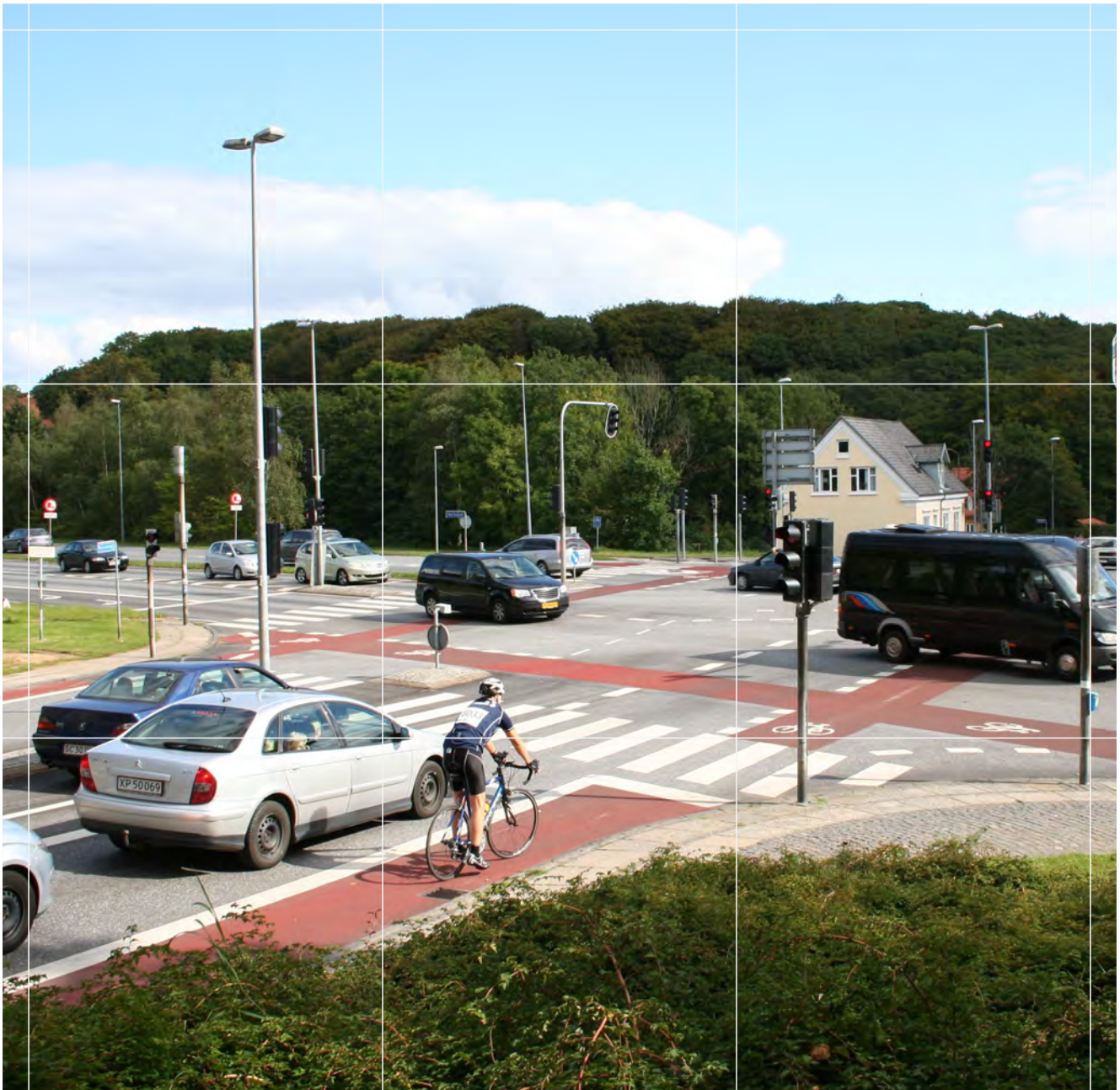




SKIVEKOMMUNE



Trafikplan for Skive

Februar 2012

Indhold

Forord.....	3
Vejnettet.....	4
Parkering.....	17
Stinettet.....	23
Udbygningsstrategi.....	30
Projektkatalog.....	33

Trafikplan for Skive er udarbejdet af Skive Kommune i samarbejde med COWI A/S.

Grundkort: Teknisk kort © Skive Kommune

Luftfoto: DDO@land2010. Copyright COWI A/S

Fotos: COWI A/S

Copyright: Skive Kommune

Dato: Februar 2012

Kontaktperson: Jakob Aagaard Poulsen, Skive Kommune

Forord

I 2009 vedtog Skive Byråd en ny kommuneplan for Skive Kommune. I denne plan blev en række mål og visioner for Skive bys udvikling fastlagt – herunder også mål og visioner i forhold til den trafikale udvikling. Som opfølgning på kommuneplanen besluttede Byrådet at igangsætte udarbejdelsen af en samlet trafikplan, som understøtter kommuneplanens mål og visioner.

Trafikplanen for Skive by har således til formål at sætte fokus på de problemstillinger, som Skive Kommune står over for i forhold til den bymæssige og trafikale udvikling i det centrale Skive.

Som led i arbejdet med trafikplanen er der afholdt et visionsseminar med deltagelse af et bredt udsnit af interessenter. Der er ligeledes foretaget registreringer af den gennemkørende trafik og fremkommeligheden på udvalgte strækninger i Skive by samt af parkeringsforholdene i Skive midtby. Derudover er der gennemført en opfølgning på trafiksikkerhedsplanen for Skive Kommune fra 2009. Disse input danner sammen med oplysninger om den forventede byudvikling rammerne om analyserne. En trafikmodel for Skive by er blevet etableret og anvendt til trafikale konsekvensvurderinger af forskellige tiltag.

Trafikplanen sammenfatter resultaterne fra de gennemførte analyser og sætter rammerne for det videre arbejde med biltrafik og cykeltrafik i Skive by med såvel en overordnet strategi som udpegning af konkrete handlemuligheder. Disse rammer fastlægges på baggrund af nogle overordnede visioner og mål for trafikken i Skive by. Trafikplanen munder ud i et forslag til en udbygnings- og investeringsplan. Over de kommende år vil de identificerede projekter fra denne trafikplan løbende blive bearbejdet og detaljeret med henblik på gennemførelse.

Denne tilgang til planlægningen gør det muligt at justere og tilpasse projekterne, således at de giver den bedst mulige trafikløsning på det tidspunkt, hvor de realiseres. Samtidig giver den en mulighed for at handle i et langsigtet perspektiv og derved forebygge en uhensigtsmæssig udvikling eller hindre initiativer, der kan gøre det vanskeligt at sikre den gode langsigtede trafikløsning.

Planen er udarbejdet i et samarbejde mellem Skive Kommune og COWI A/S.

Vejnettet

Vejnettet og trafikken i dag

Vejnettet i Skive By er overordnet set bygget op omkring fire store indfaldsveje, som mødes i det centrale kryds ved Søndercentret. Vejene er belastede af både gennemkørende personbiltrafik og tung trafik og har derfor en negativ effekt på bymiljøet i det centrale Skive.

Der er etableret et ringvejssystem syd og vest om Skive for at lede den gennemkørende trafik på Viborgvej og Holstebrovej udenom byen. Ringvejen giver dog en omvejskørsel, som ikke kompenseres af et højere hastighedsniveau med deraf følgende tidsmæssig gevinst for den gennemkørende trafik. Dette, sammenholdt med at ringvejen aldrig er blevet færdiggjort mod sydvest, medfører, at

trafikanterne ikke anvender ringvejen i tilstrækkeligt omfang.

Ruten gennem byen er stadig en særdeles konkurrencedygtig forbindelse med en forholdsvis god fremkommelighed selv i myldretiden. Undersøgelser viser, at hver femte bilist er gennemkørende på strækningen uden at have ærinde i byen. Denne trafik skal i fremtiden ledes uden om bymidten. Ud over ringvejssystemet er Engvej i kommuneplanen udpeget som en alternativ rute til den gennemkørende trafik mellem øst og nord.

Forløbet mellem nord og syd ad Nørre Boulevard, Ågade og Søndre Boulevard er ligeledes mere direkte end ruten via den sydlige og vestlige

ringforbindelse, og selvom det centrale kryds ved Søndercentret til tider kan udgøre en flaskehals, er ruten gennem byen stadig mere attraktiv.

Den udstrakte anvendelse af rundkørsler er et særligt karaktertræk i Skive, som sikkerhedsmæssigt og i forhold til hastighedsniveauet på vejene har nogle helt oplagte fordele. Da rundkørslerne overvejende er et-sporede, begrænses kapaciteten imidlertid af, at alle svingstrømme deles om det samme spor i tilfarten.

De fleste bydele i Skive har et velfungerende vejsystem. Dog kan det konstateres at bydelen Egeris er generet af en del uvedkommende gennemkørende lastbiltrafik på Dalgas Allé. Derudover generes bydelen Brårup af en del gennemkørende biltrafik til og fra arbejdspladser i den sydlige bydel.

Den eneste vejadgang til byudviklingsområdet Fjordbjerg Ager er via Stårupvej, som ikke er tilsluttet Viborgvej. Dette medfører, at det interne vejnet i Dommerby generes af en del uvedkommende trafik.

Der er planlagt byudvikling i Glattrup i retning mod Dommerby. Det eksisterende vejnet i området er ikke egnet til at betjene byudviklingsområdet hensigtsmæssigt.

Fakta om biltrafikken i Skive i dag

- ▲ Godt 20 % af trafikken på ruten ad Viborgvej, Østerbro, Østertorv, Tværgade, Reberbanen, Møllegade og Holstebrovej er gennemkørende trafik.
- ▲ Den gennemsnitlige rejsehastighed på ruten ad Viborgvej, Østerbro, Østertorv, Tværgade, Reberbanen, Møllegade og Holstebrovej gennem Skive by er i retningen vest mod øst ca. 41 km/t i myldretiden og ca. 41,5 km/t uden for myldretiden, mens den gennemsnitlige rejsehastighed i retningen øst mod vest er ca. 41,5 km/t i myldretiden og ca. 49,4 km/t uden for myldretiden.
- ▲ Den gennemsnitlige rejsehastighed på ruten ad Viborgvej, Engvej og Nørre Boulevard er i retningen øst mod nord ca. 42,7 km/t i myldretiden og ca. 54,4 km/t uden for myldretiden, mens den gennemsnitlige rejsehastighed i retningen nord mod øst er ca. 41,7 km/t i myldretiden og ca. 55,1 km/t uden for myldretiden.



Figur 2 Trafik på vejnettet i Skive i 2011 (Beregnet ved hjælp af trafikmodellen).



Figur 3 Trafikbelastningen på vejnettet i Skive som følge af byudvikling og almindelig trafikvækst frem til 2021. Trafikken vokser primært på det overordnede vejnet.

Scenarier for biltrafikkens udvikling

For at kunne vurdere de trafikale konsekvenser af forskellige tiltag på vejnettet i Skive er der ved hjælp af trafikmodellen foretaget en frem-skrivning af trafikken til 2021.

Fremskrivningen er foretaget på baggrund af dels en generel trafikvækst for den regionale trafik og dels en trafikvækst, som fremkommer ved den byomdannelse og byudvikling, der påregnes at ske frem til 2021, som er kommuneplanens planhorisont.

Den generelle trafikvækst er fastsat på baggrund af Vejdirektoratets anbefalinger, mens den øvrige trafikvækst primært knytter sig til byomdannelsesområderne ved Slagterigrunden og Å-området i det centrale Skive, byudviklingsområdet i Vinde samt den planlagte erhvervsudbygning vest for Herningvej.

