VIBORG KOMMUNE

TRAFIK- OG PARKERINGSANALYSE FOR DOMKIRKEKVARTERET



COWI



INDHOLD

5 SAMMENFATNING
11 REGISTRERINGER
25 VURDERING AF FREMTIDIG PARKERING
29 TRAFIKSTRUKTUR
37 BILAG 1
63 BILAG 2


Ensrettet
P
AT 36 783

SAMMENFATNING

Viborg Kommune ønsker at omdanne Domkirkekvarteret, så der skabes et mere sammenhængende byrum omkring Viborg Domkirke, det gamle Rådhus samt den tidligere Vestre Landsret. Denne omdannelse nødvendiggør ændringer i trafikstruktur og parkeringsforhold. COWI har gennemført en trafik- og parkeringsanalyse samt studier af sol-, skygge- og vindforhold for Domkirkekvarteret som input til planlægning af omdannelsen af området. Dette notat vedrører trafik- og parkeringsanalysen, mens de øvrige studier er afrapporteret i et særskilt notat.

REGISTRERINGER

Der er i dag ca. 240 parkeringspladser i Domkirkekvarteret fordelt på 14 lokaliteter, hvoraf ca. 90% har offentlig adgang. Parkeringspladserne ved Gammeltorv, Domkirkestræde og den østlige del af Stænderpladsen har 3 timers tidsrestriktion. Der er ikke tidsrestriktion på de øvrige parkeringspladser.

De gennemførte registreringer af parkeringsefterspørgslen på de 14 lokaliteter viser, at den maksimale efterspørgsel på samtlige lokaliteter forekommer i perioden kl. 11-15 på en normal hverdag udenfor højsæsonen for turister. i dette tidsrum var ca. 190 af de 240 parkeringspladser belagt. Restkapaciteten på de offentlige parkeringspladser var ca. 10%, mens den samlede restkapacitet var ca. 20%.

PARKERINGSANALYSE

Etablering af et nyt bymuseum i Vestre Landsrets gamle bygning og etablering af nye kulturrelaterede funktioner i den gamle rådhusbygning vil medføre ændringer i parkeringsbehovet og parkeringsefterspørgslen i området.

Det er skønnet, at parkeringsefterspørgslen vil blive øget i spidsperioden - som er tidlig eftermiddag på en hverdag - med ca. 50 parkeringspladser som følge af de nye funktioner. Registreringerne viste en maksimal parkeringsefterspørgsel på ca. 190 parkeringspladser i spidsperioden på en hverdag. Den samlede maksimale parkeringsefterspørgsel skønnes således at blive ca. 240 parkeringspladser, hvilket svarer til det eksisterende samlede parkeringsudbud i området.

Etablering af mere sammenhængende byrum i Domkirkekvarteret vil medføre en reduktion i parkeringsudbuddet på op til 120 pladser i området. Nedlægges alle 120 pladser samt de ca. 60 eksisterende parkeringspladser ved VUC, vurderes det nødvendigt at etablere et nyt parkeringshus ved VUC med 180 pladser for at sikre et fremtidigt parkeringsudbud, der svarer tiil den fremtidige parkeringsefterspørgsel. Den fremtidige parkering i Domkirkekvarteret vil således bestå i et p-husets 180 p-pladser, parkeringspladsen i Sct. Nicolaj Gade med 34 p-pladser, parkeringen i Domkirkestræde med 9 pladser, 10 pladser nær Skovgård Museet samt 4 private p-pladser i tilknytning til Domkirken. Nedlægges færre parkeringspladser, vil parkeringshusets kapacitet kunne reduceres tilsvarende.

Et nyt parkeringshus ved VUC bør være et offentligt tilgængeligt parkeringsanlæg for at sikre, at parkeringspladserne direkte kan erstatte de offentlige parkeringspladser, som nedlægges i Domkirkekvarteret. En fleksibel brug af parkeringshuset vurderes lettest at kunne opnås ved betalt parkering - evt. med en særlig ordning for VUC.

Der kan sikres plads til museets egne biler i parkeringshuset ved at øge frihøjden mellem etagerne, hvilket også vil gøre parkeringshuset anvendeligt for handicapbiler med lift. Ved en normal konstruktionshøjde kan der etableres rampe med tilstækkelig lav gradient mellem de to dæk på 10 meter, hvilket svarer til dybden af to modstående parkeringslommer. En øget etagehøjde fordrer en anden løsning for ramperne.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at basere en fremtidig udbygning af parkeringen i Domkirkekvarteret på kælderparkering.



Ovenfor ses forslag til fremtidig trafikstruktur for cyklister og fodgængere i Domkirkekvarteret.

TRAFIKSTRUKTUR

Den fremtidige trafikstruktur skal være med til at understøtte muligheden for at etablere gode opholdsrum på de rigtige lokaliteter, samtidig med at der sikres gode rammer for fodgængernes færdsel på tværs af Domkirkekvarteret.

En overordnet sammenhængende net af gode cykelruter og gangforbindelser, som vist på s. 6, udgør grundstenen for den fremtidige trafikstruktur i Domkirkekvarteret.

Nogle af de udpegede cykelruter og gangforbindelser medfører behov for en opgradering af forholdene for fodgængere og cyklister. Det er bl.a. nødvendigt at forbedre Bispestien mellem Sct. Ibs Gade og Sct. Nicolaj Gade, hvilket vil forbedre adgangen til Stænderpladsen for f.eks. parkanter ved Golfhotellet. Det er ligeledes nødvendigt at sikre gode forhold for cyklister på de udpegede cykelruter, som primært forløber ad smalle veje med biltrafik.

Prioriteringen af cyklister i Sct. Mathias Gade kan sikres ved at etablere cykelstier på strækningen mellem Sct. Ibs Gade og Skolestræde. På delstrækingen mellem Skolestræde og Sct. Mogens Gade er der ikke plads til cykelstier. Delstrækningen må således udformes, så biler og cyklister deler samme køreareal. En fuldt ud shared space løsning, hvor også fodgængere deler areal med bilister og cyklister kan ikke anbefales pga. vejens længdefald. En forlængelse af gågadezonen til Sct. Mogens Gade og nedskiltning af hastigheden til 40 km/t i resten af Sct. Mathias Gade kan være med til at reducere biltrafikken og biltrafikkens hastighed. Sikring af mere plads til cyklister og fodgængere afhænger i høj grad af, hvorvidt der opretholdes dobbeltrettet trafik. To scenarier for biltrafikken samt vare- og buskørslen i området er derfor belyst:

- Scenarie 1: Opretholdelse af dobbeltrettet kørsel i Sct. Mathias Gade
- Scenarie 2: Ensretning af Sct. Mathias mod øst mellem Sct. Mogens Gade og Skolestræde.

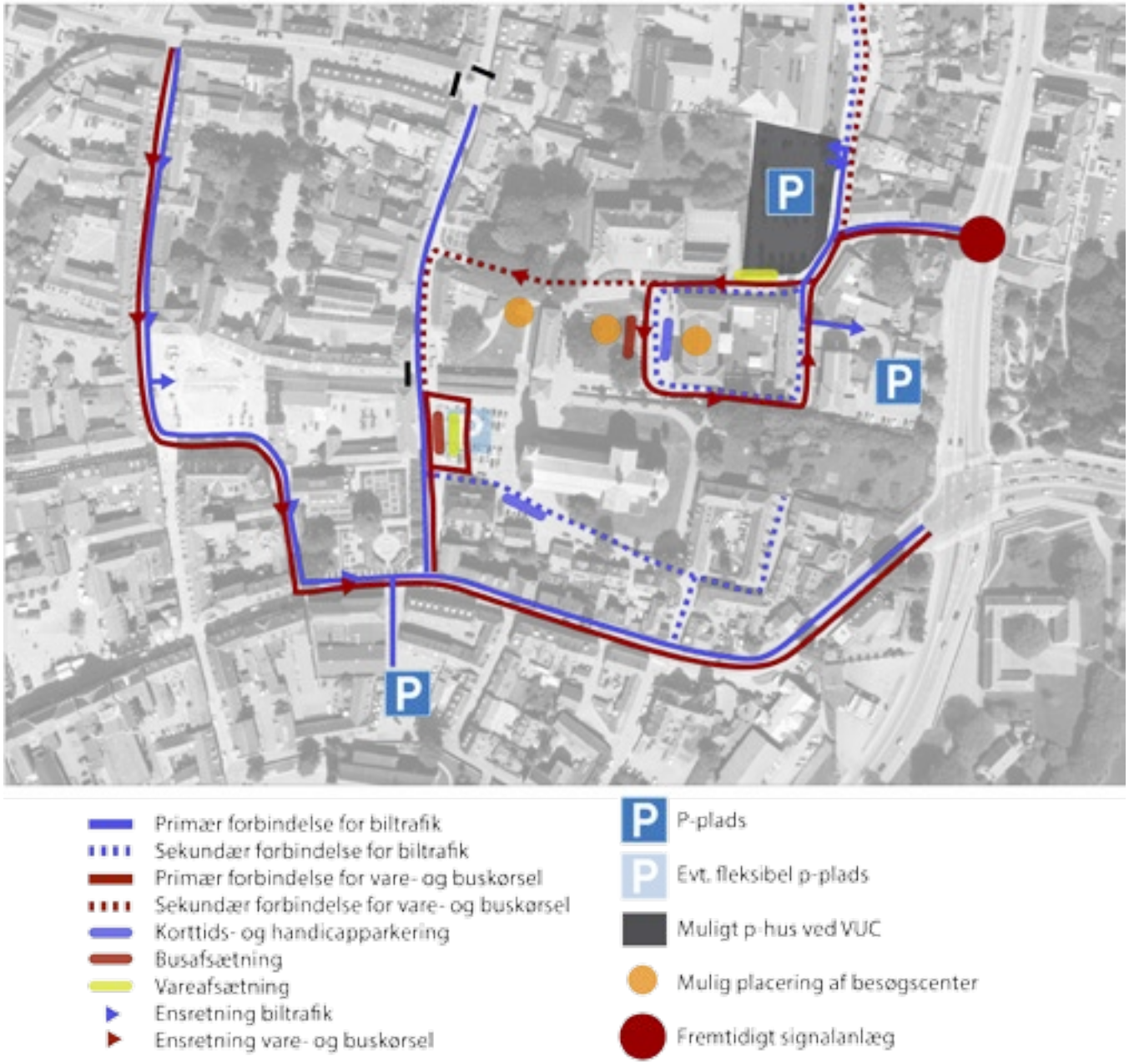
Trafikstrukturen i de to scenarier er vist på s. 10 og 11. De to scenarier er udarbejdet ud fra nogle fælles forudsætninger og løsninger:

- Den vestlige del af Stænderpladsen holdes bilfri for at udnytte de gode sol- og vindforhold til etablering af et udemiljø, og da det ikke vurderes nødvendigt for trafikbetjeningen af området at have en forbindelse til biltrafik og tung trafik på tværs af Gammeltorv og Stænderpladsen
- Eksisterende parkering ved Stænderpladsen, Sct. Nicolaj Gade og Gråbrødre Kirke Stræde nedlægges, mens det skal være muligt at oprette midlertidig parkering på Gammeltorv.
- Sct. Villads Gade-Sct. Nicolaj Gade skal være primær adgangsvej til et nyt parkeringshus ved VUC, hvilket kræver en signalregulering af krydset Sct. Ibs Gade/Sct. Villads Gade. Sct. Mathias Gade og Sct. Mogens Gade udgør de øvrige primære vejforbindelser for biltrafik.
- Der etableres afsætningsmulighed for varekøretøjer og turistbusser ved den gamle rådhusbygning, som betjenes via et ensrettet forløb ad Gråbrødre Kirke Stræde, Stænderpladsen og den sydligste del af Sct. Nicolaj Gade. Der etableres ligeledes afsætningsmulighed for varekøretøjer og turistbusser ved Gammeltorv.

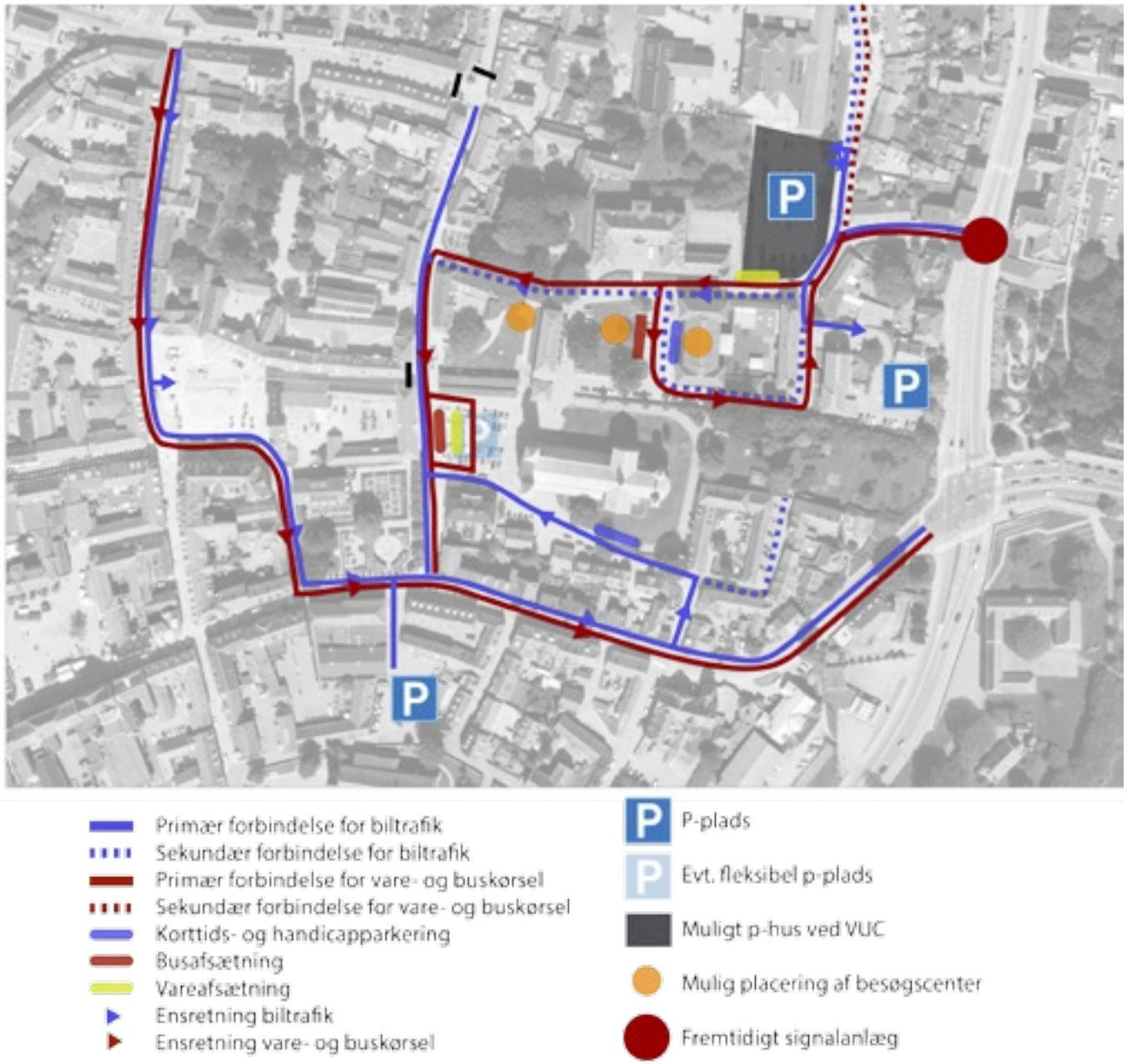
Den forskellige udformning af Sct. Mathias Gade i de to scenarier medfører dog også nogle fordele og ulemper:

