Cykeltrafik

Baggrundsnotat til Trafikplan for Viborg midtby

2012

VIBORG KOMMUNE

Forord - Cykeltrafik

Byrådet i Viborg Kommune vedtog 29. februar 2012 Trafikplan for Viborg midtby. Dette notat danner baggrund for trafikplanens afsnit vedrørende cykeltrafik og indeholder en status for cykeltrafikken i Viborg midtby, en beskrivelse af de aktuelle udfordringer samt forslag til strategi for cykeltrafikken i Viborg midtby.

I den vedtagne Trafikplan for Viborg midtby er indarbejdet de nye cykelstier og ruter ad vej, der er foreslået i baggrundsnotatet. Forslag om placering af ny cykelparkering samt en parkeringsnorm for cykelparkering er ligeledes indarbejdet i trafikplanen.

Trafikplan for Viborg midtby - Cykeltrafik

Indholdsfortegnelse

1	**Status for cykeltrafikken i Viborg midtby**	**1**
1.1	Opgørelse af cykeltrafik	2
1.2	Cykelparkering	3
1.3	Den midtjyske cykelstjerne og Nordiske Cykelbyer	3
2	**Udfordring for cykeltrafikken i Viborg midtby**	**4**
3	**Strategi for cykeltrafik i Viborg midtby**	**5**
4	**Forslag til projekter indenfor cykeltrafik**	**8**
4.1	Forslag til nye cykelstier	8
4.1.1	Ll. Sct. Mikkels Gade	9
4.1.2	Sct. Mathias Gade	10
4.1.3	Kaserneområdet	12
4.1.4	Grønnegade og nedre Gravene	15
4.1.5	Sct. Mogens Gade m.fl.	16
4.1.6	Banebyen	17
4.2	Forslag til cykelparkering	19
4.2.1	Cykelparkeringsnorm	20
4.2.2	Ny cykelparkering i Viborg midtby	21
4.3	Forslag til øvrige cykeltiltag	22
4.3.1	Servicefaciliteter	22
4.3.2	Kampagner og information	22
4.3.3	Signalprioritering og ITS	23
4.4	Forslag til cykeltiltag i Viborg midtby	23

1 Status for cykeltrafikken i Viborg midtby

Viborg Kommune har et veludbygget stinet med cykelstier langs de større veje, der fører ind til Viborg midtby. Fra nord og vest er der cykelstier i begge sider af vejen på såvel Gl. Aalborgvej, dele af Gl. Skivevej, Skottenborg og Holstebrovej, ligesom Indre Ringvej har cykelstier på hele strækningen. Fra øst er der cykelstier i begge sider på Randersvej, mens der er en blanding af cykelstier og cykelbaner på Sct. Ibs Gade.

Cykelstierne fra alle retninger stopper, inden de når ind til det centrale Viborg. Det er således ikke muligt at cykle ad cykelstier helt ind i centrum. En undtagelse er dog forlængelsen af Holstebrovej i såvel Vesterbrogade, Banegårds

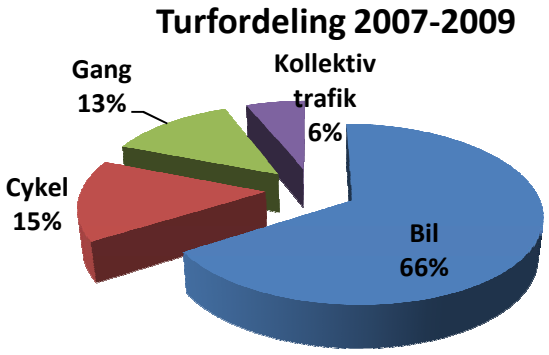
Allé og Jernbanegade, hvor det er muligt at cykle på cykelstier frem til gågadesystemet.

Kaserneområdet er godt betjent med cykelstier til og fra området. Dog mangler kobling til centrum, ligesom der ved den fremtidige udbygning er behov for intern betjening af Kaserneområdet. Tingvej er den centrale akse i den kommende udbygning i Kaserneområdet og er i dag opbygget med smalle cykelbaner på det midterste stykke og cykelstier på resten.

Det er besluttet at åbne for cykeltrafik i gågaderne uden for butikkernes åbningstid fra 19-09, hvilket giver cyklisterne nye muligheder for at komme på tværs af centrum f.eks. når de skal på arbejde i morgentimerne.

1.1 Opgørelse af cykeltrafik

Opgørelser fra DTU over fordelingen på transportmidler viser hvordan turene foretaget i Viborg Kommune fordeler sig, se Figur 1.



Figur 1 Turfordeling på transportmidler i Viborg Kommune, TU 2007-2009.

Det ses af Transportvaneundersøgelsen fra perioden 2007-2009, at 15% af turene er foretaget på cykel. Den tilsvarende undersøgelse fra 1998-2001 viste, at 12% af turene blev foretaget på cykel i Viborg Kommune. For den periode foreligger både en opgørelse for den tidligere Viborg Kommune og for den sammenlagte kommune. Cykelandelen i den tidligere Viborg Kommune lå på 15%, hvorfor cykelandelen for Viborg midtby også i den nuværende situation vurderes at ligge højere end 15%.

Til sammenligning er cyklisternes andel af ture i Danmark generelt på 17%. Undersøgelserne viser således, at der er sket en stigning i andelen af ture på cykel til trods for at biltrafikken generelt set er stigende. Med de cykelvenlige afstande i Viborg og Viborgs status som uddannelsesby er der dog potentiale til at øge antallet af cyklister også i årene fremover.

