

# NOTAT

Projekt **Trafikredegørelse omkring Tingvej**  
Kunde **Viborg Kommune**  
Notat nr. **1**  
Dato **2015-08-25**  
Til **Per Christensen**  
Fra **Brian Rosenkilde Jeppesen, Christian Sellebjerg og Stig Grønning Søbjærg**

Dato 2015-08-25

|                                                                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Indledning .....                                                                                                  | 2  |
| 2. Scenarie 1 – Al trafik ad Tingvej, som dagens situation .....                                                     | 3  |
| 3. Scenarie 2a: Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik via Markedsvej .....                                      | 5  |
| 4. Scenarie 2b: Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik via Rødevej .....                                         | 10 |
| 5. Scenarie 3 – Bus og cyklistsluse gennem ny tværgående bygning .....                                               | 13 |
| 6. Scenarie 4 (variant af 3) Tingvej forlægges lokal og anvendes for bus og cykeltrafik – Biltrafik via Rødevej..... | 15 |
| 7. Scenarie 5 (variant af 2a): Lukning af Tingvej for alt trafik – bus og biler via Markedsvej .....                 | 18 |
| 8. Scenarie 6: Lukning af Tingvej for alt trafik – Trafik via ny forbindelse vest om stadion .....                   | 21 |

## 1. Indledning

Dette notat indeholder en beskrivelse af fire forskellige scenarier til afvikling af trafikken i området omkring Tingvej i Viborg på baggrund af udbudsmateriale af 3/6 2015 udsendt af Viborg Kommune.

De fire scenarier, der er analyseret er:

- Scenarie 1:  
Al trafik ad Tingvej – som dagens situation
- Scenarie 2a:  
Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik via Markedsvej
- Scenarie 2b:  
Lukning af Tingvej for alt trafik – Trafik via Rødevej
- Scenarie 3:  
Tingvej åben for bus og cykeltrafik – Biltrafik via Rødevej
- Scenarie 4 (variant af 3)  
Tingvej forlægges lokal og anvendes for bus og cykeltrafik – Biltrafik via Rødevej
- Scenarie 5 (variant af 2a)  
Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik busser og biler via Markedsvej
- Scenarie 6 Lukning af Tingvej for alt trafik – Trafik via ny forbindelse vest om station

For hvert løsningsforslag er der udarbejdet en grafisk illustration af de fremtidige ruter for busser og biler. Disse er vedlagt som bilag.

Analysen gennemføres på baggrund af dagens trafikale situation i området og fokuserer således på, hvordan trafikafviklingen vil kunne forløbe ved ovenstående alternativer med udgangspunkt i nuværende trafikmængder.

Der udarbejdes grove anlægsoverslag for de opstillede alternativer på baggrund af Rambølls erfaringspriser samt en løs optegning af de fremtidige forhold.

Alle beskrivelser, løsningsforslag og anlægsoverslag er samlet i en sammenfattende tabel, hvor der til hvert scenarie er givet en karakter på en skala fra -5 til 5, hvor 5 er bedst.

## 2. Scenarie 1 – Al trafik ad Tingvej, som dagens situation

### 2.1 Beskrivelse af vejnet

Trafikken afvikles som i dagens situation med gennemkørende motortrafik og cyklister på cykelbaner på Tingvej. Vejnettets udformning fastholdes. Der anlægges eventuelt supplerende buslommer langs Tingvej.

### 2.2 Kollektiv trafik

Der er mulighed for at etablere et superstoppested på Tingvej. Fysisk er der bedst plads til dette på Tingvej nord for Eksercerpladsen. Dette kan benyttes som omstigningsstoppested og kan derfor komme i spil i planlægningen af nyt rutenet for den kollektive trafik i Viborg. Stoppestedet kan binde området sammen med Banebyen, Arnbjerg m.m. X-bus ruter og regionale ruter kan opretholdes på strækningen i nærheden af de bynære faciliteter, uddannelses tilbud og arbejdspladserne.

### 2.3 Cyklister og fodgængere

Forholdene for de lette trafikanter er uændret ved denne løsning. De smalle cykelbaner og de mange busser langs Tingvej er ikke en optimal løsning. Ved nye stoppesteder bør det overvejes at føre cykelbanerne bag om buslommer og perroner.

### 2.4 Biltrafik

#### 2.4.1 Daglig trafikafvikling

På sigt kan der komme flere busruter til området, der vil gøre det mindre attraktivt for gennemkørende trafik at benytte Tingvej. Flere standsninger og igangsætninger fra busser vil give flere ophold i biltrafikken. Ideelt set er gennemkørende biltrafik i området uønsket, og en øget rejsetid for personbilerne er derfor ikke en negativ konsekvens for området.

#### 2.4.2 Afvikling af eventtrafik

Afviklingen vil være som i dag.

### 2.5 Varelevering

Uændret

### 2.6 Parkering

Uændret

### 2.7 Virksomheder mv.

Uændret

### 2.8 Trafiksikkerhed

Uændret. Etableres der flere busruter med stop på Tingvej vil der ske flere stop i trafikken når busser skal ud og ind fra stoppestederne. Dette vil resultere i øget risiko for bagendekollisioner, end det er tilfældet i dagens situation. Flere busser vil ligeledes øge risikoen for uheld med lette trafikanter, både hvad angår konflikter mellem ind- og udstigende passagerer og cyklister samt konflikter mellem cyklister og højresvingende busser. Ved nye stoppe-

steder bør det derfor overvejes at føre cykelbanerne (som cykelstier) bag om buslommer og perroner.

## 2.9 Trafikale forhold samlet

Forholdene ændres alene hvis en udbygning af stoppestedsfaciliteterne udnyttes til at øge antallet af busruter der betjener Tingvej. Flere busser vil forringe flowet i den overordnede trafik. Dertil kommer, at der vil opstå flere konflikter mellem cyklister og af- og påstigende passagerer samt mellem lette trafikanter og busserne.

## 2.10 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

Der henvises til konsekvensbeskrivelsen for løsningen, hvor der forsat er cykler og busser på Tingvej, og en løsning med trafik gennem bygningen og en løsning med en bygning henover vejen vurderes

Barrireeffekten og støjbidraget vil dog være større når der både er biler og busser (svarende til i dag), i forhold til et scenarium kun med busser og cykler.

Der kan etableres en form for støjafskærmning langs Tingvejen i form af en ca. 4 meter høj skærm. Denne vil skulle etableres med en række sluser for ikke at udgøre en total fysisk barrierer ned gennem området. Visuelt vil skærmen opdele området, men den vil også "fjerne" trafikken, set fra pladsen mod Tinghallen.

Løsningen kan ud fra en event og byrumsmæssig betragtning ikke anbefales, hvis det ønskes at skabe større sammenhæng og flere eventmuligheder i området end der er i dag.

Etablering af forhold for buschaufførerne og bedre stoppestedsforhold langs Tingvej vil ændre det nuværende æstetiske udtryk langs Tingvej.

## 2.11 Arealforhold og anlægsøkonomi

Omkostninger og arealforhold skabes alene gennem en eventuel forbedring af busfaciliteter og vil således være relativt begrænset – formentlig under 2 mio. kr. Vælges det at etablere en form for afskærmning mellem Tingvej og pladsen mod stadion vil denne koste omkring 2,5 mio. kr., for en 4 meter skærm med sluser lang den vestlige vejside.