- Opretholdelsen af dobbeltrettet trafik i Sct. Mathias Gade i scenarie 1 sikrer fortsat effektiv betjening af parkeringspladsen ved Sortebrødre Kirke fra parkeringssøgeringen ved Sct. Ibs Gade, men er ikke i overensstemmelse med trafikplanen for Viborg midtby. Trafikken er faldet væsentligt de senere år i Kompagnistræde, som også må forventes at have reduceret trafikken i Sct. Mathias Gade. Med en beskeden trafik vurderes det, at man alene med en nedskiltning af hastigheden bør kunne sikre gode forhold for cyklister, selvom der opretholdes dobbeltrettet trafik i Sct. Mathias Gade.
- Ensretningen af Sct. Mathias Gade i scenarie 2 vil sikre mere plads til cyklister og fodgængere på denne strækning, men ikke nok plads til cykelstier. Ensretningen betyder samtidig, at der ikke kan opretholdes en effektiv betjening af parkeringspladsen ved Sortebrødre Kirke fra parkeringssøgeringen ved Sct. Ibs Gade. Parkeringssøgende trafik kan føres til parkeringspladsen via Skolestræde, Domkirkestræde og Sct. Mogens Gade, hvilket også vil sikre fortsat adgang til Sct. Mogens Gade for beboere fra Sct. Mathias Gade. Det vil dog skabe uvedkommende trafik gennem et lokalt boligområde og samtidig kunne udgøre en barriere, som adskiller funktionerne ved Skovgård Museet og Domkirken.
- I scenarie 2 har varekøretøjer kun adgang til Gammeltorv fra syd via Nytorv, Sct. Mathias Gade og Sct. Mogens Gade. Det anbefales derfor at sikre en forbindelse for varekøretøjer fra Stænderpladsen ad Gråbrødre Kirke Stræde og Sct. Mogens Gade. Denne forbindelse kan også etableres i scenarie 1, men er ikke en nødvendighed.

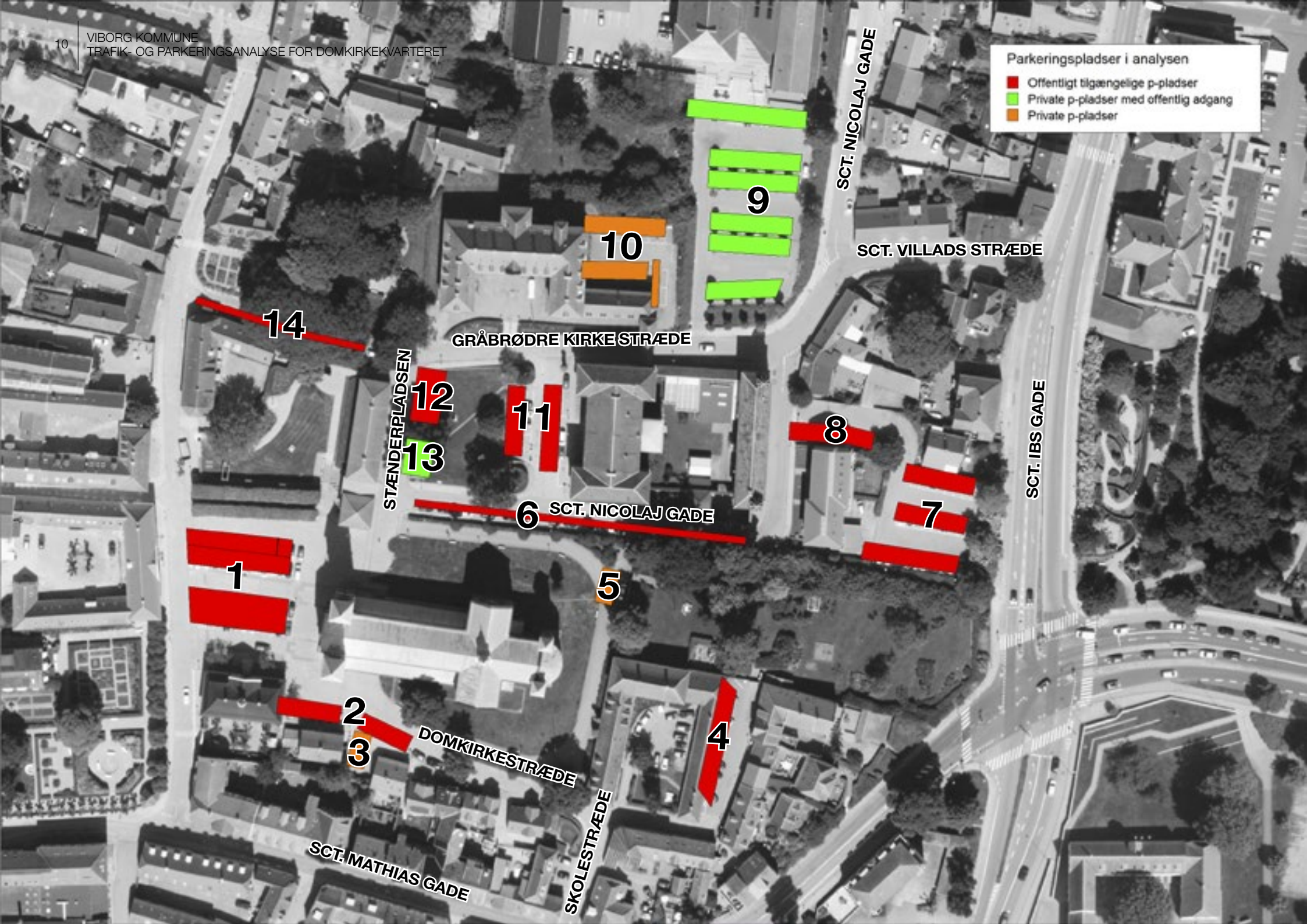
Der er vist tre mulige placeringer for et nyt besøgscenter for Domkirkekvarteret. Placeringen kan først fastlægges, når den fremtidige disponering af Domkirkekvarteret er helt afklaret.



Ovenfor ses scenarie 1 for en fremtidig trafikstruktur for biltrafik samt vare- og buskørsel i og omkring Domkirkekvarteret, hvor dobbeltrettet kørsel i Sct. Mathias Gade opretholdes.



Ovenfor ses scenarie 2 for en fremtidig trafikstruktur for biltrafik samt vare- og buskørsel i og omkring Domkirkekvarteret, hvor Sct. Mathias Gade ensrettes mod øst mellem Sct. Mogens Gade og Skolestræde.


Parkeringspladser i analysen
Offentligt tilgængelige p-pladser
Private p-pladser med offentlig adgang
Private p-pladser
SCT. NICOLAJ GADE
SCT. VILLADS STRÆDE
SCT. IBS GADE
GRÅBRØDRE KIRKE STRÆDE
STÆNDERPLADSEN
SCT. NICOLAJ GADE
DOMKIRKESTRÆDE
SKOLESTRÆDE
SCT. MATHIAS GADE
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14

REGISTRERINGER

Der er foretaget registreringer af det eksisterende parkeringsudbud, parkeringsefterspørgsel samt parkeringsadfærd i Domkirkekvarteret. Der er ligeledes gennemført stopinterviews i området med henblik på at afdække områdets anvendelse. Registreringerne og stopinterviews er foretaget i både juli og august 2017 for at afdække eventuelle forskelle mellem højsæson for turister og hverdagsbilledet i øvrigt.

PARKERINGSUDBUD

Kortet på s. 10 viser en oversigt over de parkeringspladser, som er med i parkeringsanalysen.

Der er i alt ca. 240 parkeringspladser, som er fordelt på 14 lokaliteter. Ca. 65% af disse parkeringspladser er offentlige parkeringspladser, mens ca. 25% er private parkeringspladser med offentlig adgang. De resterende ca. 10% er private forbeholdte parkeringspladser.

Parkeringspladsen ved Gammeltorv er den største offentlige parkeringsplads i området og betjener Viborg Domkirke og Skovgaard Museet. Der ligger flere mindre offentlige parkeringspladser omkring Viborg Domkirke og det tidligere rådhus, mens der i den østligste del af området er en større offentlig parkeringsplads i tilknytning til boligbyggeriet øst for Sct. Nicolaj Gade.

Parkeringspladserne ved VUC og det tidligere landsret er større ”private” parkeringsanlæg henholdsvis med og uden offentlig adgang.

Parkeringspladserne ved Gammeltorv, Domkirkestræde og den østlige del af Stænderpladsen har 3 timers tidsrestriktion. Der er ikke tidsrestriktion på de øvrige parkeringspladser.



Ovenfor ses parkeringspladsen ved VUC, som er privat med offentlig adgang og har over 60 pladser.

Til venstre ses en oversigt over de 14 parkeringspladser, som indgår i trafik- og parkeringsanalysen.

Tirsdag d. 11. juli kl. 13-14





Ovenfor ses parkeringspladserne langs den vestlige side af Stænderpladsen, som havde en høj belægning i størstedelen af registreringsperioden.

PARKERINGSEFTERSPØRGSEL

Der er gennemført registrering af parkeringsefterspørgslen på de 14 parkeringsanlæg i tidsrummet kl. 07-19. Registreringen blev foretaget tirsdag den 11. juli og onsdag den 30. august.

Første registrering er således foretaget midt i hvad der må betegnes som højsæson for turister, mens anden registrering er foretaget på et tidspunkt, hvor hverdagsbilledet med kunder og besøgende til midtbyen samt arbejdende og studerende i området bør være normal.

Det bemærkes, at halvdelen af parkeringspladserne langs med Gråbrødre Kirke Stræde i begge registreringsperioder var spærret grundet stilladsarbejde. Begge registreringsdage var regnvejrsdage, som kan have haft indflydelse på anvendelsen af Domkirkekvarteret for især registreringsdagen i juli.

En oversigt over belægningsgraden på samtlige parkeringspladser for hver time i de to registreringer fremgår af bilag 1.

En samlet oversigt over parkeringsefterspørgslen i forhold til parkeringsudbuddet fra parkeringstællingerne i juli og august fremgår af figuren på s.18.

Til venstre fremgår belægningsprocenter i tidsrummet kl. 13-14 fra registreringen gennemført den 11. juli 2017, som er den periode, hvor belægningen samlet set var størst.

PARKERINGSEFTERSPØRGSEL I JULI

Registreringen fra juli viser generelt et parkeringsoverskud i området. Den største samlede anvendelse af parkeringspladserne var i perioden kl. 11-15, hvor mellem 90 og 110 af de ca. 240 parkeringspladser i området var belagte. Der var således i hele registreringsperioden en samlet restkapacitet på over 50%.

Det var i hele registreringsperioden næsten udelukkende de offentlige parkeringspladser, der blev anvendt. Der blev registreret en høj belægningsgrad over hele dagen ved parkeringspladserne på den vestlige og sydlige side af Stænderpladsen. Parkeringspladserne ved Gammeltorv og Domkirkestræde havde en høj belægningsgrad i perioden kl. 11-15, mens belægningsgraden var lav om morgenen og aftenen. Belægningsgraden på samtlige offentlige parkeringspladser var på ca. 60-75% i perioden kl. 11-15, mens den var under 60% i den øvrige del af registreringsperioden. Der var således i hele registreringsperioden en samlet restkapacitet på disse parkeringspladser.

Belægningsgraden på de private parkeringspladser med offentlig adgang var under 10% i hele registreringsperioden, mens den maksimale belægningsgrad på de private forbeholdte parkeringspladser var godt 10% i registreringsperioden. Den lave anvendelse af disse parkeringspladser skyldes i høj grad, at VUC havde sommerferielukket, og at bygningerne ved det tidligere Vestre Landsret står tomme.

Onsdag d. 30. august kl. 11-12





Ovenfor ses den eksisterende parkeringsplads vest for Sct. Nicolaj Gade.

PARKERINGSEFTERSPØRGSEL I AUGUST

Registreringen fra august viste en større samlet anvendelse af parkeringspladserne i Domkirkekvarteret. Den primære årsag til dette er, at VUC var startet igen efter sommerferien, hvilket ændrede væsentligt på belægningsgraden på den tilhørende parkeringsplads. Anvendelsen af alle parkeringspladser var dog grundlæggende øget i forhold til registreringerne i juli.