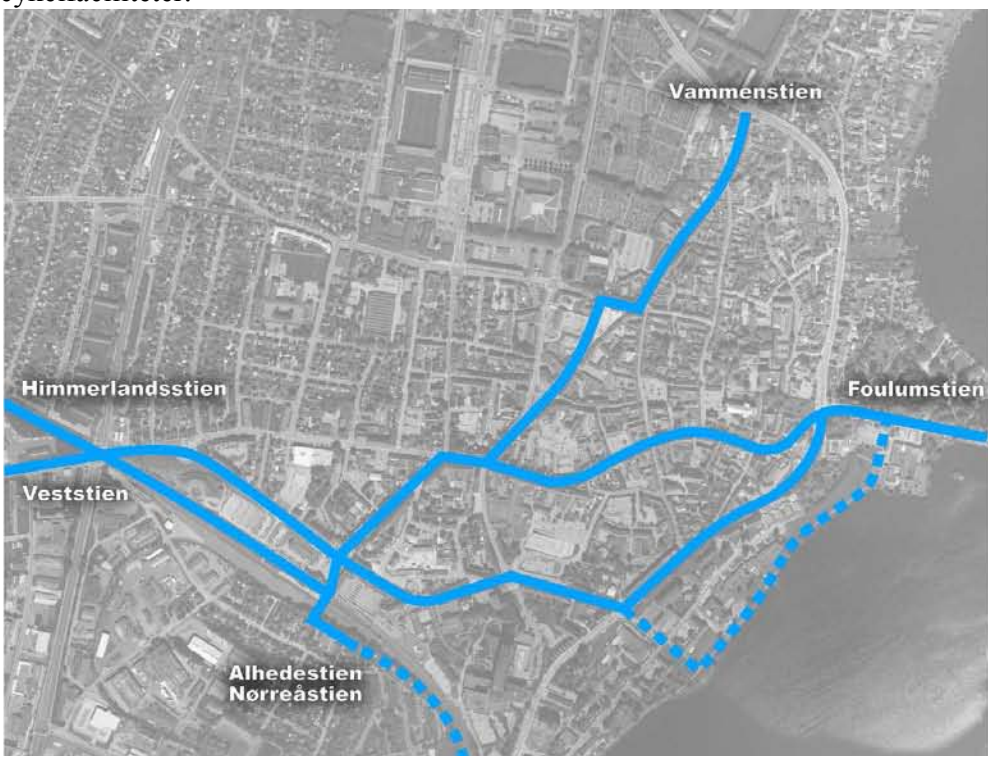
1.2 Cykelparkering

Cykelparkering er fordelt på mange forskellige lokaliteter i Viborg midtby. En optælling foretaget af Viborg Kommune i maj 2010 viser, at der er ca. 300 offentlige cykelparkeringspladser i Viborg midtby dog uden cykelparkeringspladserne ved Banegården. Det er imidlertid kun få steder, hvor der er større koncentrationer af cykelparkering. Nytorv har 60 pladser, mens der er 58 og 40 pladser i kælder under hhv. Preislers Plads og Sct. Mathias Centret. Herudover er der såvel almindelig som aflåst overdækket cykelparkering ved Banegården.

Viborg Kommune igangsatte i 2004 en kampagne mod uhensigtsmæssig parkering af cykler i det centrale Viborg. Cykler, der ikke er parkeret i afmærkede båse og stativer fjernes. Deltagere i visionsseminar, se referat fra møde i særskilt notat, gav dog udtryk for, at en del i dag parkerer deres cykel udenfor cykelstativerne, ligesom de generelt mente, der var for få cykelparkeringspladser i midtbyen.

1.3 Den midtjyske cykelstjerne og Nordiske Cykelbyer

Viborg Kommune har gennem Transportministeriets cykelpulje modtaget midler til at realisere dele af den Midtjyske Cykelstjerne. Der etableres således i første omgang cykelsti langs banen og videre mod nord til Løgstrup - Himmerlandsstien. Den midtjyske cykelstjerne forventes udbygget med et antal cykelstier. Der er således planlagt videreførelse og/eller færdiggørelse af bl.a. Vammenstien, Foulumstien, Alhedestien og Nørreåstien, se figur 2 Alle stierne udføres med samlingspunkt på Banegården, hvor der kan implementeres særlige cykelfaciliteter.



Figur 2 Den midtjyske cykelstjerne - forløb i Viborg midtby

Viborg Kommune deltager desuden i projektet Nordiske Cykelbyer under Interreg IV A. Projektet indeholder primært udarbejdelse af en cykelpolitik, cykelhandlingsplan, cykelregnskab samt etablering af servicefaciliteter for cyklisterne. Projektet er ikke så fremskredet, at der er truffet beslutning om udførelse af konkrete projekter. Viborg Kommune deltager i 2 projekter under Nordiske Cykelbyer: Børn på cykel og Cykling til arbejde.

Viborg Kommune arbejder desuden aktivt på at få certificeret virksomheden Viborg Kommune som cykelvenlig arbejdsplads, der er et koncept udviklet af Dansk Cyklist Forbund.

2 Udfordring for cykeltrafikken i Viborg midtby

Der er allerede en god udvikling i cykeltrafikken. Udfordringen er at fortsætte denne positive udvikling og få endnu flere til at benytte cyklen i Viborg midtby til gavn for sundhed, miljø og trafikafvikling i byen.

Det nuværende net af cykelstier skaber gode forbindelser ind til Viborg og med de planlagte stiforbindelser i Den Midtjyske Cykelstjerne skabes flere højklassede forbindelser ud fra Viborg. Himmerlandsstien er planlagt ført helt ind til Banegården, mens bl.a. stiforbindelsen via Nørremøllevej vil blive koblet på det eksisterende stinet. Der mangler imidlertid forbindelser på tværs af byen og ind til den centrale del af Viborg fra såvel eksisterende og planlagte cykelstier.

På nogle strækninger i det centrale Viborg er vejprofilet så smalt og bilernes hastighed så lav, så cyklisterne sagtens kan benytte samme areal som bilerne. Her er der imidlertid behov for gennem skiltning at lede cyklisterne den rette vej gennem byen eller til byens centrum. På nogle strækninger er der allerede i dag en del cykeltrafik og cykelstier på disse strækninger kan måske løfte antallet af cyklende yderligere.

Etablering af studiepladser i Kaserneområdet, hvor der er godt 1 km til Banegården, betyder et stort potentiale for at kombinere tog og bus med cyklen. Det er imidlertid kun Jernbanegade på strækningen, hvor der allerede er etableret cykelsti. For at understøtte en ønsket udvikling i denne retning bør der ske en opprioritering af cykelforholdene i korridoren mellem Kaserneområdet og Banegården.

En udfordring i forhold til forøgelse af kombinationsrejser er behov for flere cykelparkeringspladser. Dette gælder i begge ender af cykelturen. Herudover kan der ved Banegården være behov for mere aflåst parkering, da flere må forventes at have en cykel stående natten over.

Der peges allerede i dag på, at der er for få cykelparkeringspladser i midtbyen og med et øget antal cyklister vil dette behov stige yderligere. Der er således behov for mere cykelparkering i midtbyen. Viborg midtby er præget af de smalle gader, hvorfor det skal overvejes, hvordan cykelparkeringen kan indpasses i byen på såvel nye lokaliteter som udvidelse af eksisterende lokaliteter. Kan der f.eks. ved nedlæggelse af parkering til biler indarbejdes pladser til cykler?

