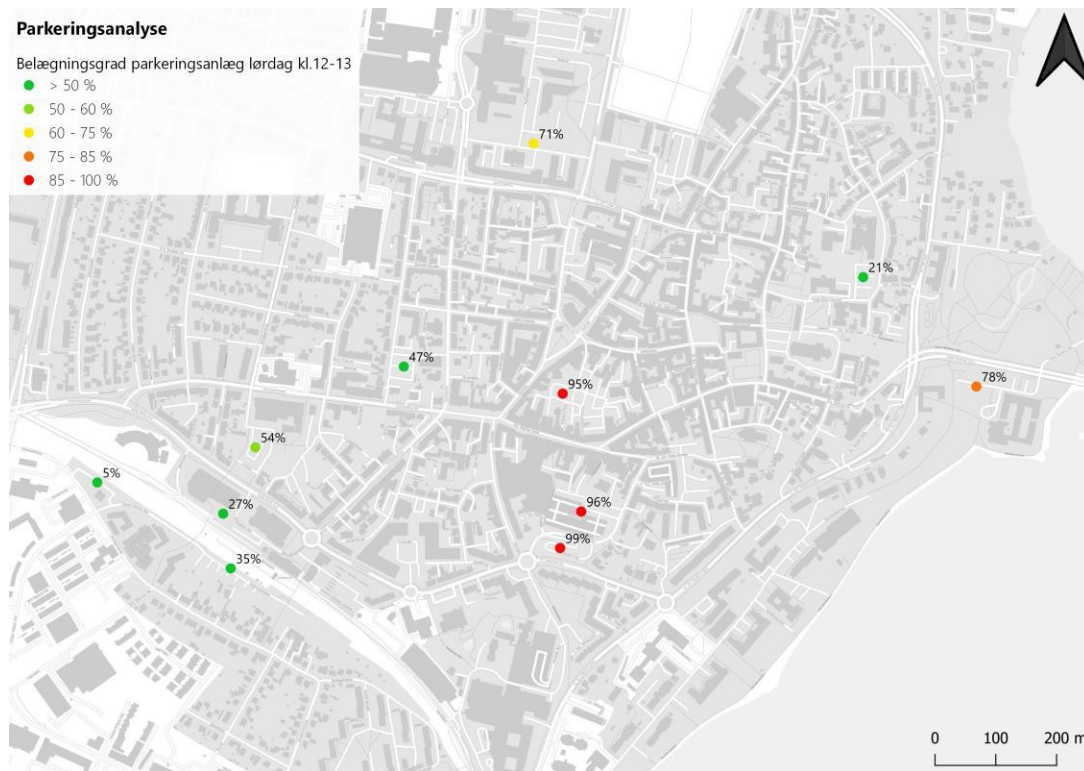
Figur 2.4 viser belægningsgraden på parkeringsanlæg i midtbyen tirsdag omkring middag. Figur 2.5 viser belægningsgraden på parkeringsanlæg i midtbyen fredag omkring middag og Figur 2.6 viser belægningsgraden på parkeringsanlæg i midtbyen lørdag omkring middag.



Figur 2.4: Belægningsgrad på parkeringsanlæg i Viborg Midtby tirsdag kl. 12-13.



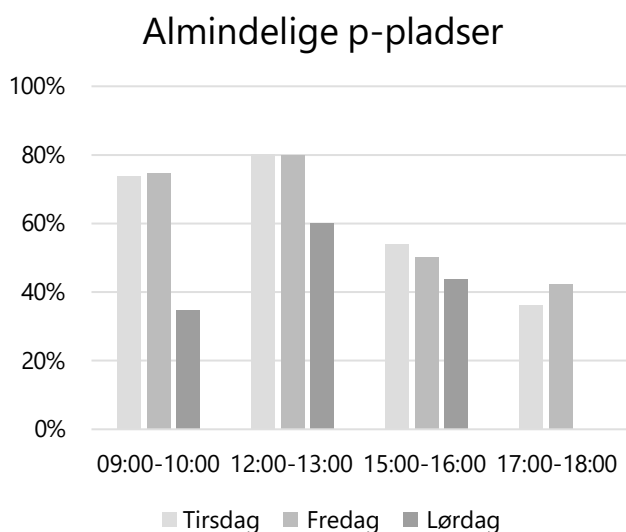
Figur 2.5: Belægningsgrad på parkeringsanlæg i Viborg Midtby fredag kl. 12-13.