### 3. Scenarie 2a: Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik via Markedsvej

#### 3.1 Beskrivelse af fremtidigt vejnet

Tingvej lukkes fysisk i forbindelse med etablering af en ny tværgående bygning som binder stadionkomplekset og Tinghallen sammen.

Der skabes en ny trafikvej via en opgradering og udbygning af ruten Fælledvej, Markedsvej og Eksercerpladsen. Ruten prioriteres, således at vigepligtsforholdene ændres i krydsene Markedsvej/ Eksercerpladsen, og Eksercerpladsen/ Tingvej. Det anbefales dog af hensyn til trafiksikkerhed og ikke stedkendte trafikanter, at fastholde den nuværende prioritet i krydset Tingvej/ Fælledvej. Afstanden fra Skottenborg til Fælledvej vurderes for kort til at prioriteten kan ændres. Der bør etableres (dynamisk) skiltning til "P-nord" via Fælledvej for at hjælpe ikke stedkendte trafikanter, som finder de sydlige P-områder fyldt.

Det har været overvejet at undgå ovenstående problematik ved at etablere en ny vej mellem Bankohallen og Tinghallen. Dette er dog fravalgt grundet fremtidige planer om eventuelt etablering af et konferencehotel på Bankohallens areal, som skal kunne bindes sammen med Tinghallen.

Forbindelsen via Fælledvej og Markedsvej får en vejbredde og tværprofil, så 15 meter busser sikres en god fremkommelighed. To modkørende busser vil kunne passere hindanden, også i svingene.

Der etableres cykelstier langs ruten.

Det bliver muligt for offentligheden at gå direkte igennem den nye bygning via en eller flere "sluser" i bygningen.

#### 3.2 Kollektiv trafik

Ved en lukning af Tingvej skal busserne foretage en mindre omkørsel på den nye prioriterede rute. I dette scenarie omlægges busserne sammen med bilerne til Fælledvej, Markedsvej og Eksercerpladsen.

På Fælledvej er der gode muligheder for gennem inddragelse af P-arealer at skabe et nyt superstoppested, hvor der kan holde flere busser på én gang. Dette kan benyttes som omstigningsstoppested til aflastning for Trappetorvet og kan derfor komme i spil i planlægningen af nyt rutenet for den kollektive trafik i Viborg. Stoppestedet kan binde området sammen med Banebyen, Arnbjerg m.m. X-bus ruter og regionale ruter kan opretholdes på strækningen i nærheden af de bynære faciliteter, uddannelses tilbud og arbejdspladserne.

Stoppestedet på Fælledvej vil kunne betjene Regionshuset, det blandet byområde mellem Skottenborg og Fælledvej samt de sydøstlige indgange til stadion m.m. Stoppestedet kan etableres således, at det kan fungere som mini-trafikterminal med faciliteter til chaufførerne.

Stoppestedet på Eksercerpladsen kan betjene den midterste del af Tingvej, hvor der blandt andet er indgang til stadion i det nordøstlige hjørne samt til Fotorama.

Bybus 1 samt flere lokal-, regional- og X-busser som i dag kører via Tingvej skal i fremtiden ind omkring Fælledvej, Markedsvej og Eksercerpladsen. Denne rute tager omkring 15-20 sekunder længere at gennemkøre imellem Skottenborg og rundkørslen ved Stadion Alle end i dagens situation. Forsinkelsen vil være lidt større ved events grundet prioriteten i krydset Fælledvej/ Tingvej. Det er regionen som betaler for driften af regional- og X-busser. Der er derfor ingen garanti for, at de vælger at acceptere den nye rute, selvom denne sikres en god fremkommelighed. Hvis disse busser kører uden om området er det en klar forringelse, hvorfor forholdet skal afklares inden løsningen vælges.

Bybus S2 skal ligeledes omlægges til Fælledvej, Markedsvej og Rødevej via Eksercerpladsen. Der skæres dermed lidt af ruten i forhold til dagens situation, hvor der køres op ad Tingvej og via Eksercerpladsen ud til Rødevej. Ruten får stoppested på Fælledvej syd for Tinghallen. Køretiden bliver samlet omkring 20-25 sekunder kortere end dagens rute. Busserne kan få et ekstra stop på ruten i forhold til i dag, hvilket ikke er medtaget i den ændrede køretid.

De ændrede køretider vil resultere i en merudgift til busdriften på minimum 500.000 kr.

En mindre forøgelse af gangafstanden ved events vurderes at have en marginalbetydning.

### 3.3 Cyklister og fodgængere

Nord-sydgående cykeltrafik skal foretage omkørsel, hvis Tingvej lukkes. Dette kan enten være via Fælledvej og Markedsvej øst bagom Tinghallen eller via Overdamsvej vest for stadion. Forbindelsen vest for stadion bliver i fremtiden hovedruten fra banegården til Rådhuset og VIA mv., via Banebroen og Broen over Banegårds Allé. Ruterne bliver ikke væsentlig længere, idet reelt kun få cyklister fra midtbyen til området nord for Tinghallen vil skulle foretage omkørsler. I forhold til fodgængere må det formodes, at disse i hele eller i store dele af døgnet ville kunne gå igennem den nye bygning.

### 3.4 Biltrafik

#### 3.4.1 Daglig trafikafvikling

Fastholdelsen af prioriteten i krydset Tingvej og den opgraderede rute ad Fælled vil give en lidt speciel trafikafvikling idet en større strøm fra Fælledvej skal vige for en mindre ligeudkørende strøm fra Tingvej, hvilket vil medføre en mindre forsinkelse på ruten. Ideel set er gennemkørselstrafik uønsket, og en mindre forsinkelse og omvejskørsel via Markedsvej er derfor ikke negativt for personbilerne.

#### 3.4.2 Afvikling af eventtrafik

P-pladserne i området vil stadig være godt betjent via de to rundkørsler, som foreslås bibeholdt, særligt af hensyn til afviklingen af eventtrafikken. Skiltning er særlig vigtigt, således at de store P-områder nord for Tinghallen udnyttes, uden at der først foretages forgæves afsøgning af P-arealer i syd. Der kan med fordel etableres dynamisk P-henvisning i området, som også kan overvejes etableret uden for Tingvej.

I kortvarige perioder vil stor tilkørsel fra syd øge forsinkelserne i krydset Tingvej/ Fælledvej, hvor primærtrafikanterne (herunder busser) har vigepligt. Egentlige kapacitetsproblemer forventes der imidlertid ikke, grundet den cykliske ankomstfordeling fra signalanlægget på Skottenborg. Dette kan eftervises ved simulering.

### 3.5 Varelevering

Der i dag kun plads til én 12 meter lang lastbil ved læsserampen på Tinghallens østside ved hallens nordøstlige hjørne. En 16,5 meter lang sættevogn vil derfor blokere både cykelstien og dele af det sydgående kørespor på Markedsvej. Dette er uproblematisk i dagens situation, men vurderes ikke acceptabelt når al trafik omlægges til Markedsvej. Vare- og udstyrs-transporter på over 12 meter bør derfor ske via en skrå læsserampe samme sted eller via rampen på nordsiden af bygningen. Varebetjening på nordsiden vil kræve en ændring af rampens udformning og vil optage pladsen for den udlagte busparkering. Disse forhold skal undersøges nærmere. Det er sikkerhedsmæssige grunde en klar fordel, at varetransporter til Tinghallen og Fotorama kan ske uden bakkemanøvre på Markedsvej og Eksercerpladsen gennem anvendelsen af forbindelse mellem de to bygninger.