I forhold til modelberegninger skal det bemærkes, at der naturligvis er en vis usikkerhed forbundet med disse. Dette kan både være i forhold til den forudsatte byvækst og i forhold til den generelle udvikling, hvor de økonomiske konjunkturer, transportpolitiske tiltag osv. kan have en indflydelse, når man kigger så langt frem i tiden.

Trafiksikkerhed

I 2009 udarbejdede Skive Kommune en trafiksikkerhedsplan for hele kommunen, som resulterede i en prioriteret projektlister med 13 projektforslag for uheldsbelastede lokaliteter og en projektlister med 31 projektforslag for utrygge lokaliteter.

18 af projekterne i trafiksikkerhedsplanen relaterer sig til vej- og

stinettet i Skive by. En tredjedel af disse projekter er enten gennemført eller planlagt gennemført. Det drejer sig bl.a. om etablering af bundet venstresving i krydset Søndergade/Søndre Boulevard, som ændres i forbindelse med etableringen af den nye busterminal, og ensretning af Arvikavej. Skive Kommune vil arbejde for, at der afsættes midler til at gennemføre de øvrige projekter i løbet af de kommende år.

Et af de ikke-gennemførte projekter fra trafiksikkerhedsplanen er at forbedre trafiksikkerheden og trafikafviklingen samt nedsætte utrygheden på vejnettet i Jyllandsgade-området. Området er præget af flere uheldsbelastede kryds, flere kryds med dårlig oversigt og ustrukturerede parkeringsforhold på mange af vejene. Der har også været flere henvendelser om for høj hastighed på nogle af vejene. Krydset mellem Henrik Lunds Vej og Vindevej samt krydset mellem Jyllandsgade og Hvitfeltsgade er uheldsbelastet.

Projektforslagene fra trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af uheldene frem til og med 2008. Gennemgang af uheldsstatistikken for perioden 2009-2011 viser, at krydset ved Søndercentret og krydset mellem Viborgvej og Brårupgade fortsat er uheldsbelastede. Der er ligeledes fortsat en høj uheldsforekomst på Søndre Boulevard på strækningen mellem Søndergade og Ågade, og der er også en høj uheldsforekomst på Møllegade og Reberbanen mellem Frederiksgade og Asylgade.

Udfordringer

Den største trafikale udfordring i Skive er at få reduceret den gennemkørende trafik på det overordnede

vejnet i Skive ved at gøre ringvejsystemet og alternative ruter i midtbyen mere konkurrencedygtige, samtidig med at fremkommeligheden på den centrale del af det overordnede vejnet forringes.

Det er ligeledes vigtigt at sikre, at projektforslagene fra trafiksikkerhedsplanen løbende gennemføres, samt at der løbende foretages en opdatering af trafiksikkerheden på vejnettet. Der skal være fokus på at forbedre trafiksikkerheden i de uheldsbelastede kryds samt de trafikale forhold i Jyllandsgade-området og de andre kvarterer i byen som f.eks. Brårupvejs-området samt Dalgas-området.

De planer, der er for byomdannelse i Skive, vil medføre, at der sker en mere intensiv udnyttelse af arealerne. Den mere intensive udnyttelse af arealerne vil også medføre en større trafikbelastning på vejnettet. Det er derfor vigtigt, at der i planlægningen af byomdannelsesområderne tages højde for at minimere de negative effekter for trafikafviklingen på vejnettet i Skive. Selvom der ikke kan registreres store fremkommelighedsproblemer i Skive i dag, vil en fortsat trafikudvikling alt andet lige betyde, at der vil opstå flaskehalse flere steder på vejnettet, der afstedkommer forsinkelser for trafikanterne. Trafikanternes oplevelse af problemerne flytter sig imidlertid også i takt med problemernes udvikling. Ser man på storbyernes trafik, er forsinkelser blot en del af hverdagen. Byer kan ikke bygge sig fra alle trafikale problemer, men må finde en balance mellem løsninger og accept af tingenes tilstand. Dette vil også være situationen i Skive.

Den primære udfordring er at sikre tilgængeligheden til de funktioner, der er vitale for byens liv. Dette må nødvendigvis gælde på tværs af transportmidlerne for at opnå den bedst mulige udnyttelse af transportinfrastrukturen. Samtidig skal afviklingen af erhvervstrafik til og fra byens erhvervs- og centerområder ske på få overordnede trafikveje.

Visioner og mål

På baggrund af kommuneplanen og de konstaterede trafikale udfordringer gælder følgende kvalitetsmål og visioner for vejnettet og trafikken i Skive:

- ▲ Overordnet set skal trafikskabte miljøproblemer og energiforbrug reduceres ved en hensigtsmæssig lokaliseringspolitik. Det samlede transportbehov skal minimeres gennem tilpasset byomdannelse og byudvikling. Transporttunge virksomheder skal henvises til attraktive placeringer ved det overordnede vejnet.
- ▲ Midtbyen skal være svært fremkommelig for den gennemkørende trafik, samtidig med at der skal være god tilgængelighed for brugere med ærinde i midtbyen.
- ▲ 20 % af trafikken på det overordnede vejnet i midtbyen i dag skal flyttes til ringvejssystemet.
- ▲ Trafikanterne skal ledes effektivt frem til midtbyens parkeringsanlæg.
- ▲ Trafiksikkerheden skal prioriteres højt ved valg af løsninger.
- ▲ Vejbetjening af nye byområder skal tilrettelægges således, at fremkommelighed og trafiksikkerhed på det overordnede vejnet ikke forringes.

Det fremtidige vejnet

Der er fastlagt en fremtidig vejstruktur og identificeret en række projekter, som skal sikre realiseringen



af de formulerede visioner og mål for vejnettet og for trafikken i Skive (Figur 4 og Figur 5).

Ændringer på det overordnede vejnet i midtbyen

En reduktion af den gennemkørende trafik i Skive midtby samtidig med fastholdelse af en god tilgængelighed til midtbyens funktioner nødvendiggør ændringer på det overordnede vejnet i midtbyen. Nogle steder skal fremkommeligheden for biltrafikken forbedres, mens der andre steder skal ske en ændring i prioriteten af trafikanter.

Engvej erstatter Ågade i det overordnede vejnet for at lede gennemkørende trafik mellem øst og nord uden om midtbyen. Ligeledes erstattes

Tværgade og Østertorv af Søndergade i det overordnede vejnet.

For at understøtte den nye vejstruktur nedsættes fremkommeligheden på de eksisterende hovedfærdselsårer Tværgade - Østergade - Østertorv - Østerbro og Søndre Boulevard - Ågade mellem Søndergade og Nordbanevej. Vejprofilet ombygges på disse strækninger, og hastighedsgrænsen reduceres. Antallet af signalregulerede kryds på Søndre Boulevard bør reduceres ved at lukke det signalregulerede kryds ved Marius Jensens Vej og udbygge det eksisterende signalregulerede kryds ved J. C. Stillings Vej, hvortil Marius Jensens Vej forlænges. Der bør foretages en forskønnelse af Viborgvej.



Figur 4 Det fremtidige vejnet i Skive by med angivelse af overordnede trafikveje og øvrige trafikveje. Øvrige veje er lokalveje.



Figur 5 De nødvendige vejprojekter, som skal sikre realiseringen af de formulerede visioner og mål for vejnettet og for trafikken i Skive.

Den gennemkørende trafik mellem øst og nord skal i fremtiden ledes uden om midtbyen via Engvej. Ved at ombygge krydset Engvej /Havnevej til et signalreguleret kryds eller ved at ændre prioriteringen i krydset vil der være mulighed for at prioritere trafikken mellem Engvej og Havnevej og samtidig opretholde en god adgang for trafikken til og fra Havneområdet. Ligeledes skal trafik mellem Viborgvej og Engvej prioriteres højere end i dag i krydset mellem disse veje ved etablering af bundet højresving på Viborgvej. Der vil være behov for en krydsudvidelse, og den konkrete udformning af krydset afhænger af, hvordan udvikling af Slagterigrunden sker.

Tværgade og Østertorv lukkes for gennemkørende trafik. Trafikmodelberegninger viser, at dette vil reducere trafikken på Tværgade og Østertorv med knap 9.000 køretøjer pr. døgn. Omkring halvdelen af denne trafik overflyttes til Søndre Boulevard og Søndergade, hvor trafikmængden næsten vil blive fordoblet. Størstedelen af den øvrige trafik overflyttes til strækningen Engvej - Havnevej - Jyllandsgade - Nordgaardsvej - Henrik Lunds Vej.

Lukning af Tværgade og Østertorv for gennemkørende trafik vil således bidrage væsentligt til en fredelig-gørelse af bykernen og samtidig give mulighed for at forbedre adgangsforholdene til Rådhuset via Brogårds-gade. Det uheldsbelastede kryds Søndre Boulevard / Østerbro / Ågade / Østertorv vil også blive aflastet. Da tiltaget vil medføre, at der flyttes trafik til alternative ruter, skal der dog være fokus på at afhjælpe problemerne på de alternative ruter.

I forbindelse med områdefornyelsen af Søndergade-området besluttede Skive Byråd, at Søndergade skal kunne afvikle mere biltrafik, samtidig med at den stadig skal være en vigtig forbindelse for fodgængere og cyklister mellem Rutebilstationen, Banegården og gågaden. Antallet af tilslutninger til Søndergade reduceres i forbindelse med områdefornyelsen af Søndergade-området for at øge fremkommeligheden på vejen. Adgangsforholdene til Banegården og Rutebilstationen ændres i forbindelse med flytningen af Rutebilstationen.

På sigt skal den nordlige del af Søndre Boulevard og Østerbro erstattes

i det overordnede vejnet af en ny vejforbindelse mellem Viborgvej og Søndre Boulevard, hvilket vil understøtte målet om at lede trafikken udenom centrum. Etablering af en parallelvej til Viborgvej fra Færøvej, der forløber under Brårupgade og forløber hen til krydset mellem Søndre Boulevard og Søndergade vil i sig selv ikke aflaste Viborgvej og Østerbro nævneværdigt. Trafikmodelberegninger viser, at vejene blive anvendt af knap 1.000 køretøjer pr. døgn. Lukningen af Tværgade og Østertorv for gennemkørende trafik vil dog givetvis øge anvendelsen af vejforbindelsen væsentligt. Vejforbindelsen vil også kunne have en

Ændringer på det overordnede vejnet i midtbyen

- ▲ Ombygning af Søndre Boulevard og Ågade.
- ▲ Lukning af Tværgade og Østertorv for gennemkørende trafik og ombygning af Tværgade - Østertorv - Østerbro.
- ▲ Lukning af signalreguleret kryds ved Marius Jensens Vej og udbygning af det signalregulerede kryds ved J. C. Stillings Vej.
- ▲ Opgradering af Engvej - 2 krydsombygninger og ombygning af Engvej mellem Viborgvej og åen.
- ▲ Ny vejforbindelse mellem Viborgvej og Søndre Boulevard (forlængelse af Færøvej).
- ▲ Forskønnelse af Viborgvej.

Opgradering af ringvejssystemet

- ▲ Forlægning af Ny Viborgvej.
- ▲ Forlængelse af Ringvej Syd fra Herningvej til Holstebrovej og videre til rute 26.
- ▲ Lukning af tilslutninger til Ringvej Syd ved Dalgas Allé, Væselvej og Thorsvej samt ændring af hastighedsgrænsen.

Trafiksikkerhed

- ▲ Helhedsvurdering af Jyllandsgadeområdet.
- ▲ 12 projekter fra Trafiksikkerhedsplanen.