Den største samlede anvendelse af parkeringspladserne var i perioden kl. 11-15, hvor godt 190 af de ca. 240 parkeringspladser i Domkirkekvarteret var belagt. Det svarer til, at der i dette tidsrum var en samlet restkapacitet på ca. 20%.

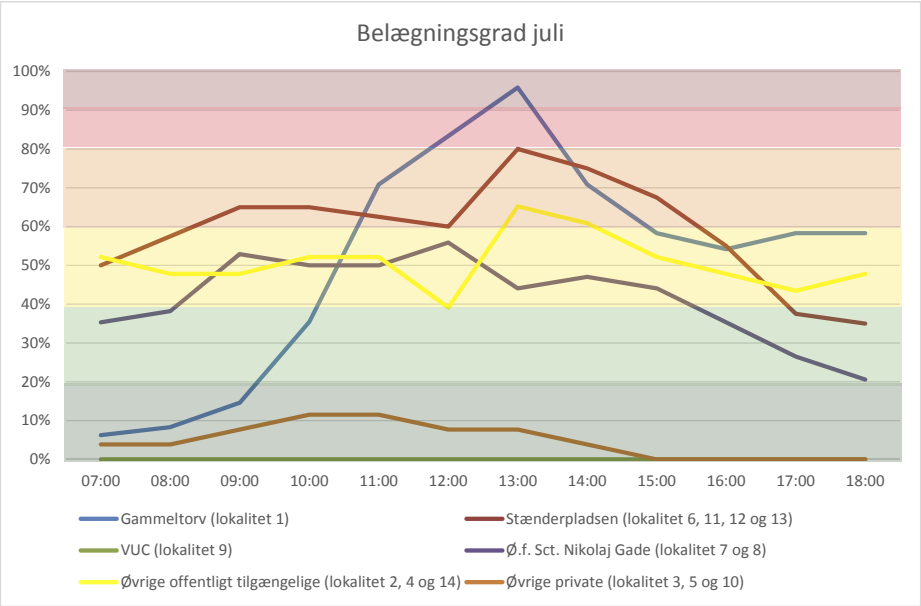
Både de offentlige parkeringspladser og de private parkeringspladser med offentlig adgang havde en høj maksimal anvendelse i hele registreringsperioden. Det ses bl.a. ved, at samtlige parkeringspladser pånær de tre private forbeholdte parkeringspladser opnåede en maksimal belægningsgrad på over 80%.

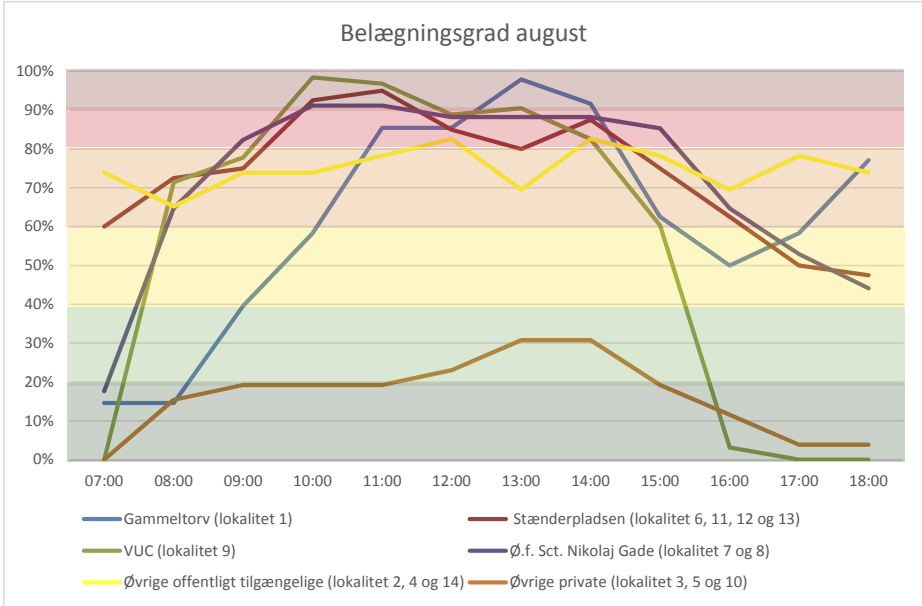
Der blev registreret en høj belægningsgrad over det meste af dagen ved parkeringspladserne på den vestlige og sydlige side af Stænderpladsen. De fleste offentlige parkeringspladser i Domkirkekvarteret var i størstedelen af perioden kl. 11-15 fuldt belagte eller tæt på fuldt belagte og havde samlet set en belægningsgrad på knap 90% i denne periode. I praksis kan denne belægningsgrad indebære en del forgæves parkeringssøgning inden man finder en ledig parkeringsplads. Belægningsgraden på samtlige offentlige parkeringspladser var under 80% i den øvrige del af registreringsperioden. I forhold til juliregistreringerne var belægningsgraden på de offentlige parkeringspladser øget betydeligt.

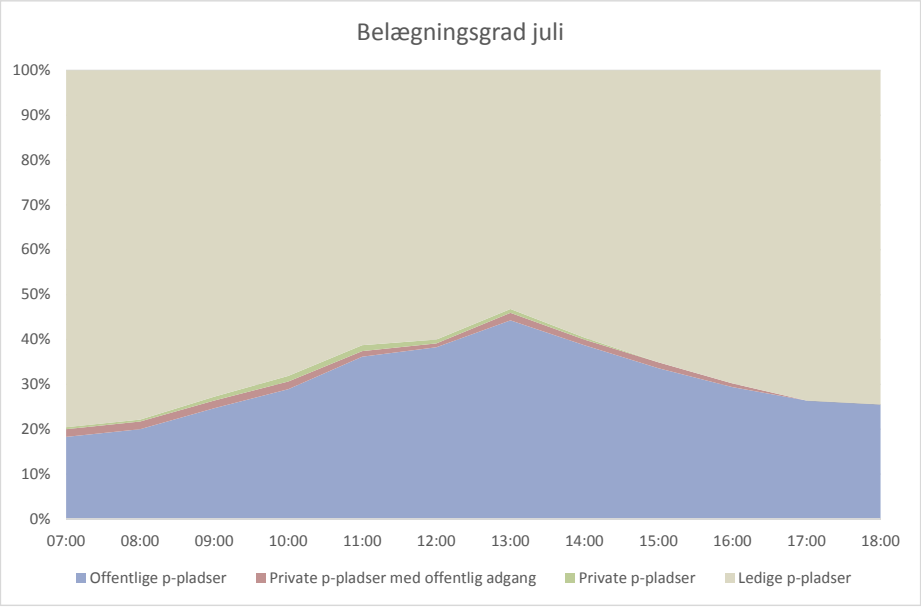
Belægningsgraden på de private parkeringspladser med offentlig adgang var samlet set over 90% i perioden kl. 10-14. Belægningsgraden på disse pladser varierede en del i løbet af tælleperioden med den mindste belægningsgrad på 4% kl. 07 og den maksimale belægningsgrad 99% kl. 10. Registreringerne viser tydeligt, hvornår VUC havde åbent, da den tilhørende parkeringsplads i perioden kl. 08-16 var enten fuldt eller tæt på fuldt belagt. Anvendelsen af de private parkeringspladser med offentlig adgang var således øget markant i forhold til juliregistreringerne som følge af skolestart på VUC.

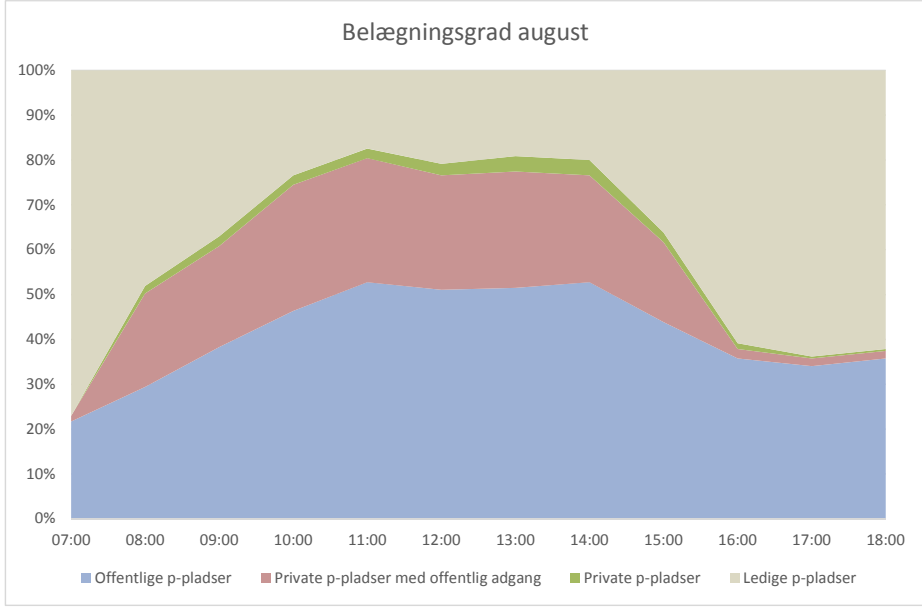
Den maksimale belægningsgrad på de private forbeholdte parkeringspladser i Domkirkekvarteret var 31%, hvilket var i tidsrummet kl. 13-15. I den øvrige del af registreringsperioden var belægningsgraden for det meste under 20%. I forhold til juliregistreringerne er belægningsgraden på de private parkeringspladser øget.

Til venstre fremgår belægningsprocenter i tidsrummet kl. 11-12 fra registreringen gennemført den 30. august 2017, som er den periode, hvor belægningen samlet set var størst.









Ovenfor ses en oversigt over parkeringsefterspørgslen i forhold til parkeringsudbuddet fra parkeringstællingen i juli og august. Lokalitetnumrene refererer til kortet på s. 12

PARKERINGSADFÆRD

Der blev foretaget nogle generelle registreringer af parkeringsadfærden i området i forbindelse med de to registreringer i juli og august.

I juli blev der konstateret en forholdsvis hyppig udskiftning af parkeringspladserne ved Gammeltorv og Domkirkestræde, mens udskiftningen var mindre på f.eks. parkeringspladserne i Sct. Nicolaj Gade og langs den sydlige side af Stænderpladsen. Disse pladser har dog ingen tidsbegrænsning. Det var ikke indtrykket, at der var parkeringssøgende trafik, som cirkulerede rundt i området, hvilket heller ikke var forventeligt med den forholdsvis høje restkapacitet på alle parkeringspladser med offentlig adgang.

I forbindelse med registreringerne i august var belægningsgraden på alle parkeringspladser med offentlig adgang generelt noget højere. Det var umiddelbart indtrykket, at udskiftningen på parkeringspladserne ved Gammeltorv og Domkirkestræde var mindre end ved juliregistreringerne, hvilket bl.a. kan skyldes, at flere biler holdt parkeret her i længere tid end den gældende tidsbegrænsning på 3 timer. Det kan skyldes, at nogle af parkanterne har sikret heldagsparkering ved køb af 1 dags parkeringskort. Der blev registreret en lav udskiftning på parkeringspladserne i Sct. Nicolaj Gade og langs den sydlige side af Stænderpladsen, hvor pladserne ikke har tidsbegrænsning.

VIDEOANALYSE

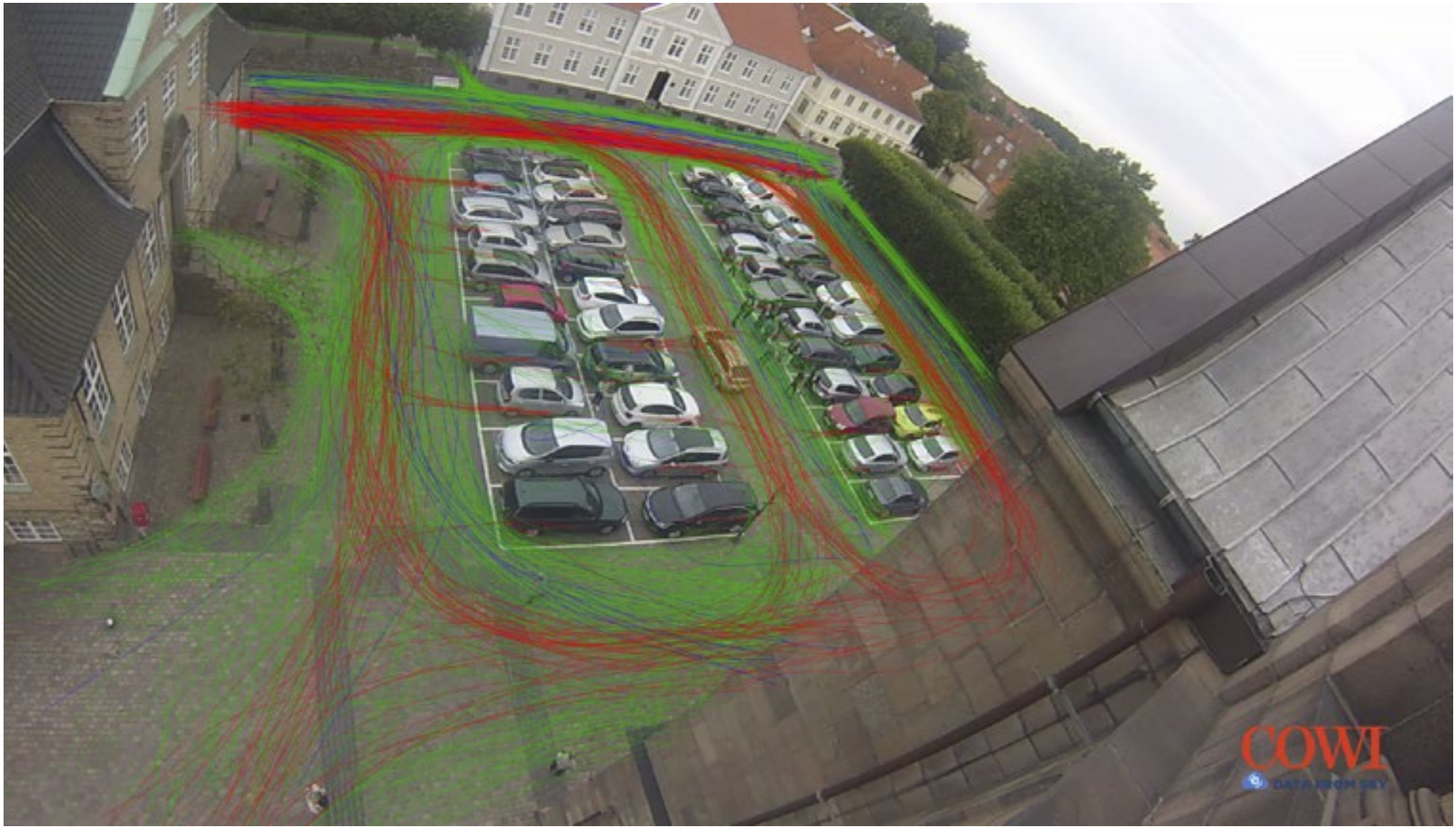
Der blev den 30. august gennemført en videooptagelse af parkeringspladsen ved Gammeltorv i tidsrummet kl. 11-13. Der er efterfølgende foretaget en tracking og analyse af de trafikanter, som indgår i optagelsen.