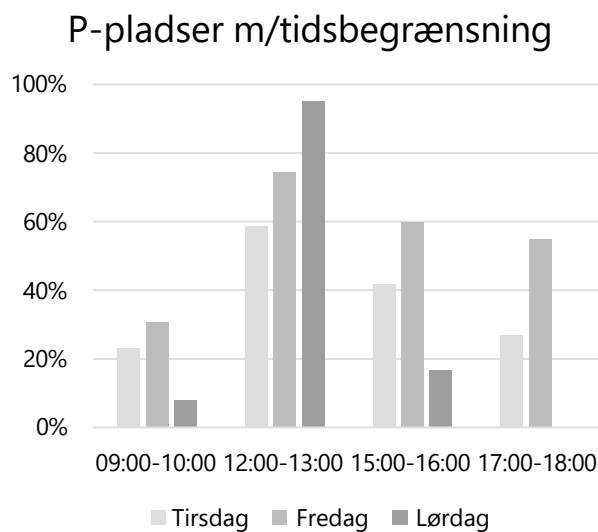
Figur 2.6: Belægningsgrad på parkeringsanlæg i Viborg Midtby lørdag kl. 12-13.

Som det fremgår af ovenstående figurer varierer belægningsgraden på de forskellige anlæg henover ugen. Parkeringsanlæggene ved gymnasium, VUC og stationen har en høj belastning i hverdage, men har meget ledig kapacitet i weekenden. I weekenden er parkeringsanlæggene omkring gågaden højt belastet omkring middag, hvor der på hverdage er ledig kapacitet. Parkeringsanlægget ved Ll. Sct. Peders Stræde er generelt højt belastet, hvilket kan have en sammenhæng med sin nære placering til gågaden, og at der ikke er tidsbegrænsede parkeringspladser.

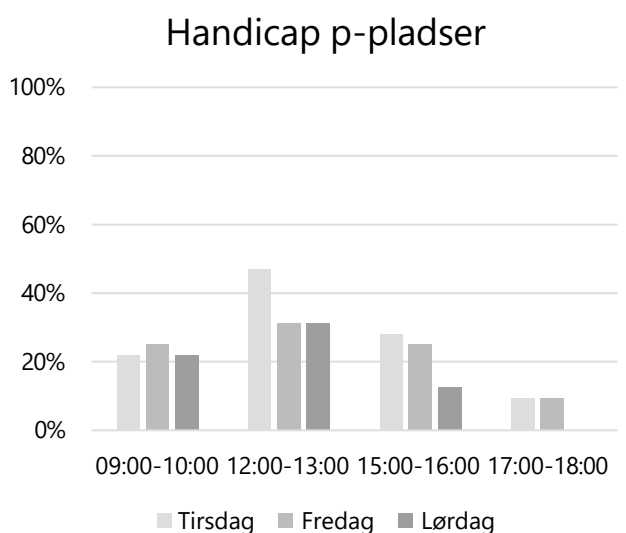
Ved at differentiere de forskellige typer af p-pladser, er det muligt at se om kapaciteten eller presset på enkelte typer p-pladser er større. Nedenfor ses belægningsgraderne på de forskellige parkeringstyper.



