

A scenic view of Viborg, Denmark, featuring a large church with multiple spires and a red-tiled roof, surrounded by residential buildings and lush green trees. The scene is reflected in a body of water in the foreground, with a sunset sky in shades of blue and orange.


urban  
creators

Viborg Kommune  
Midtbymøde

Byens forbindelser

Filip Zibrandtsen, Urban Creators

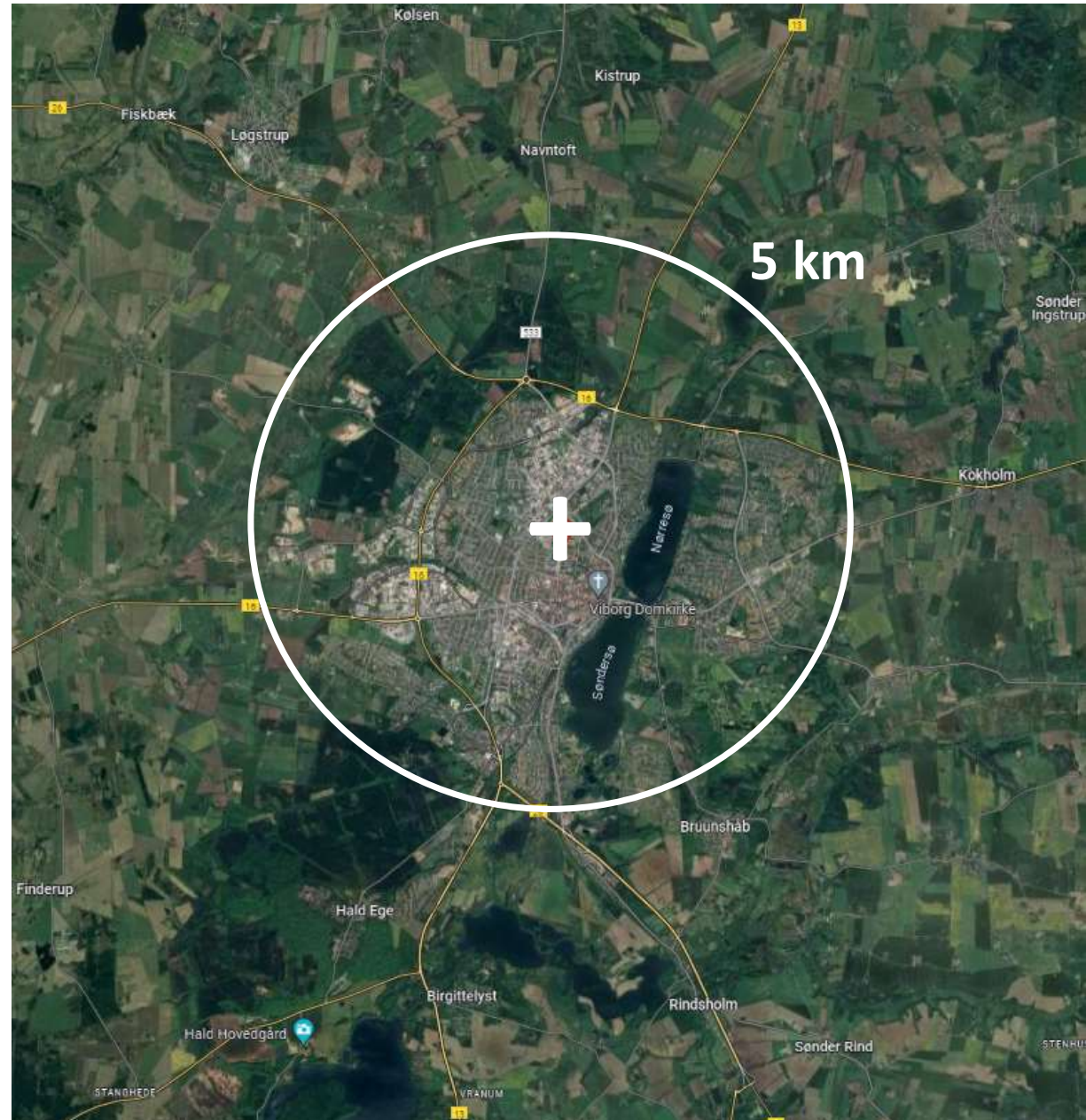
23. Maj 2024

A photograph of an elderly man with a white beard, wearing a light-colored suit and a cap, sitting on a wooden slatted bench. He is looking down at a small object in his hands, possibly a phone or a book. The background is filled with a large number of bicycles parked in rows. The scene is outdoors, with a paved ground and some greenery in the foreground.