Den bynære byudvikling i Viborg midtby betyder, at såvel udvikling til boliger og erhverv sker i cykelafstand til bus/tog og de eksisterende funktioner i byen. I forbindelse med etablering af nye boliger, kontorer m.v. bør cykelparkering indarbejdes med henblik på at understøtte ønsket om at forøge antallet af cyklister. En udfordring er at få bygherre til at etablere tilstrækkeligt med cykelparkeringsstativer samt at få det indpasset i bebyggelsesplanerne.

Generelt set kan den planlagte udvikling af flere områder beliggende bynært i Viborg være med til at understøtte en trafikal udvikling i retning af flere cyklister, men det kræver, at der fra planlægningens start arbejdes systematisk med cykelparkering og med at skabe gode cykelforbindelser til, fra og igennem områderne.

3 Strategi for cykeltrafik i Viborg midtby

De kommende års udbygning af cykelinfrastrukturen i Viborg midtby skal tage udgangspunkt i en strategi, der skaber forbedrede forhold for den nuværende cykeltrafik og tiltrækker nye cyklister i Viborg. Den foreslåede strategi skal tænkes sammen med det arbejde, der gennemføres i regi af Nordiske Cykelbyer, den planlagte byudvikling, de overordnede målsætninger i kommuneplanen samt de øvrige tiltag i Trafikplanen. Strategien leder til udpegning af konkrete forslag til tiltag, der beskrives i afsnit 4.

I Kommuneplan 2009 er Viborg Kommunes overordnede målsætning for cykeltrafikken i kommunen at få etableret et sammenhængende overordnet stinet, så de største stier samles ved Banegården i Viborg. Det drejer sig eksempelvis om Himmerlandsstien, Alhedestien og Nørreåstien.

Den foreslåede strategi er to-strenget med fokus på såvel hverdagscyklisten, der benytter cyklen til og fra arbejde, skole eller til ærinder i byen samt på cykelturisten, som kommer til Viborg for bl.a. at benytte stjerneruterne Nedenfor er opstillet syv indsatsområder, der tilsammen udgør vision og strategi for cykeltrafik i Viborg Kommune. Strategien danner grundlag for udarbejdelsen af en stiplan for Viborg midtby.

1. Sammenhæng i cykelstinettet
Vision:
Viborg midtby skal have et sammenhængende cykelstinet, der gør det muligt at cykle på cykelstier til centrum samt skaber forbindelser på tværs af midtbyen.

Strategi:
Der skabes forbindelse med cykelsti eller cykelbane ind til Viborg midtby fra cykelstier langs de store veje ind til Viborg.

Etablering af forbindelser på tværs af Viborg midtby både øst-vest og nord-syd med cykelstier, kombinerede cykel- og busveje samt ved brug af gågaderne uden for butikkernes åbningstid.

Etablering af forbindelse mellem Banegården og Kaserneområdet ved etablering af cykelsti eller kombineret cykel- og busvej.

Skiltning af primære stiforbindelser gennem Viborg midtby.

2. Cykeltrafik i byudviklingsområder
Vision:
De store nye byudviklingsområder i Viborg midtby skal være opbygget med gode forhold for cyklister og gode muligheder for at parkere sin cykel.

Strategi:
Kaserneområdet og Stationsområdet, der er under udvikling, opbygges med god cykelinfrastruktur internt.

Etablering af cykelstier eller anden cykelinfrastruktur, der kobler nye byudviklingsområder sammen med eksisterende cykelinfrastruktur.

Ved ny- og ombygning etableres cykelparkering i henhold til norm for cykelparkering.

3. Cykelturisme
Vision:
Viborg skal være et interessant sted at cykle for byens turister og borgere gennem god adgang til fritids- og naturområder.

Strategi:
Etablering af cykelstier på stjerneruterne i Viborg midtby. Stjerneruter er fastlagt af Turistbureauet, og skal ikke forveksles med ruterne i Cykelstjernen.

Viborg Kommunes samarbejde med turistorganisation videreudvikles med henblik på at understøtte cykelturismen i endnu højere grad end i dag.

Internt kommunalt samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltning, Naturområdet og turistorganisation angående etablering og kortlægning af faciliteter for turister på stjerneruterne.

Der skabes forbindelser fra boligområder til Den Midtjyske Cykelstjerne med henblik på at give borgerne i Viborg bedre adgang til og skiltning af ruterne til såvel fritidsformål som til pendling.

4. Cykelparkering
Vision:
Gennem øget cykelparkering og etablering af øvrige servicefaciliteter for cyklister tages hånd om cyklisten på hele cykelturen.

Strategi:
Etablering af nye cykelparkeringspladser ved lokaliteter med stort behov f.eks. ved gågaderne, indkøbscentre m.fl.

Cykelparkeringsnorm, der skal sikre etablering af cykelparkering ved ny- og ombygning.

Etablering af servicefaciliteter for cyklisterne i form af f.eks. cykelpumper, drikkevand, bagagebokse, mulighed for aflåst cykelparkering, interaktive informationsstandere m.v. ved centrale placeringer.

Udvidelse af samarbejde med Viborg Politi om ordning med indsamling af efterladte cykler for at skabe orden og plads i cykelstativerne.

5. Trafiksikkerhed for cyklister
Vision:
Antallet af uheld med cyklister reduceres samtidig med at cykeltrafikken øges.

Strategi:
Målrettet indsat for at reducere antallet af cykeluheld i kryds ved inddragelse af cyklisters sikkerhed ved krydsombygninger og ved særlig opmærksomhed på krydsløsning ved etablering af nye cykelstier.

Gennemførelse af kampagner rettet mod sikkerhed for cyklister.

Gennemgå hele vejens profil ved nyanlæg af cykelstier med henblik på eventuelle trafiksikkerhedsmæssige sideeffekter af en omprofilering af vejen.

6. Kvalitet
Vision:
Gennem opgradering af stier med grusbelægning o.l. til fast belægning forbedres forbindelserne til Viborg midtby af hensyn til såvel pendlere som turister.

Strategi:
Gennemgang og vurdering af eksisterende stier med grusbelægning o.l. med henblik på at fastlægge takt for opgradering til cykelstier.

Brostensbelægninger slibes med henblik jævn overflade for cyklister.

7. Drift og vedligehold
Vision:
Drift og vedligehold sikres med henblik på god standard på cykelstierne hele året rundt.

Strategi:
Cykelstierne i Viborg midtby klassificeres med henblik på at sikre høj standard på de væsentligste cykelkorridorer i forhold til såvel huller, ujævnheder, fejning og vintervedligehold. Klassificeringen skaber desuden et objektivt grundlag for at fastlægge serviceniveau for cykelstierne.