### 3.6 Parkering

Der nedlægges omkring 35-40 P-pladser på Fælledvej og 35-40 pladser langs Eksercerpladsen. Der frigives et areal fra Tingvej, som i nogen udstrækning periodisk vil kunne anvendes til parkering. Selvom der nedlægges nogle P-pladser, vurderes området stadig at være vel-forsynet med parkering særligt grundet de gode muligheder for dobbeltudnyttelse af P-pladserne på forskellige tidpunkter. Se beskrivelserne omkring skiltning under biltrafik.

Det er vigtigt at de resterende P-pladser omkring Fælledvej anvendes til de "rigtige" bilister med mål i nærområdet, og ikke til folk, som kunne lige så godt kunne parkere nord for Tinghallen. Det kan være nødvendigt med en omfordeling af udvalgte pladser, således at tabet af P-pladser deles ud på flere aktører og ikke kun på dem, som "tilfældigt" lokalt bliver "ramt" af fjernelserne.

### 3.7 Virksomheder mv.

Virksomheder i området vurderes samlet at få bedre forhold. Der kan skabes en bedre sammenhæng i området, og de enkelte faciliteter vil kunne "arbejde sammen" ved større konferencer og events. Der kan også skabes bedre rammer for udeservering og andre uden-dørs aktiviteter. Der skabes med de to afsætningspladser gode muligheder for taxier og for at hente og bringe folk til områdets aktiviteter.

### 3.8 Trafiksikkerhed

Krydset Tingvej/ Fælledvej bliver utraditionelt idet den primære trafikstrøm vil være svingende, og som dermed skal have vigepligt for en mindre trafikstrøm til og fra de resterende funktioner i den sydlige del af området. Der vil ofte komme trafik fra området vest for Tinghallen, at gennemkørende trafikanter via Fælledvej vil finde det naturligt at orientere sig. Denne prioritet anbefales for at sikre at bilister primært fra syd ikke overser en knækket prioritet.

Etableringen af cykelstier og stoppesteder med perroner og cykelstier bagom disse vil give en bedre og en mere sikker afvikling af busser og cykler end i dag. Grundet svingene og

vigepligterne på ruten vil hastigheden naturlig bliver holdt nede. Trafikken ledes uden om det centrale eventområde, hvilket sikrer adskillelse af potentielt beruset gæster fra biler og busser. Løsningen vurderes samlet at give et løft til trafiksikkerheden.

### 3.9 Trafikale forhold samlet

Omlægningen af trafikken til Markedsvej vurderes at være en god og sikker trafikal løsning, såfremt der sikres god skiltning til ikke stedkendte trafikanter. Busserne vil få en begrænset omvejskørsel, men samlet vurderes forholdene for den kollektive trafik forbedret via muligheden for at etablere et superstoppested på Fælledvej, og fordi der sker en bedre adskillelse af cyklister og busser. Hvis det ikke lykkes at få regional og x-busser gennem området vil dette dog være en klar forringelse, hvorfor dette forhold skal afklares inden alternativet vælges.

Nedlæggelsen af 70-80 P-pladser vurderes ikke problematisk, idet området forsat vurderes velbetjent med parkering. Det anbefales at etablere tydelig P-henvisning – gerne dynamisk.

### 3.10 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

Området mellem den nye tværgående bygning og rundkørsel syd for Tinghallen vil blive fredeliggjort for trafik. Mulighed for afsætning med personbil og evt. taxiholdepladser kan placeres enten lige nordøst, nord eller nordvest for rundkørslen afhængigt af detailldisponeringen af det samlede område. En afsætningsplads nordøst for rundkørslen – mellem rundkørslen og Tinghallen - vil skabe mulighed for den største plads foran den nye tværgående bygning og den nye Platten.

Der kan etableres en form for indramning og inddeling af området, som kan være med til at nedbryde den store skala og skabe mere læ, og dermed et bedre mikroklima på den sydvendte plads mellem de store bygninger. Der kan tænkes i løsninger, som kan skabe gode rammer for udeserveringerne og mindre events, og som stadig i et vist omfang kan bruges til parkering og varelevering på andre tidspunkter.

Den overdækkede rampe til P-kælderen danner en grænse for, hvor langt pladsen nord for den nye tværgående bygning kan strække sig mod nordøst (mod Fotorama). Tingvejen bibeholdes derfor fra Eksercerpladsen ned til nordsiden af Tinghallen, men omdannes til en sivegade med begrænset hastighed, som kun anvendes til bus og varebetjening, samt taxier til betjening af en afsætningsplads foran Fotorama.

Biltrafik ledes tilbage mod nord, mens lastbiler og særlige eventbusser ledes mod øst mellem Fotorama og Tinghallen. Alternativ vendes ensretningen om mellem Tinghallen og Fotorama. Området fredeliggøres dermed i stor udstrækning, og der skabes en god sammenhæng for gående mellem Fotorama og den nye tværgående bygning og stadionkomplekset.

Det bør undersøges om området akustisk egner sig til større friluftkoncerter inden området indrettes til dette formål. Sivetrafik med biler udgør ikke noget lydmæssigt problem, men de store lodrette flader kan give uheldige refleksioner af lyden.

Der bør arbejdes med de æstetiske detaljer omkring det omlagte vej og stiforløb. Særligt ændringen af Eksercerpladsen og overgangen til den resterende nordlige del af Tingvej skal bearbejdes. Selvom trafikken ledes øst om området er der vigtigt, at der forsat også trafikalt "bydes velkommen" til området fra både nord og syd for de mange ikke stedkendte trafikanter som vil komme til området. Overskuelighed og skiltning er vigtigt.

### 3.11 Arealforhold og anlægsøkonomi

Afhængigt af størrelsen af superbusstoppestedet på Fælledvej kan det blive nødvendigt at inddrage et mindre areal fra Bingohallens matrikel. Med etablering af cykelstier og en 6,5-7,0 meter bred kørebane og et smalt fortov bliver Markedsvejs fremtidige profil så bredt, at al beplantning mod politigården skal ryddes. Langs Eksercerpladsen sker udvidelser mod øst og nord, som vil tage areal fra de tilstødende P-pladser.

Det estimeres, at det samlede projekt for den opgraderede forbindelse inkl. cykelstier, superstoppested, ny belysning, administrative omkostninger vil koste omkring 12-16 mio. kr. Der er foretaget analyser af de eksisterende belægnings. Analyserne viser, at belægningsne skal forstærkes eller helt erstattes for at kunne bære den tunge bustrafik herunder klare de kraftige vrid fra bussens aksler.

Omkostninger til omdannelsen af pladserne omkring den nye tværgående bygning er ikke indeholdt i estimatet.

Der er indregnet 30 % til uforudsigelige omkostninger.