Resultaterne viser, at der i alt var knap 1.000 bilister, cyklister og fodgængere på Gammeltov i tidsrummet kl. 11-13. Ca. 20% af den registrerede trafik var biltrafik, ca. 5% var cyklister, mens ca. 75% var fodgængere. Figuren på s. 18 viser en oversigt over alle registrerede rejsestrømme i videooptagelsen.

En analyse af den registrerede biltrafik viser, at der i alt var ca. 200 bilister, som færdedes ved Gammeltorv i tidsrummet kl. 11-13. På s. 19 er der vist en oversigt over de rejsestrømme med bil, som skønnes at være tilknyttet en parkeringsplads, samt de resterende rejsestrømme med bil på Gammeltorv. En optælling viser, at der ikke skete udskiftning på ca. 30% af parkeringspladserne i tidsrummet kl. 11-13, hvilket er med til at understøtte teorien om, at der sker en vis grad af heldagsparkering på Gammeltorv. Oversigten viser dog også en vis grad af cirkulerende eller gennemkørende trafik på Gammeltorv, som primært sker fra Sct. Mogens Gade. En oversigt over bilernes hastighed fremgår af figuren på s. 21. Der var generelt lav hastighed, hvilket afspejles af, at den højest målte hastighed på Sct. Mogens Gade er 23 km/t.

En analyse af den registrerede fodgængertrafik viser, at der i alt var knap 750 fodgængere, som færdedes ved Gammeltorv i tidsrummet kl. 11-13. På s.19 er der vist en oversigt over de fodgængerstrømme, som skønnes at være tilknyttet en parkeringsplads, samt de øvrige fodgængerstrømme på Gammeltorv. Oversigten viser, at Gammeltorv i høj grad anvendes af fodgængere, som færdes gennem Domkirkekvarteret på vej til og fra midtbyen. Der er dog også nogle fodgængere, der er parkanter på Gammeltorv.

På s. 20 er der vist en oversigt over de ca. 50 rejsestrømme med cykel på Gammeltorv fra videooptagelsen.



Ovenfor ses en oversigt over samtlige registrerede rejsestrømme på Gammeltorv fra videooptagelsen kl. 11-13 den 30. august 2017. De røde linjer er biler, de blå linjer er cyklister, mens de grønne linjer er fodgængere.







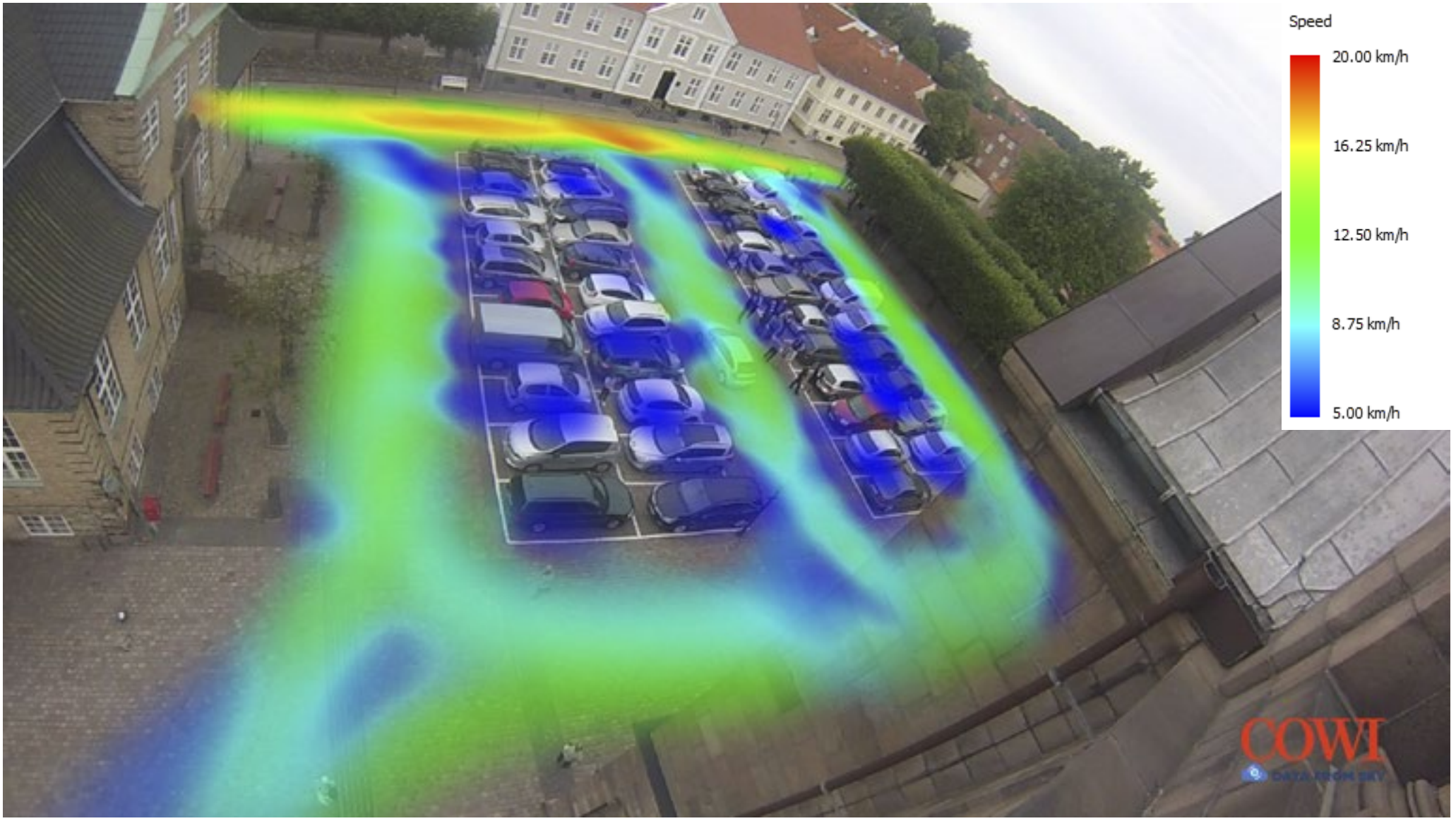
Øverst ses de rejsestrømme med bil, som skønnes at være tilknyttet en parkeringsplads på Gammeltorv. Nederst ses de øvrige rejsestrømme med bil ved Gammeltorv.



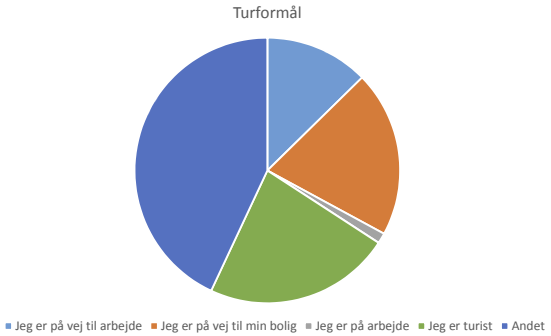
Øverst ses de fodgængerstrømme, som skønnes at være tilknyttet en parkeringsplads på Gammeltorv. Nederst ses de øvrige fodgængerstrømme ved Gammeltorv.

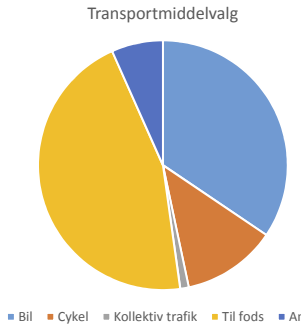


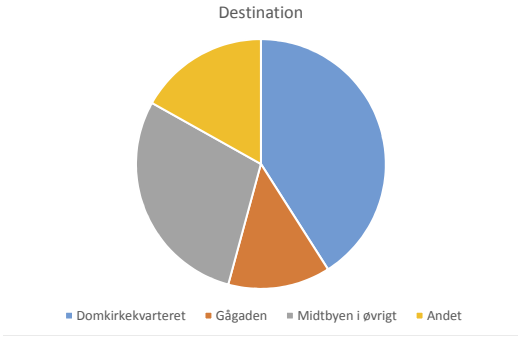
Oversigt over rejsestrømme med cykel ved Gammeltorv.

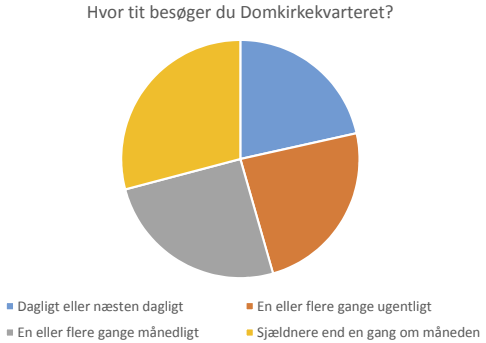


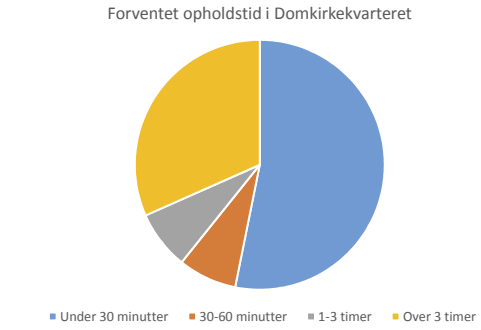
Oversigt over bilernes hastighed i videooptagelsen ved Gammeltorv. Den højeste registrerede hastighed på Sct. Mogens Gade er 23 km/t.

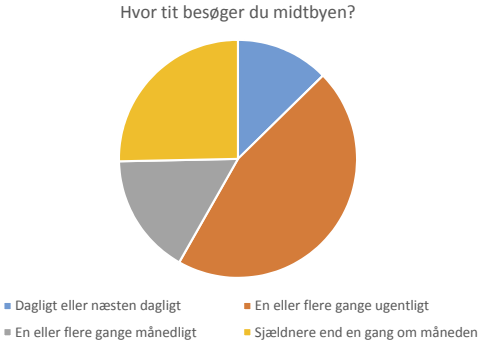












STOPINTERVIEWS

Der blev gennemført stopinterviews med fodgængere i området på de to registreringsdage med henblik på at afdække områdets anvendelse. De adspurgte blev bl.a. stillet spørgsmål om formålet med deres tur, turens destination, transportmiddelvalg, forventet opholdstid i Domkirkekvarteret samt hvor tit de besøger Domkirkekvarteret og midtbyen.

STOPINTERVIEWS I JULI

Der blev den 11. juli foretaget 79 interviews af trafikanter i området. De væsentligste interviewresultater fremgår af figurerne til venstre.

Ca. 60% af de adspurgte var kvinder, mens ca. 40% var mænd. Ca. 60% af de adspurgte bor indenfor postnummer 8800, mens ca. 25% af de adspurgte bor i øvrige postnumre 8000-8999. Interviewsvarene indikerer således, at det primært var folk fra Viborg og omegn, som færdedes i Domkirkekvarteret på interviewdagen.

Knap 25% af de adspurgte var turister, mens ca. 20% var på vej til deres bolig og godt 10% var på vej til deres arbejde. Over 40% svarede, at de havde et "andet" turformål. Alle adspurgte turister tilkendegav, at de skulle besøge både Viborg Domkirke og Skovgaard Museet.

Godt 40% af de adspurgte havde Domkirkekvarteret som destination på deres tur, mens knap 30% havde midtbyen i øvrigt som destination. Godt 10% havde gågaden som destination, mens de øvrige knap 20% svarede "andet".

Over 50% af de adspurgte havde en forventet opholdstid i Domkirkekvarteret på under 30 minutter, mens godt 30% havde en forventet opholdstid på over 3 timer. Dette resultat indikerer, at en stor del af de adspurgte færdedes gennem Domkirkekvarteret uden ophold.

Knap halvdelen af de adspurgte færdedes til fods, mens godt 30% havde anvendt bil på deres tur. Næsten 90% af bilisterne havde parkeret i Domkirkekvarteret, mens de resterende godt 10% parkerede i midtbyen. Svarene viser, at over hver tredje parkant havde ærinde udenfor Domkirkekvarteret.

Besøgshyppigheden i Domkirkekvarteret blandt de adspurgte var jævnt fordelt, mens der blandt de adspurgte var en overvægt af ugentlige besøgende i midtbyen.

STOPINTERVIEWS I AUGUST

Der blev den 30. august foretaget 100 interviews af trafikanter i området. De væsentligste resultater fremgår af figurerne til højre.

Som ved de gennemførte interviews i juli var ca. 60% af de adspurgte kvinder og ca. 40% mænd. Godt 50% af de adspurgte bor i postnummeret 8800, og knap en fjerdedel bor indenfor de øvrige postnumre 8000-8999. Interviewsvarene indikerer hermed, at det på denne hverdags-interviewdag primært var de lokale, der færdedes i Domkirkekvarteret.