8. Generel cykelfremme
Vision:
Flere skal cykle i Viborg midtby

Strategi:
Gennem kampagner og markedsføring arbejdes for generelt at fremme cykeltrafikken i Viborg midtby. Adfærdskampagner kan f.eks. målrettes pendlere, her-

under uddannelsessøgende og dermed understøtte udbygningen af cykelstier til f.eks. Kaserneområdet.

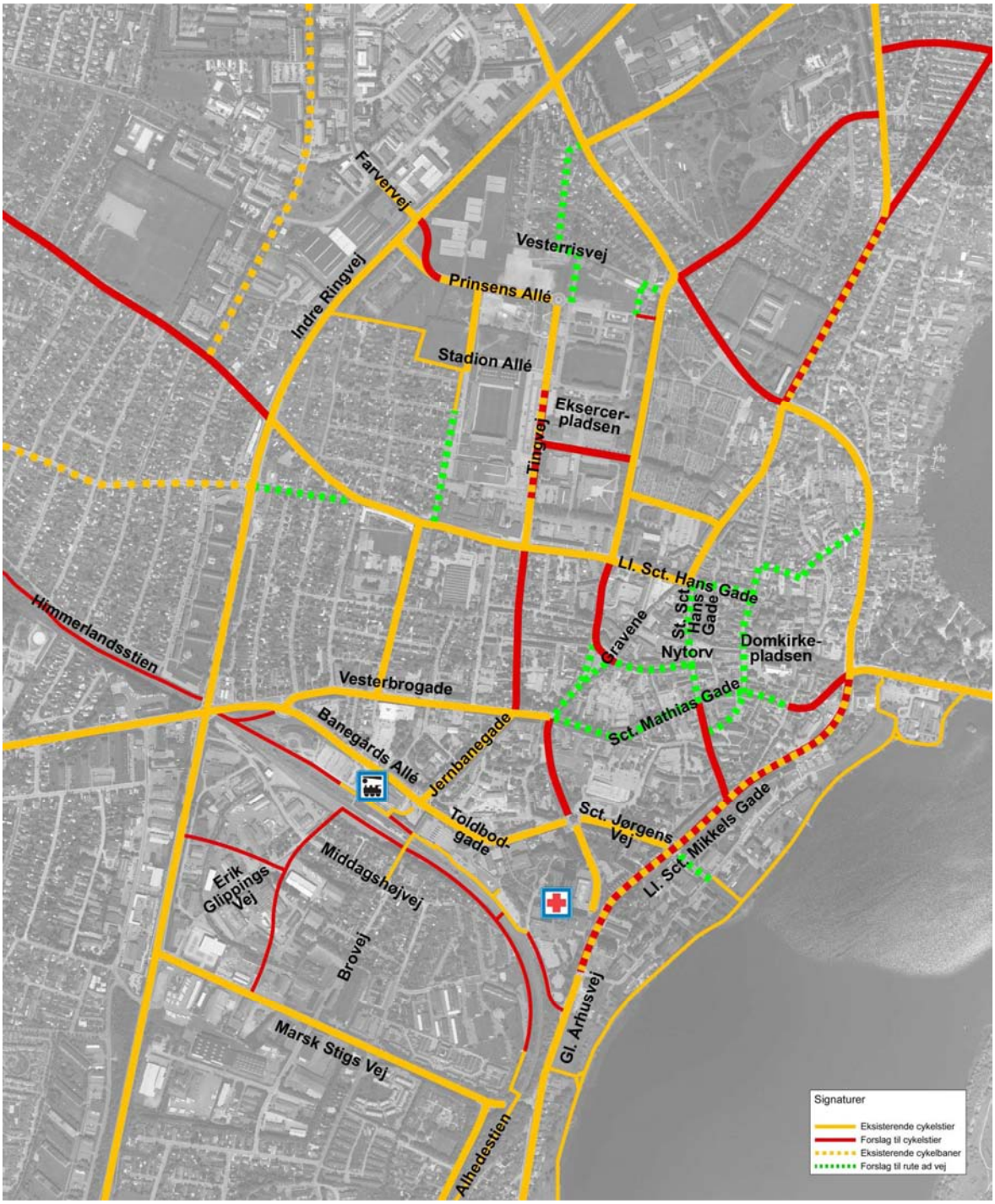
Gennem høj kvalitet og fokus på markedsføring i forbindelse med implementering af indsatsområderne 1-7 kan skabes synergi mellem tiltagene og synlighed blandt alle kommunens borgere.

4 Forslag til projekter indenfor cykeltrafik

I dette afsnit beskrives konkrete forslag til cykelstiprojekter og til etablering af nye cykelparkeringspladser. Herudover beskrives hvilke andre cykeltiltag, der kan understøtte infrastrukturprojekterne med henblik på at øge antallet af cyklister.

4.1 Forslag til nye cykelstier

Med henblik på at skabe sammenhæng i cykelstinettet, sikre god infrastruktur til byudviklingsområderne samt skabe gode forhold for cykelturismen jf. cykelstrategi for Viborg midtby, se afsnit 3 foreslås etableret cykelstier eller anden cykelinfrastruktur på en række strækninger, se Tabel 3 bagest i notatet og Figur 3. Tidshorisonten for etablering af alle cykelstierne er 20 år. I de efterfølgende afsnit præsenteres udvalgte cykelprojekter.



Figur 3 Forslag til etablering af nye cykelstier, cykelbaner samt ruter ad mindre vej.

4.1.1 Ll. Sct. Mikkels Gade

Ll. Sct. Mikkels Gade er en af de store trafikårer gennem Viborg som forbinder den sydlige del af Viborg bl.a. Regionshospitalet med Randersvej. Den forbinder dermed den østlige del af Viborg med den nordlige del. Vejen er stærkt trafikeret med biltrafik. Strækningen er en del af Den Midtjyske Cykelstjerne og leder flere af ruterne ind mod Viborg midtby, Banegården m.fl. Opgradering af

strækningen vil tilgodese såvel den daglige cyklist i Viborg som cykelturisterne og dermed både punkt 1 og 3 i cykelstrategien.

Vejen har et bredt profil og vil kunne opgraderes fra cykelbane til cykelstier. Cykelstierne må udformes som smalle cykelstier, men vil alligevel forbedre trygheden og fremkommeligheden for cyklisterne.

I den østlige side af vejen nord for rundkørslen ved Sct. Jørgens Vej er der et niveauspring, hvorfor strækningen skal vurderes mere detaljeret i forhold til behov for at omprofilere strækningen og eventuelt indskrænke fortovene.