Byomdannelse

- ▲ Lukning af Brårupgade.
- ▲ Ny vejforbindelse mellem Viborgvej og Søndre Boulevard (forlængelse af Færøvej).
- ▲ Ny tilslutning ved "Fjordbjerg Ager" til Ny Viborgvej.
- ▲ Lukning af Ramsdahlsvej/Ydunsvej og ny tilslutning til Ringvej Syd.

væsentlig funktion som fordelingsvej i forhold til trafik til og fra byudviklingsområderne på Godsbanearialet og Slagterigrunden.

Andre vejalternativer til at flytte den gennemkørende trafik fra Viborgvej, Østerbro, Østertorv og Tværgade er undersøgt ved hjælp af trafikmodellen i arbejdet med trafikplanen. Der kan læses mere om den trafikale effekt af disse alternativer i bilagsrapporten.

Opgradering af ringvejssystemet

De fremkommelighedsreducerende tiltag på vejnettet i midtbyen skal suppleres med en forøgelse af

fremkommeligheden og rejsehastigheden på ringvejssystemet.

Da ringvejen er en statsvej, skal gennemførelsen af tiltag ske i samarbejde med Vejdirektoratet. I 2003 blev der udarbejdet en rapport, der belyser forskellige projekter til at forbedre fremkommeligheden på ringvejen, og i 2011 har Vejdirektoratet også undersøgt, hvordan der kan ske en opgradering af rute 26/34.

Ny Viborgvej forlægges, så den føres direkte over i ringvejen. Indkørslen til byen tilsluttes Ringvej Syd / Ny Viborgvej i et 3-benet signalreguleret kryds, hvor trafik mellem Ny

Viborgvej og Ringvej Syd prioriteres. Dette vil gøre det mere logisk for den gennemkørende trafik at vælge ringvejen frem for vejnettet gennem byen. Ligeledes vil en forlængelse af Ringvej Syd fra Herningvej til Holstebrovej og videre til rute 26 også gøre det mere oplagt for den gennemkørende trafik at vælge ringvejen.

Blandt mindre projekter, som ikke vil være så omkostningskrævende, skal fremhæves lukning af tilslutningerne til Ringvej Syd ved Dalgas Allé, Væselvej og Thorsvej samt en øgning af hastighedsgrænsen på ringvejen. Disse projekter vil være med til at øge fremkommeligheden for trafikken på





ringvejen og sammen med tiltagene på vejnettet i midtbyen bidrage til en øget overflytning af trafik til ringvejs-systemet. Lukningen af Dalgas Allé ud til Ringvej Syd vil samtidig kunne reducere de oplevede problemer med megen uvedkommende gennemkørende trafik på Dalgas Allé til uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser mv.

Derudover bør det overvejes at udbygge rundkørslerne på ringvejs-systemet med et ekstra spor eller ombygge disse til signalregulerede kryds i takt med trafikstigningen på ringvejene.

Trafiksikkerhed

Der skal ske en opfølgning i forhold til realisering af trafiksikkerhedsplanens projekter, og der skal ske en overvågning af trafiksikkerheden på vejnettet i Skive for at se, om de ændrede trafikale strukturer i byen

medfører trafiksikkerhedsmæssige problemer andre steder.

Set i lyset heraf bør der gennemføres en helhedsvurdering af Jyllandsgadeområdet med fokus på bekæmpelse af de uheldsbelastede kryds, strukturering af parkeringsforholdene på vejnettet i området omkring Jyllandsgade samt indførelse af ensretninger, som reducerer antallet af lokaliteter med dårligt oversigt i kryds.

Byomdannelse

I planlægningen af byomdannelse-områderne syd for Viborgvej - Å-området og Slagterigrunden - er det nødvendigt at have særligt fokus på at få sikret et velfungerende vejsystem i disse områder, som ikke belaster det overordnede vejnet unødigt.

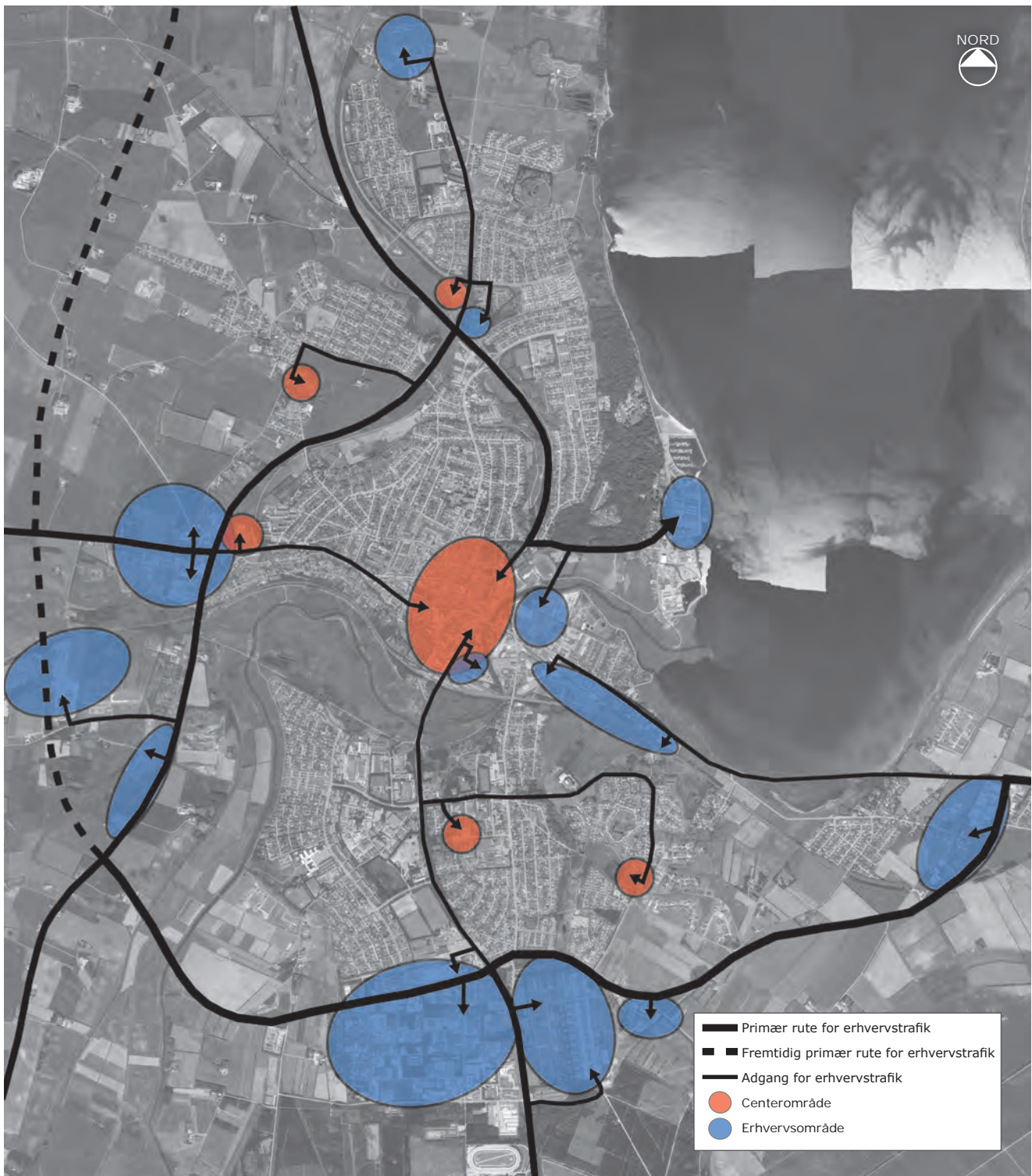
I forbindelse med den planlagte byomdannelse af dette areal skal der reserveres areal til en forlængelse af

Færøvej frem til jernbanen ved "Dukkebroen". Færøvej kan være med til at fordele trafikken til og fra Slagterigrunden. På sigt skal Færøvej yderligere forlænges under Brårupgade til Søndre Boulevard og dermed aflaste Viborgvej, Østerbro og Søndre Boulevard yderligere. Denne forlængelse vil kræve yderligere foranstaltninger på grund af terrænforskellen mellem Søndre Boulevard og Å-området.

Brårupgade skal i fremtiden ikke være en gennemkørende trafikvej. Ved at lukke Brårupgade for gennemkørende trafik mellem Viborgvej og "Dukkebroen" vil de eksisterende problemer med gennemkørende trafik og tung trafik blive reduceret. Adgangen til Slagterigrunden for lokaltrafikken vil primært ske fra Færøvej, mens den eksisterende tilslutning af Brårupgade til krydset ved Viborgvej / Østerbro / Engvej nedlægges. Ved at ændre krydset til et trebenet kryds frigøres mere kapacitet til prioritering af trafikken mellem Viborgvej og Engvej.

Trafikmodelberegninger viser, at en lukning af Brårupgade mellem Viborgvej og "Dukkebroen" fjerner den overvejende del af de knap 7.000 køretøjer på Brårupvej mellem Viborgvej og Egerisvej / Thorsvej. Godt halvdelen af den eksisterende trafik overflyttes til forlængelsen af Færøvej, mens størstedelen af den øvrige trafik overflyttes til ruten ad Egerisvej og Søndre Boulevard.

Andre alternativer til at flytte den gennemkørende trafik og den tunge trafik fra Brårupvej er undersøgt ved hjælp af trafikmodellen i arbejdet med trafikplanen. Der kan læses mere om den trafikale effekt af disse alternativer i bilagsrapporten.



Figur 6 Ruter for erhvervstrafik til erhvervs- og centerområderne i Skive by.

Der skal etableres en ny tilslutning til Ny Viborgvej fra byudviklingsområdet ved Fjordbjerg Ager.

Der skal ligeledes etableres en ny tilslutning til Ringvej Syd ved Ramsdahlsvej i forbindelse med byudviklingsområdet vest for Ramsdahlsvej.

Erhvervstrafik

Erhvervsstrukturen i Skive by består af en bred vifte af små og halvstore virksomheder, som ligger forholdsvis spredt i byen. De største erhvervsområder ligger i dag ved Ringvej Syd, vest for Herningvej samt ved Viborgvej og Engvej. Aflastningscentre ved City Vest samt i Vinde, Resen,

Egeris og Glattrup supplerer det store centerområde i midtbyen.

Skive Kommune ønsker at samle transporttunge virksomheder i periferien af byen og sikre god adgang til virksomhederne. Hovedparten af den fremtidige erhvervsudvikling planlægges etableret vest for Herningvej, hvortil der er god adgang fra det overordnede vejnet. Skive Kommune ønsker ligeledes at bevare Skive Havn som en attraktiv erhvervshavn.

For at understøtte disse mål har Skive Kommune udpeget et primært rutenet for erhvervstrafikken til byens erhvervs- og centerområder, som

generer den øvrige trafik i midtbyen mindst muligt, og som skal sikre adgang til de perifere erhvervsområder og Skive Havn for modulvogntog (Figur 6). Ringvej Syd, Herningvej, Vestre Boulevard, Nørre Boulevard og Havnevej skal udgøre det primære rutenet. Det skal sikres, at de eksisterende knudepunkter på det primære rutenet kan afvikle modulvogntog.

Byrådet har udpeget en opgradering af rute 34 som sit primære indsatsområde for de primære ruter for erhvervstrafikken. Et sekundært indsatsområde er en forlægning af rute 26 vest om Vinde, hvilket skaber nye udbygningsmuligheder for fremtidig erhverv.





Parkering

Parkeringsituationen i dag

I 2007 vedtog Byrådet i Skive Kommune en ny parkeringspolitik for Skive By, som primært var rettet mod forbedring af parkeringsforholdene i midtbyen. Parkeringspolitikken fastlagde hovedelementer for udviklingen af parkeringsforholdene i midtbyen for en 5-årig periode. Flere af disse elementer er siden løbende blevet realiseret.