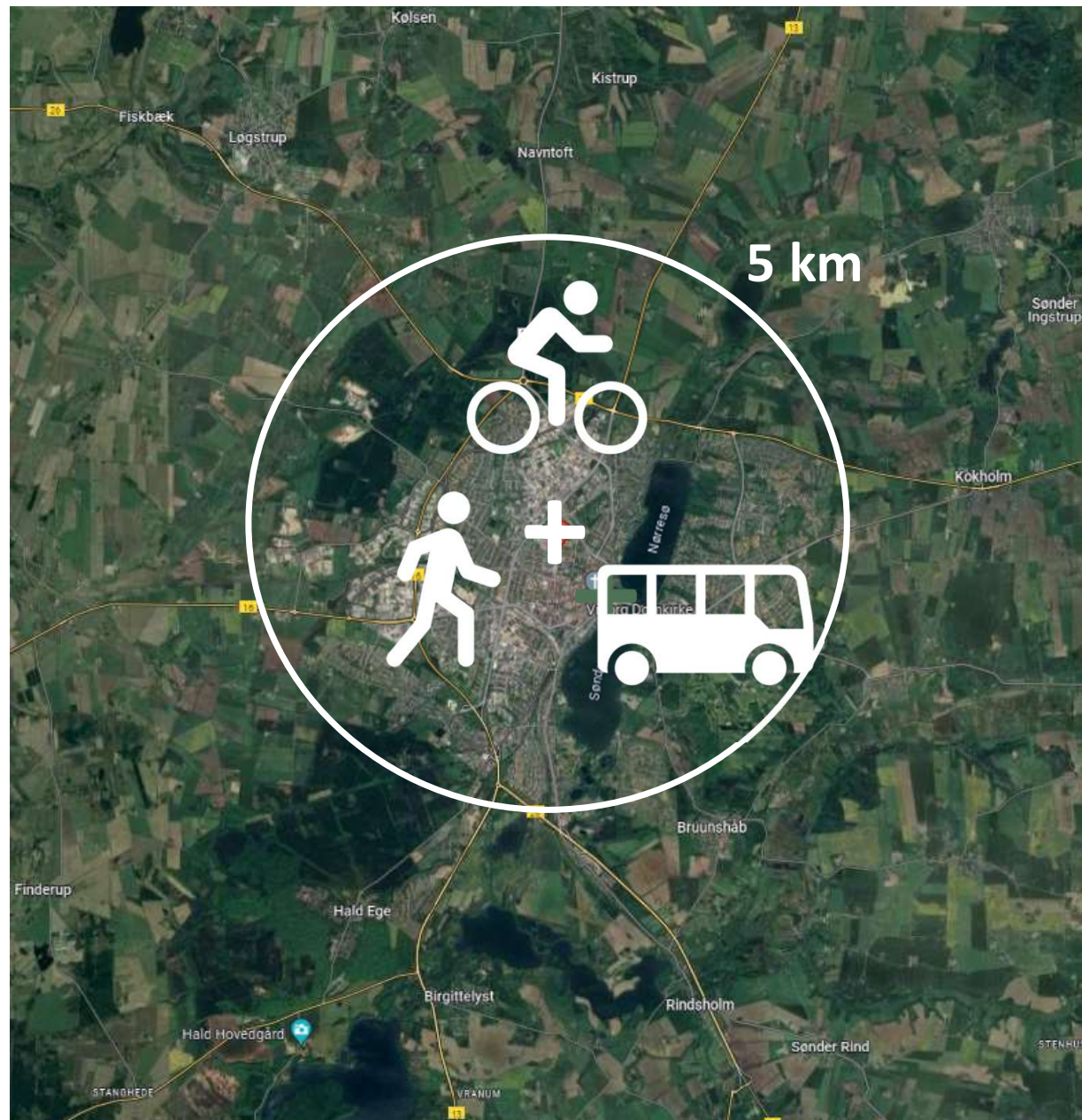
Vi udvikler levende  
bysamfund for og  
med mennesker i  
bevægelse

**urban**  
creators

Hvor mange af jer bor  
mindre **5 km**  
fra Kasernehallen?