For at skabe sammenhæng på eksisterende cykelstier på ringforbindelsen skal der ske opgradering af en strækning på ca. 850 m. Udførelsen vil eventuelt kunne gennemføres i 2 etaper opdelt af rundkørslen ved Sct. Jørgens Vej.

Cykelbane på Ll. Sct. Mikkels Gade

4.1.2 Sct. Mathias Gade

Cykelstier på Sct. Mathias Gade vil kunne skabe forbindelse mellem Randersvej og det centrale Viborg og dermed være den primære østlige adgang til midtbyen for cyklister, herunder sikre cyklende på den midtjyske cykelstjerne god adgang til midtbyen.

Vejen er bred på det nederste stykke og har i dag en kantbane i den ene side af vejen på det nederste stykke ned mod krydset ved Randersvej.
Vejen bliver smallere længere oppe af gaden, når den nærmer sig gågaderne og den gamle middelalderby med de mere snævre gaderum.

På baggrund af vejens forskelligartede profil foreslås det, at der etableres cykelstier i begge sider af vejen på det nederste brede stykke, hvorved cyklister på Randersvej og Ll. Sct. Mikkels Gade føres ind til midtbyen via disse stier. Hvor vejen længere oppe ad gaden bliver snævrere ensrettes biltrafikken og cykelsti-

erne føres ud og cyklisterne kører sammen med den øvrige trafik i gågadezonen. I de snævre gaderum er de øvrige trafikanters hastighed lav og gaderne har karakter af sivegader med plads til alle trafikantgrupper.

Den samlede strækning er ca. 300 m, mens den strækning, hvor der skal laves cykelstier er ca. 150 m.

Øverste del af Sct. Mathias Gade

Nederste brede del af Sct. Mathias Gade.

4.1.3 Kaserneområdet

Kaserneområdet indeholder i dag Viborg Stadion, Tinghallen, biograf, Regionen m.v. ligesom en række uddannelsesinstitutioner, kollegier og kontorhuse er nyopførte eller under opførelse, herunder Viborg Rådhus.

Kaserneområdet skal sikres en god stibetjening internt i området for at give gode muligheder for at færdes til fods og på cykel i området. Ligeledes skal området sikres en god adgang til og fra området mod syd til Viborg midtby samt til den del af Viborg, der ligger nord for Kaserneområdet.

Hertil kommer, at der ved de nye anvendelser i området skal sikres tilstrækkelig cykelparkering. I afsnit 4.2.1 foreslås en vejledende cykelparkeringsnorm som kan danne udgangspunkt for en vurdering af behovet for cykelparkering i området. Med udgangspunkt i cykelparkeringsnormen vil etablering af Viborg Arena med 2000 ekstra siddepladser give et øget behov for cykelparkering på 600 pladser. Det skal understreges, at der i Kaserneområdet vil være mulighed for i høj grad at dobbeltudnytte både bil- og cykelparkeringspladser. Antallet skal ydermere vurderes i forhold til udbud af cykelparkering i dag, ligesom det vurderes at en del af publikum på Viborg Arena vil komme fra et stort opland og ankommer i bil. Nedenfor ses en beskrivelse af nogle af de foreslåede cykelstiprojekter i området.

Tingvej
Opgradering af cykelbaner til cykelstier på midterste del af Tingvej. I begge ender af Tingvej er der allerede etableret cykelstier.

Eksisterende cykelbaner på Tingvej.

Der skabes cykelstiforbindelse mellem Tingvej og Rødevej. Strækningen mellem Tingvej og Eksercerpladsen afmærkes som gågadezone med cykeltrafik samt varekørsel tilladt.

Mulig cykel- og gangforbindelse mellem Tingvej og Rødevej ved Tinghallen.

Kasernevej
Der anlægges en cykelsti fra Rødevej til Kasernevej, ligesom der åbnes for cykeltrafik på Vesterrisvej.

Mulighed for anlæg af cykelsti fra Rødevej til Kasernevej.

Stadion Allé
Opgradering af græssti til cykelsti mellem Indre Ringvej og Stadion Allé. Op-

gradering af den eksisterende sti Lindestien kan overvejes på længere sigt, idet der ved at opgradere den til en egentlig cykelsti vil skabe nogle problemer ved koblingen til Indre Ringvej, da en egentlig stitilslutning vil kræve foranstaltninger på denne overordnede vej med henblik på risiko for krydsende cyklister.

Lindestien udlagt i græs.

En forlængelse af stier vest for stadion mod syd til Skottenborg vurderes at være for problematisk i forhold til arealer foran stadion, der skal kunne afspærres ved kamp. De eksisterende boligveje vil kunne benyttes i stedet.

Forbindelse fra Stadion Allé til Skottenborg via Overdamsvej.

Til at koble Kaserneområdet sammen med resten af byen foreslås følgende cykelstiprojekter:

Boyesgade
Boyesgade er smal, hvorfor der kun er plads til cykelbaner eller smalle cykelstier.

Grønnegade, beskrevet under afsnit 4.1.4.

N.F.S. Grundtvigsvej og Thorsvej
Cykelstier på disse veje vil koble Vammenstien samt det nordlige boligkvarter til Kaserneområdet.

Med de foreslåede cykelstier vil det være nemt at komme til området på cykel både fra boligområderne mod nordøst og fra midtbyen, herunder Banegård og busterminal, hvor der er godt 1 km og dermed en overkommelig afstand for f.eks. studerende og ansatte, der kommer med bus eller tog.

4.1.4 Grønnegade og nedre Gravene

Det foreslås, at der etableres cykelstier på Grønnegade mellem Ll. Sct. Hans Gade og Trappetorvet, en strækning på ca. 250 m.

Det er i dag et knudepunkt for mange forskellige trafikarter og giver indtryk af et kaotisk trafikbillede p.g.a. parkeringssøgende privatbilister, knudepunkt for bybusserne med de dertilhørende fodgængerstrømme, ligesom vejen giver adgang fra nord mod syd gennem Viborg for cyklister. En cykelsti vil forbedre såvel trygheden som fremkommeligheden for cyklister. Dette gælder også, hvis bussernes flyttes væk fra nedre Gravene, da området er centralt hvad enten man kommer fra Rødevej i nord eller fra Regionshospital og Banegård mod syd.

Nedre Gravene er i dag udformet som fælles bus- og cykelgade, men hvor cyklister er nødt til at holde tilbage, hvis der kommer en bus. Indretningen fungerer imidlertid fortrinligt. Ved en eventuel flytning af busserne væk fra nedre Gravene er det vigtigt at opretholde en cykelforbindelse gennem nedre Gravene for at have den nord-sydgående forbindelse for cyklisterne.