## 4. Scenarie 2b: Lukning af Tingvej for alt trafik – trafik via Rødevej

### 4.1 Beskrivelse af fremtidigt vejnet

Scenariet omhandler en lukning af Tingvej i forbindelse med etablering af en ny bygning, der skal binde stadionkomplekset og Tinghallen sammen. Trafikken ledes via Rødevej og ind til Tingvej via Eksercerpladsen. Eksercerpladsen udvides for at sikre bedre fremkommelighed for busser. Fælledvej og Markedsvej kan overvejes hastighedsdæmpet for at undgå uønsket større mængder sivetrafik.

### 4.2 Kollektiv trafik

Tingvej lukkes helt for kollektiv trafik mellem Skottenborg og Eksercerpladsen og busserne skal i stedet køre via Skottenborg, Rødevej og Eksercerpladsen frem mod Tingvej. Prioriteten på Eksercerpladsen forbliver som i dag, således at busserne mellem Tingvej og Rødevej har prioritet.

Der etableres nyt busstoppested på Boyesgade for busserne fra Viborg Station og et stoppested på nordsiden af Skottenborg for busser mod Viborg Station. Disse nye stoppesteder vil grundet arealmæssige begrænsninger ikke egne sig som superstoppesteder.

Der etableres nye stoppesteder på Eksercerpladsen umiddelbart øst eller nord for Tingvej. Stoppestederne skal fungere som erstatning for det nuværende stoppested ved Tinghallens vestside. De nye stoppesteder på Eksercerpladsen eller de eksisterende stoppested på Tingvej ved Kasernevej kan udbygges til en mindre terminal, der kan bruges til omstigning, hvis rutenettet i Viborg ændres.

Bybuslinje 1 samt flere lokal, regional og X-busser kører i dag ad Tingvej og skal i fremtiden køre ud omkring Rødevej samt via Eksercerpladsen ind til Tingvej. Denne rute forventes at tage omkring 65-75 sekunder længere at gennemkøre mellem Skottenborg og rundkørslen ved Stadion Alle end i dagens situation. Der skal blandt andet gennemkøres et signalreguleret kryds ved Skottenborg/Rødevej samt et vigepligtsreguleret kryds ved Rødevej/Eksercerpladsen. Begge forlænger køretiden ud over, at selve ruten er væsentlig længere. Busserne kan få et ekstra stop på ruten i forhold til i dag, hvilket ikke er medtaget i den ændrede køretidsberegning. Etableres der busprioritering i de to signalanlæg ved henholdsvis Boyesgade og Rødevej kan rejsetiden reduceres med 15-20 sekunder, svarende til en 45-55 sekunders forsinkelse i forhold til dagens rute.

Det er regionen som betaler for driften af regional- og X-busser. Der er derfor ingen garanti for, at de vælger at acceptere den nye rute, selvom denne sikres en god fremkommelighed. Hvis disse busser kører uden om området er det en klar forringelse, hvorfor forholdet skal afklares inden løsningen vælges.

Busrute 2S vil få en kortere rute, da der kan køres mere direkte via Skottenborg til Rødevej og videre mod nord. Der spares således cirka 10 sekunder pr tur. Årsagen til, at der ikke spares mere er, at der også skal gennemkøres et signalanlæg, hvilket vil give lidt forsinkelse. Etableres der busprioritering i de to signalanlæg ved henholdsvis Boyesgade og Rødevej

kan rejsetiden reduceres med 15-20 sekunder, svarende til en 20-30 sekunders besparelse i rejsetid i forhold til dagens rute.

De ændrede køretider vil resultere i en merudgift til busdriften på minimum 900.000 kr.

Der bør etableres busprioritering i de to signalanlæg på Skottenborg.

#### 4.3 Cyklister og fodgængere

Nord-sydgående cykeltrafik skal foretage omkørsel, hvis Tingvej lukkes. Dette kan enten være via Fælledvej og Markedsvej øst om Tinghallen eller via Overdamsvej vest for stadion. Forbindelsen vest for stadion bliver i fremtiden hovedruten fra banegården til Rådhuset og VIA mv., via Banebroen og Broen over Banegårds Allé. Ruterne bliver ikke væsentlig længere, idet reelt kun få cyklister fra midtbyen til området nord for Tinghallen vil skulle foretage omkørsler. I forhold til fodgængere må det formodes, at disse i hele eller i store dele af døgnet ville kunne gå igennem den nye bygning.

Når Eksercerpladsen udvides af hensyn til busser, bør der etableres cykelstier langs denne.

#### 4.4 Biltrafik

##### 4.4.1 Daglig trafikafvikling

Bilerne vil følge samme ruter som busserne. Signalprogrammerne skal ændres til de nye trafikmønstre. Bilisterne vil opleve en større rejsetid, og det må forventes at en del trafikanter vil tage ruten ad Indre Ringvej, hvilket er hensigtsmæssigt.

##### 4.4.2 Afvikling af eventtrafik

Lukningen af Tingvej skaber en udfordring ift. udnyttelse af alle P-pladserne i området. Biler som finder det sydlige område fyldt skal enten tilbage ud på Skottenborg og via Rødevej mod nord, eller anvende den mere interne forbindelse via Markedsvej og Fælledvej. Det første er ikke ønskeligt af hensyn til kapaciteten i signalanlægget på Skottenborg og det andet er ikke ønskeligt af hensyn til afviklingen på Tingvej. Der bør derfor etableres dynamisk P-henvisning på Skottenborg, således at folk ledes direkte til det nordlige område via Rødevej.

#### 4.5 Varelevering

Principielt som i dag.

#### 4.6 Parkering

Udbygningen af Eksercerpladsen vil nedlægge omkring 35-40 P-pladser. Dette vurderes ikke problematisk. Der henvises til ovenstående afsnit omkring afvikling af eventtrafik for biltrafikken.

#### 4.7 Virksomheder mv.

Virksomheder i området vurderes samlet at få bedre forhold. Der kan skabes en bedre sammenhæng i området, og de enkelte faciliteter vil kunne "arbejde sammen" ved større konferencer og events. Der kan også skabes bedre rammer for udeservering og andre uden-dørs aktiviteter. Der skabes med de to afsætningspladser gode muligheder for taxier og for at hente og bringe folk til områdets aktiviteter.

#### 4.8 Trafiksikkerhed

Når Eksercerpladsen udvides af hensyn til busser, bør der etableres cykelstier langs denne og disse bør føres bag om perroner for at øge sikkerheden. Det bør også ud fra et sikkerhedsmæssigt perspektiv overvejes, om krydset Rødevej/ Eksercerpladsen skal bygges om.

#### 4.9 Trafikale forhold samlet

Primært på grund af omlægningen af den kollektive trafik væk fra den sydlige del af området samt udfordringerne med den interne P-trafik ved events, vurderes løsningen ikke optimal og kan derfor ikke anbefales.

#### 4.10 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

Der henvises til løsningen med trafik ad Fælledvej og Markedsvej – se afsnit 3.10

#### 4.11 Arealforhold og anlægsøkonomi

Langs Eksercerpladsen sker udvidelser mod øst og nord, som vil tage areal fra de tilstødende P-pladser.

Det estimeres, at det samlede projekt for den opgraderede forbindelse inkl. cykelstier på den vestlige og midterste del af Eksercerpladsen, superstoppested, ny belysning, administrative omkostninger vil koste omkring 5-7 mio. kr. Der er foretaget analyser af den eksisterende belægning på Eksercerpladsen i vest, og denne skal forstærkes eller helt erstattes for at kunne bære den tunge bustrafik og de mange vrid fra bussernes aksler. Det skal undersøges nærmere om den østligste del af Eksercerpladsen har tilstrækkelig bæreevne til den øgede tunge trafik.