Hvor mange af jer har gået eller cyklet eller tage bussen til Kasernehallen?



Vi kører (**rigtig!**) meget i bil...



Der er **62.074** biler i Viborg Kommune



24% af alle husstande i Viborg Kommune har adgang til **mindst 2 biler**



## ... men har vi **plads**?



"I Sverige har vi mere areal til p-pladser end til boligområder!"

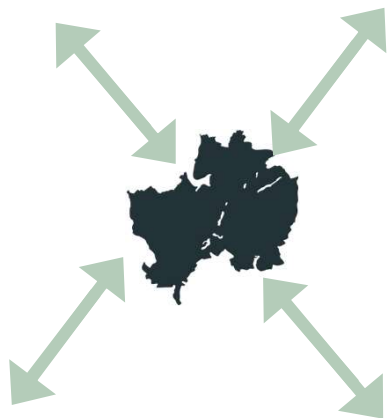


I Viborg Kommune fylder bilerne tilsammen ca. 420.000 m<sup>2</sup>.  
Det svarer til ca. 60 x fodboldbaner

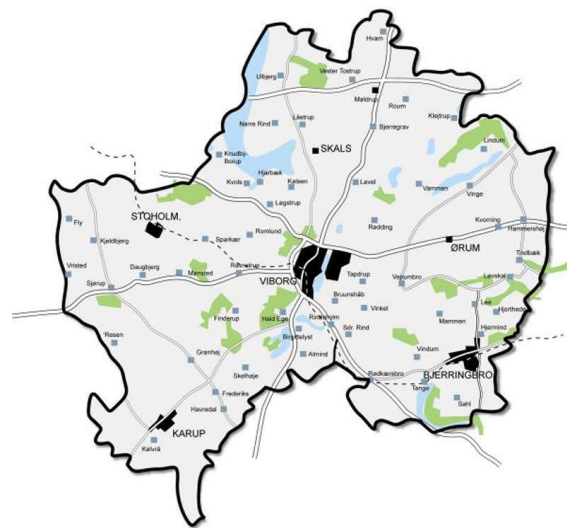


Elbiler fylder (mindst) ligeså meget som fossilbiler!

... og har vi behov?



Bilerne bliver billigere og billetpriser for kollektiv trafik stiger.



Viborg vokser i sammenhæng med netværk af mange (ca. 40) oplandsbyer Pendlingen stiger.



Men ikke alle steder er skabt til mange biler!

# ... men hvad er **ønskerne** for midtbyen?

Blandet by



Fredeliggørelse



Destinationer



Ønsket om den blandede by som understøttes af nærhed til kollektiv trafik og gode stiforbindelser fx Banebyen. Midtbyen har med små gangafstande og alligevel er andelen af korte bilture (< 5 km) høj. Understøtte midtbyens kulturarv som vigtig destination gæster med wayfinding til parkering konkurrencen med Randers, Holstebro og Silkeborg)



## ... og hvad med handelslivet?



Viborg har noget særligt at byde på!  
Efterspørgslen efter oplevelser er i stor vækst!



Undersøgelser har vist størst positive effekter for butikker med lokale kunder.

Viborg bymidte er typisk brugt af borgere bosat forholdsvis tæt på bymidten – men vil gerne have gæster udefra



**Effekter ved  
parkletter**

**Omsætningsvækst  
på 20-35 % for  
caféerne!**

# ”Vi er ved at **tabe** en generation af cyklister”

- Kurven for **cykeltrafik** falder - modsat kurven for bilejerskab.
- Bilen er **ikke længere forbeholdt** de velstillede, og det er ikke længere en fælles genstand for familien.
- Nu er der tit **en bil til hver voksen**, og her hjælper forslag om kørekort til 16-årige bestemt ikke.
- Bilejerne er i flertal, og derfor handler det mest om, at **få flere til at bruge bilen lidt mindre og cyklen lidt oftere.**



## Trafikplanlægger: Vi er ved at **tabe** en generation af cyklister

Danmark var tidligere verdens næstbedste inden for cykeltrafik, men det er vi ikke længere. De senere år har vist, at man kan tabe en cykelkultur på kort tid, skriver Troels Andersen.