Grønnegades tilslutning ved Trappetorvet

4.1.5 Sct. Mogens Gade m.fl.

Sct. Mogens Gade og flere andre af de mindre veje i den østlige del af Viborg midtby har karakter af meget snævre gaderum med brostensbelagte gader, hvor en cykelsti eller cykelbane vil være et fremmedelement. Der er dog alligevel behov for at skabe en forbindelse for cyklisterne gennem disse gader.

Der er på dele af Sct. Mogens Gade foretaget en slibning af brostenene med henblik på at forbedre forholdene for kørestolsbrugere. Dette er imidlertid ikke gjort konsekvent på de gennemgående ruter, hvorfor en gennemgang af ruterne Sct. Mogens Gade, Rosenstræde og St. Sct. Hans Gade med henblik på at slibe brostenene og dermed forbedre underlaget for cyklister og faktisk skabe en cykelbane vil skabe gode forhold for cyklisterne fra øst. Slibningen vil ydermere forbedre forholdene for handicappede på strækningerne.

Ruterne kan samtidig skiltes og de særlige forhold kan markedsføres, så cyklisterne ved, at disse mindre synlige tiltag er gennemført.

Slebne brosten i Sct. Mogens Gade

4.1.6 Banebyen

Der afholdes en byplankonkurrence i 2011 for stationsområdet og området mellem banen og Marsk Stigs Vej. Denne nye bydel kommer til at hedde Banebyen. Omdannelsen forventes at bestå af en fortætning, ligesom anvendelsen forventes at overgå fra erhverv til centerformål med en blanding liberalt erhverv, boliger og en mindre andel detailhandel.

Der skal skabes god forbindelse mellem Banebyen og midtbyen for såvel gående og cyklende. Dette kan ske ved en kobling til den eksisterende stibro, ligesom der skabes god adgang til den eksisterende rampe op til Indre Ringvej. På Indre Ringvej fra nord etableres en rampe ned i den vestlige side af vejen til Himmerlandsstien og boligområderne omkring Jegstrupvej. Hermed skabes god forbindelse for cyklende fra nord på Indre Ringvej til Himmerlandsstien.

Der etableres enkeltrettede cykelstier langs stamvejene internt i Banebyen og der gives eventuelt prioritet til cyklisterne ved den nye stamvejs tilslutning til Indre Ringvej ved at etablere en højresvingsshunt til Ringvejen. Der foreslås ydermere etableret cykelsti i eget tracé langs den sydlige side af banen, der kobles på den eksisterende stibro og evt. en ny tværforbindelse over jernbanen ved Regionshospitalet.

Kommende tracé for Himmerlandsstien under eksisterende jernbanebro. Remisen er en fredet bygning, som er med til at give oplevelser for cyklende på strækningen.

Også for Stationsområdet skal der fra starten indarbejdes cykelparkeringsfaciliteter. I området tættest på den eksisterende stibro kan det overvejes at etablere overdækket cykelparkering med henblik på pendlere, der ønsker at sætte deres cykel på den sydlige side af jernbanen frem for at trække cyklen med over broen for derefter at finde en cykelparkeringsplads. Kvalitetsniveauet for cykelparkeringen kunne hæves for at gøre den særlig attraktiv. Det kunne være i form af luftpumper, aflåsningsmulighed og informationstavle med realtidsinformation omkring tog- og busafgang, så cyklisterne ved om de har travlt.

Prioritering af cykelstierne på kort, mellemlangt og langt sigt (5 år, 10 år og 20 år.) ses af tabel Tabel 1.

Strækning	**2015**	**2020**	**Senere**	**Anslået pris [1000 kr.]**
Himmerlandsstien	Planlagt etableret			
Nørremøllevej	Planlagt etableret			
Ll. Sct. Mikkels Gade	1. etape er under anlæg			5.100
Sct. Mathias Gade				900
Tingvej (Kasernevej-Skottenborg)				3.300
Mellemvej				50
Markedsvej				50
Sct. Mogens Gade				50
Rosenstræde				50

St. Sct. Hans Gade				50
Boyesgade				2.000
Kasernevej				50
Ll. Sct. Hans Gade				65
Grønnegade				1.500
Dumpen				1.200
St. Sct Mikkels Gade				605
Gl. Ålborgvej				3.000
Gl. Skivevej				2.100
Kirkebækvej				7.800
Jegstrupvej				100
Thorsvej				1.620
N.F.S. Grundtvigs Vej				3.600
Cykelstier internt i Banebyen				?
Rampe Indre Ringvej				?
Stadion Alle				1.000

Tabel 1 Forslag til udbygningstakt for cykelstier i Viborg midtby.

4.2 Forslag til cykelparkering

Cykelparkering er en nødvendig og naturlig del af cykelindsatsen i en bymidte. Enhver cykeltur afsluttes med et behov for at parkere cyklen. I midtbyen vil der være behov for parkering i forbindelse med ærinder i gågaden, ved butikscentre, biografer og andre fritidstilbud samt uddannelsessteder og arbejdspladser. Cyklen parkeres også, selvom der ikke er etableret cykelparkeringspladser. Deciderede cykelparkeringspladser skaber imidlertid ordnede forhold i byen, ligesom det signalerer til cyklisterne, at de er velkomne og ønskede i bybilledet.

Viborg Kommune har allerede etableret cykelparkering på en række centrale placeringer i midtbyen. Ved optællingen i maj 2010 blev registreret ca. 300 cykelparkeringspladser, hertil kommer bl.a. de stativer de enkelte butikker har opstillet ved deres egen butik samt cykelparkeringen ved Banegården.

Ved etablering af cykelparkeringspladser bør følgende overvejes:

- Ved korttidsparkering skal stativerne være tæt på målet - max. 50 m
- Ved langtidsparkering kan accepteres afstande på 100 m. Overdækning overvejes.
- Ved kombination med bus skal cykelparkering i begge ender sikres.
- Cyklisten skal ikke køre forbi sit mål.
- Cykelparkering kan bruges som en promovering af cykeltrafik og valg af placering og kvaliteten af stativet signalerer overfor cyklisterne, hvordan de prioriteres i byen.
- Indtænk drift og vedligehold ved valg af stativ.
- Flere cyklister på cykelstierne giver flere parkerede cykler, så der skal sikres tilstrækkeligt mange cykelparkeringspladser.
- Ryd op i cykelstativerne - og skab plads til de cyklister, der har brug for pladserne.