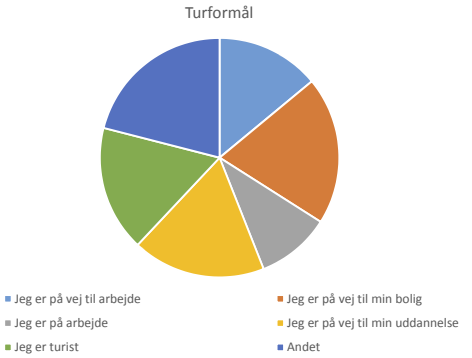
Turformålet afveg en del fra de gennemførte interviews i juli. Denne gang var knap 20% på vej til uddannelse i modsætning til 0% i juli, hvor VUC havde sommerferielukket. Knap 15% svarede, at de var på vej til arbejde, mens andelen af de, der var på arbejde, var steget til 10%. Godt 15 % af de adspurgte var på denne interviewdag turister, mens kun 20% havde et "andet turformål". Knap 85% af de adspurgte turister svarede, at de ville se Viborg Domkirke, mens knap 20% svarede, at de ville se Skovgaard Museet.

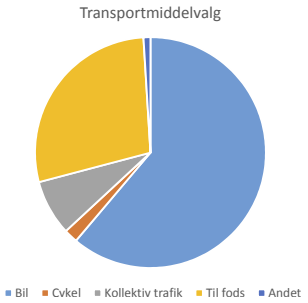
Godt 65% af de adspurgte havde Domkirkekvarteret som destination, knap 10% gågaden og 15% havde midtbyen i øvrigt som destination. Svarene viser således en mere "lokal" brug af området på hverdage. 10% svarede "andet" som deres destination, hvilket primært var folk, der ikke havde en destination, men blot gik for at gå.

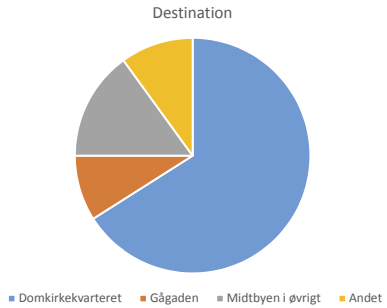
Knap 30% af de adspurgte var til fods, mens over 60% af de adspurgte var kommet til Domkirkekvarteret i bil. Ca. 85% af disse havde parkeret sin bil i Domkirkekvarteret og 10% andetsteds i midtbyen. Svarene viser, at knap hver tredje parkent havde ærinde udenfor Domkirkekvarteret.

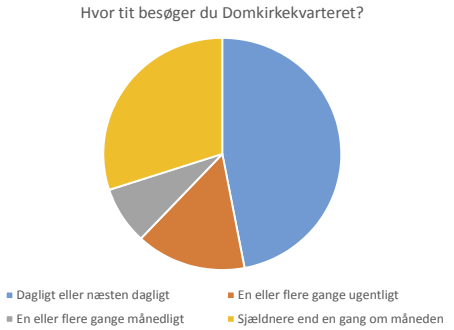
Knap 35% af de adspurgte forventede at opholde sig i Domkirkekvarteret under 30 minutter, hvilket primært var de, der havde et andet turformål end de på forhånd definerede svarmuligheder. Over 40% forventede at opholde sig over 3 timer i Domkirkekvarteret.

Ca. halvdelen af de adspurgte angav at besøge Domkirkekvarteret dagligt og 30% sjældnere end en gang om måneden. Ca. 5% af de adspurgte svarede, at de besøger midtbyen en eller flere gange om ugen, mens resten var jævn fordelt over de resterende tre svarmuligheder.

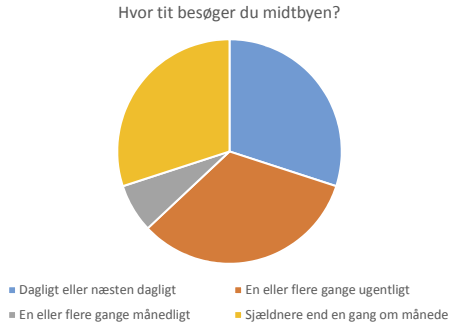












Ved at sammenligne respondenternes svar på de to interviewdage, fremgår det, at der i juli var en hovedvægt af turister i området, mens der i august også var en væsentlig andel studerende og arbejdende.

Det viser sig bl.a. ved, at respondenterne i august havde en længere opholdstid end i juli. Der var ligeledes væsentlig flere bilister i august, hvor en stor andel af respondenterne i juli færdedes til fods. I august var der ligeledes flere respondenter, som hyppigt besøger Domkirkekvarteret.

På begge interviewdage havde mindst hver tredje respondent dog rejsemål udenfor Domkirkekvarteret, hvilket indikerer, at parkeringspladserne i området også anvendes af parkanter med rejsemål andre steder i midtbyen.

Der var i både juli og august et væsentligt antal respondenter, der havde andre turformål. Under interviewene viste det sig, at disse respondenter anvender Domkirkekvarteret til rekreative formål som f.eks. hundeluftning, gå tur med barnevogn mm.



VURDERING AF FREMTIDIG PARKERING

Den tidligere Vestre Landsret og det gamle Rådhus skal være en del af et fremtidigt kulturhistorisk kraftcenter i Domkirkekvarteret. Viborg Museum købte i 2015 den tidligere landsretsbygning og planlægger etablering af et nyt bymuseum ved Stænderpladsen, som forventes åbnet i 2021. Viborg Kommune ønsker at etablere nye funktioner i det gamle Rådhus, som både kultur- og kunsthistorisk passer med resten af Domkirkekvarteret. De nye funktioner vil medføre ændringer i parkeringsbehovet i området, som der skal tages højde for i omdannelsen af Domkirkekvarteret

PARKERINGSSTRATEGI FOR MIDTBYEN

Realiseringen af parkeringsstrategien fra trafikplanen for Viborg midtby skal sikre en fortsat god parkeringsdækning, en optimal udnyttelse af den udlagte parkeringskapacitet og en effektiv parkeringssøgning. Det indebærer bl.a. nedlæggelse af mindre parkeringsanlæg, hvor parkanter i stedet må søge til nærliggende større parkeringsanlæg som ved VUC. Planerne for omdannelsen af Domkirkekvarteret understøtter denne strategi ved netop at nedlægge flere af de mindre parkeringsanlæg i området og i stedet udbygge parkeringskapaciteten ved VUC.

FORUNDERSØGELSE FOR ET P-HUS VED VUC

Der blev i 2013 gennemført en forundersøgelse for et parkeringshus ved VUC, hvor to modeller for et parkeringshus i to etager med en kapacitet på henholdsvis 126 og 149 p-pladser blev undersøgt. Forskellen mellem de to løsninger var adgangen mellem de to etager, hvor der i den ene løsning etableres en rampe i den vestlige side af parkeringshuset, mens der i den anden løsning er fuld udnyttelse af de to etager, mens kørsel mellem etagerne må ske ved at forlade parkeringshuset.

Siden forundersøgelsen i 2013 har forudsætningerne for den fremtidige anvendelse af Domkirkekvarteret ændret sig. Flytningen af Viborg Museum fra Hjultorvet til den tidligere Vestre Landsret må forventes at medføre en øget parkeringsefterspørgsel i Domkirkekvarteret i forhold til i dag, hvor landsretsbygningen står tom. De nye funktioner i den gamle rådhusbygning må ligeledes forventes at generere et behov for mere parkering. Den øgede efterspørgsel fra disse funktioner vil medføre behov for flere parkeringspladser i et nyt parkeringshus ved VUC end de tidligere undersøgte løsninger tilgodeser.

Figuren på s. 27 viser, hvordan parkeringsefterspørgslen fra museet, de kulturelle funktioner i rådhusbygningen og VUC forventes at variere henover både dagen og ugen. Variationerne vil ligeledes gælde henover året, hvor højsæsonen for turistattraktionerne ligger i perioden, hvor VUC har lukket. Muligheden for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne i det nye parkeringshus vurderes derfor at være god. F.eks. åbner den lave efterspørgsel på parkering ved VUC om sommeren og i weekender mulighed for at tilbyde flere parkeringspladser til områdets gæster i disse perioder.

VIBORG MUSEUM

Viborg Kommune har oplyst om, at der skal kalkuleres med ca. 25 ansatte og ca. 30.000 årligt betalende gæster for det nye Viborg Museum. Tages udgangspunkt i antallet af årlige åbningstimer i 2015 fra Danmarks Statistik, svarer det til ca. 22 betalende voksne pr. åbningstime eller ca. 110 betalende voksne pr. dag ud fra en forudsætning om 300 åbningsdage á 5 timer om året. Tilsammen svarer dette således til ca. 135 dagligt besøgende og ansattte.

Med udgangspunkt i forudsætningerne i faktaboksen på s.27 er der skønnet en parkeringsefterspørgsel på godt 30 parkeringspladser som følge af flytningen af Viborg Museum til den tidligere Vestre Landsret i spidsperioden på hverdage, som ligger om eftermiddagen. I dette skøn er indregnet et potentiale for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne.

Viborg Kommune har oplyst om, at der hertil skal være 4 faste og reserverede pladser til museumsbiler (pick-up og varevogne) ved Viborg Museum.

Parkeringsudbuddet i Domkirkekvarteret er i dag på ca. 240 parkeringspladser.

DEN GAMLE RÅDHUSBYGNING

Etablering af nye funktioner i den gamle rådhusbygning på Stænderpladsen vil også generere en øget trafikmængde og en øget parkeringsefterspørgsel i Domkirkekvarteret forhold til i dag, hvor rådhusbygningen står tom.

Den gamle rådhusbygning rummer 1.500 kvadratmeter. Viborg Kommune har tilkendegivet, at bygningen i fremtiden skal være et publikumsorienteret kulturhus med funktioner som f.eks. egnsteater, besøgscenter, kunstudstilling eller lignende. Til vurdering af det fremtidige parkeringsbehov og den fremtidige parkeringsefterspørgsel er det taget udgangspunkt i en multisal med en kapacitet på 300 siddepladser, som kan have blandede kulturrelaterede anvendelsesformål.

Med udgangspunkt i forudsætningerne i faktaboksen på s. 27 er der skønnet en øget parkeringsefterspørgsel på knap 20 parkeringspladser som følge af de nye funktioner i den gamle rådhusbygning i spidsperioden på hverdage, som ligger om eftermiddagen. I dette skøn er indregnet et potentiale for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne.

ØGET PARKERINGSEFTERSPØRGSEL

De nye funktioner i den tidligere Vestre Landsret og den gamle rådhusbygning skønnes således at generere en samlet øget parkeringsefterspørgsel på ca. 50 parkeringspladser i spidsperioden.

Registreringerne viser en maksimal parkeringsefterspørgsel i dag på ca. 190 parkeringspladser i perioden kl. 11-15 på en hverdag. Tillægges den forventede øgede parkeringsefterspørgsel i spidsperioden om eftermiddagen, er den samlede maksimale parkeringsefterspørgsel på en hverdag ca. 240 parkeringspladser.

FREMTIDIGT PARKERINGSUDBUD

Parkeringsudbuddet i Domkirkekvarteret er i dag på ca. 240 parkeringspladser. Etablering af mere sammenhængende byrum i Domkirkekvarteret vil medføre en reduktion i parkeringsudbuddet i området. Parkeringspladserne ved Gammeltorv, Stænderpladsen, Sct. Nicolai Gade og Gråbrødre Kirke Stræde (svarende til områderne 1, 6, 11, 12, 13 og 14 på kortet på s. 28) må forventes helt eller delvist nedlagt, hvis der skal sikres en fremtidig trafik- og parkeringsstruktur, som understøtter ønsket om etablering af mere sammenhængende byrum uden biltrafik og strategien om at samle parkering på større parkeringsanlæg. I praksis kan der blive tale om etablering af fleksible parkeringsløsninger, som kan tilpasses parkeringsefterspørgslen på forskellige tidspunkter af ugen og året. Herudover har Viborg Kommune oplyst, at Viborg Museum ønsker mulighed for at udbygge på parkeringspladsen bagved landsretsbygningen, som i så fald skal nedlægges. Det svarer samlet set til en reduktion i parkeringsudbuddet med op til ca. 120 pladser. Hertil nedlægges de ca. 60 parkeringspladser ved VUC ved etablering af et nyt parkeringshus på denne lokalitet.

NYT PARKERINGSHUS VED VUC

Det vurderes, at et nyt parkeringshus ved VUC skal sikre, at det fremtidige parkeringsudbud som minimum opretholdes på ca. 240 parkeringspladser for at kunne håndtere den øgede parkeringsefterspørgsel som følge af de nye funktioner i området. Nedlægges de 180 parkeringspladser, som beskrevet ovenfor, bør parkeringshuset mindst kunne rumme 180 parkeringspladser. Dette svarer til en øgning på ca. 30 eller ca. 55 parkeringspladser ift. de to tidligere undersøgte modeller for parkeringshuset i 2013. Nedlægges færre parkeringspladser, vil parkeringshusets kapacitet kunne reduceres tilsvarende.

Der vil med et parkeringshus på 180 pladser ikke længere være samme overkapacitet på parkeringen i Domkirkekvarteret som i dag, hvilket kan gøre det lidt vanskeligere at finde en plads. En del bilister, der ikke har mål i Domkirkekvarteret, vil derfor formentlig vælge at søge med andre af midtbyens parkeringsanlæg.