Selvforståelsen af at være en cykelnation er ved at krakelere, og vi må tage valget om at ændre det nu, skriver Troels Andersen. Foto: Liselotte Sabroe/Ritzau Scanpix

# Viborg Midtby har tilstrækkelig med p-pladser



- I alt **6.400 p-pladser** – heraf ca. 80% offentlig tilgængelige.
- Dette svarer til ca. **25 fodboldbaner** (100 m x 64 m)
- Maksimal p-udnyttelse er ca. **65%** i midtbyen (2010).
- Der kan hermed etableres **grønne områder** svarende til ca. 8 fodboldbaner på de ledige p-pladser

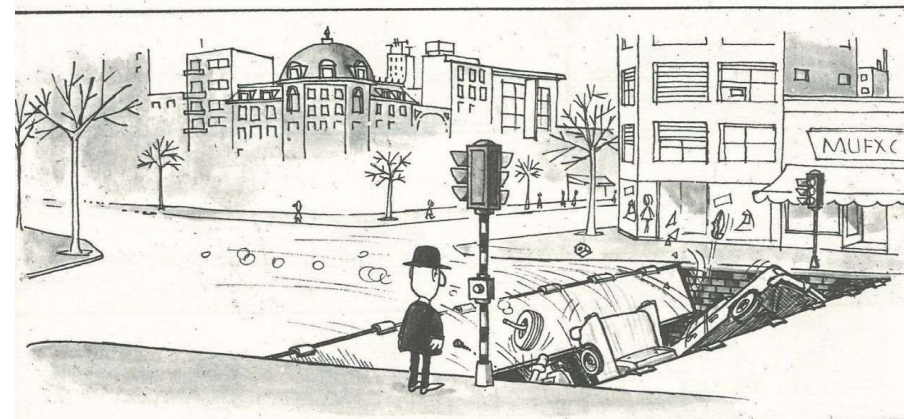
# Klimaplan 2022-2050 & Trafikplan 2023 (i høring)



- Vi går efter de **langsigtede bæredygtige løsninger**.
- **Partnerskaber** og lokale arbejdspladser driver den grønne omstilling.
- Vi gør det let at træffe **det grønne valg**.
- Den grønne omstilling skal komme **flest mulige til gavn**.
- **Forebyggelse og tilpasning** skal tænkes sammen.

- **Mål er at** skabe fundamentet for bæredygtig mobilitet i hele kommunen
- Det skal være **sikkert** for alle trafikanter at færdes i trafikken
- Der skal være **infrastruktur**, som gør det muligt for alle borgere at komme fra A til B.
- Der skal være fokus **på grønne og sunde transportvaner**.

# Grøn mobilitet – for hvem?



Ønsker vi en trafikal **forandring** for midtbyen? Og hvad skal være den bærende fortælling?

- Klimakrisen?
- Mindre trængsel?
- Mere bæredygtig, sund og aktiv mobilitet?
- Attraktiv, blandet, levende og grøn midtby?
- Det nemme hverdagsliv
- .....?



# Fredeliggørelse af midtbyen: Byliv <> Grønnere byer



2019



2023

- Grøn bymidte
- Byliv og oplevelser
- Lav hastighed for biler og færre p-pladser
- Adgang med kollektiv transport og cykler

Før



2009

Google 2009

Efter



schlijper.nl

- Grønne korridorer
- Prioritering af bæredygtig transport
- Hurtige cykelforbindelser og busser til byen og til det trafikale knudepunkter

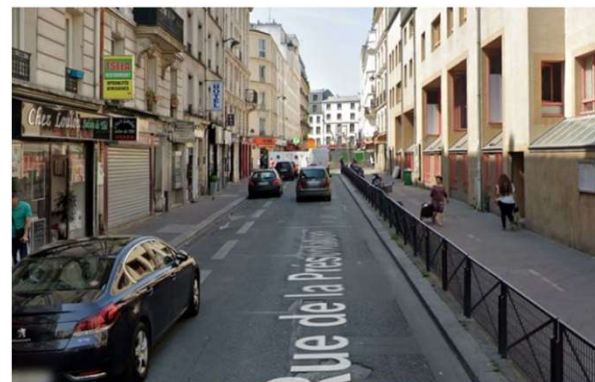
# Fredeliggørelse af midtbyens kvarterer: Fællesskab <> Tryghed