4.2.1 Cykelparkeringsnorm

For at sikre, at der også fremover er cykelparkeringspladser nok i midtbyen bør der indføres en norm for cykelparkering, der sikrer, at behovet for cykelparkering tænkes ind ved ny- og ombygning i Viborg midtby.

Arealanvendelse	**Cykelparkeringsnorm**
Etagehuse, ungdomsboliger mv.	2 pr. bolig
Liberalt erhverv	1 pr. 100 m2
Fabriks-, lager- og værkstedsbygning	½ pr. 100 m2
Dagligvare- og udvalgsvarebutikker	1 pr. 100 m2
Teatre, biografer og lign	2 pr. 10 siddepladser
Idrætshaller	3 pr. 10 personer
Sportsanlæg	3 pr. 10 siddepladser
Skoler og uddannelsesinstitutioner	5 pr. 10 elever
Offentlige transportanlæg, fx tog- og busstation	Sikres et passende antal i h.t. passagertilgang

Tabel 2 Forslag til vejledende cykelparkeringsnorm

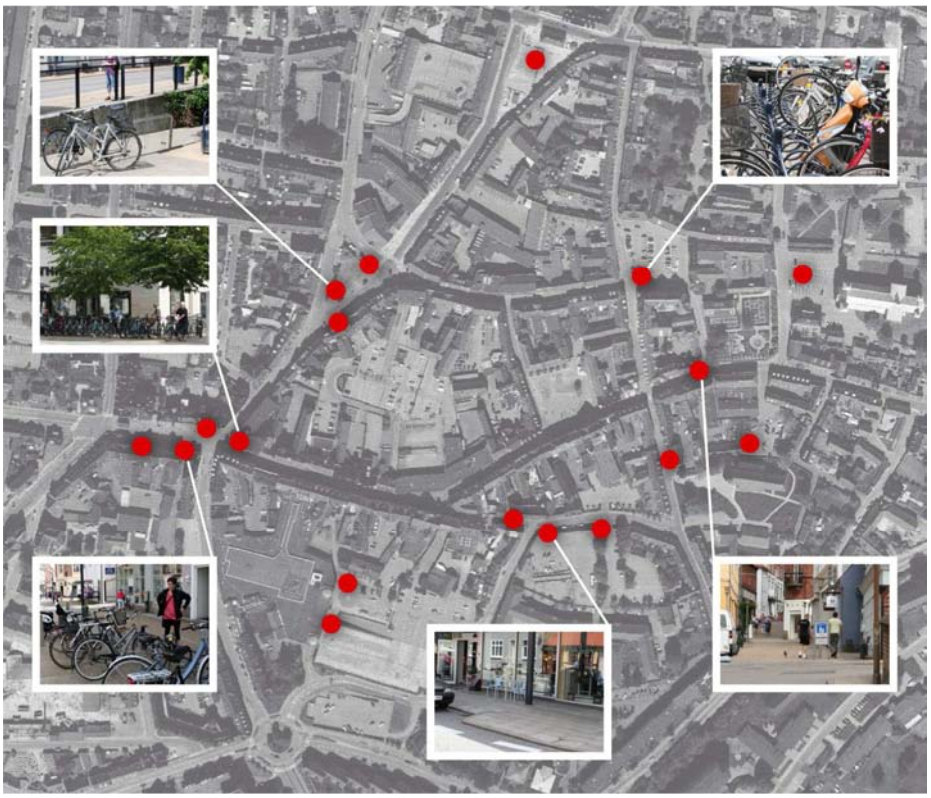
Cykelparkeringsnormen bør indgå som vejledende og vurderes i hvert enkelt tilfælde, idet der også med cykelparkering bør ske en vurdering af mulig dobbeltudnyttelse.

Den vejledende cykelparkeringsnorm bør indarbejdes i lokalplanlægningen for igennem den indledende planlægning og drøftelser med bygherrer at have cykelparkeringen med som en del af projektet. Herved kan der opnås gode og helstøbte løsninger for cykelparkering, ligesom bygherrerne kan være med til at betale for etablering af cykelparkering i lighed med vilkårene for bilparkering.

4.2.2 Ny cykelparkering i Viborg midtby

Baseret på Viborg Kommunes optællingen af cykelparkeringspladser i maj 2010 samt besigtigelse i juli 2010 foreslås etableret cykelparkering i henhold til Figur 4.

Bagest i notatet ses konkrete forslag til 115-160 stativer, der kan placeres ved de enkelte lokaliteter. Der vil skulle udarbejdes et skitseprojekt for at afgøre hvor mange cykelparkeringsstativer, der er plads til. Enhedspris for cykelstativ på eksisterende underlag er 1.500-2.000 kr. pr. stativ svarende til en samlet pris på 170.000-320.000 kr.



Figur 4 Forslag til ny cykelparkering i Viborg midtby

Der skal desuden sikres cykelparkering i Kaserneområdet med henblik på at understøtte potentialet for at cykle til arbejde eller studie i området. Cykelpar-

keringen kan etableres i samarbejde med de virksomheder og institutioner, der er i området.

4.3 Forslag til øvrige cykeltiltag

Med henblik på at skabe synergi mellem de tiltag, der iværksættes på cykelområdet og dermed få flest muligt til at benytte cyklen på de daglige ture eller til at få en god oplevelse af at være cykelturist i Viborg bør der sammen med infrastrukturinvesteringer afsættes midler til servicefaciliteter, kampagner, informationsmateriale m.v.

4.3.1 Servicefaciliteter

Cykelparkeringspladser kan suppleres med luftpumpe, drikkevand o.l. Som udgangspunkt kan etablering af luftpumper prioriteres i forhold til

- Større cykelparkeringspladser.
- Centrale placeringer ved gågadenettet.
- Synlige placeringer, hvor gode cykelfaciliteter kan fungere som signaturprojekter for cykeltrafikken i Viborg f.x. ved Banegården.
- Nogle udbydere af byudstyr er begyndt at tilbyde reklamesøjler med luftpumpe integreret, hvilket kan tages med i overvejelser om placering af luftpumper.
- Drift og vedligehold skal overvejes i forhold til installation af særligt drikkevandsfontæne, da en uhygiejnisk drikkevandsfontæne giver et dårligt indtryk.
- Interaktive informationstavler med f.eks. cykelruter, vejrudsigt og bustider.
- Cykelbarometre med visning af talte cyklister.
- Mulighed for aflåste bagagebokse.