Omkostninger til omdannelsen af pladserne omkring den nye tværgående bygning er ikke indeholdt i estimatet.

Til ovenstående beløb bør der afsættes midler til dynamisk P-henvisning og busprioritering i signalanlæg. Dette er ikke prissat, men vurderes groft at kunne beløbe sig til 2-4 mio. kr. Tiltagene anbefales klart, hvorfor alternativet samlet vil koste omkring 7-11 mio. kr.

Der er indregnet 30 % til uforudsigelige omkostninger.

## 5. Scenarie 3 – Bus og cyklistsluse gennem ny tværgående bygning

Scenariet omhandler en lukning af Tingvej i forbindelse med etablering af en ny bygning der skal binde stadion og Tinghallen sammen. Bustrafik og lette trafikanter ledes i "tunnel" gennem bygningen. Der etableres en bussluse således at biltrafikken ikke kan køre gennem hullet i bygningen. Biltrafikken ledes i stedet via Skottenborg, Rødevej og Eksercerpladsen til Tingvej.

Der kan samtidig etableres en forbindelse for biltrafikken mellem Rødevej og Regimentsvej helt mod nord. Dermed kan en del af trafikken ledes denne vej til uddannelsesområdet og de store P-arealer langs Prinsens alle. Denne ekstra mulighed beskrives dog ikke yderligere, da den vil ødelægge sammenhængen i et større fredeligt område og kræve flytning af institutionsaktiviteter.

### 5.1 Kollektiv trafik

I forbindelse med etableringen af den nye bygning laves der "hul" i bygningen til busser og lette trafikanter. Der etableres en bussluse således at den almindelige trafik ikke kan gennemkøre bygningen.

Der etableres et nyt stoppested nord for den nye bygning som erstatning for det eksisterende stoppested ved Tinghallen. Stoppestedet kan udformes således, at det får terminalforhold for chaufførerne. Stoppestedet kan desuden benyttes til omstigningsstop, hvis rutenettet i Viborg omlægges.

Det eksisterende stoppested på Tingvej ved Kasernevej kan alternativt udbygges til en mini-terminal, der kan bruges til omstigningen.

Busruterne vil opnå en mindre tidsgevinst i forhold til den nuværende situation, idet at der er mindre trafik på Tingvej imellem Skottenborg og Eksercerpladsen.

### 5.2 Cyklister og fodgængere

Forholdene er uændret for de lette trafikanter i forhold til den nuværende situation idet de smalle cykelbaner og de mange busser ikke er en optimal løsning. Ved nye stoppesteder bør det overvejes at føre cykelbanerne/cykelstier bag om buslommer og perroner.

### 5.3 Bilister

Bilisterne får en omkørsel via Rødevej, idet det anbefales at hastighedsdæmpe Markedsvej. Løsningen kan være problematisk i forhold til eventtrafik, se afsnit 4.4.2. Bilisterne vil opleve en større rejsetid, og det må forventes at en del trafikanter vil tage ruten ad Indre Ringvej, hvilket vurderes hensigtsmæssigt.

### 5.4 Varelevering

Principielt som i dag.

## 5.5 Parkering

Udbygningen af Eksercerpladsen vil nedlægge omkring 35-40 P-pladser. Dette vurderes ikke problematisk. Der henvises til ovenstående afsnit omkring afvikling af eventtrafik for biltrafikken. Se desuden afsnit 4.4.2

## 5.6 Virksomheder mv.

Forholdene vurderes nogenlunde uændret i forhold til i dag. Se nedstående afsnit omkring byrum og mulighed for bedre eventforhold

## 5.7 Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden øges når bilerne fjernes fra den centrale del af området, og flyttes til mere egnede trafikveje. Der vil dog forsat være en blanding af potentielt beruset gæster i området og tung trafik, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

## 5.8 Trafikale forhold samlet

I forhold til dages situation er løsningen nogenlunde neutral. Det er hensigtsmæssigt at få fjernet noget af den daglige gennemkørende trafik, men der kan være udfordringer ved håndtering af eventtrafikken.

## 5.9 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

En bus- og cykelforbindelse vil åbne klimaskærmen op i den ønskede tværgående bygningsforbindelse, og skabe en fysisk og mental barrierer i strømmen af folk og aktiviteter mellem Tinghallen og stadionkomplekset. Dette vil indebære en markant reduktion i den ønskede sammenhæng som netop er en af grundidéerne i projektet.

Aktiviteterne i Tinghallen og på udearealerne sker i terrænniveau. En eventuel tværgående bygning i først sals højde – henover bus og cykelforbindelse vil derfor kun i begrænset omfang kunne skabe synergi er mellem inde- og udearealerne. Rent tilgængelighedsmæssig rummer denne løsning også nogle udfordringer.

Busserne vil ydermere give en visuelt og støjmessigt forurening af området, som sammen med deres fysiske pladsbehov, er med til at begrænse og forringe de udendørs aktivitetsmuligheder. Der kan etableres en form for støjafskærmning langs Tingvejen i form af en ca. 4 meter høj skærm. Denne vil skulle etableres med en række sluser for ikke at udgøre en total fysisk barrierer ned gennem området. Visuelt vil skærmen opdele området, men den vil også "fjerne" trafikken, set fra pladsen mod Tinghallen.

Løsningen kan derfor ud fra en event og byrumsmæssig betragtning ikke anbefales, hvis det ønskes at skabe større sammenhæng og flere eventmuligheder i området end der er i dag.

## 5.10 Arealforhold og anlægsøkonomi

Omkostninger og arealforhold skabes alene gennem en eventuel forbedring af busfaciliteter og selve busslusen og vil således være relativt begrænset – formentlig under 2 mio. kr. Vælges det at etablere en form for afskærmning mellem Tingvej og pladsen mod stadion vil denne koste omkring 2,5 mio. kr., for en 4 meter skærm med sluser lang den vestlige vejside.

## 6. **Scenarie 4 (variant af 3)** **Tingvej forlægges lokal og anvendes for bus og cykeltrafik – Biltrafik via Rødevej**

Tinghallens forhal udvides med omkring 12-15 meter mod pladsen. Der skabes en forbindelse mellem Tinghallen og Stadionkomplekset i første sals højde. Der etableres en ny forplads med en bredde på omkring 5 meter omkring den nye forhal. Udvidelsen kræver en forlægning af Tingvej mod vest. Rampen til p-kælderen ud for Fotorama og den forlagte Tingvej sætter begrænsninger for hvor langt den nye forhal og forplads kan "trækkes" mod nord-vest. For at fredeliggøre området tillades der ikke biler og taxier forbi Tinghallen.

Der er mulighed for forskellige varianter at forlægningens udformning. Trafikalt kan der med fordel etableres et superstoppested, med perroner og hvor der anlægges cykelstier, som kan føres uden om busfaciliteterne, samt en midterrabat på 2 meter, der som i dag opdeler krydsningen i to tempi. Et sådan udlæg vil dog få en bredde på 13-16 meter, hvilket sammen med udvidelse af tinghallen med tilhørende forplads vil reducere den tilbageværende plads til 19-22 meter. Dette vurderes ikke hensigtsmæssigt ud fra ønsket om at kunne anvende udearealerne til forskellige kulturelle formål, og fordi der ønskes en løsning med en overkommelig anlægsøkonomi.