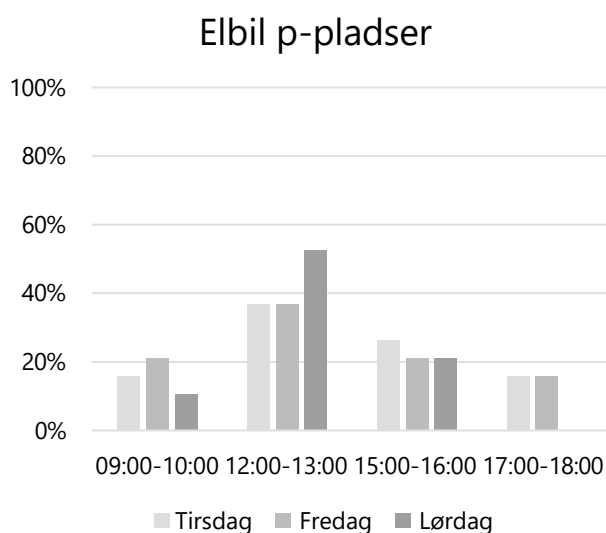
Figur 2.10: Belægningsgrad almindelige parkeringspladser.



Figur 2.9: Belægningsgrad tidsbegrænsede parkeringspladser



Figur 2.7: Belægningsgrad handicap parkeringspladser.



Figur 2.8: Belægningsgrad elbilparkeringspladser.

Analyse af belægningsgraden viser at der er en god restkapacitet på handicap- og elbilparkeringspladserne, og det ses at de almindelige parkeringspladser har en højere belægning om formiddagen. For parkeringspladserne med tidsbegrænsning ses en højere belastning omkring middag i weekenden, hvor op til 95 % af pladserne er optaget.

2.3.2 Opsummering

Parkeringsanalysen viser at de almindelige parkeringspladser generelt er jævnt belagt i hverdage, både om formiddagen og omkring middagstid. Der er ledig kapacitet på parkeringspladserne for elbiler og handicap både til hverdag og i weekenderne.

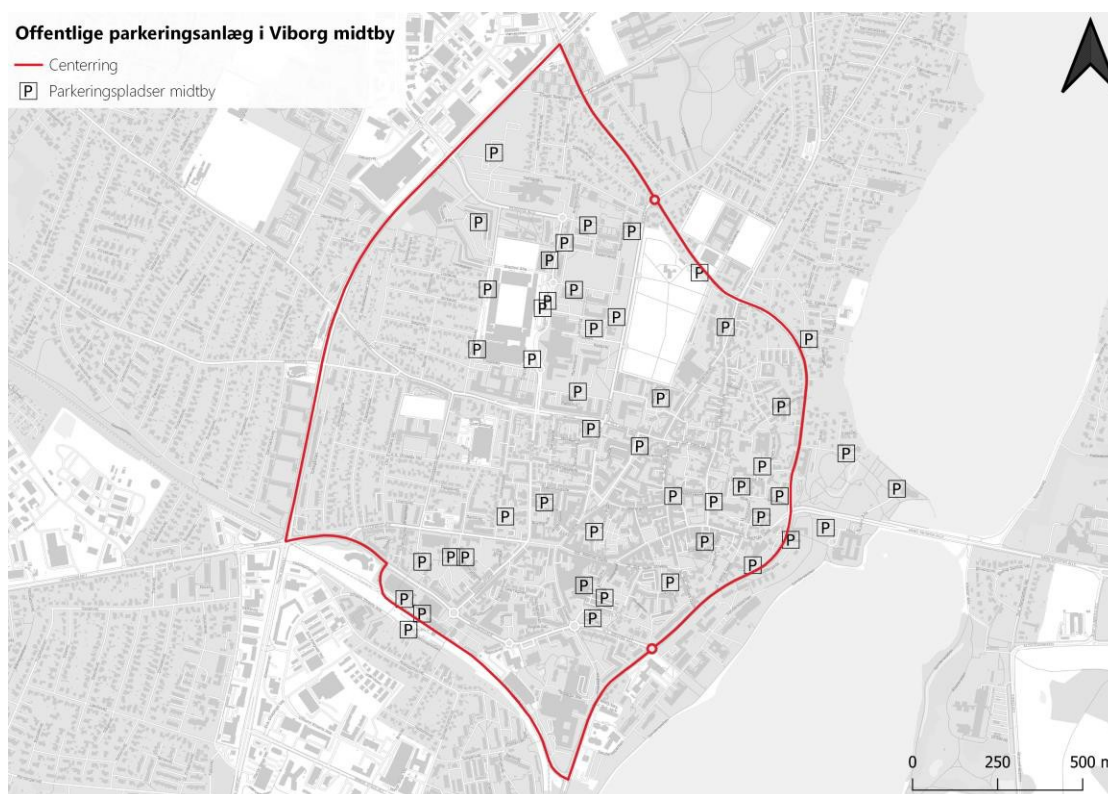
Der er et højere pres på den tidsbegrænsede parkering omkring middag i en weekenddag sammenlignet med almindelig parkering. Antallet af belagte parkeringspladser gennem tælleperioden varierer også mest for de tidsbegrænsede pladser, hvor der antages en større udskiftning.