4.3.2 Kampagner og information

Initiativer fra Nordiske Cykelbyer i relation til bl.a. kampagner videreføres og videreudvikles.

Som udgangspunkt kan en kampagneindsats i forhold til at få borgerne til at benytte cyklen prioriteres ved studiestart i slutningen af august/ starten af september samt i foråret april/maj f.eks. i forbindelse med kampagnen "Vi cykler til arbejde". En kampagne kan målrettes studerende i Kaserneområdet, hvor kombination af bus/tog og cyklen er i fokus.

Cykelkampagner kan også rettes mod børn med f.eks. skolestartskampagner, legecykelarrangementer o.s.v. med henblik på at få grundlagt gode vaner fra barns ben. Til eksempel kan der udarbejdes skolevejsfoldere målrettet de enkelte skoler med stiforbindelse, skolepatrulje m.v. indtegnet.

Opdatering af kortmateriale med eksisterende cykelstier vil være god information til såvel byens borgere samt besøgende i Viborg. Information bør være i såvel papirformat som digitalt. Skiltning og stivejvisning skal sikre, at cyklisterne kan finde vej også via ruterne gennem eksisterende gader og stræder.

4.3.3 Signalprioritering og ITS

Cyklister, der cykler i Viborg vil nødvendigvis skulle gennem nogle signalanlæg. Muligheder for justering og prioritering af cyklister i signalanlæg på f.eks. Gl. Skivevej/Sct. Ibsgade samt centralt i Viborg bør undersøges. Flere steder vil der dog være tale om en afvejning af behov for prioritering af såvel biltrafik, bustrafik og cykeltrafik.

Til at forbedre informationsniveauet og oplevelsen af at blive prioriteret kan intelligente informationsstandere med oplysning om hastighed, tælling af cyklister, temperatur, kort m.v. opstilles centralt. Ved stationen kan informationstavler give realtidsinformation om tog- og bustider ved cykelparkeringspladserne.

Information via mobiltelefonen kan kombineres med kampagnetiltag og give mulighed for at give cyklisterne information mens de er på vej.

4.4 Forslag til cykeltiltag i Viborg midtby

I Tabel 3 ses liste med de konkrete forslag til cykelstier med stitype, længde m.v. ligesom der i Tabel 4 ses liste med forslag til nye cykelparkeringspladser i Viborg midtby.

Strækning	**Fra-til**	**Type**	**Primære indsatsområder**	**Længde [m]**
Ll. Sct. Mikkelsgade	Randersvej-Brøndumsvej	Opgrader til cykelsti	1, 3	850
Gl. Aalborgvej	Nørremøllevej-Sct. Ibs Gade	Cykelsti langs vej	1,3	500
Sct. Mathias Gade	Randersvej-gågade	Cykelsti langs vej	1	300
St. Sct. Mikkels Gade	Ll. Sct. Mikkels Gade-Sorte Brødre Kirke Stræde	Cykelsti langs vej /rute ad mindre vej.	1	150
Grønnegade	St. Sct. Hans Gade- Trappetorvet	Cykelsti langs vej	1	250
Dumpen	Sct. Mathias Gade-Sct. Jørgens Gade	Cykelsti langs vej	1	200
Stadion Alle (Kaserne)	Indre Ringvej - Stadion Alle	Cykelsti i eget trace	1,2,6	400
Kasernevej (Kaserne)	Prinsens Alle-Rødevej		1,2	200
Tingvej (Kaserne)	Kasernevej-Skottenborg	Opgrader til cykelsti	1,2	550
Mellemvej (Kaserne)	Gl. Skivevej-Tingvej	Rute ad mindre vej	2	
Markedsvej (Kaserne)	Tingvej-Rødevej	Sammen med gangrute	2	200
Gl. Skivevej	Rødevej-Reberbanen	Opgrader til cykelsti	1	350
Nørremøllevej		Cykelsti langs vej	1,3	
Thorsvej	Nørremøllevej-N.F.S. Grundt-	Cykelsti langs vej	1,3	270

	vigsvej			
N.F.S. Grundtvigs Vej	Gl. Ålborgvej-Gl. Skivevej	Cykelsti langs vej	1,3	600
Ll. Sct. Hans Gade	St. Sct. Hans Gade-Sct. Mogens Gade	Cykelbaner	1	150
Sct. Mogens Gade	Ll. Sct. Hans Gade-Sct. Mathias Gade	Rute ad mindre vej - skiltes+ slibe brosten	1,6	200
Rosenstræde		Rute ad mindre vej - skiltes+ slibe brosten	1,6	
St. Sct. Hans Gade		Rute ad mindre vej - skiltes+ slibe brosten	1,6	
Boyesgade	Skottenborg-Vesterbrogade	Cykelbaner eller smal cykelsti	1,2	400
Himmerlandsstien		Cykelsti i eget trace - udføres snart	3	
Jegstrupvej	Indre Ringvej – Skottenborg	Rute ad vej, vejlukning	1	250
Banebyen		Langs ny intern vej og evt. ny tværforbindelse over jernbanen		
Rampe fra Indre Ringvej	Mod syd i vestside til Himmerlandsstien			
Kirkebækvej	Indre Ringvej – Lundvej	Cykelsti langs vej	1	1300
Gravene	Trappetorvet - Sct. Mathias Gade	Cykling tilladt i gågadezone	1	

Tabel 3 Forslag til etablering af cykelstier eller anden cykelinfrastruktur i Viborg midtby.

Lokaliteter	**Forslag til antal**
Ved Sct. Mathias Port	3 placeringer á 5-10 stativer
Trappetorvet v. bycyklernes plads	10-15 stativer Evt. overdækning
Trappetorvet ved Ringkjøbing Landbobank	5-10 stativer
Trappetorvet v. Grønnegade	5-10 stativer
Vægtertorvet	5-10 stativer
Fishers Plads, under dæk, ved de eksisterende	10 stativer
St. Sct. Peder Stræde th. for indkørsel til Odinparken	5-10 stativer
St. Sct. Mikkels Gade v. gågaden	5 stativer
Sct. Mathias Gade v. Kompagnistræde	Max. 5 stativer
Ved Palæ Parkeringsplads[1]	10-20 stativer Evt. overdækning
Ved Domkirkens parkeringsplads[1]	Min. 20 stativer Evt. overdækning
Nytorv v. eksisterende[1]	Min. 20 stativer Overdækning.
I alt	115-160 stativer

Tabel 4 Forslag til fremtidig placering af cykelparkering i Viborg midtby. [1]forudsætter nedlæggelse af bilparkeringspladser.

Cykeltrafik

VIBORG KOMMUNE