Der arbejdes derfor med en mere simpel busvej med en bredde på 8 meter. Bredden på 8 meter er minimum, hvis busser skal kunne passere cyklister. Udlægget giver en tilbageværende plads med en bredde på omkring 27-28 meter ved 14 meter udvidelse af Tinghallen.

Ensretningen på vejen mellem Fotorama og Tinghallen vendes om, således at biler og taxier kan køre denne vej ind og dreje mod nord for derved forsat at kunne foretage afsætning i det eksisterende parkeringsspor foran Fotoramas vestfacade. I syd kan der laves en vende- og afsætningsplads mellem rundkørslen, Fælledvej og Tinghallen.

### 6.1 **Kollektiv trafik**

Der etableres et nyt stoppested nord for den nye bygning som erstatning for det eksisterende stoppested ved Tinghallen. Stoppestedet kan udformes således, at det får terminalforhold for chaufførerne. Stoppestedet kan desuden benyttes til omstigningsstop, hvis rutenettet i Viborg omlægges.

Det eksisterende stoppested på Tingvej ved Kasernevej kan alternativt udbygges til en mini-terminal, der kan bruges til omstigningen.

Busruterne vil få principielt samme udformning, som i dag. Busserne vil skulle tilbagelægge nogle få meter længere, men lukningen for biltrafik vil mindske trængsel på strækningen og i rundkørslerne.

### 6.2 **Cyklister og fodgængere**

Forholdene er uændret for de lette trafikanter i forhold til den nuværende situation idet de smalle cykelbaner og de mange busser ikke er en optimal løsning. Ved nye stoppesteder uden for selve pladsen bør det overvejes at føre cykelbanerne/cykelstier bag om buslommer og perroner.

### 6.3 Bilister

Bilisterne får en omkørsel via Rødevej, idet det anbefales at hastighedsdæmpe Markedsvej. Løsningen kan være problematisk i forhold til eventtrafik, se afsnit 4.4.2. Bilisterne vil opleve en større rejsetid, og det må forventes at en del trafikanter vil tage ruten ad Indre Ringvej, hvilket vurderes hensigtsmæssigt.

### 6.4 Varelevering

Principielt som i dag.

### 6.5 Parkering

Forlægningen af Tingvej vil inddrage 42 parkeringspladser midt i området. Ensretningen på forbindelse mellem Fotorama og Tinghallen vendes om, således at biler og taxier kan køre denne vej ind og dreje mod nord for derved forsat at kunne foretage afsætning i det eksisterende parkeringsspor foran Fotoramas vestfacade. I syd kan der laves en vende- og afsætningsplads mellem rundkørslen, Fælledvej og Tinghallen.

### 6.6 Virksomheder mv.

Forholdene vurderes nogenlunde uændret i forhold til i dag. Se nedstående afsnit omkring byrum og mulighed for bedre eventforhold.

### 6.7 Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden øges når bilerne fjernes fra den centrale del af området, og flyttes til mere egnede trafikveje. Der vil dog forsat være en blanding af potentielt beruset gæster i området og tung trafik, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

### 6.8 Trafikale forhold samlet

I forhold til dages situation er løsningen nogenlunde neutral. Det er hensigtsmæssigt at få fjernet noget af den daglige gennemkørende trafik, men der kan være udfordringer ved håndtering af eventtrafikken.

### 6.9 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

Forlægningen af Tingvej skaber mulighed for en udvidelse af Tinghallen mod vest. Udvidelsen af bygningen sammen med en bus- og cykelforbindelse vil reducere den tilbageværende bredde af pladsen, og herved mindske anvendelsesmuligheder udendørs.

Busserne vil ydermere give en visuelt og støjmæssigt forurening af området, som sammen med deres fysiske pladsbehov, er med til at begrænse og forringe de udendørs aktivitetsmuligheder. Der kan etableres en form for støjafskærmning langs Tingvejen i form af en ca. 4 meter høj skærm. Denne vil skulle etableres med en række sluser for ikke at udgøre en total fysisk barrierer ned gennem området. Visuelt vil skærmen opdele området, men den vil også "fjerne" trafikken, set fra pladsen mod Tinghallen.

Samlet forberedes mulighederne for events via arealudvidelsen af Tinghallen og via sammenbindingen af Tinghallen og Stadionkomplekset i første sals højde. Udemiljøet forbedres noget ved at fjerne bilerne, dog på et noget reduceret areal. Den tværgående bygning i først sals højde – henover bus og cykelforbindelse vil kun i begrænset omfang kunne skabe sy-

nergi mellem inde- og udearealerne. Rent tilgængelighedsmæssig rummer denne løsning også nogle udfordringer.

#### 6.10 Arealforhold og anlægsøkonomi

Projektet indeholder en ny 8 meter busvej, ændret belysning, rabatter og beplantning.

I omkostningerne er indregnet rydning af den eksis. Tingvej, samt etablering af ny forplads foran Tinghalsbygningen med en belægning med en gennemsnitpris på 800 kr. pr. m<sup>2</sup>.

Vælges det at etablere en form for afskærmning mellem Tingvej og pladsen mod stadion vil denne koste omkring 2,5 mio. kr., for en 4 meter skærm med sluser langs den vestlige vej-side.

Prisen estimeres til omkring 5,5 mio. kr. for busvejen. Uden rydning og uden forplads, som ikke er indregnet i de andre scenariers overslag er prisen omkring 4,0-4,5 mio. kr.

## **7. Scenarie 5 (variant af 2a): Lukning af Tingvej for alt trafik – bus og biler via Markedsvej**

### **7.1 Beskrivelse af fremtidigt vejnet**

Tingvej lukkes fysisk i forbindelse med etablering af en ny tværgående bygning som binder stadionkomplekset og Tinghallen sammen.

Der skabes en ny trafikvej via en forstærkning og mindre udbygning af ruten Fælledvej, Markedsvej og Eksercerpladsen. Ruten prioriteres, således at vigepligtsforholdene ændres i krydsene Markedsvej/ Eksercerpladsen, og Eksercerpladsen/ Tingvej. Det anbefales dog af hensyn til trafiksikkerhed og ikke stedkendte trafikanter, at fastholde den nuværende prioritet i krydset Tingvej/ Fælledvej. Afstanden fra Skottenborg til Fælledvej vurderes for kort til at prioriteten kan ændres. Der bør etableres (dynamisk) skiltning til "P-nord" via Fælledvej for at hjælpe ikke stedkendte trafikanter, som finder de sydlige P-områder fyldt.

Forbindelsen via Fælledvej og Markedsvej får en vejbredde og tværprofil, så 15 meter busser sikres en middel fremkommelighed. To modkørende busser vil kunne passere hindanden, også i svingene. Eksisterende sving ombygges og udvides, men på Markedsvej og Eksercerpladsen anvendes den eksis. vejbredde for at undgå opbrydning og sideudvidelse. Dermed bliver bredden på lige stræk kun 6,0 meter, hvilket er vejledende minimum for en busvej uden cykler.