Af parkeringsanalysen synes der ikke umiddelbart at være et behov for at øge parkeringskapaciteten. Den maksimale efterspørgsel efter parkering i midtbyen er i dagtimerne omkring middag, hvor ca. syv ud af ti parkeringspladser er belagt varierende over weekenddage og hverdage. Dette giver en ledig parkeringskapacitet på 23-30 % i den mest travle periode, som er noget højere end kommunens målsætning om en ledig kapacitet på 20-25 % fra parkeringsstrategien fra 2012.

Parkeringsanalysen er udarbejdet på baggrund af et noget begrænset datagrundlag, hvor blot 11 af de offentlige parkeringsanlæg er blevet registeret. Desuden er registreringen ikke udført på timebasis, hvilket gør at der kan være andre tendenser, end hvad der fremgår af denne analyse. Belægningsgraden og den ledige kapacitet på de pågældende parkeringsanlæg anvendes samlet for at give en indikation af parkeringssituationen i midtbyen, men generaliseringen er forbundet med usikkerheder grundet datagrundlaget.

2.4 Parkeringsudbud

På Figur 2.11 ses de offentlige parkeringspladser omkring Viborg midtby. Centerringen, som beskrevet i parkeringsstrategien fra 2012, er markeret, men midtbyens afgrænsning vurderes at brede sig ud over et større område end centerringens udbredelse, hvorfor enkelte parkeringsanlæg øst for centerringen samt syd for jernbanen er inkluderet.



Figur 2.11: Offentlige parkeringsanlæg i Viborg midtby. OBS: DSB WEA vest for Banebyen er ikke repræsenteret på dette kort, men er inkluderet i analysen.

I Tabel 2.2 ses en opgørelse af antallet af parkeringspladser i Viborg midtby. Viborg Kommune har ikke opdaterede data på private p-pladser med offentlig adgang og forbeholdte private p-pladser, hvorfor disse ikke opgøres i tabellen, og heller ikke fremgår af kortet ovenfor.

Viborg Kommune har i april 2023 gennemført en parkeringstælling af antallet kantstensparkeringspladser indenfor centerringen, mens de øvrige anlæg og pladser er ikke optalt. I tabellen vises udviklingen i antal parkeringspladser fra 2010 og 2023.

*Tabel 2.2: Overblik over parkeringspladser i Viborg midtby.
*udgøres af tidsbegrænsede og almindelige p-pladser. **kun indenfor centerringen*

	2010	2023	
		Viborg midtby	heraf indenfor centerring
Offentlige p-pladser	2.890	3.778*	3.388*
Handicap	57	83	73
MC	-	51	50
Bus	-	3	0
Kantsten	504	391**	391
Private p-pladser m/offentlig adgang	1.692	-	-
Forbeholdt private p-pladser	1.255	-	-
	6.398	4.306	3.902

I 2010 var udbuddet af parkering i Viborg midtby opgjort til omkring 6.400 p-pladser, som både inkluderer offentlige og private p-pladser. Antal offentlige p-pladser, inklusive handicap og kantstensparkering var 3.451 i 2012.