Grønne boligområder med mødesteder  
og fællesskaber

Før

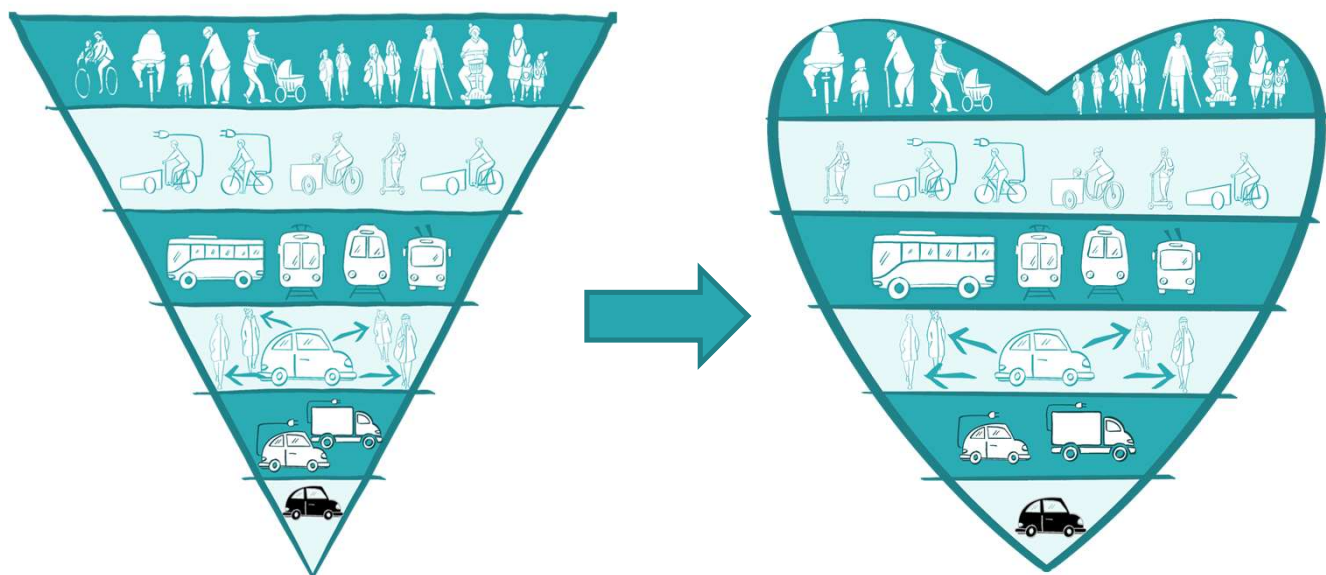
Efter



Skoler med tryk adgang som skaber  
adfærdsændring



# Mobilitets-hierarki <> Mobilitets-glæde



*Folk er villige til at gå 70% længere i attraktive omgivelser.*  
**(Helge Hillnhütter)**

*Folk som bor på gader med kun lidt biltrafik har flere sociale interaktioner og fællesskaber på gaden, end folk som bor på gader med meget biltrafik.*  
**(Donald Appleyard)**

*Det er centralt for menneskets livsglæde at være forbundet til andre mennesker og livet i byen.*  
**(Charles Montgomery)**