Cyklister bør ikke færdes på Markedsvej, men skal anvende Rødevej og forbindelse vest om stadion. Det anbefales at lave cykelstier lokalt på Fælledsvej, så cyklister kan føres bag om de nye busperroner.

Det bliver muligt for offentligheden at gå direkte igennem den nye bygning via en eller flere "sluser" i bygningen.

### **7.2 Kollektiv trafik**

Som scenarie 2A, dog med lidt ringere fremkommelighed i det to busser skal passere hindanden på Markedsvej og Eksercerpladsen med lavere hastighed, og fordi busser kan komme til at skulle køre bag cyklister på den korte strækning på Eksercerpladsen.

### **7.3 Cyklister og fodgængere**

Nord-sydgående cykeltrafik skal foretage omkørsel, hvis Tingvej lukkes. Dette kan enten være via Rødevej eller via Overdamsvej vest for stadion. Det anbefales at lave cykelstier lokalt på Fælledsvej, så cyklister kan føres bag om de nye busperroner.

Forbindelsen vest for stadion bliver i fremtiden hovedruten fra banegården til Rådhuset og VIA mv., via Banebroen og Broen over Banegårds Allé. Ruterne bliver ikke væsentlig længere, idet reelt kun få cyklister fra midtbyen til området nord for Tinghallen vil skulle foretage omkørsler. Det anbefales at etablere en passende mængde cykelparkering syd for den nye bygning. I forhold til fodgængere må det formodes, at disse i hele eller i store dele af døgnet ville kunne gå igennem den nye bygning.

**7.4 Biltrafik**

7.4.1 Daglig trafikafvikling  
Som 2A

7.4.2 Afvikling af eventtrafik  
Som 2A

**7.5 Varelevering**

Som 2A

**7.6 Parkering**

Der nedlægges omkring 35-40 P-pladser på Fælledvej og de få pladser langs Markedsvej. Der frigives et areal fra Tingvej, som i nogen udstrækning periodisk vil kunne anvendes til parkering. Selvom der nedlægges nogle P-pladser, vurderes området stadig at være velforsynet med parkering særligt grundet de gode muligheder for dobbeltudnyttelse af P-pladserne på forskellige tidpunkter. Se beskrivelserne omkring skiltning under biltrafik i scenarie 2A.

Det er vigtigt at de resterende P-pladser omkring Fælledvej anvendes til de "rigtige" bilister med mål i nærområdet, og ikke til folk, som lige så godt kunne parkere nord for Tinghallen. Det kan være nødvendigt med en omfordeling af udvalgte pladser, således at tabet af P-pladser deles ud på flere aktører og ikke kun på dem, som "tilfældigt" lokalt bliver "ramt" af fjernelserne.

**7.7 Virksomheder mv.**

Som 2A

**7.8 Trafiksikkerhed**

Som 2A, dog med den forringelse, at der ikke er cykelstier på Markedsvej og Eksercerpladsen. Særligt langs Eksercerpladsen, hvor der er busstoppesteder, vil der med fordel kunne etableres cykelstier.

**7.9 Trafikale forhold samlet**

Omlægningen af trafikken til Markedsvej vurderes at være rimelig og med et acceptabelt sikkerhedsniveau, såfremt der sikres god skiltning til ikke stedkendte trafikanter. Busserne vil få en begrænset omvejskørsel og der må accepteres vejbredde med anbefalet minimum til busserne. Etableringen af et superstoppested på Fælledvej vurderes at opveje de andre forhold. Hvis det ikke lykkes at få regional og x-busser gennem området vil dette dog være en klar forringelse, hvorfor dette forhold skal afklares inden alternativet vælges.

Nedlæggelsen af 35-40 P-pladser vurderes ikke problematisk, idet området forsat vurderes velbetjening med parkering. Det anbefales at etablere tydelig P-henvisning – gerne dynamisk.

**7.10 Byrum og mulighed for bedre eventforhold**

Som 2A.

### 7.11 Arealforhold og anlægsøkonomi

Afhængigt af størrelsen på superstoppestedet på Fælledvej kan det blive nødvendigt at indtage et mindre areal fra Bingohallens matrikel.

For ikke at skulle flytte kantsten og ændre fortove og afvandning accepteres det nuværende vejudlæg med i alt 6,0 meter kørespor på de rette strækninger på Markedsvej og Eksercerpladsen.

Der er i anlægsøkonomien forudsat en forstærkning af den eksis. belægning på Markedsvej og Eksercerpladsen. Via bortfræsning af 3 cm slidlag og udlægning af 6 cm kombibelægning og 2,5 cm SMA. Forstærkningen medfører en reduktion af kantstenslysningen på 6 cm til omkring 4 cm, hvilket betyder at der IKKE kan udlægges endnu et lag slidlag uden at kantstenene skal hæves.

Under forudsætning af en nedre opbygning svarende til 30 Mpa underbund, 15 cm SG, 30 CM BS kan der opnås en forventet levetid på 10-12 år ved 100 busser pr. retning pr. døgn. Der bør ske en verificering af disse forhold inden der anvendes penge på forstærkning.

Såfremt forudsætningerne om de nedre lag og underbund ikke holder eller den begrænsede lysningshøjde og/eller en levetid på under 10-12 år ikke kan accepteres, skal minimum kantstenene brydes op og sættes om i et højere niveau. Dette medfører en omlægning af de tilstødende fortove. Såfremt en løsningsmodellen med forstærkning ikke findes tilstrækkelig anbefales den "sikre" løsning med helt ny vejkasse på Markedsvej og på den midterste og vestlige del af Eksercerpladsen.

Det estimeres, at det samlede projekt for den forstærkede forbindelse med kurveudvidelser inkl. cykelstier lokalt på Fælledvej, superstoppested, ny belysning, administrative omkostninger vil koste omkring 6 mio. kr. Skal der anlægges en helt ny vejkasse på Markedsvej og Eksercerpladsen øges omkostningerne til omkring 9 mio. kr.

Omkostninger til omdannelsen af pladserne omkring den nye tværgående bygning er ikke indeholdt i estimatet.

Der er indregnet 30 % til uforudsigelige omkostninger.

## 8. **Scenarie 6: Lukning af Tingvej for alt trafik – Trafik via ny forbindelse vest om stadion**

Tingvej lukkes fysisk i forbindelse med etablering af en ny tværgående bygning som binder stadionkomplekset og Tinghallen sammen.

Der skabes en ny bus og eventuel bilvej via ruten: Tingvejen mellem Regionshuset og Stadionhallen, p-arealerne på Stadions vestside og Prinsens Allé. Løsningen kræver en helt ny vej mellem Stadionhallen og Regionshuset, en forstærkning af belægningerne på p-pladserne og en ny forbindelse mellem p-pladserne ved Stadionhallen og p-pladserne ved stadion. Løsningen indbefatter en betydelig inddragelse af p-pladser, se afsnit herom.

En rute af Overdamsvej er fravalgt, idet Overdamsvej i fremtiden er del af den nye primære hovedcykelforbindelse fra midtbyen til de mange funktioner i nord. Med dens udlæg på kun 6,0 meter egner vejen sig ikke både som busforbindelse og højklasse cykelforbindelse.

Der bør etableres (dynamisk) skiltning til "P-nord" via den nye vestlige forbindelse eller alternativt via Skottenborg og Rødevej for at hjælpe ikke stedkendte trafikanter, som finder de sydlige P-områder fyldt.