Udbuddet af parkeringspladser i 2023 er 4.306 p-pladser i midtbyen, hvoraf 3.902 af disse er indenfor centerringen. Udviklingen siden den seneste parkeringsanalyse fra 2010 viser at antallet af offentlige tilgængelige parkeringspladser er steget med 855. Antallet af kantstensparkeringspladser er samtidig reduceret siden den seneste opgørelse fra 2010, hvilket er i tråd med parkeringsstrategien fra 2012.

I opgørelsen af udbuddet af offentlige parkeringspladser, er der irregulariteter med data og de talte p-pladser fra parkeringsanalysen, hvorfor der er usikkerhed forbundet med det samlede tal. Dette kan skyldes, at kommunens datagrundlag for de offentlige parkeringspladser ikke er opdateret, hvilket underbygger behovet for at kommunen gennemfører en fuldendt parkeringsanalyse, som opgør antallet af offentlige p-pladser, samt private pladser med offentlig adgang, og private p-pladser for at få et opdateret datagrundlag for parkeringssituationen i Viborg midtby, såvel som indenfor centerringen.

2.5 Parkeringsnorm

Med Trafikplan for Viborg Midtby fra 2012, blev den eksisterende parkeringsnorm revideret, og der blev indført en særlig parkeringsnorm for Viborg midtby samt en særlig norm for anlæg af cykelparkering.

Parkeringsnormerne for bilparkering og cykelparkering kommer til anvendelse i forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse og er opdelt efter funktionsanvendelser.

2.5.1 Bilparkering

Parkeringsnormen for Viborg Kommune og for Viborg midtby fremgår af Tabel 2.3. Parkeringskravet i lokalplanerne afspejler typisk Viborg Kommunes parkeringsnorm, som fremgår af kommuneplanrammerne for lokalplanlægningen. Kun for etageboliger i midtbyen i Viborg og Bjerringbro er der særlige parkeringsnormer, ellers er disse generelle for hele kommunen uanset hvor byudviklingen finder sted.

Tabel 2.3: Parkeringsnorm for Viborg Kommune og Viborg midtby.