# Mulige mobilitetsgreb for Viborg Midtby

15 min. byen



Grønne korridorer,  
knudepunkter og  
ned i fart



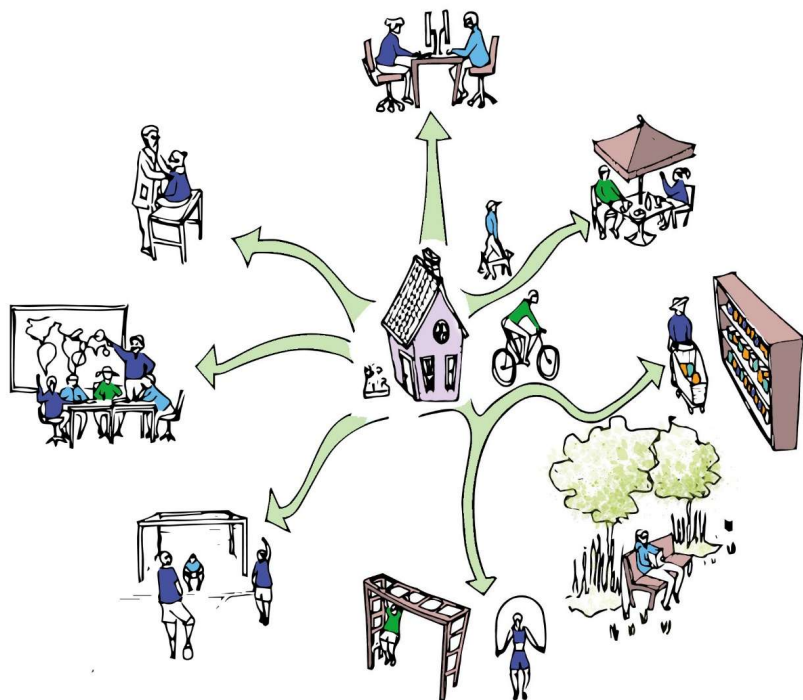
Trafikøer eller  
mobilitetszoner



I Viborg står vi  
sammen om de  
grønne valg



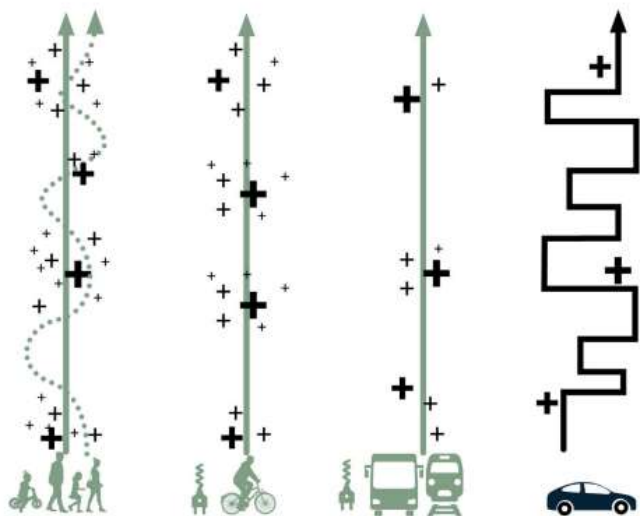
# 15 minutters byen



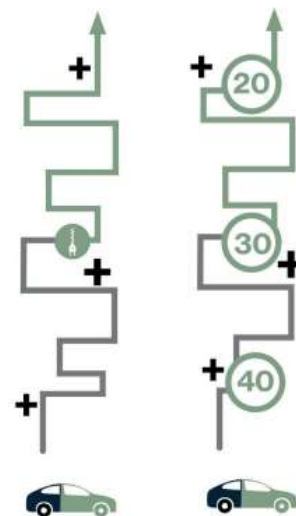
Konceptet, der er udviklet af **Carlos Moreno**, urbanist og professor ved Sorbonne. Handler grundlæggende om at skabe blandede bydele, så hverdagens gøremål kan klares inden for 15 minutter transport fra ens bopæl uden brug af bil

# Nye grønne korridorer, knudepunkter og ned i fart

Den bæredygtige og aktive transport skal først frem



Bilerne skal ned i fart og være på el



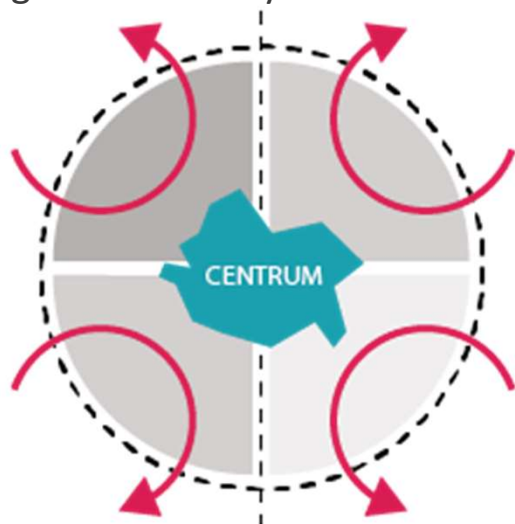
Trafikale knudepunkter til den sammenhængende rejse



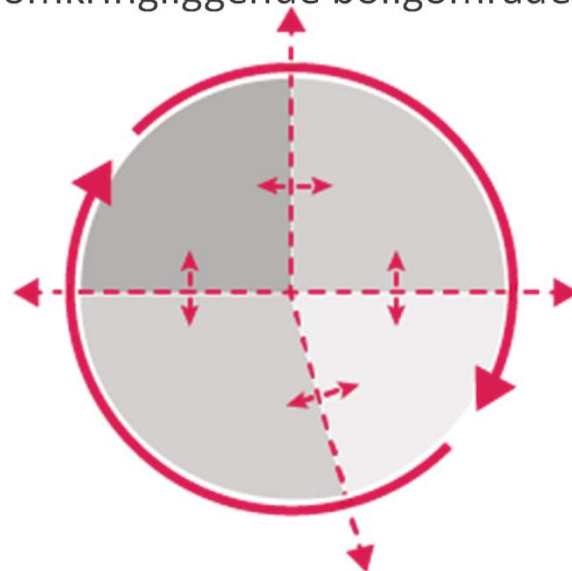
+ Oplevelser / flere sociale interaktioner