Parkeringssøgningen sker i dag primært fra det overordnede vejnet samt fra strækningen Asylgade - Christiansgade - Thomsensgade - Thorupsgade. Disse veje har en forholdsvis lille kapacitet og er således ikke udformet til at afvikle større trafikmængder.

Der er i forbindelse med trafikplanarbejdet gennemført en samlet parkeringstælling i Skive midtby. Tællingen viste et samlet parkeringsudbud på ca. 2.700 parkeringspladser, hvoraf ca. 93 % er offentligt tilgængelige.

Parkeringstællingen viste også, at der i middagstimerne, hvor

efterspørgslen er størst, er en meget stor uudnyttet parkeringsreserve. Således er knap 35 % af det samlede antal offentligt tilgængelige parkeringspladser ledige. Parkeringstællingen viste desuden, at en væsentlig andel af de offentlige parkeringspladser ligger på mindre parkeringsanlæg med under 50 parkeringspladser.

Erfaringer fra andre byer viser, at der som tommelfingerregel skal være en parkeringsreserve på 20-25 % for at undgå unødige parkeringssøgende trafik. Omvendt kan et for stort antal parkeringspladser gøre det attraktivt at køre mellem turmål i midtbyen og dermed øge trafikbelastningen unødigt. Samtidig optager parkeringspladserne areal, som kunne anvendes til andre formål, f.eks. grønne områder.

Planer for ny parkering

Der er planlagt udbygning af såvel erhverv som detailhandel i Skive midtby i de kommende år. I denne planlægning fremgår krav til etablering af parkering for at dække parkeringsbehovet til funktionerne,

og der er således planer om etablering af store parkeringsanlæg på flere lokaliteter i midtbyen.

Skive Kommune har undersøgt forskellige muligheder for at udvide parkeringskapaciteten i Skive Midtby – ved Rådhuset, Sallings Gård og nord for Søndercentret. Denne undersøgelse resulterede i en beslutning om at udvide parkeringskapaciteten ved Rådhuset med ca. 100 p-pladser. Dertil vil den estimerede byudvikling frem mod 2021 ligeledes medføre en udbygning af parkeringskapaciteten.

Udfordringer

Der er en reel risiko for, at en fastholdelse af de nuværende krav til nyetablering af parkering ved de planer og projekter, som er undervejs

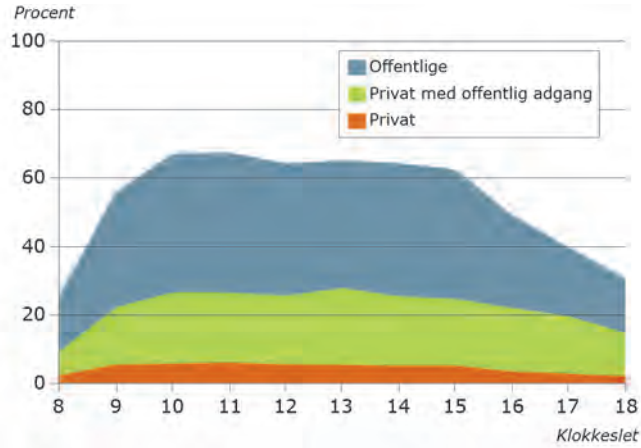
Parkeringsudbuddet i Skive midtby i dag omfatter

- ▲ 1.420 offentlige parkeringspladser
- ▲ 1.090 private parkeringspladser med offentlig adgang
- ▲ 190 forbeholdte private parkeringspladser

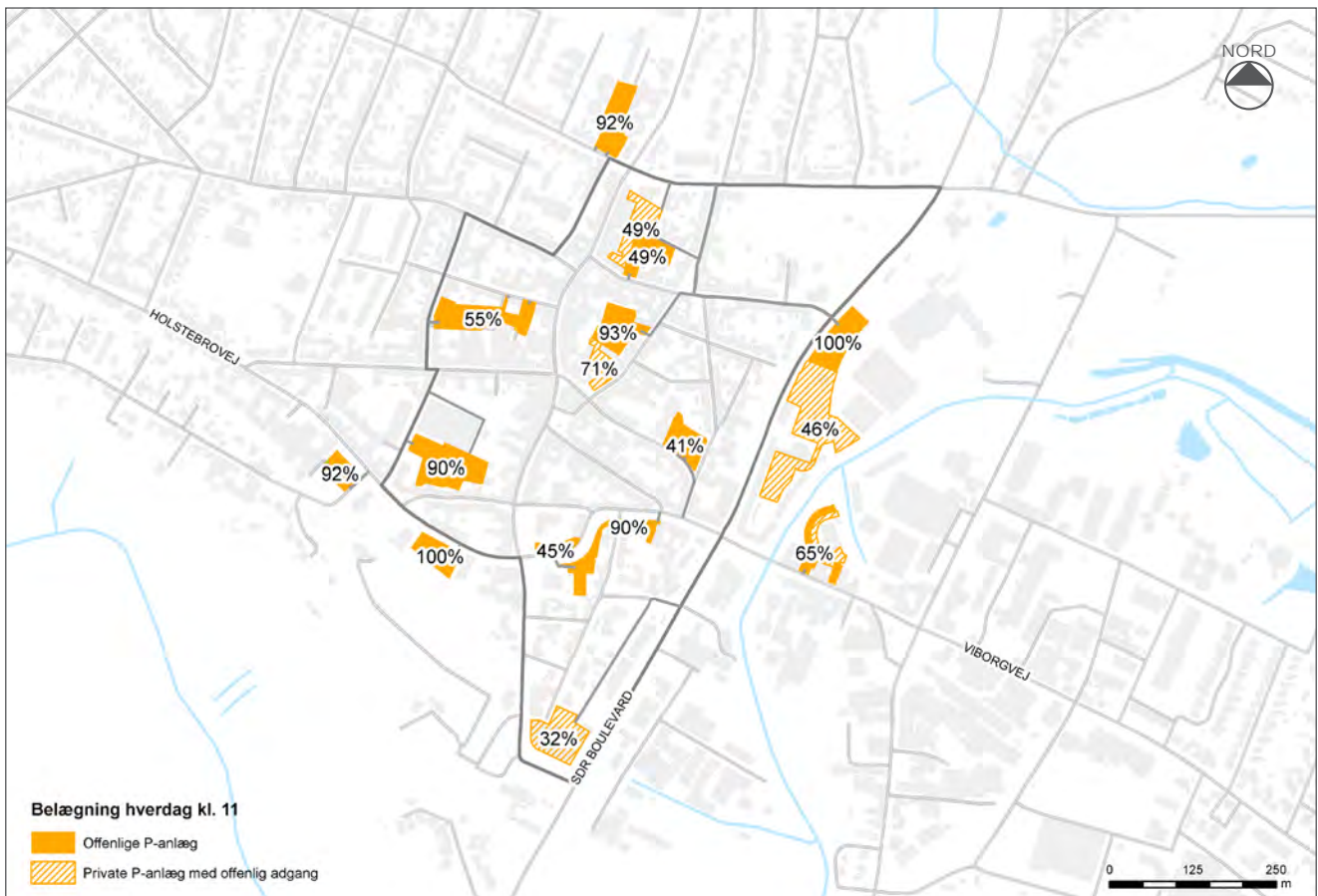
i Skive, vil tilvejebringe en overkapacitet af parkering. Dette vil medføre en u hensigtsmæssig adfærd blandt parkanterne, som kan være med til at øge trafikbelastningen på vejnettet i midtbyen.

Det er derfor vigtigt at sikre en balanceret udbygning, som afspejler den reelle efterspørgsel på parkering.

Pladsforholdene i midtbyen betyder, at meget af den nye parkering skal etableres i p-huse eller p-kældre med store anlægsinvesteringer til følge.



Figur 7 Belægningsgraden på de medtagne parkeringspladser i midtbyen henover dagen.



Figur 8 Belægningsgraden på de største parkeringspladser i Skive midtby på en hverdag kl. 11, hvor belægningsgraden er størst.

Ny parkering skal have en høj kvalitet i forhold til parkeringens æstetiske virkninger i den bymæssige sammenhæng. Kvalitet koster, og det øger relevansen af at indføre betalt parkering som et muligt indtægtsgrundlag.

Planerne for ny parkering indebærer imidlertid også en mulighed for at sanere i det nuværende parkeringsudbud og samle parkeringen på større anlæg, hvortil der kan vejvises effektivt.

Det er i vid udstrækning de planlægningsmæssige krav, som bestemmer omfanget af ny parkering. Det er derfor relevant fremadrettet at se på mulighederne for at indrette parkeringsnormer og lokalplankrav til ny parkering i midtbyen således, at de sigter mod at optimere udnyttelsen af de udlagte parkeringsarealer.

Visioner og mål

På baggrund af den vedtagne parkeringspolitik og de udfordringer den eksisterende parkeringssituation skaber, er der udarbejdet følgende visioner for parkeringen i Skive midtby:

- ▲ Det skal være en god oplevelse at parkere i Skive – enkelt, trygt og bekvemt.
- ▲ Parkering sker fra periferien af midtbyen med flest pladser lokaliseret omkring byens væsentligste attraktioner.
- ▲ De centrale parkeringspladser anvendes overvejende af kunder og besøgende, mens pendlerparkeringen finder sted på fjernere parkeringspladser.
- ▲ Der er ingen forgæves parkeringssøgetrafik eller intern kørsel mellem parkeringsanlæggene i den centrale midtby.
- ▲ Parkeringsdækningen skal fortsat være god – dvs. at der ved udbygning og sanering sikres en balance

med en ledig kapacitet i mid-dagstimerne på omkring 20-25%, således det fortsat vil være let at finde parkering.

- ▲ Parkeringsudbuddet skal tilgodesee alle trafikantgrupper – herunder også handicappede.
- ▲ Planlægningen af ny parkering skal baseres på en forudsætning om optimal udnyttelse af den udlagte parkeringskapacitet.
- ▲ Unødig parkeringssøgende trafik skal undgås. Det skal være let at finde frem til ledig parkering og attraktivt at gå fra parkeringen frem mod slut målene i byen. Parkeringen skal overvejende findes på større parkeringsanlæg med mere end 100 parkeringspladser, som kan indgå i et dynamisk parkeringshenvisningssystem.
- ▲ Nyindrettet offentlig tilgængelig parkering bør leve op til brugernes forventninger til moderne parkeringsanlæg og være æstetisk tilpasset det omgivende byrum. Dette sikres gennem vejledning i byggesagsbehandlingen.

Parkeringsstrategi

Der er en række forskellige tiltag, som skal spille sammen for at realisere kvalitetsmålene for parkeringen og dermed arbejde hen imod den opstillede vision. Skive Kommune har gennem planlægningen sikret muligheden for nye parkeringsanlæg i forbindelse med nye byggeprojekter, men tidspunktet for realisering af disse beror på de private bygherrer.

En overordnet strategi for parkeringen skal bidrage til, at der løbende kan tages initiativer til forbedringer i parkeringen i takt med de muligheder, som opstår. Strategien omfatter 6 hovedelementer:

- ▲ Mindre parkeringsanlæg nedlægges i takt med udbygning af etablering

af nye, samlede parkeringsanlæg. Blivende kantstensparkering pålægges tidsrestriktioner på 15 minutter eller 30 minutter i dagtimerne.