Anvendelse	Generelle parkeringskrav	Noter	Parkeringskrav indenfor centeringen i Viborg midtby	
Boligbyggeri	Åben-lav boligbebyggelse (fritliggende enfamiliehuse), enkeltstående dobbelthuse samt sommerhuse	2 p-pladser pr. bolig	Mindst 1 p-plads i det fri	1 p-plads pr. bolig (dog kun indenfor P-søgeringen)
	Tæt-lav boligbebyggelse, dvs. række-, dobbelt-, kæde-, klyngehuse og lignende	1 ½ p-plads pr. bolig	Kan etableres på fælles parkering. Mindst ½ p-plads i det fri.	
	Etageboliger – over 80 m ²	1 ½ p-plads pr. bolig	Kan etableres på fælles parkering. Mindst hver 4. p-plads i det fri, undtagen ved p-kældre i Viborg og Bjerringbro bymidte.	½ p-plads pr. bolig
		1 p-plads pr. bolig i Bjerringbro bymidte		
	Etageboliger – under 80 m ²	1 p-plads pr. bolig	Skal etableres på fælles parkering. Mindst hver 4. p-plads i det fri, undtagen ved p-kældre i Viborg og Bjerringbro bymidte.	
		½ p-plads pr. bolig i Bjerringbro bymidte		
Ungdomsboliger, kollegier og lignende	1 p-plads pr. 2 boliger (enheder)	Skal etableres på fælles parkering.	1 p-plads pr. 4 boliger	
Plejhjem, døgninstitutioner og ældreboliger	1 p-plads pr. 4 boligenheder samt 1 p-plads pr. 2 ansatte samt gæsteparkering	Hvis indretning og benyttelse som boliger ovenfor, så krav som disse.	1 p-plads pr. 4 boliger samt 1 p-plads pr. 8 ansatte samt gæsteparkering	
Erhverv	Fabriks- og værkstedsbygninger samt servicevirksomhed	1 p-plads pr. 50 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 100 m ² bruttoetageareal
	Engroshandel	1 p-plads pr. 100 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 100 m ² bruttoetageareal
	Lagerbygninger	1 p-plads pr. 200 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 200 m ² bruttoetageareal
	Liberal erhverv	1 p-plads pr. 50 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 100 m ² bruttoetageareal
	Dagligvarebutikker inkl. personalefaciliteter	1 p-plads pr. 25 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 30 m ² bruttoetageareal
	Udvalgsvarerbutikker - herunder særlig pladskrævende varer - inkl. personalefaciliteter	1 p-plads pr. 50 m ² bruttoetageareal		1 p-plads pr. 100 m ² bruttoetageareal
	Restauranter og lignende	1 p-plads pr. 10 siddepladser		1 p-plads pr. 20 siddepladser
Hotel	1 p-plads pr. 2 værelser		1 p-plads pr. 4 værelser	
Andet	Kultur (teatre, biografteatre, koncertsale og lignende)	1 p-plads pr. 7 siddeplads eller 1 p-plads pr. 10 personer		1 p-plads pr. 10 siddeplads eller 1 p-plads pr. 15 personer
	Idrætshaller	1 p-plads pr. 10 personer		1 p-plads pr. 10 personer
	Sportanlæg	1 p-plads pr. 5 siddepladser		1 p-plads pr. 10 siddepladser
	Sygehuse	1 p-plads pr. sengeplads. Ved klinikker og ambulante afsnit uden sengepladser m.v. 1 p-plads pr. 50 m ²		1 p-plads pr. sengeplads. Ved klinikker og ambulante afsnit uden sengepladser m.v. 1 p-plads pr. 50 m ²
	Skoler/uddannelsesinstitutioner	1 p-plads pr. 2 ansatte samt 1 p-plads pr. 5 elever over 18 år		1 p-plads pr. 2 ansatte samt 1 p-plads pr. 8 elever over 18 år
	Daginstitutioner	1 p-plads pr. 2 ansatte samt 1 p-plads pr. 10 børn.		1 p-plads pr. 4 ansatte samt 1 p-plads pr. 10 normerede institutionspladser.

Den gældende parkeringsnorm for Viborg Kommune og for Viborg midtby videreføres.

Viborg Kommune ønsker en god dækning med ladestandere som gør det let at vælge ældre køretøjer. Kommunen er nu i gang med at udmønte ladestanderstrategien gennem udbud på etablering af ladestandere i

Viborg midtby såvel som Viborg Kommune. På sigt, kan det være relevant at opdatere parkeringsnormen med krav til ladeinfrastruktur, som vil komme i anvendelse i forbindelse med nybyggeri, tilbygninger eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

2.5.2 Cykelparkering

Den eksisterende cykelparkeringsnorm for Viborg midtby ses i Tabel 2.4. Den gældende norm for cykelparkering blev implementeret i 2012, for at sikre en udvikling i udbuddet af cykelparkeringspladser, som kan understøtte Viborgs rolle som cykelby.

Tabel 2.4: Eksisterende cykelparkeringsnorm for Viborg midtby.

Anvendelse	Cykelparkeringskrav
Etageboliger, ungdomsboliger mv.	2 pladser pr. bolig
Liberalt erhverv	1 plads pr. 100 m ²
Fabriks-, lager- og værkstedsbygning	½ plads pr. 100 m ²
Dagligvare- og udvalgsvarebutikker	1 plads pr. 100 m ²
Teatre, biografer, restaurant og lignende	2 pladser pr. 10 siddepladser
Idrætshaller	3 pladser pr. 10 personer
Sportsanlæg	3 pladser pr. 10 siddepladser
Skoler og uddannelsesinstitutioner	5 pladser pr. 10 elever
Offentlige transportanlæg (f.eks. tog- og busstationer)	Sikres et passende antal i henhold til passagertilgang

Cykelparkeringsnormen i Tabel 2.4 er blot gældende for Viborg midtby indenfor centerringen. For andre områder i kommunen er kravet følgende:

- Der skal etableres tilstrækkelig cykelparkering.
- Cykelparkering må ikke etableres på gangarealer og opholdsarealer.
- Ved skoler, institutioner, større liberale erhverv og lign. skal der etableres mindst 1 cykelparkeringsplads pr. 4 elever og ansatte.