# Trafikøer eller mobilitetszoner

Ændret cirkulering reducere gennemkørende biltrafik gennem midtbyen



Trafikøer/mobilitetszoner dæmper trafikken i omkringliggende boligområder

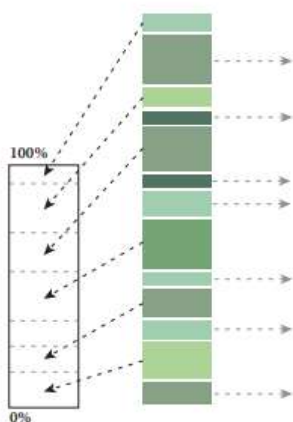


Det er hurtigst at tage bussen, cyklen eller gå – end at tage bilen

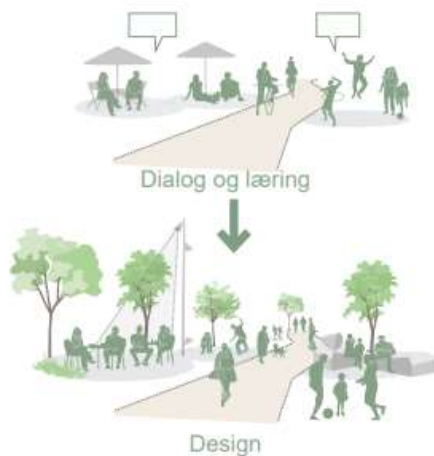


Hvad er trafikøer/mobilitetszoner: Et byområde, der lukkes af for gennemkørende biltrafik, men til gengæld åbnes op for det lokale byliv, grønnere gaderum og plads til fodgængere og cyklister. Der er biladgang til trafikøerne, men biltrafikken er begrænset til ærindekørsel i området, fx til beboere, erhvervs- og servicekørsel.

# I Viborg står vi sammen om de grønne valg



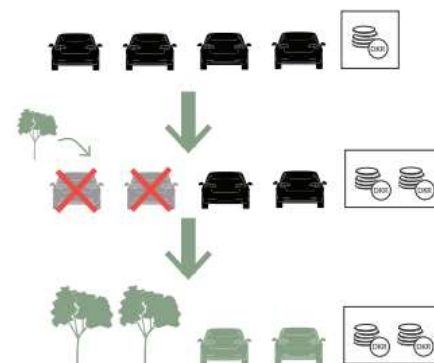
Prioriteringer lokalt.  
Borgerne tages med på rejsen. Inddragelse som forpligter



Start midlertidigt og lær af fejlene. Pilotprojekter og test 1:1 er en effektiv måde til at afprøve løsninger



Incitamenter for grøn mobilitetsadfærd



Grøn regulering som sætter restriktioner for bilerne

## Leuven – den perfekte case



Leuven er et godt eksempel på hvordan partnerskaber og lokal inddragelse kan være med til at skabe forankring og forandring i retning af en **grønnere mobilitet og byer for mennesker**. Projektstart i 2013