- ▲ Der indføres et parkeringshenvisningssystem.
- ▲ Der indføres betalt parkering på alle større parkeringsanlæg i det centrale byområde samt på ikke-tidsbegrænsede kantstenspladser.
- ▲ Parkeringsnormerne for det centrale byområde i Skive revideres.
- ▲ Ved den kommunale sagsbehandling øges fokus på at sikre kvalitet i ny parkering.
- ▲ Skive Kommunes parkeringsfond videreføres.

Realiseringen af strategien skal sikre, at parkeringsbehovene kan tilgodeses i en god balance med bymæssige og trafikale hensyn.

Realisering af parkeringsstrategien

Med planerne for udbygning af parkeringen i forbindelse med byudviklingsprojekter synes der ikke umiddelbart behov for at udbygge parkeringen yderligere i Skive. Etablering af en langtidsparkeringsplads på Godsbanearialet vil gøre det muligt at reducere tidsbegrænsningen fra 3 timer til 2 timer på centralt beliggende offentlige parkeringspladser og at nedlægge mindre parkeringsanlæg. Der bør udarbejdes en plan for nedlægning af mindre parkeringsanlæg.

Skive Kommune arbejder med at realisere et parkeringshenvisningssystem i 2012 med vejvisning til primært offentlige tilgængelige parkeringsanlæg med en samlet kapacitet over 100 parkeringspladser. I den fremtidige parkeringsstruktur reduceres den parkeringssøgende trafik

på Christiansgade, Thomsensgade og Thorupsgade ved ikke at vejvise på tværs af disse gader. Vejvisning foregår i stedet fra Holstebrovej, Ågade, Søndre Boulevard og Viborgvej, og der henvises til de nærmeste parkeringsanlæg fra alle retninger.

Figur 9, 10, 11 og 12 viser principperne i parkeringshenvielsen fra det overordnede vejnet i den fremtidige parkeringsstruktur. Principperne kan anvendes til både statisk og dynamisk parkeringshenvielse.

Indførelsen af betalt parkering kan være med til at finansiere parkeringshenvielsessystemet og kan derfor hensigtsmæssigt gennemføres i sammenhæng med planerne for parkeringshenvielse. Erfaringerne fra parkeringshenvielsessystemet kan benyttes i forhold til den videre udvikling af takstniveauer og udbygning af vejvisning for at sikre en jævn fordeling af belastningen på parkeringspladserne i midtbyen.

Kravet til ny parkering i Skive midtby i forbindelse med nybyggeri kan lempes gennem en ændring af parkeringsnormerne, indførelse af nye principper for stationsnærhed og for beregnet mulig dobbeltudnyttelse af nyanlagt parkering. Dette skal medvirke til en mere balanceret udbygning af parkeringen.

De reviderede parkeringsnormer kan suppleres med mulighed for at reducere p-kravet ved en stationsnær beliggenhed – inden for en gangafstand af 500 m reduceres p-normen med 10 %. Derudover kan p-kravet reduceres, såfremt der er tale om et byggeri, der indeholder flere forskellige funktioner. F.eks. vil kulturelle formål have størst parkeringsbehov om aftenen, mens kontorhverv har det største parkeringsbehov i dagtimerne.

Muligheden for at indbetale til parkeringsfonden fastholdes som et redskab til at samle parkeringen.

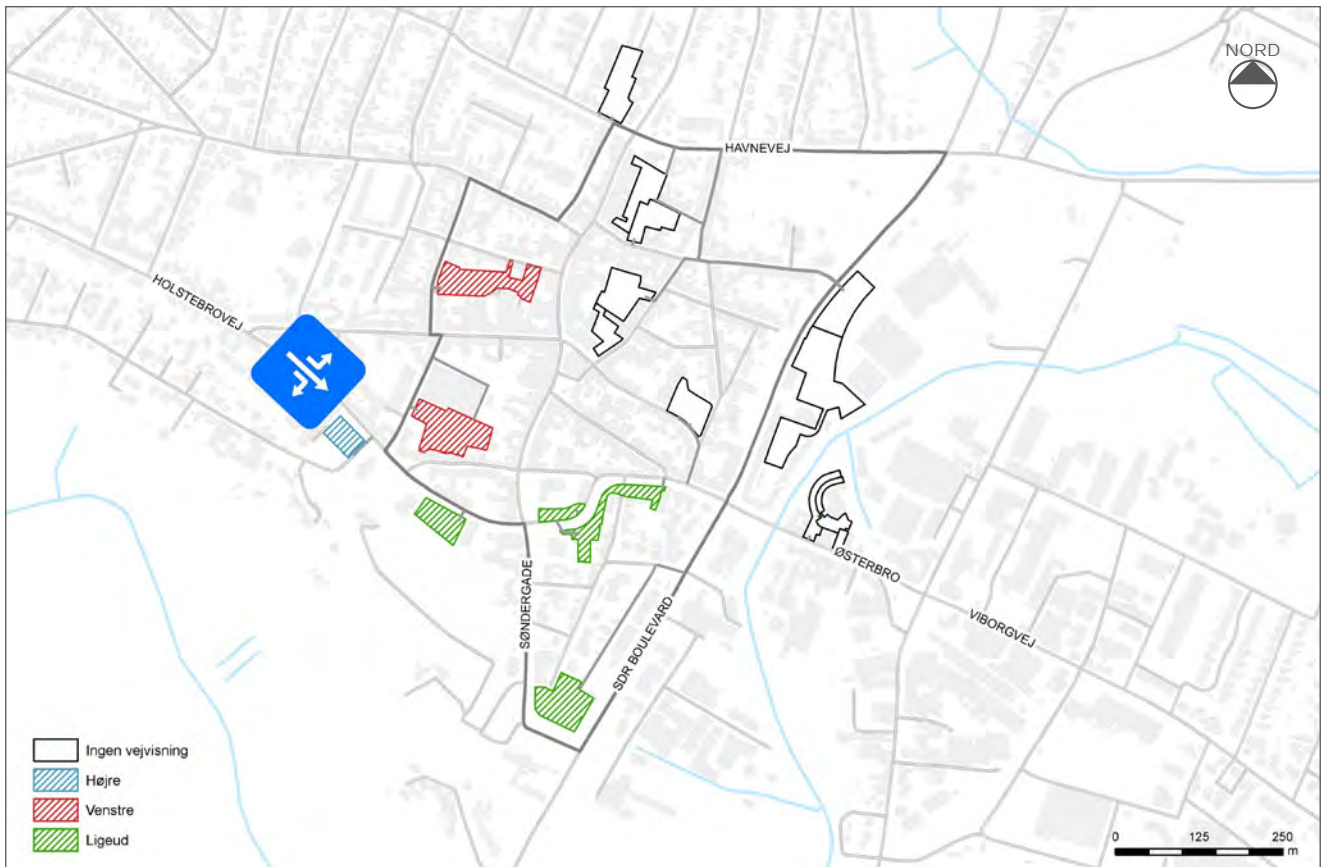
Indbetalingen tilpasses efter, at ny parkering i midtbyen primært kan etableres i enten p-hus eller p-kælder, hvilket medfører, at parkeringspladserne er dyre at etablere.

Projekter/tiltag

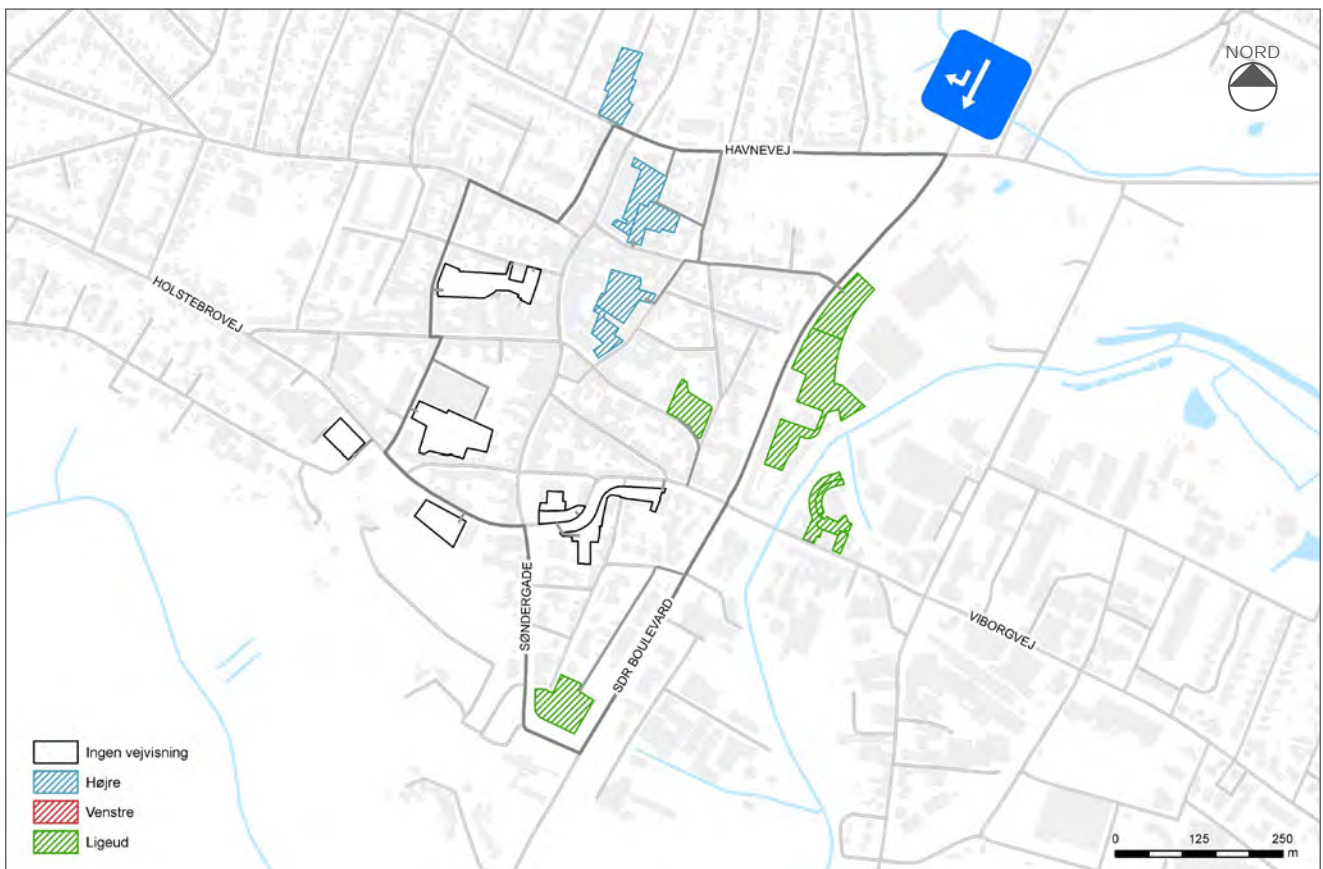
- ▲ Etablering af parkeringshenvielsessystem
- ▲ Plan for nedlæggelse af eksisterende mindre p-anlæg i takt med udbygning af de større parkeringsanlæg
- ▲ Indførelse af betalt parkering
- ▲ Reviderede p-normer med mulighed for reduktion ved dobbeltudnyttelse og ved stationsnær beliggenhed

Arealanvendelse	P-norm i dag	P-norm for Skive midtby
Boligbebyggelse	1-2 p-pladser pr. bolig	½ p-plads pr. bolig
Kontor, fabrik, værksted	2 p-pladser pr. 100 m ²	1 p-plads pr. 100 m ²
Dagligvare og udvalgswarebutikker	3 p-pladser pr. 100 m ² ved dagligvarebutikker 2 p-pladser pr. 100 m ² ved øvrig detailhandel	1 p-plads pr. 25 m ² salgsareal og 1 p-plads pr. 50 m ² øvrigt etageareal
Kulturelle formål, teatre, restauration, biograf o. lign.		1 p-plads pr. 16 siddepladser
Hotel	-	1 p-plads pr. 4 værelser
Sportsanlæg	-	1 p-plads pr. 10 siddepladser
Skoler/uddannelsesinstitutioner	-	1 p-plads pr. 2 ansatte samt 1 p-plads pr. 8 elever over 18 år
Daginstitutioner, plejehjem m.m.	-	1 p-plads pr. 8 normerede institutionspladser samt 1 p-plads 8 ansatte