Opdatering af cykelparkeringsnorm

Sammen med kommunens ambition om at øge andelen af cyklister til 20 %, samt andelen af skolebørn som cykler i skole, vurderes det relevant at revidere den eksisterende parkeringsnorm for cykelparkering.

Cykelparkeringsnormen foreslås opdateret med nye krav, som er gældende for hele kommunen, og som vil gøre det attraktivt at vælge cyklen i både by og på land, herunder krav til andel af overdækkede cykelparkeringspladser. Kravene knyttes op til Planstrategi 2040 om et øget fokus på etablering af attraktive cykelparkeringspladser ved knudepunkter, arbejdspladser, offentlige funktioner, detailhandel og rekreative områder samt at arbejde for etablering af offentligt tilgængelige ladestander til el-cykler. Forslaget til ny cykelparkeringsnorm fremgår af Tabel 2.5.

Tabel 2.5: Forslag til opdatering af cykelparkeringsnormen.

Anvendelse		Cykelparkeringskrav	Note
Boelig	Etageboliger	2 pladser pr. bolig	
	Ungdomsboliger, kollegier og lignende	2 pladser pr. bolig	
	Plejhjem, døgninstitutioner og ældreboliger		Fastlægges efter konkret vurdering
Erhverv	Liberalt erhverv	1 plads pr. 100 m ²	
	Fabriks-, lager- og værkstedsbygning	½ plads pr. 100 m ²	
	Dagligvare- og udvalgswarebutikker	1 plads pr. 100 m ²	
Andet	Teatre, biografer, restaurant og lignende	2 pladser pr. 10 siddepladser	
	Idrætshaller	3 pladser pr. 100 m ²	
	Sportsanlæg	3 pladser pr. 10 siddepladser	
	Skoler og uddannelsesinstitutioner	1 plads pr. 2 elever/studerende og ansatte	Der kan stilles krav om cykelparkering til en vis andel pladskrævende cykler samt ladestandere til elcykler efter konkret vurdering.
	Offentlige transportanlæg og knudepunkt (f.eks. tog- og busstationer)	Sikres et passende antal i henhold til passagertilgang	Der kan stilles krav om cykelparkering til en vis andel pladskrævende cykler samt ladestandere til elcykler efter konkret vurdering.
	Rekreative områder	1-4 pladser pr. 10 gæster	Fastlægges efter konkret vurdering

Udover cykelparkeringsnormen foreslås der en ændring af de generelle krav til cykelparkering:

- Cykelparkering må ikke etableres på gangarealer og opholdsarealer.
- Som udgangspunkt skal 50 % af cykelparkeringspladserne etableres med overdækning
- Cykelparkering skal anlægges med let ankomst og tilgængelighed for cyklisterne
- Cykelparkering skal anlægges i umiddelbar nærhed til indgangspartier
- Der kan stilles krav til en vis andel pladser til pladskrævende cykler, såsom ladcykler

3 Vurdering af parkeringssituationen

Udvikling i parkeringsudbuddet viser at antallet af parkeringspladser siden 2010 er steget. Antallet af parkeringspladser i midtbyen er steget med omkring 850 p-pladser fra ca. 3.450 til ca. 4.300 i 2023. Samtidig er antallet af kantstensparkeringspladser reduceret med i omegnen af 100 pladser, hvilket er i tråd med parkeringsstrategien fra 2012.

Ledig kapacitet

Af parkeringsanalysen ses der tendens til at der, som ved den seneste parkeringsanalyse i 2010, ikke umiddelbart synes at være et behov for at øge parkeringskapaciteten. Den maksimale efterspørgsel efter parkering i midtbyen er stadig i dagtimerne omkring middag, hvor omkring syv ud af ti parkeringspladser er optaget. Der er en ledig kapacitet i den mest travle periode på 23-30 %, som er noget højere end kommunens målsætning om en ledig kapacitet på 20-25 % fra parkeringsstrategi fra 2012.