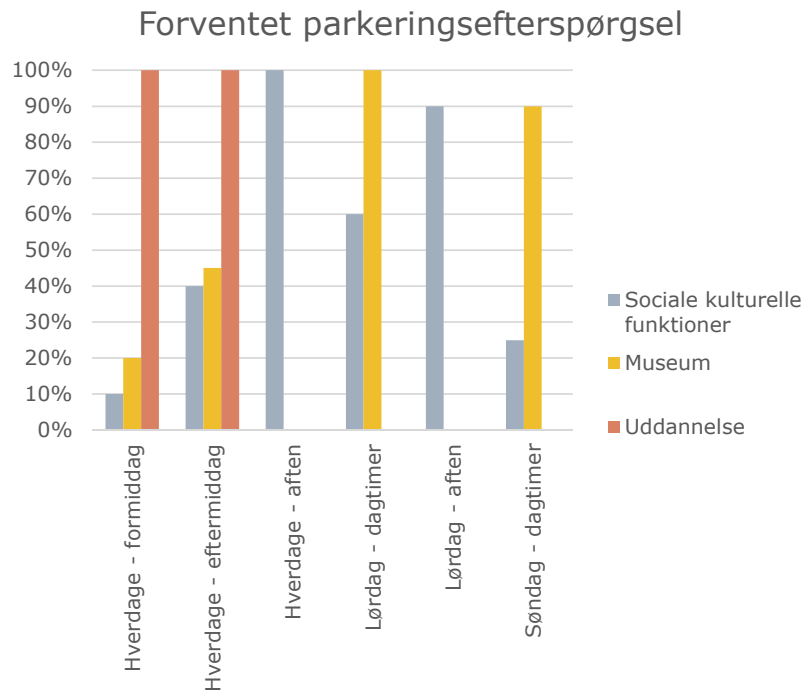
PARKERINGSEFTERSPØRGSEL I DOMKIRKEKVARTERET

Nuværende efterspørgsel (eftermiddag, hverdage)	ca. 190
Øget efterspørgel fra nye funktioner (eftermiddag, hverdage)	ca. 50
Fremtidigt efterspørgel (eftermiddag, hverdage)	ca. 240

PARKERINGSREGNSKAB FOR DOMKIRKEKVARTERET

Nuværende parkeringsudbud	ca. 240
P-pladser der nedlægges	op til 120
Eks. parkering ved VUC nedlægges	ca. 60
Nyt p-hus ved VUC	**op til 180**
Fremtidigt parkeringsudbud	ca. 240

Ovenfor ses en oversigt over den skønnede parkeringsefterspørgsel i spidsperioden, som er om eftermiddagen på hverdage, og det fremtidige parkeringsregnskab i Domkirkekvarteret, der som minimum bør svare til den forventede parkeringsefterspørgsel i spidsperioden.



Ovenfor ses variation på parkeringsefterspørgsel for henholdsvis sociale kulturelle funktioner, museumsfunktioner og uddannelsesfunktioner på hverdage, lørdage og søndage (kilde: Nota Parkeernormen Den Haag, 2011).

FORUDSÆTNINGER FOR BEREGNINGER

Der er foretaget beregninger af det normerede parkeringsbehov for ansatte og besøgende i de nye funktioner i den tidligere Vestre Landsret og den tidligere rådhusbygning med udgangspunkt i Viborg Kommunes parkerings-norm for midtbyen. Antallet af normerede parkeringspladser for besøgende till museet vurderes ikke at være tilstrækkelig. Der er derfor foretaget et skøn af parkeringsbehovet baseret på alternative forudsætninger.

Med udgangspunkt i erfaringstal fra Den Haag i Holland om den samtidige efterspørgsel for museer og kulturelle funktioner henover dagen og ugen (se figur nederst til venstre) er der skønnet en øget parkeringsefterspørgsel for formiddag, eftermiddag og aften på en hverdag for museet og multisalen, hvor muligheden for dobbeltudnyttelse indregens. Resultaterne viser, at den største samlede parkeringsefterspørgsel vil være om eftermiddagen på hverdage. I denne periode er der skønnet en parkeringsefterspørgsel fra museet på godt 30 parkeringspladser og fra det publikumsorienterede kulturhus på knap 20 parkeringspladser.

Museum - ansatte:

Ansatte pr. dag	25
P-norm skole	1 p-plads pr. 2 ansatte
Normeret parkeringsbehov	13 p-pladser

Museum - besøgende:

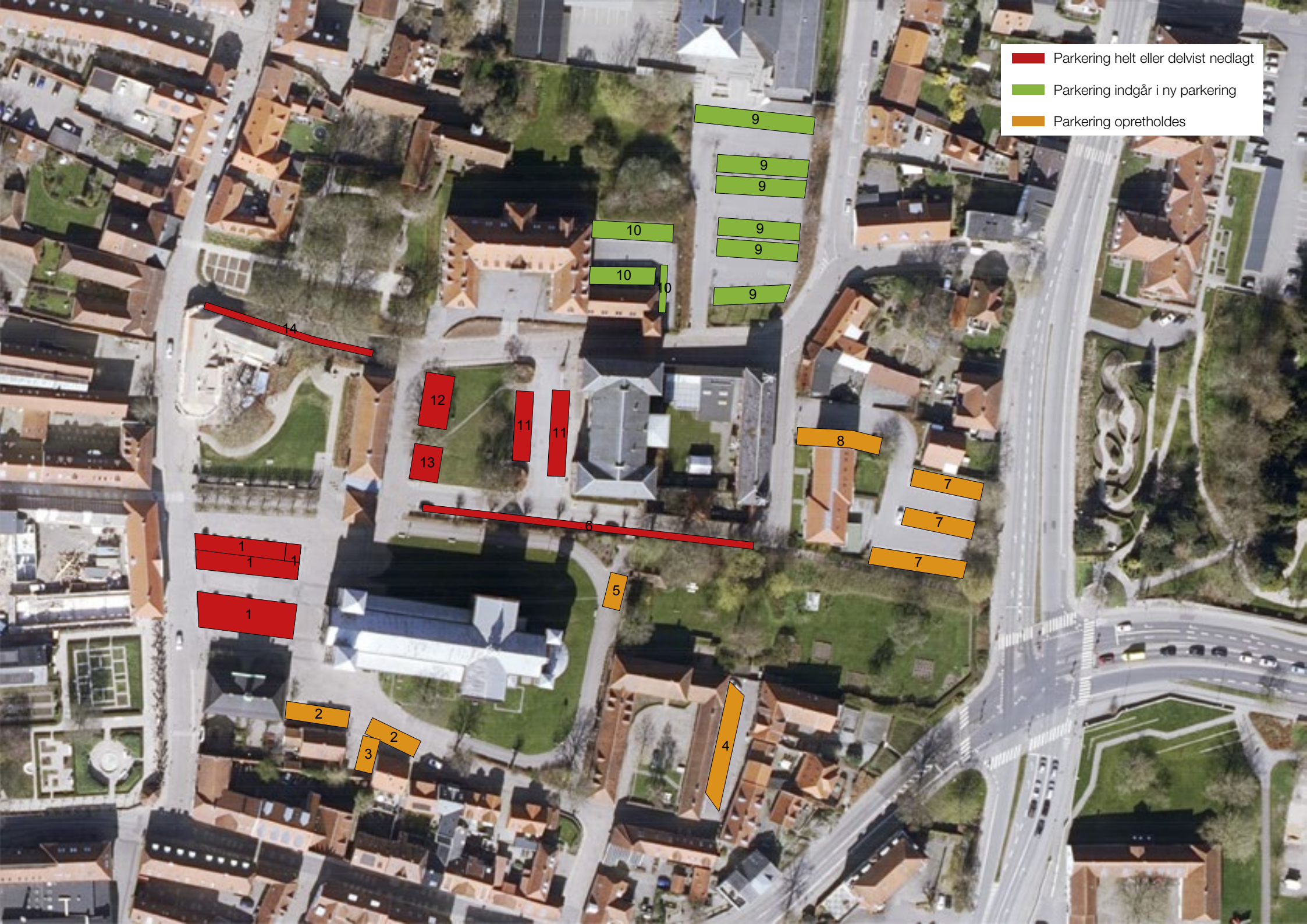
Besøgende pr. dag	110
Andel i bil	75% (skøn)
Antal voksne pr. bil	2,0 (skøn)
Parkeringsbehov	41 p-pladser
Parkeringsefterspørgsel eftermiddag	18 p-pladser

Publikumsorienteret kulturhus (multisal) - ansatte:

Ansatte pr. dag	10
P-norm skole	1 p-plads pr. 2 ansatte
Normeret parkeringsbehov	5 p-pladser

Publikumsorienteret kulturhus (multisal) - besøgende:

Kapacitet	300 siddepladser
P-norm kultur	1 p-plads pr. 10 siddepladser
Normeret parkeringsbehov	30 p-pladser
Parkeringsefterspørgsel eftermiddag	12 p-pladser


Parkering helt eller delvist nedlagt
Parkering indgår i ny parkering
Parkering opretholdes
9
9
9
9
9
9
10
10
10
9
14
12
13
11
11
6
1
1
1
1
8
7
7
7
5
2
2
3
4



Ved etablering af et nyt parkeringshus ved VUC bør der desuden være opmærksomhed på flere forhold.

Den nuværende parkeringsplads ved VUC er i dag privat med offentlig adgang. Et nyt parkeringshus bør være et offentligt tilgængeligt parkeringsanlæg for at sikre, at parkeringspladserne direkte kan erstatte de offentlige parkeringspladser, som nedlægges i Domkirkekvarteret.

Viborg Byråd har truffet en principbeslutning om, at der skal indføres betalingsparkering - dog med gratis parkering de første to timer - på størstedelen af parkeringspladserne i og omkring Viborg midtby. Betalingsparkeringen vil på kort sigt kunne reducere efterspørgslen på betalingspladserne - især som følge af udflytning af parkering til betalingsfrie områder, og i mindre grad som følge af bortfald af bilture. - hvilket vil forbedre parkeringsmulighederne for de parkanter, som er besøgende i Domkirkekvarteret. Skal man alligevel betale, vil man prioritere parkering tæt ved rejsemålet, hvilket med tiden kan forskyde søgninger mellem parkeringsanlæggene til de mest centrale anlæg - også til parkeringshuset ved VUC.

Det bør sikres, at ansatte og studerende ved VUC fortsat har parkeringsmulighed i det nye parkeringshus. Dette vil kræve en regulering af parkeringsanlægget – f.eks. ved reservation af et antal pladser og indførelse af et system med p-kort eller nummerpladegenkendelse som identifikation for de, der må heldagsparkere. Det skal afklares, hvorvidt disse pladser også skal være pålagt betaling. Antallet af parkeringstilladelser bør afspejle det nuværende parkeringsudbud ved VUC.

Der kan sikres plads til museets egne biler i parkeringshuset ved at øge frihøjden mellem etagerne, hvilket også vil gøre parkeringshuset anvendeligt for handicapbiler med lift. Ved en normal konstruktionshøjde kan der etableres rampe med tilstækkelig lav gradient mellem de to dæk på 10 meter, hvilket svarer til dybden af to modstående parkeringslommer. En øget etagehøjde fordrer en anden løsning for ramperne.

PARKERING VED VIBORG DOMKIRKE

Viborg Kommune har tilkendegivet, at der skal være mulighed for parkering i tilknytning til Viborg Domkirke ved gudstjenester og særlige begivenheder i domkirken. Det kan overvejes at indrette Gammeltorv uden permanente opholdsarealer, så det er muligt at etablere midlertidig parkering ved gudstjeneste og særlige begivenheder i Viborg Domkirke.

BEHOV FOR KÆLDERPARKERING

Muligheden for etablering af kælderparkering under henholdsvis Gammeltorv og Margretheplænen samt Stænderpladsen som erstatning for de eksisterende parkeringspladser er vurderet på meget overordnet niveau.

Det skønnes muligt at etablere kælderparkering på begge lokaliteter. Ramper til en parkeringskælder optager dog generelt meget plads. Det vil enten inddrage hele gaderum eller optage store dele af det fladeareal, hvor kælderparkering kan etableres, og dermed have væsentlig indflydelse på anvendelsen af det øvrige gade- eller byrum. Hertil vil man på begge lokaliteter kun opnå en beskeden tilvækst i antallet af parkeringspladser. Da kælderparkering skønsmæssigt koster 250.000 kr. pr. p-plads, er det en meget dyr løsning. Hertil vil det også som følge af ramperne være en æstetisk dårlig løsning.

Der vurderes derfor ikke at være behov for eller økonomi i etablering af kælderparkering i Domkirkekvarteret - heller ikke selvom de nye funktioner på sigt skulle generere en større parkeringsefterspørgsel end skønnet.

TRAFIKSTRUKTUR

Som en opsamling på de gennemførte registreringer og analyser er der i dette afsnit beskrevet forslag til trafikstruktur, der kan understøtte ønskerne til omdannelsen af Domkirkekvarteret og så vidt muligt respekterer trafikplanen for Viborg midtby.

RAMMERNE FOR DEN FREMTIDIGE TRAFIKSTRUKTUR

Den fremtidige trafikstruktur skal være med til at understøtte muligheden for at etablere gode opholdsrum på de rigtige lokaliteter, samtidig med at der sikres gode rammer for fodgængernes færdsel på tværs af Domkirkekvarteret. En overordnet trafikstruktur for fodgængere og cyklister udgør derfor grundstenen for den fremtidige trafikstruktur i Domkirkekvarteret.

Selvom omdannelsen af Domkirkekvarteret på sigt kan medføre en kraftig reduktion af biltrafik og parkeringspladser i Domkirkekvarteret, skal der stadig være gode adgangsforhold til området for beboere, studerende og varekøretøjer samt for de mange besøgende til både eksisterende og fremtidige kulturhistoriske funktioner i området. Ud over besøgende til Viborg Museum og kulturhuset i den gamle rådhusbygning genererer Skovgård Museet og Viborg Domkirke allerede mange besøgende i dag.

FODGÆNGERE OG CYKLISTER

En overordnet trafikstruktur for fodgængere og cyklister er vist på s. 32 og tager afsæt i trafikplanen for Viborg midtby.

Denne trafikstruktur angiver nogle overordnede cykelruter ad Sct. Mathias Gade, Sct. Mogens Gade og St. Sct. Hans Gade - Nytorv - St. Sct. Mikkels Gade, som skal sikre gode forbindelser for cyklister i Domkirkekvarteret og et sammenhængende cykelstinet i midtbyen. Hertil skal et net af gangforbindelser være med til at sikre gode forhold for fodgængere gennem Domkirkekvarteret og sikre sammenbinding mellem parkeringspladserne omkring midtbyen og gågadenettet.

Størstedelen af cykelruterne forløber ad smalle veje, hvor der i dag kører biltrafik. Biltrafikken vil også spille en vigtig rolle i fremtiden på disse veje, og det skal derfor sikres, at afvikling af trafik foregår med lav hastighed på de lette trafikanters præmisser.