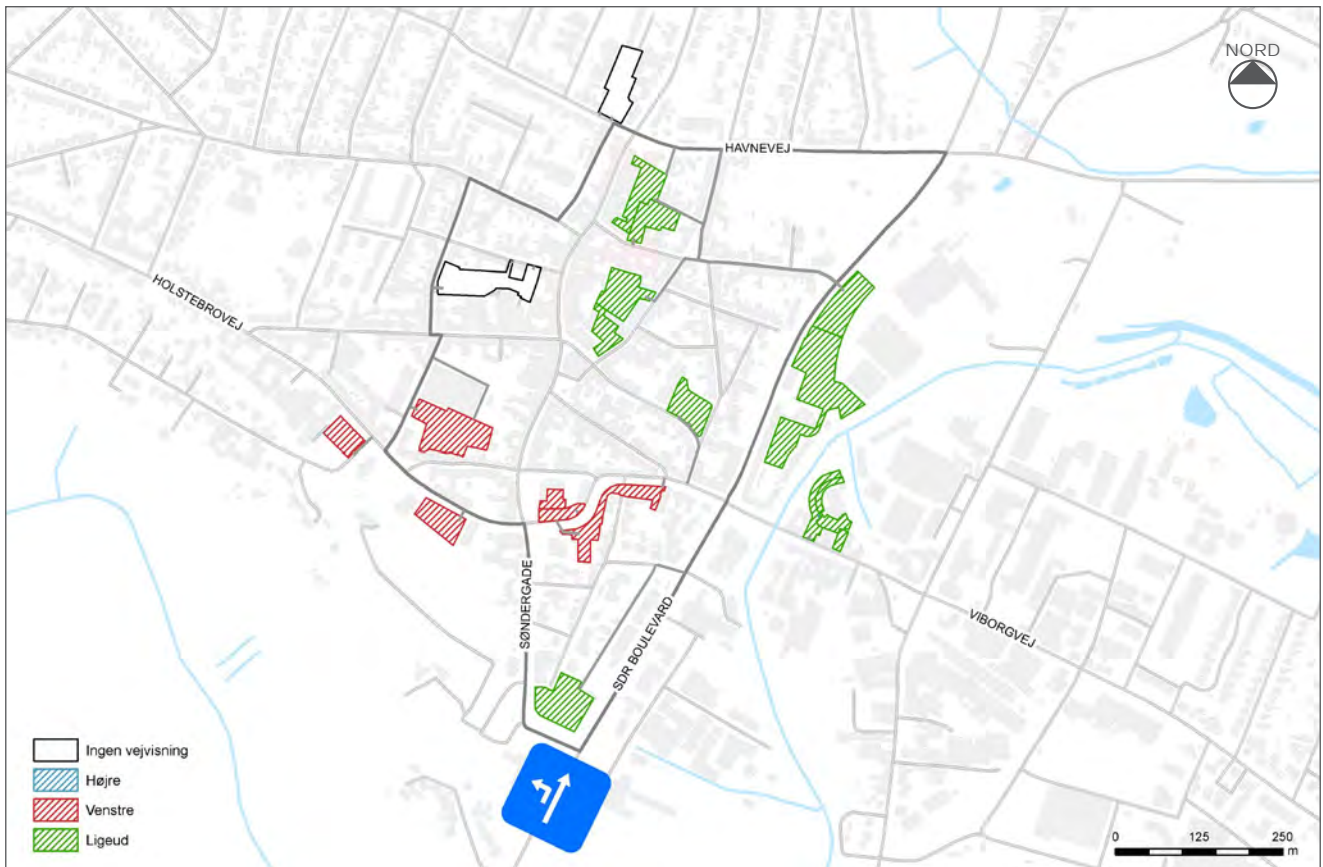
Tabel 1 Reviderede parkeringsnormer for Skive midtby.



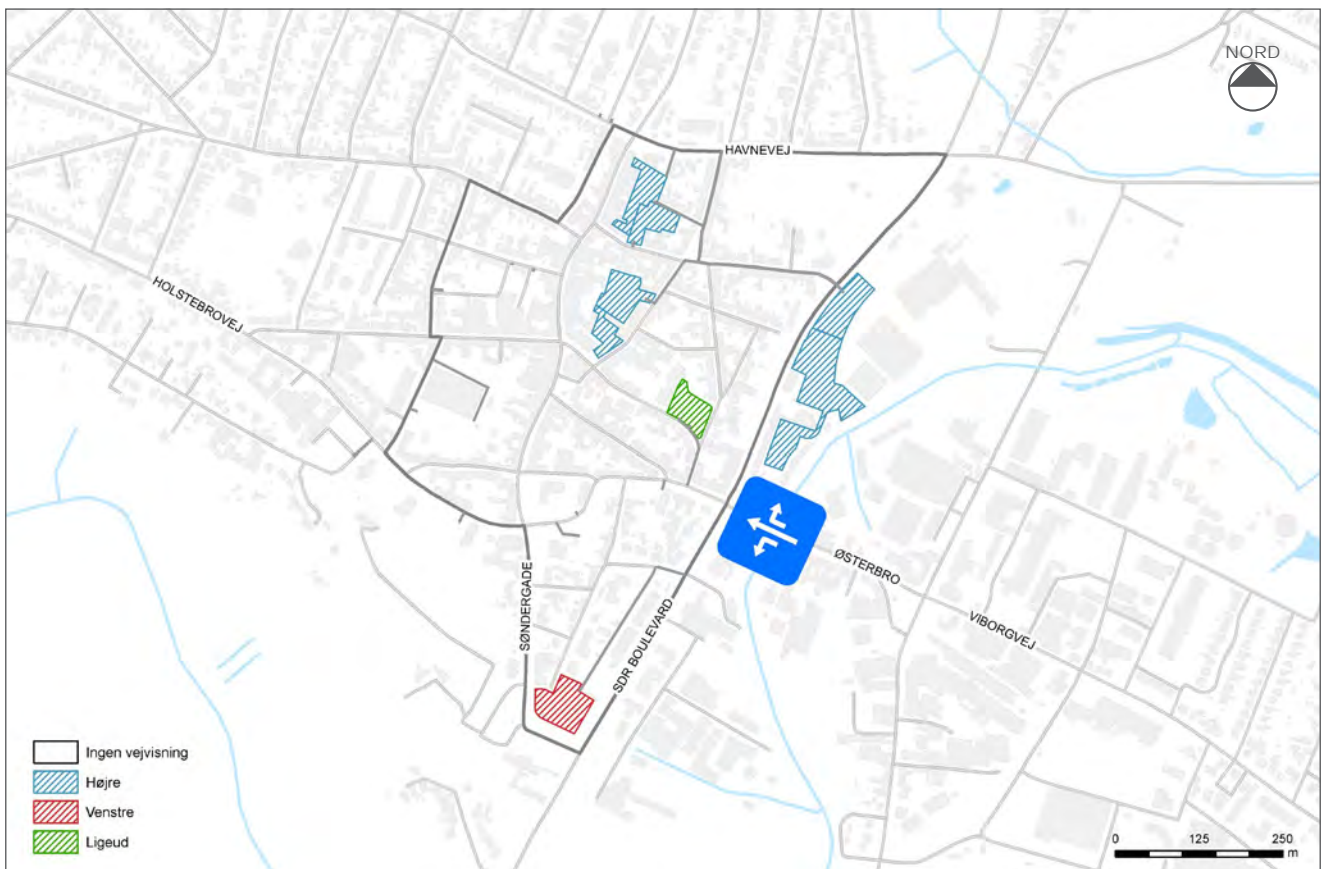
Figur 9 Principperne for parkeringshenvielse fra Holstebrovej.



Figur 10 Principperne for parkeringshenvielse fra Nørre Boulevard nord for Havnevej.



Figur 11 Principperne for parkeringshenviisning fra Sønder Boulevard syd for Søndergade.



Figur 12 Principperne for parkeringshenviisning fra Østerbro ved Søndercentret.

Stinettet

Stinettet i dag

Skive Kommune har et veludbygget stinet med cykelstier eller cykelbaner langs de fleste større veje i Skive by, som fører helt ind til det centrale Skive (Figur 12).

Der er således cykelsti langs med Viborgvej, Holstebrovej, Søndre Boulevard og Ågade. Der er desuden adskillige stier i eget tracé, hvoraf mange er af rekreativ karakter.

Stinettet i Skive by er opbygget som i mange andre danske byer i takt med, at der er kommet mere fokus på trafikikkerhed og cyklisme. I de ældste dele og langs de store indfaldsveje er

cykelstierne tilbygget i det omfang, det har været muligt. I de store boligområder fra tresserne og frem er der etableret et integreret stisystem i planlægningen af områderne, dog med fremkommelighed for biltrafikken i fokus. Det kommer til udtryk ved, at stierne typisk er placeret i udkanten af boligområderne, mens vejnettet har et centralt forløb (Figur 13).

Ved alle skoler er der i dag et udbygget stinet.

Flere af stiprojekterne fra trafikikkerhedsplanen i 2009 er gennemført, bl.a. forbedring af stitunnelen mellem

Resen og Vinde og tydeliggørelse af cykelfelter i krydset ved Søndercentret. Ligeledes er der i 2009 etableret en ny stitunnel under Furvej mellem Resen Skole og Petuniavej.

En tunnel under Søndre Boulevard ved Jægervej skal forbedre sikkerheden for krydsende cyklister mellem Dalgas og Brårup Skole.

Skive Kommune vil arbejde for, at der afsættes midler til at gennemføre de øvrige projekter i løbet af de kommende år.





Figur 13 Det eksisterende stinet i Skive.

Udfordringer

Udfordringen er at få flere til at benytte cyklen i Skive til gavn for sundhed, miljø og trafikafvikling i byen. En generel udfordring for udvikling af cyklismen er vanens magt. Erfaringer viser således, at det er sværere at flytte rejser i bil til cykel, end det er at fastholde gode cykelvaner.

Selvom stinettet er udbygget i Skive, giver stinettet enkelte steder omvejskørsel for stitrafikanterne i forhold til at bruge vejnettet.

I kraft af sin status som uddannelsesby og garnisonsby har Skive den specielle udfordring, at der er et stort flow af nye mennesker i byen. Det er derfor vigtigt, at stisystemet er lettilgængeligt og letforståeligt gennem skiltning og design.

For at få flere til at cykle er det vigtigt at indtænke cykeltrafik i planlægningen af byomdannelsen af Slagterigrunden og Å-området i det centrale Skive og ved Campus i Egeris.

En centralisering af studiepladser ved Campus i Egeris med godt 1 km til Rutebilstationen og Banegården giver f.eks. en unik mulighed for at sætte fokus på at få de studerende til at cykle samt kombinere bus og tog med cykling.

Den planlagte omdannelse af Slagterigrunden og Å-området kan desuden være med til at understøtte en trafikal udvikling i retning af flere cyklister, men det kræver, at der fra planlægningens start arbejdes systematisk med såvel cykelparkering og med at skabe gode cykelforbindelser til, fra og igennem områderne.