# Leuven

100.000 indbyggere

Jo tættere på bymidten, jo lavere hastighed

## Biladgang

Indkøbsgader: af- og pålæsning tilladt mellem kl. 6-11 samt 18:30-20:30

Øvrige bilfri gader: biler tilladt mellem kl. 6-11 og kl. 18:30-20:30

## Parkering

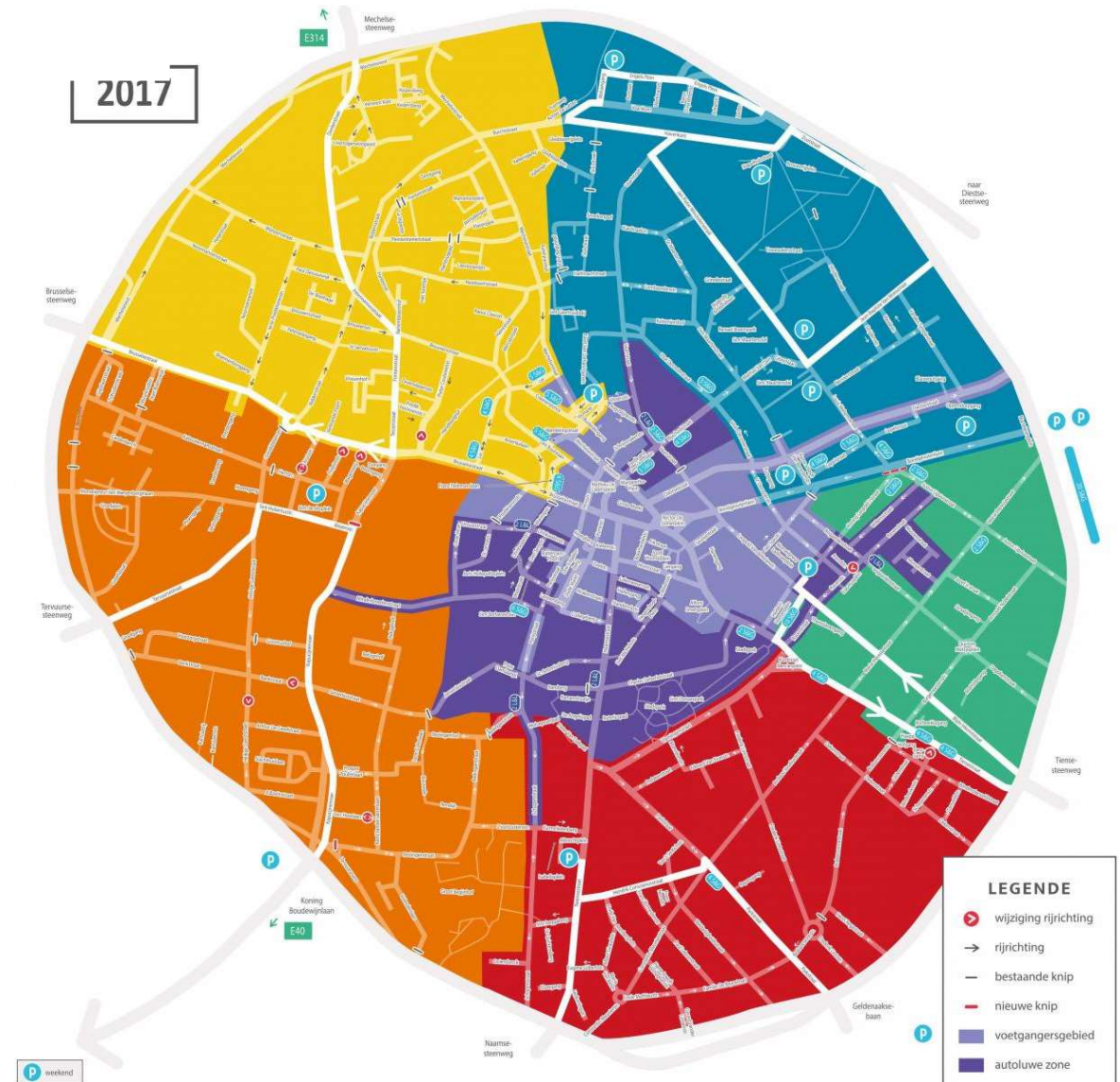
Indkøbsgader: kun for handicappede.

Øvrige bilfri gader: ingen mulighed for at parkere langs kantsten

## Cykler

Indkøbsgader: afhænger af tid og sted

Øvrige: ingen begrænsninger





# Effekter Leuven (2016-2019)

Centrum



Cykeltrafik: + 44 %

Biltrafik: - 19 %

Boliggader



Cykeltrafik: + 16 %

Biltrafik: - 16 %

Ringvej



Cykeltrafik: +32 %

Biltrafik: +1 %



Giver plads til bylivet og mennesker



Hastighedsgrænse på 20 eller 30 km/t

Fix the mix



Bruxellex - gågade

# Cykel- & Busgade (20 km/t)



*"You don't need extra space for cycle paths if you FIX THE MIX"*

Bondgenotenlaan: Fra stationen og ind til centrum



Boliggader og  
Cykelgader

# Tak!

Filip Zibrandtsen  
fz@urbancreators.dk  
Tlf. 3046 5056  
www.urbancreators.dk