En reduktion af biltrafikken gennem Domkirkekvarteret vil overordnet set være med til at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere i området. En zone foran Domkirken og Skovgård Museet ønskes helt friholdt for biltrafik.

Forlængelsen af gågadezonen i Sct. Mathias Gade frem til Sct. Mogens Gade vil være med til at sikre bedre gangforbindelser mellem gågaden, Latinerhaven og Domkirken.

Nogle af de udpegede cykelruter og gangforbindelser medfører behov for en opgradering af forholdene for fodgængere og cyklister. Det er bl.a. nødvendigt at forbedre Bispestien mellem Sct. Ibs Gade og Sct. Nicolaj Gade, hvilket vil



Ovenfor ses forslag til fremtidig trafikstruktur for cyklister og fodgængere i Domkirkekvarteret.

forbedre adgangen til Stænderpladsen for f.eks. parkanter ved Golfhotellet og visuelt åbne op til søerne. Dette skal indtænkes i den fremtidige udformning af Sct. Nicolaj Gade, hvor afvikling af biltrafik bør foregå på fodgængernes præmisser.

Prioriteringen af cyklister i Sct. Mathias Gade kan sikres ved at etablere cykelstier på strækningen mellem Sct. Ibs Gade og Skolestræde. På delstrækingen mellem Skolestræde og Sct. Mogens Gade er gaderummet meget smalt med ca. 7,5 m mellem facader. Her er ikke plads til cykelstier, hverken med ensrettet eller dobbeltrettet biltrafik i Sct. Mathias Gade, når der også skal være plads til fortovsareal. Delstrækningen må således udformes, så biler og cyklister deler samme køreareal. En fuldt ud shared space løsning, hvor også fodgængere deler areal med bilister og cyklister kan ikke anbefales pga. vejens længdefald. En ensretning af biltrafikken på strækningen kan være med til at reducere biltrafikken og sikre mere plads til cyklister og fodgængere.

Uanset om Sct. Mathias Gade ensrettes for biltrafik kan en forlængelse af gågadezonen med bil- og varekørsel tilladt fra Nytorv ad Kompagnistræde og Sct. Mathias Gade ind til Sct. Mogens Gade være med til at reducere biltrafikken og biltrafikkens hastighed i Sct. Mathias Gade. Ud over dette foreslås det at reducere den skiltede hastighed til 40 km/t på den resterende del af Sct. Mathias Gade frem til Sct. Ibs Gade.

Nedenfor ses et eksempel på ensrettet biltrafik og dobbeltrettet cykeltrafik fra Mejlgade i Aarhus, som har en sammenlignelig bredde med Sct. Mathias Gade. Foto: Aarhus Kommune



BILTRAFIK - BEGGE SCENARIER

To scenarier for en fremtidig trafikstruktur for biltrafik er vist på s. 36 og 37:

- Scenarie 1: Opretholdelse af dobbeltrettet kørsel i Sct. Mathias Gade
- Scenarie 2: Ensretning af Sct. Mathias Gade mod øst mellem Sct. Mogens Gade og Skolestræde.

Begge scenarier er udarbejdet ud fra en forudsætning om, at Domkirkekvarteret skal fredeliggøres ift. gennemkørende trafik samt at eksisterende parkering ved Stænderpladsen, Sct. Nicolaj Gade og Gråbrødre Kirke Stræde nedlægges, mens det skal være muligt at oprette midlertidig parkering på Gammeltorv af hensyn til de ca. 50.000 årligt besøgende, som Viborg Domkirke har oplyst der er i forbindelse med kirkelige handlinger. Hertil har Domkirken ca. 100.000 turistbesøg om året. Det er ydermere en forudsætning, at der ikke etableres kælderparkering, da det ikke kan anbefales.

Da analyserne af sol- og vindforholdene viser, at Stænderpladsen egner sig bedst til ophold og udeaktiviteter, og da det ikke vurderes nødvendigt for trafikbetjeningen af området at have en forbindelse til biltrafik og tung trafik på tværs af Gammeltorv og Stænderpladsen, foreslås det i begge scenarier at holde den vestlige del af Stænderpladsen bilfri for i stedet at kunne anvende dette areal til etablering af et udemiljø.

I begge scenarier er der udpeget primære adgangsveje til at forsyne de tilbageværende større parkeringspladser øst for Sct. Nicolaj Gade, ved Gråbrødre Kirke og især det nye parkeringshus ved VUC samt boligerne i området.

Den primære adgangsvej til parkeringshuset ved VUC foreslås at forløbe fra Sct. Ibs Gade via Sct. Villads Gade og Sct. Nicolaj Gade med skiltning til parkeringshuset ved krydset Sct. Ibs Gade/Sct. Villads Gade, For at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling til og fra Sct. Villads Gade må krydset ved Sct. Ibs Gade signalreguleres. Det kan skabe tilbagestuvning på Sct. Ibs Gade på grund af den korte afstand til krydset Sct. Ibs Gade/Hans Tausens Alle. En alternativ adgangsvej kan være via Rosenstræde og Sct. Nicolaj Gade.

De øvrige primære adgangsveje for biltrafik er Sct. Mathias Gade og Sct. Mogens Gade, hvor muligheden for kørsel op til Ll. Sct. Hans Gade opretholdes af hensyn til beboerne i området.

BILTRAFIK - SCENARIE 1

I scenarie 1 sikrer opretholdelsen af dobbeltrettet kørsel i Sct. Mathias Gade, at der fortsat kan ske en effektiv betjening af parkeringspladsen ved Sortebrødre Kirke fra parkeringssøgeringen ved Sct. Ibs Gade.

Opretholdelsen af dobbeltrettet trafik i Sct Mathias Gade er dog ikke i overensstemmelse med trafikplanen for Vlborg midtby, hvor Sct. Mathias Gade foreslås ensrettet med henblik på at forbedre forholdene for netop fodgængere og cyklister.

Den senest tilgængelige trafiktælling for Sct. Mathias Gade er tilbage fra 2008, hvor der var ca. 3.500 køretøjer pr. døgn. Trafiktællinger fra Kompagnistræde viser, at trafikken er faldet markant fra ca. 3.800 køretøjer pr. døgn i 2007 til ca. 1.200 køretøjer pr. døgn i 2017. Det må derfor forventes, at trafikken i Sct. Mathias Gade i dag er væsentlig lavere end i 2008, og at yderligere trafikregulerende tiltag som f.eks. en eventuel genindførelse af ensretningen af Ll. Sct. Hans Gade mod vest kun vil have en mindre effekt for trafikniveauet i Sct. Mathias Gade. Med en beskeden trafik vurderes det, at man alene med en hastighedsnedsættelse bør kunne sikre gode forhold for cyklister, selvom der opretholdes dobbeltrettet trafik i Sct. Mathias Gade.

I scenarie 1 er der vist en sekundær ensrettet forbindelse til boligerne og øvrig parkering i Domkirkestræde fra Sct. Mogens Gade, som forventes at have begrænset trafik.

BILTRAFIK - SCENARIE 2

I scenarie 2 ensrettes Sct. Mathias Gade mod øst på strækningen mellem Sct. Mogens Gade og Skolestræde, hvilket vil sikre mere plads til cyklister og fodgængere på denne delstrækning.

Ensretningen af Sct. Mathias Gade betyder, at der ikke kan opretholdes en effektiv betjening af parkeringspladsen ved Gråbrødre Kirke fra parkeringssøgeringen ved Sct. Ibs Gade. Parkeringspladsen må således betjenes via Nytorv eller alternativt overvejes nedlagt.

Alternativt kan parkeringssøgende trafik føres til parkeringspladsen via Skolestræde, Domkirkestræde og Sct. Mogens Gade. Det vil samtidig sikre fortsat adgang til Sct. Mogens Gade for beboere fra Sct. Mathias Gade. Selvom terrænet er stejlt i især Skolestræde, vurderes denne løsning at være mulig. Den vil dog medføre negative konsekvenser i form af uvedkommende trafik i Skolestræde og Domkirkestræde, selvom sidstnævnte ensrettes, hvilket samtidig vil kunne udgøre en barriere, som adskiller funktionerne ved Skovgård Museet, Domkirken mv., som egentlig ønskes samlet.

I dette scenarie bør det overvejes at sikre en sekundær adgangsvej for beboere i og omkring Sct. Mogens Gade fra Gråbrødre Kirke Stræde, hvilket er vist på figuren på s. 37.

VARE- OG BUSKØRSEL - BEGGE SCENARIER

To scenarier for en fremtidig trafikstruktur for vare- og buskørsel er ligeledes vist på s. 36 og 37.

De overordnede principper for afsætning for varekøretøjer og turistbusser er fælles for begge scenarier. Der foreslås etableret afsætningsmulighed for turistbusser og varekøretøjer ved den gamle rådhusbygning. Den primære rute til afsætningsområdet for disse køretøjer foreslås at være via et ensrettet forløb ad Gråbrødre Kirke Stræde, Stænderpladsen og den sydligste del af Sct. Nicolaj Gade. Et kørekurvetjek for et sættevognstog og en 15 meter bus viser, at det nødvendige arealbehov for disse køretøjer bedst kan sikres ved et ensrettet forløb mod uret rundt om den tidligere rådhusbygning (se bilag 2). Med denne løsning vil der kun være behov for at etablere overkørbart fortov på en mindre del af Sct. Nicolaj Gade.

Varelevering til den tidligere Vestre Landsretsbygning bør indtænkes i det nye parkeringshus ved VUC, som er en af flere mulige lokaliteter til et nyt ankomstpunkt for Domkirkekvarteret. Dette kan tale for at placere afsætningsmulighed for varekøretøjer på den nordlige side af Gråbrødre Kirke Stræde. Etablering af person- og vareelevator i parkeringshuset med adgang fra Gråbrødre Kirke Stræde kan være med til at sikre en god tilgængelighed samt gode forhold for varelevering til den tidligere Vestre Landsretsbygning.

Tilsvarende foreslås etableret et afsætningsområde for varekøretøjer og turistbusser ved Gammeltorv.

VARE- OG BUSKØRSEL - SCENARIE 1

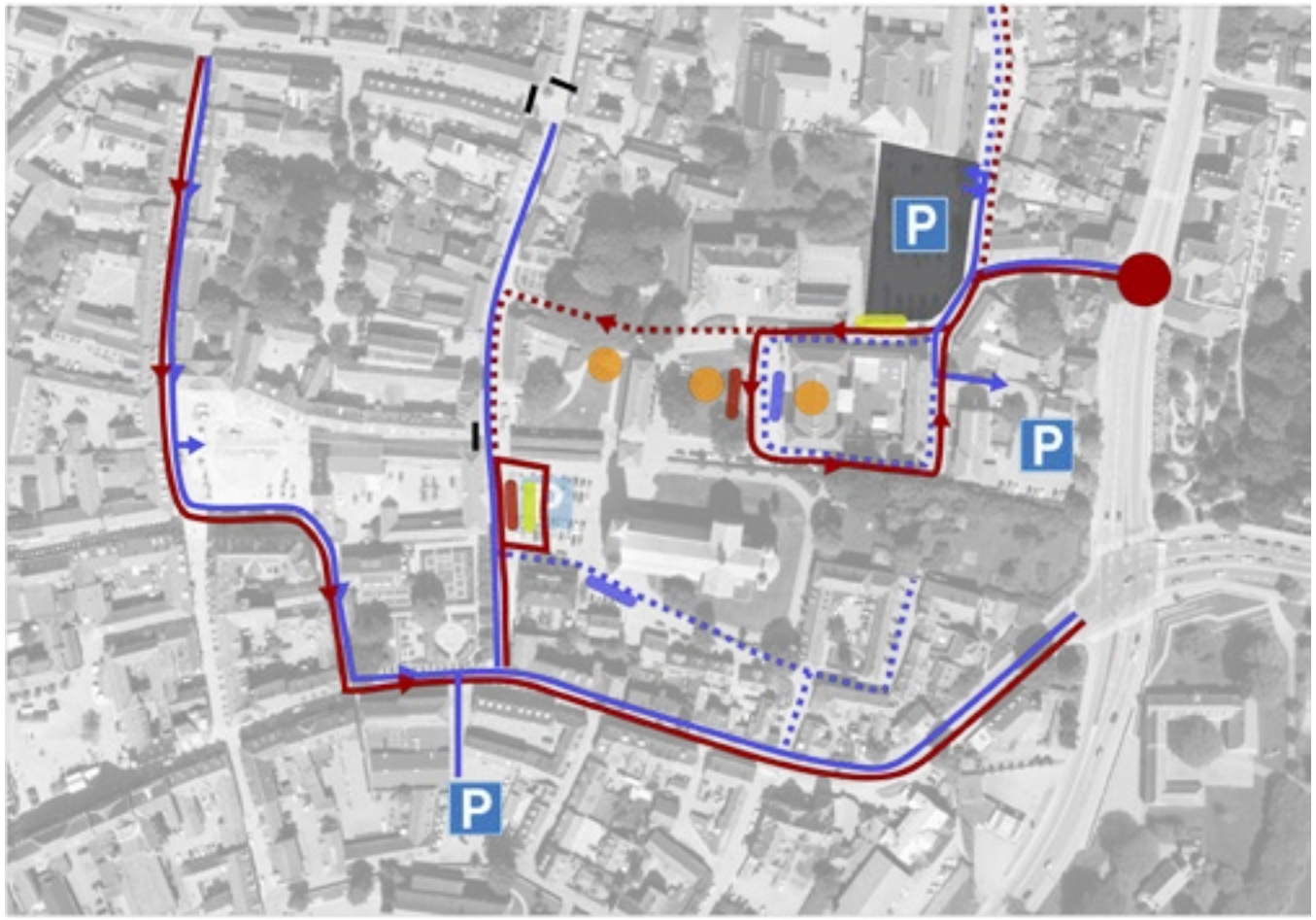
I scenarie 1 har varekøretøjer primær adgang til afsætningsområdet ved Gammeltorv fra Sct. Mathias Gade via Sct. Mogens Gade. Der skal sikres vendemulighed på den vestligste del af Gammeltorv.