Det har været overvejet at lave ét sporet løsning forbi Stadionhalles sydvestlige hjørne, som styres via et trafikstyret signalanlæg. En sådan løsning vil dog kun spare omkring 200 kvadratmeter ny belægning og vil kun kunne bevare 10 af de pladser, som ellers vil skulle nedlægges. En sådan løsning kan ikke anbefales hvis der accepteres gennemkørende biler og taxier, idet en modkørende bus ofte vil blive forsinket med omkring 20 sek. Hvis der kun tillades busser, kan løsningen vælges for at bevare de 10 p-pladser. Løsningen vurderes udgiftsneutral i anlæg i forhold til en 2 sporet busforbindelse rundt om det sydvestlige hjørne.

Ensretningen på forbindelse mellem Fotorama og Tinghallen vendes om, således at biler og taxier kan køre denne vej ind og dreje mod nord for derved forsat at kunne foretage afsætning i det eksisterende parkeringsspor foran Fotoramas vestfacade. I syd kan der laves en vende- og afsætningsplads mellem rundkørslen, Fælledvej og Tinghallen.

Det bliver muligt for offentligheden at gå direkte igennem den nye bygning via en eller flere "sluser" i bygningen.

### 8.1 **Kollektiv trafik**

Busruterne, med undtagelse af linje S2, vil få den samme længde som i dag – idet der forudsættes samme hastighed for busser som i det nuværende system – se afsnit om trafiksikkerhed og parkering. Der vil stadig være under 150-200 meter fra et stoppested til de fleste funktioner i midten af området. Det nordøstlige område vil blive noget ringere betjent, men dog stadig med en acceptabel afstand mellem stoppested og mål på omkring 250-350 meter via de linjer, som køre vest om stadion. En signalstyret ensretning vil medføre en ekstra

forsinkelse på om må 20-25 sekundær. Gennemsnitligt vil forsinkelsen være mindre, og hvis der kun skal holdes tilbage for busser, forventeligt under 5-10 sekunder pr. bus.

Bus S2 vil kunne ledes via Fælledvej og Markedsgade mod Rødevej, hvorved bussen stadig kan betjene området omkring Tinghallen. Der vil skulle etableres et stoppested på Eksercerpladsen bag Tinghallen. Alternativt kan bussens rute omlægges til at følge Rødevej i stedet for at køre ind omkring Tingvej, hvorved buspassagere der ønsker at komme til området må skulle tage andre busruter. Det vurderes ikke som et alternativ at lede bus S2 vest om stadion, da dette vil forlænge ruten betragteligt. Det kan eventuelt blive nødvendigt med en bussluse på Markedsvej, for at sikre at denne ikke bliver brugt som gennemfartsvej.

## 8.2 Cyklister og fodgængere

Cyklister skal enten via Markedsvej eller Overdamsvej, hvilket er fuldt ud acceptabelt. Fodgængere forventes at kunne passere gennem den nye tværgående bygning.

Der skal i en detailfase afklares om cyklister skal kunne ledes mellem Stadionhallen og Regionshuset eller om de skal ad Skottenborg.

## 8.3 Bilister

Hvis der etableres et forbud mod gennemkørsel af biler og taxier på forbindelsen vest om stadion, får bilisterne en omkørsel via Rødevej, idet det anbefales at hastighedsdæmpe Markedsvej. Løsningen kan være problematisk i forhold til eventtrafik, se afsnit 4.4.2. Bilisterne vil opleve en større rejsetid, og det må forventes at en del trafikanter vil tage ruten ad Indre Ringvej, hvilket vurderes hensigtsmæssigt.

## 8.4 Varelevering

Principielt som i dag.

## 8.5 Parkering

Løsningen er samlet den, som giver den største reduktion idet der i alt må nedlægges omkring 125 p-pladser alle vest for stadion, stadionhallen og ved Regionen.

Regionens p-areal reduceres med omkring 30 pladser. Tabet kan reduceres til omkring 20 ved etablering af en ét sporet busforbindelse lokalt. For at kompensere for tabet, kan de vestligste pladser på Fælledvej reserveres til Regionen. Yderligere parkering langs Overdamsvej bør afføde en ensretning af vejen mod nord. Dette vil give omkring yderligere 15 p-pladser, men samtidig skabe øget p-trafik på Birkevej og Askevej, hvorfor dette tiltag ikke kan anbefales.

Ud for stadionhallens vestside reduceres antallet med 18-20 pladser. For at skabe en tilpas sikker forbindelse anbefales det at ændre parkeringen langs hele stadion til længeparkering. Dette giver en reduktion af antal pladser med omkring 75.

## 8.6 Virksomheder mv.

Forholdene vurderes nogenlunde uændret i forhold til i dag, dog med en markant reduktion af p-pladserne. Se nedstående afsnit omkring byrum og mulighed for bedre eventforhold.

### 8.7 Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden øges når bilerne fjernes fra den centrale del af området, og flyttes til mere egnede trafikveje. Der sker en øget adskillelse af busser og cyklister, hvilket også er positivt. Det kan IKKE anbefales at opretteholde de nuværende parkeringsforhold langs vestsiden af stadion. Dette vil kræve at bussernes hastighed sættes ned til omkring 15 km/t, hvilket vil forøge rejsetiden for alle busser vest om stadion med omkring 40 sekunder, hvilket ikke vurderes acceptabelt.

### 8.8 Trafikale forhold samlet

Forslaget medfører en markant reduktion af antallet af p-pladser i den vestlige og sydvestlige del af området. Det er hensigtsmæssigt at få fjernet noget af den daglige gennemkørende trafik, men der kan være udfordringer ved håndtering af eventtrafikken, såfremt der ikke tillades biltrafik sydvest om Stadionhallen. Uden en signalstyret bussluse er det en mulighed at tillade, og dermed opretholde, den gennemkørende biltrafik via den nye forbindelse vest om stadion.

### 8.9 Byrum og mulighed for bedre eventforhold

Principielt som 2A, dog trækker reduktionen af antal p-pladser i den negative retning, idet flere vil skulle anvende mere fjerntliggende p-pladser ved større events.

### 8.10 Arealforhold og anlægsøkonomi

Der forudsættes at skulle anlægges en helt ny vej med ny vejkasse syd for stadionhallen. Langs Stadionhallens vestside, station og på Prinsens Allé forudsættes det at kunne foretage en bæreevne forstærkning, som beskrevet i afsnit 7.11. Det har ikke været mulig at få oplyst de faktiske belægningsopbygninger, hvorfor forudsætningerne skal verificeres inden forstærkningsmodellen vælges.

Det estimeres, at det samlede projekt alt inkl vil omkring 7 mio. kr. Skal der anlægges en helt ny vejkasse på vest for Stadionhallen og vest for stadion øges omkostningerne til omkring 10 mio. kr. Skal der også ny vejkasse på Prinsens Allé vurderes anlægsøkonomien ikke længere at være acceptabel.

Omkostninger til omdannelsen af pladserne omkring den nye tværgående bygning er ikke indeholdt i estimatet. Der er ikke indregnet en sanering eller etablering af bussluse på Markedsvej.

Der er indregnet 30 % til uforudsigelige omkostninger