På trods af at det er ønskeligt med en vis ledig kapacitet i parkeringsdækningen for at undgå unødigt søgen efter en parkeringsplads, kan for meget ledig kapacitet medføre en uønsket adfærd, hvor bilisterne kører mellem de interne mål fremfor at gå mellem turmålene i midtbyen. Dette vil give en øget intern kørsel mellem parkeringsanlæggene i midtbyen og belaste vejnettet unødigt. Samtidig er det vigtigt at parkeringsdækningen er tilstrækkelig, så midtbyen er attraktiv for beboere, erhverv og besøgende.

Gode parkeringsforhold, hvor det er nemt og let at parkere bilen ved turmålet, er afgørende for transportmiddelvalget. I så fald vil flere vælge at tage bilen, end hvis det er besværlig eller dyrt at finde en parkeringsplads. Udfordringer med parkeringsdækning i midtbyen, hvor der meget ledig kapacitet kan påvirke transportmiddelvalget og åbne op for mere tilvalg af bilen fremfor tilvalg af den kollektive transport eller at tage cyklen.

Tidsrestriktioner og licensparkering

Parkeringsrestriktioner er et effektivt virkemiddel for at regulere parkering. En tidsbegrænset parkering som anvendes i Viborg midtby i dag, prioriterer bilister med kortere ærinder i midtbyen. En tidsbegrænset parkering opprioriterer korttidsparkering i forhold til langtidsparkering, og vil derfor påvirke bilister som parkerer længe, såsom pendlere og beboere. Tidsbegrænsningen på parkeringspladserne i midtbyen i dagtimerne er med til at sikre cirkulation på parkeringspladserne. Samtidig muliggør tidsbegrænsningen plads til beboerparkering på andre tidspunkter af døgnet, hvor tidsbegrænsningen ikke er gældende og kan sikre en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne.

Effekten af tidsbegrænsning på parkeringsanlæggene er med til at regulere hvilke bilister, der anvender pladsen. Et kort tidsinterval på 15-60 minutter vil tilgodese bilister med korte ærinder, men samtidig potentielt skabe flere bilture, end hvis der var fri parkering. Tidsintervallet på begrænsningen er med til at regulere bilisternes parkeringshensigt, og skabe en fleksibel udnyttelse af parkeringspladserne. En tidsbegrænsning af parkeringspladserne vil ikke nødvendigvis begrænse biltrafikken i det givne område.

Efter indførelsen af tidsbegrænsning i midtbyen er der åbnet mulighed for at beboere, virksomheder og håndværkere kan tilkøbe licens. Parkeringslicensen fritager beboere og erhvervsdrivende i midtbyen fra at overholde tidsrestriktionerne på udvalgte offentlige parkeringspladser indenfor centerringen. Regulering gennem licenser er med til at give beboere parkeringsmuligheder hele døgnet, samt regulere hvilke parkeringspladser, som anvendes af beboere og hvilke som kan anvendes af gæster og besøgende i en kortere periode.

Opsummering

Udviklingen i parkeringsudbuddet og den ledige kapacitet som findes på de offentlige parkeringspladser i Viborg midtby viser, at der ikke er behov for større udbygninger af parkeringskapaciteten i midtbyen. Ud over det planlagte parkeringshus ved VUC i Domkirke kvarteret, har Viborg Kommune på nuværende tidspunkt ingen yderligere planlagte udbygninger af nye parkeringsområder og etablering af flere parkeringspladser.

Den ledige kapacitet, som viser sig i parkeringsanalysen, indikerer, at der er gode parkeringsforhold i midtbyen for både besøgende og beboere. Andelen af ledig kapacitet kan give anledning til en diskussion af, om man skal nedlægge mindre parkeringsanlæg på torve og pladser samt kantstensparkering, for at samle parkeringen på større anlæg, og give mulighed for anden arealanvendelse.