En sekundær forbindelse for varekøretøjer mod vest ad Gråbrødre Kirke Stræde bør overvejes for at sikre en sammenhængende rute for varekøretøjer mellem Stænderpladsen og Gammeltorv. Det er dog ikke en direkte nødvendighed.

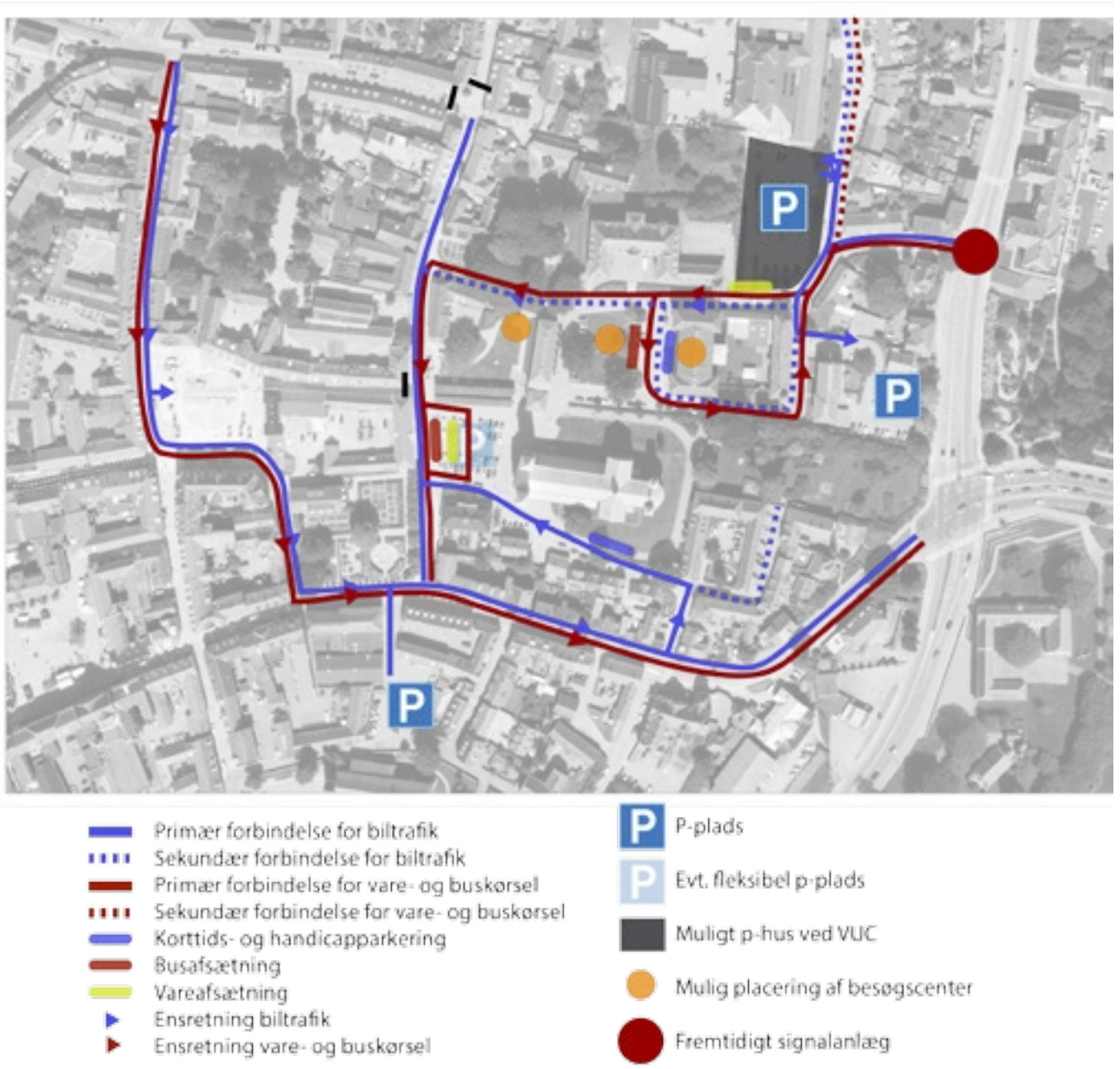
Et kørekurvetjek for et sættevogsntog og en 15 meter bus viser, at det er nødvendigt at etablere et overkørbart fortovsareal i Sct. Mogens Gade overfor Gråbrødre Kirke Stræde for at sikre, at køretøjerne undgår konflikt med hjørnebygningen i krydset mellem de to veje (se bilag 2).

VARE- OG BUSKØRSEL - SCENARIE 2

Pga. ensretningen af Sct. Mathias Gade har varekøretøjer i scenarie 2 kun adgang til Gammeltorv fra syd via Nytorv, Sct. Mathias Gade og Sct. Mogens Gade. I dette scenarie anbefales det derfor at sikre en forbindelse for varekøretøjer fra Stænderpladsen ad Gråbrødre Kirke Stræde og Sct. Mogens Gade. Det nødvendiggør etablering af et overkørbart fortovsareal i Sct. Mogens Gade overfor Gråbrødre Kirke Stræde.



Ovenfor ses scenarie 1 for en fremtidig trafikstruktur for biltrafik samt vare- og buskørsel i og omkring Domkirkekvarteret, hvor dobbeltrettet kørsel i Sct. Mathias Gade opretholdes.



Ovenfor ses scenarie 2 for en fremtidig trafikstruktur for biltrafik samt vare- og buskørsel i og omkring Domkirkekvarteret, hvor Sct. Mathias Gade ensrettes mod øst mellem Sct. Mogens Gade og Skolestræde.



ANKOMSTPUNKT

Viborg Kommune ønsker at etablere et nyt besøgscenter for Domkirkekvarteret for områdets besøgende. Der er vist tre forslag til placeringer for et besøgscenter på figurerne på s. 34 og 35.

En naturlig placering af et besøgscenter for besøgende i bil vil være i tilknytning til det nye parkeringshus ved VUC. Denne placering er dog mindre velbeliggende for besøgende i bus, på cykel eller til fods. En mulighed kan være at placere besøgscentret ved den sydligste del af parkeringshuset ud mod Gråbrødre Kirke Stræde, hvor der er mulighed for at skabe forbindelse mellem parkeringshus, ankomstbygning og "sukkenes bro" på tværs af Gråbrødre Kirke Stræde og dermed skabe en direkte adgang for parkanter fra parkeringshuset til de nye funktioner i den tidligere Vestre Landsret og museumsbygningen. Denne løsning kræver dog, at "sukkenes bro" gøres mere tilgængelig end i dag. Dette må undersøges nærmere, hvis det vælges at arbejde videre med denne placering.

En naturlig placering af besøgscentret for besøgende i bus vil være i tilknytning til et af de to skitserede områder til busafsætning ved enten det nye kulturhus i den gamle rådhusbygning eller ved Gammeltorv. Et besøgscenter kunne således indtænkes i stueetagen af den tidligere rådhusbygning. Denne placering er samtidig tæt på parkeringshuset ved VUC og vil i kraft af de fremtidige funktioner i rådhusbygningen også være et samlingssted for besøgende i bil. Alternativt kan der indtænkes et besøgscenter i tilknytning til busafsætning på Gammeltorv ved en eventuel ombygning af Margretheplænen. Denne placering er dog forholdsvis langt fra parkeringshuset ved VUC.

Det endelige valg af ankomstpunkt kan først træffes, når der foreligger en afklaring af den fremtidige disponering af Domkirkekvarteret. I samme forbindelse bør der foretages en nærmere vurdering af andre mulige placeringer for et besøgscenter samt eventuelle yderligere fordele og ulemper f.eks. ift. sammenhængen med den øvrige midtby.

BILAG 1

På de følgende sider fremgår en oversigt over belægningsgraden på samtlige parkeringspladser for hver time på de to registreringsdage. Registreringerne blev foretaget tirsdag den 11. juli og onsdag den 30. august i tidsrummet kl. 07-19.

Tirsdag d. 11. juli kl. 7-8




Tirsdag d. 11. juli
kl. 8-9
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 9-10
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 10-11
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 11-12
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 12-13
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 13-14
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 14-15
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 15-16
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 16-17
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 17-18
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Tirsdag d. 11. juli
kl. 18-19
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 7-8
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 8-9
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 9-10
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 10-11
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 11-12
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 12-13
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 13-14
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%


Onsdag d. 30. august
kl. 14-15
Belægningsprocenter
Over 90%
80-90%
60-80%
40-60%
20-40%
0-20%

Onsdag d. 30. august kl. 15-16



Onsdag d. 30. august kl. 16-17



Onsdag d. 30. august kl. 17-18



Onsdag d. 30. august kl. 18-19



BILAG 2

På de følgende sider fremgår en oversigt over de kørekurveoptegninger, der er foretaget for henholdsvis et sættevogsntog og en 15 meter bus på strækningerne Sct. Villads Gade - Sct. Nicolaj Gade - Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde og Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde - Sct. Mogens Gade.

OVERSIGT

S. 66: Arealbehov for en 15 m bus på Sct. Villads Stræde - Sct. Nicolaj Gade - Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde

S. 67: Arealbehov for et sættevognstog på Sct. Villads Stræde - Sct. Nicolaj Gade - Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde

S. 68: Arealbehov for en 15 m bus på Gråbrødre Kirke Stræde - Stænderpladsen - Sct. Nicolaj Gade - Sct. Villads Stræde

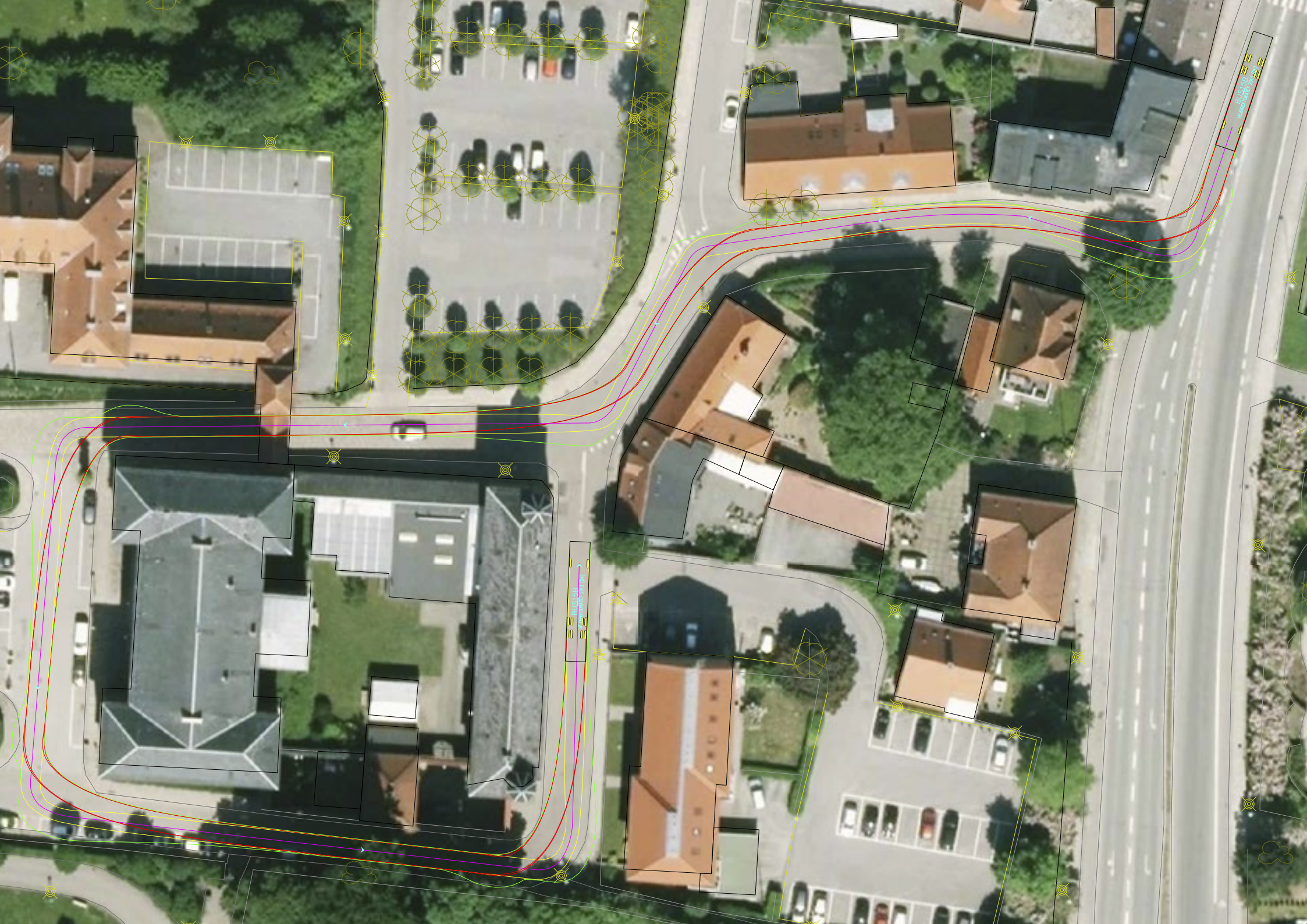
S. 69: Arealbehov for et sættevognstog på Gråbrødre Kirke Stræde - Stænderpladsen - Sct. Nicolaj Gade - Sct. Villads Stræde

S. 70: Arealbehov for en 15 m bus på Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde - Sct. Mogens Gade

S. 71: Arealbehov for et sættevognstog på Stænderpladsen - Gråbrødre Kirke Stræde - Sct. Mogens Gade.


1
1A
3
9
2
10
8
5
7
3
2
4
2
1
BUS15R
KØRETØJSBREDDE 2015 (DK)


1
1A
3
2
10
8
5
7
3
4
2
2
1






7
8
6
3
3
2
1
4


7
8
6
3
3
2
1

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg
TELEFON +45 56 40 00 00
WWW cowi.dk

COWI