En udfordring i forhold til forøgelse af kombinationsrejser er behovet for

flere cykelparkeringspladser. Herudover kan der ved banegården være behov for mere aflåst parkering, da flere må forventes at have en cykel stående natten over. I forbindelse med anlæg af den nye trafikterminal i 2012-2013 fordobles de ca. 85 eksisterende cykelparkeringspladser, der er ved banegården i dag.

Den planlagte udvikling af flere bynære områder kan være med til at understøtte en trafikal udvikling i retning af flere cyklister. Det forudsættes dog, at der fra planlægningens start arbejdes systematisk med såvel cykelparkering og med at skabe gode cykelforbindelser til, fra og igennem områderne.

Visioner og mål

På baggrund af kommuneplanens mål og af de konstaterede udfordringer er udarbejdet følgende mål og visioner for stinettet og cykeltrafikken i Skive:

- ▲ Skive skal have et sammenhængende stinet, der gør det muligt at cykle på cykelstier til og på tværs af byen.

- ▲ Kvaliteten af stinettet skal øges gennem etablering af flere direkte ruter mellem væsentlige trafikmål, anvendelse af mere faste belægninger, indførelse af et højere vedligeholdelsesniveau for stierne samt etablering af en mere konsistent skiltning.
- ▲ Skive skal være et interessant sted at cykle for byens borgere og turister, og adgangen til fritids- og naturområder skal forbedres.
- ▲ Gennem etablering af flere cykelparkeringspladser og servicefaciliteter for cyklister tages hånd om cyklisten på hele cykelturen.
- ▲ Antallet af uheld med cyklister reduceres, samtidig med at cykeltrafikken øges. Sikre skoleveje skal understøtte ønsket om sunde børn i bevægelse.
- ▲ Byomdannelsesområderne i Skive midtby skal etableres med gode forhold for cyklister og gode muligheder for at parkere sin cykel.
- ▲ Gennem kampagner og markedsføring arbejdes for generelt at fremme cykeltrafikken i Skive.

Projekter/tiltag

- ▲ Sti på nedlagt jernbanespor mellem Frugtparken / Salling Natursti og Resenvej med niveaufri krydsning af Rute 26
- ▲ Sti på eksisterende havnespor mellem Glattrup og midtbyen med niveaufri krydsning af jernbanen
- ▲ Forlængelse af sti fra gangbroen ved Viborgvej til Brårupvej med niveaufri krydsning af jernbanen
- ▲ Sti langs med den nye vejforbindelse mellem Viborgvej og Søndre Boulevard (forlængelse af Færøvej)
- ▲ Sti fra Brårupvej mod øst langs med jernbanen
- ▲ Forlængelse af sti langs Skive Fjord mod nord
- ▲ Forlængelse af rekreativ sti øst for Aage Nielsens Vej
- ▲ Samarbejde med turistforeninger m.m. om fremme af cykelturisme
- ▲ P-normer for cykelparkering
- ▲ Information og kampagner som skal gøre det mere attraktivt at cykle i Skive.

Det fremtidige stinet

Der er fastlagt et fremtidigt stinet og identificeret en række projekter, som skal sikre realiseringen af de formulerede visioner og mål for stinettet og for cykeltrafikken i Skive (Figur 14 og Figur 15).

Et mere sammenhængende stinet

Med henblik på at skabe sammenhæng i cykelstinettet, sikre god infrastruktur til byudviklingsområderne samt skabe gode forhold for cykelturismen foreslås etableret cykelstier eller anden cykelinfrastruktur på et stinet med en maskestørrelse på 500-800 meter, hvor maskerne er mindst omkring midtbyen.

Nye stier skal sikre mere direkte ruter for cyklisterne. Etablering af en ny sti på den nedlagte bane syd for Frugtparken vil give et mere direkte forløb til midtbyen via Resenvej og vil samtidig skabe sammenhæng i det rekreative stinet. Det er ligeledes muligt at etablere et mere direkte stiforløb til midtbyen for cyklister fra Glattrup ved at udnytte tracéet for havnesporet, såfremt det nedlægges. I kraft af havnesporets forløb vil stien også kunne betjene Slagterigrunden, når byomdannelsen tager fart.

Ud over etablering af disse stier skal kvaliteten af stinettet øges dér, hvor behovet er størst, i form af fornyelse af belægninger, bedre skiltning og øget fremkommelighed. Muligheder for justering og prioritering af cyklister i signalanlæg centralt i Skive bør undersøges.

Flere rekreative ruter

Der skal være et sammenhængende net af rekreative ruter i og omkring Skive by. Der etableres en rekreativ sti langs med banen mod øst, hvilket vil øge sammenhængen i de rekreative forbindelser mellem den nordlige og sydlige del af Skive. Stien langs Skive Fjords kyst har en høj rekreativ værdi, og når byen udvides mod nord, bør denne sti forlænges i takt med byudviklingen. Den rekreative sti øst for Aage Nielsens Vej kan videreføres mod nordvest til den nedlagte bane.

Som en del af udviklingen af de rekreative ruter bør der gennemføres aktiviteter, som understøtter

cykelturismen i endnu højere grad end i dag. Der kan arbejdes med forskellige services langs de rekreative ruter så som infotavler, legepladser, træningsredskaber, borde, bænke og dekorativ vegetation.

Bedre parkeringsforhold for cyklister

Cykelparkering sikres med henblik på at understøtte potentiale for stigning i cykeltrafik herunder kombinationsrejser. Der er ikke behov for mere cykelparkering i øjeblikket, men det er vigtigt at sikre flere cykelparkeringspladser i den fremtidige planlægning i takt med et øget antal cyklister på byens stinet.

Arealanvendelse	Cykelparkeringsnorm
Etagenhuse, ungdomsboliger mv.	2 pr. bolig
Kontor	½ pr. 100 m ²
Fabriks-, lager- og værkstedsbygning	½ pr. 100 m ²
Dagligvare- og udvalgsvarerbutikker	½ pr. 100 m ²
Teatre, biografteater o. lign.	2 pr. 10 siddepladser
Idrætshaller	3 pr. 10 personer
Sportsanlæg	3 pr. 10 siddepladser
Skoler og uddannelsesinstitutioner	5 pr. 10 elever
Offentlige transportanlæg, f.eks. tog- og busstation	Sikres et passende antal iht. passagertilgang



Cykelparkering vil fremover blive etableret i henhold til vejledende cykelparkeringsnorm. Normen kan benyttes ved om- eller nybygning i midtbyen og bør indarbejdes i lokalplanlægningen for igennem den indledende planlægning og drøftelser med bygherrer at have cykelparkeringen med som en del af projektet.

Placeringen af cykelparkeringspladserne i forhold til de vigtigste trafikmål er af afgørende betydning for pladsernes anvendelse. Det er desuden vigtigt jævnligt at foretage oprydning i cykelstativerne for at skabe plads. På udvalgte lokaliteter kan cykelparkeringen suppleres med servicefaciliteter som f.eks. luftpumpe og drikkevand.

Sikre stiforbindelser

Der skal generelt være en målrettet indsats for at minimere antallet af cyklistuheld ved at tage højde for cyklisteres sikkerhed ved krydsning af trafikerede veje og generelt i ombygninger af veje og kryds. .

Skive Kommune vil løbende arbejde for at realisere de stiprojekter, som allerede er identificeret i kommuneplanen, trafikikkerhedsplanen og denne trafikplan.

Kampagner og information

Gennemførelse af kampagner rettet mod cyklisteres sikkerhed kan være et godt værktøj til at få synliggjort sikkerhedsproblemerne.

Intelligent information, herunder via mobiltelefonen og skilte i gaderummet, kan kombineres med kampagnetiltag og give mulighed for at give cyklisterne information, mens de er på vej.

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



Figur 14 Det fremtidige stinet i Skive by med angivelse af hovedstiruter og rekreative stiruter.



Figur 15 De nødvendige stiprojekter, som skal sikre realiseringen af de formulerede visioner og mål for stinettet og for cykeltrafikken i Skive. Cirkler angiver knudepunkter, hvor der skal etableres en sikker krydsning i niveau mellem nye stianlæg og trafikveje.

Udbygningsstrategi

Sammenfatning

En del af projekterne i trafikplanen er videreført fra tidligere planlægning, men der er også en række nye fremtidige vej- og stiprojekter, som ikke tidligere har indgået i den kommunale planlægning. Realisering af de mange projekter, som denne trafikplan omfatter, må ske over en længere årrække.

På kort sigt tilstræbes det at reducere den gennemkørende trafik fra det overordnede vejnet i midtbyen ved at ændre vejstrukturen, så trafik mellem nord og øst afvikles ad Engvej, og trafik mellem vest og øst afvikles ad Søndergade. Lukningen af Tværgade og Østertorv samt ombygningen af de overordnede veje på tværs af midtbyen vil bidrage væsentligt til en fredeliggørelse af bykernen. Der vil blive forbedrede adgangsforhold til

Rådhuset via Brogårdsgade. Der skal samtidig være fokus på de oplevede trafikale gener, der måtte forekomme ved at flytte trafik til andre dele af byen.

Tiltagene på vejnettet i midtbyen skal suppleres med en forøgelse af fremkommeligheden og rejsehastigheden på ringvejssystemet ved på kort sigt at forlægge Ny Viborgvej og reducere af tilslutningerne til Ringvej Syd. På længere sigt kan udbygning eller ombygning af rundkørslerne på Ringvej Syd samt en forlængelse af Ringvej Syd fra Herningvej til Holstebrovej og rute 26 gøre det mere oplagt for den gennemkørende trafik at vælge ringvejen.

I forbindelse med den planlagte byomdannelse af Slagterigrunden og Å-området skal der reserveres areal

til en forlængelse af Færøvej frem til jernbanen ved "Dukkebroen". Færøvej kan være med til at fordele trafikken til og fra Slagterigrunden. På sigt skal Færøvej yderligere forlænges under Brårupgade til Sønder Boulevard, hvilket vil understøtte målet om at lede trafikken udenom midtbyen.

Brårupgade skal i fremtiden ikke være en gennemkørende trafikvej. Ved at lukke Brårupgade for gennemkørende trafik mellem Viborgvej og "Dukkebroen" vil de eksisterende problemer med gennemkørende trafik og tung trafik blive reduceret. Adgangen til Slagterigrunden for lokaltrafikken vil primært ske fra Færøvej, mens den eksisterende tilslutning af Brårupgade til krydset ved Viborgvej / Østerbro / Engvej nedprioriteres. Ved at nedprioritere denne trafik frigøres mere kapacitet til prioritering



af trafikken mellem Viborgvej og Engvej.

Udpegning af primære ruter for erhvervstrafikken skal være med til at sikre, at den øvrige trafik i midtbyen generes mindst muligt. Samtidig skal der sikres adgang til de perifere erhvervsområder og Skive Havn for modulvogntog.

Det er vigtigt, at der til stadighed sker en opfølgning på trafiksikkerhedsprojekter, og at der hvert år afsættes en pulje til gennemførelse af de højt prioriterede projekter, som er identificeret i trafiksikkerhedsplanen og det opfølgende trafiksikkerhedsarbejde. På kort sigt er det primært området omkring Jyllandsgade, hvor der allerede i dag er konstateret problemer. På længere sigt vil det være hensigtsmæssigt, at hvert område gennemgår et trafiksikkerhedstjek.

I forhold til at opnå de ønskede mål for parkeringen vil projekter, der bidrager til en bedre tilpasning af udbud og efterspørgsel efter parkeringspladser, være vigtige. På kort sigt kan et parkeringshenvi- snings-system synliggøre de mange ledige parkeringspladser og dermed være med til, at der sker en bedre udnyttelse af de eksisterende pladser. Indførelse af betalt parkering kan være med til at finansiere udgifterne til etablering af parkeringshenvi- sning og ny parkering. På længere sigt skal der arbejdes for at nedlægge mindre parkeringsanlæg.

Selv om der er et veludbygget stinet i Skive, er der plads til forbedringer for at få flere til at bruge cyklen som transportmiddel. På kort sigt bør

kendskabet til det eksisterende stinet forbedres ved hjælp af kampagner og information, samtidig med at der bliver fokus på at forbedre kvaliteten af de eksisterende cykelstier. På længere sigt – i forbindelse med byomdannelsesprojekterne – bør der investeres i nye cykelstier.

Generelt er det vigtigt, at det enkelte projekt gennemføres i samspil med anden planlægning og i samarbejde med øvrige interessenter. En opgradering af fremkommeligheden på ringvejssystemet samt en afslutning af ringvejssystemet syd og vest om byen skal ske i samarbejde med Vej- direktoratet.

Projektkatalog

Der er udarbejdet et projektkatalog på side 33 for de projekter, som er omfattet af trafikplanen. Der er udarbejdet grove anlægsoverslag for disse projekter.

Strategi

Ved at betragte udviklingen for en 10-årig periode i denne trafikplan har det været muligt at beskrive tiltag, som måske ikke er nødvendige nu, men som allerede på nuværende tidspunkt må sikres i planlægningen for at have en handlemulighed fremadrettet. Tiden vil så vise, om og i givet fald hvornår, der bliver behov for disse tiltag.

Skive vil fortsat have en udfordring i forhold til at sikre tilgængeligheden til midtbyen uden samtidig at tiltrække en øget gennemkørende trafik. Forslaget til vejløsning for midtbyen tilstræber på sigt at løse denne udfordring.

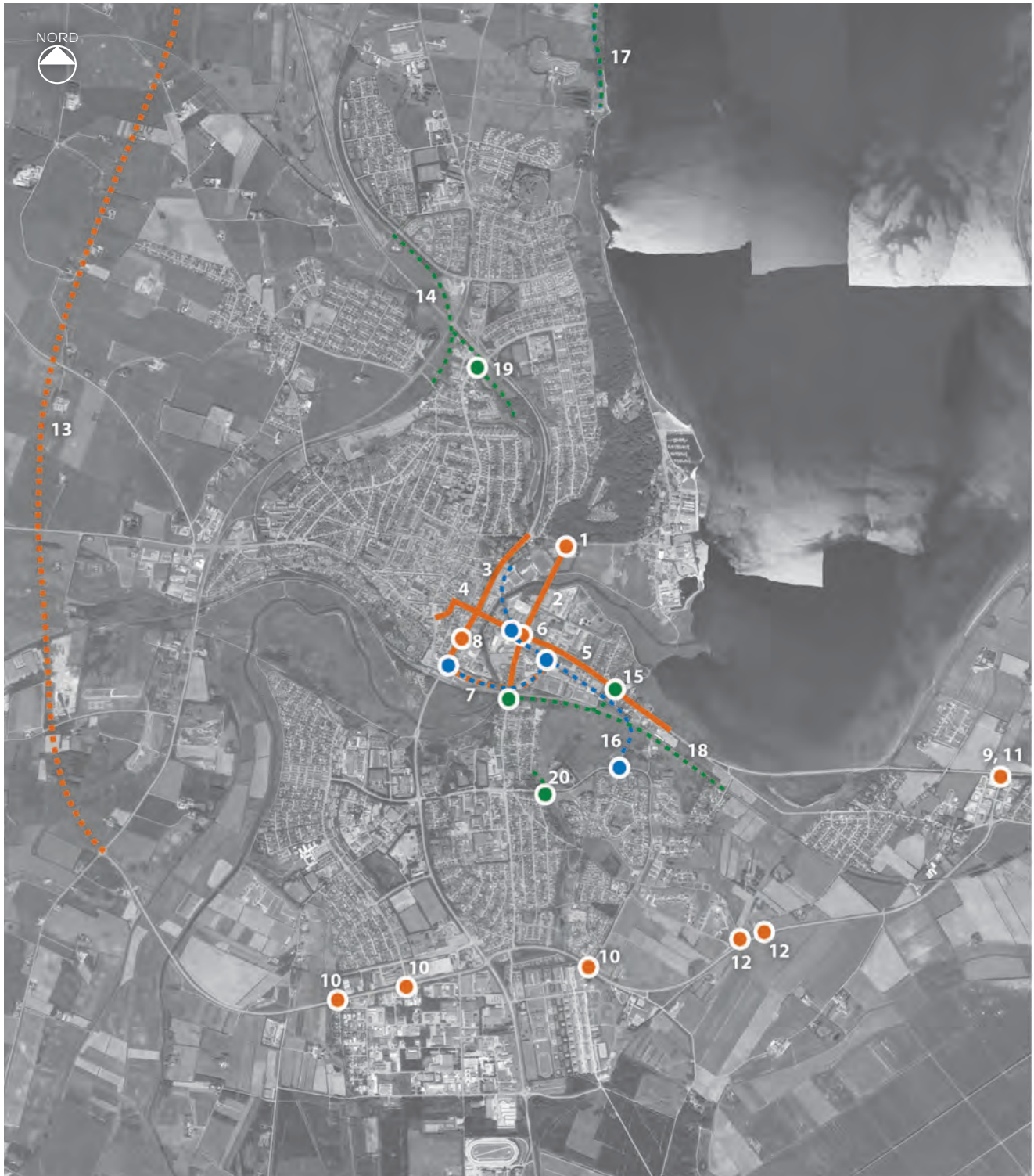
Det vurderes også at være vigtigt at forfølge muligheder for bl.a. i samarbejde med Vejdirektoratet at udvikle og realisere andre projekter udenfor bymidten, som kan trække i samme retning. Det kan f.eks. handle om forbedring af fremkommeligheden på Rute 26 og 34 og afslutningen af ringvejssystemet syd og vest om Skive.

Løsningen for den fremtidige trafik i Skive midtby kræver et samspil mellem trafikformerne.

Stigende biltrafik vil alt andet lige betyde forringelser af bymiljøet. Gode løsninger for de øvrige transportformer kan medvirke til at mindske væksten i biltrafikken og dermed også væksten i biltrafikens emissioner. Omdannelse af parkeringsarealer kan skabe nye gangstrøg og opholdsmuligheder i midtbyen. Ændringer i vejnettet kan sikre en bedre fordeling af trafikken til gavn for alle trafikantgrupper.

Samspillet er komplekst, og samtidig kan en lang række ydre faktorer påvirke såvel byudviklingen som trafikudviklingen. Derfor vil den rette tilgang til løsning af problemerne være trinvis, så det bliver muligt at evaluere resultater og nye udfordringer på baggrund af den faktiske udvikling.

Skive Kommune har med trafikplanen søgt at lægge rammerne for en hensigtsmæssig udvikling af trafikken i Skive. Men i sidste ende vil det være den enkelte trafikants adfærd, som bestemmer hvordan disse rammer udfyldes.



Figur 16 Oversigt over alle fremtidige vej- og stiprojekter, som skal sikre realiseringen af de formulerede visioner og mål for trafikken i Skive. Blå og grønne cirkler angiver knudepunkter, hvor der skal etableres en sikker krydsning i niveau mellem nye stianlæg og trafikveje.

Projektkatalog

Nr.	Vejprojekter	Projektsum
1	Engvej/Havnevej – etablering af signalreguleret kryds	1,5 mio. kr.
2	Opgradering af Engvej	5,0 mio. kr.
3	Omprofilering af Søndre Boulevard - Ågade	30,0 mio. kr.
4	Lukning af Tværgade - Østertorv og omprofilering af Tværgade - Østertorv - Østerbro	17,0 mio. kr.
5	Forskønnelse af Viborgvej	11,5 mio. kr.
6	Viborgvej / Brårupgade / Østerbro / Engvej – bundet højresving og lukning af Brårupgade	1,5 mio. kr.
7	Færøvej – etablering af ny vej- og sti forbindelse til Sdr. Boulevard inkl. udvidelse af "Dukkebroen" og vejbro over Skive Å	26,6 mio. kr.
8	Lukning af signalreguleret kryds ved Marius Jensens Vej, forlængelse af Marius Jensens Vej og udbygning af det signalregulerede kryds ved J. C. Stillings Vej	3,6 mio. kr.
I alt		96,7 mio. kr.
9	Forlægning af Ringvej Syd ved Ny Viborgvej (VD)	4,1 mio. kr.
10	Lukning af Dalgas Allé, Væselvej og Thorsvej til Ringvej Syd (VD)	0,5 mio. kr.
11	Vejbetjening af Fjordbjerg Ager – tilslutning til Ny Viborgvej (VD)	1,0 mio. kr.
12	Lukning af Ramsdahlsvej til Ringvej Syd, etablering af ny tilslutning (VD)	1,0 mio. kr.
13	Forlængelse af Ringvej Syd fra Herningvej til Holstebrovej og videre til rute 26 (VD)	200,0 mio. kr.
I alt		206,6 mio. kr.

Nr.	Stiprojekter	Projektsum
14	Sti mellem Frugtparken / Salling Natursti og Resenvej ekskl. tunnel under rundkørsel	4,5 mio. kr.
15	Forlængelse af sti fra gangbro ved Viborgvej til Brårupvej ekskl. niveaufri krydsning af jernbanen	2,0 mio. kr.
16	Sti mellem Glattrup og midtbyen på det eksisterende havnespor ekskl. niveaufri krydsning af jernbanen	4,5 mio. kr.
17	Forlængelse af sti langs med Skive Fjord mod nord	6,3 mio. kr.
18	Sti langs med jernbanen mod øst	4,0 mio. kr.
19	Forlængelse af rekreativ sti vest for Nørre Boulevard	2,7 mio. kr.
20	Sammenbinding af rekreativ rute ved Thorsvej	0,6 mio. kr.
I alt		24,6 mio. kr.

Nr.	Trafiksikkerhedsprojekter	Projektsum
21	Helhedsvurdering af Jyllandsgade-området	0,2 mio. kr.
22	Vindevej / Henrik Lunds Vej / Norgaardsvej – bedre skiltning, ensretning og hævet flade	0,3 mio. kr.
23	Ågade / Nordbanevej - bundet venstresving	1,0 mio. kr.
24	Søndre Boulevard / Egerisvej – bundet venstresving og cykelfelter	1,1 mio. kr.
25	Søndre Boulevard / Søndergade – bundet venstresving	1,0 mio. kr.
26	Resenvej – cykelstriber og midterstribe samt minirundkørsel ved Aage Nielsens Vej	2,7 mio. kr.
27	Jyllandsgade / Brøndumsgade – etablering af støttehelle	0,1 mio. kr.
28	Nordgaardsvej – cykelstriber og midterstribe	1,1 mio. kr.
29	Vindevej / Bakkedraget – hævet flade	0,2 mio. kr.
30	Dølbyvej – flytning af byzone, hastighedsgrænse reduceres til 50 km/t	0,1 mio. kr.
31	Egerisvej / H. C. Ørstedsvej – etablering af støttehelle	0,1 mio. kr.
32	Brårupgade – krydsningspunkt ved stien til Skive Å	0,1 mio. kr.
33	Søndre Boulevard / Arvikavej – ensretning af Arvikavej	0,7 mio. kr.
I alt		7,7 mio. kr.

Anlægsudgifter er beregnet ekskl. projektering, arealerhvervelse og uforudseelige udgifter.



SKIVEKOMMUNE

Teknisk Forvaltning

Park og Vej

Torvegade 10
7800 Skive

Tlf.: 9915 5500

Mail: tek@skivekommune.dk