

## Foreningen Lundparken: Høringssvar vedrørende strategi for mobilitet og parkering på Sankt Hans

Foreningen Lundparken tæller blandt sine medlemmer grundejere på Fyrrevej, Valnødvej, Morbærvej og Vestergade (vest for Sønderlundsvej) i Roskilde. Foreningen er stiftet i forlængelse af opførelsen af husene i området i 1960'erne, og har efter foreningens vedtægter som formål at virke for kvarterets interesser udadtil og indadtil og søge at fremme kontakten mellem medlemmerne og offentlige myndigheder.

Da medlemmerne er nær nabo til og i høj grad anvender Sankt Hans områdets mange rekreative muligheder, og da både trafikken i og navnlig til og fra området, herunder på den nærliggende Låddenhøj, berører alle medlemmer, har bestyrelsen fundet anledning til at fremkomme med et høringssvar.

Planen giver for Foreningen Lundparken anledning til:

1. En *generel* kommentar omkring planerne omkring mobilitet set i et større perspektiv.
2. En række *konkrete* nedslagspunkter med *kommentarer* omkring strategien og under disse helt konkrete *forslag* til mulige løsninger.

### Generel kommentar:

Det er helt unikt, at det nye boligområde er beliggende i Nationalpark Skjoldungernes Land. Det må forventes, at kommende beboere respekterer det særlige ved områdets beliggenhed i forhold til nationalparkens naturværdier, og dermed også får særlige begrænsninger omkring mobilitet. Naturværdierne bør afspejles særlige restriktioner for områdets trafikafvikling. Det gælder veje, stisystemer og cykelstier samt parkering – både for beboere og alle andre besøgende.

Fremtiden byder på nye transportformer. Bybusserne er skiftet til el, brug af el-cykler er i vækst og den private bilpark er også hurtigt på vej mod el drift, ligesom der må forventes vækst i andre alternative drivmidler. Samtidigt er ejerformer også under transformation, hvor fremtiden byder på nye alternative transportløsninger og (p.t. primært eldrevne) transportmidler i en vifte af ejerskab, leasing, leje og deleordninger.

Foreningen Lundparken støtter de overordnede målsætninger om at *“Sankt Hans skal være en bæredygtig bydel, hvor borgere, brugere og besøgende har det bedst mulige grundlag for at udvikle bæredygtige transportvaner”*. Prioriteringen illustreres fortrinligt med den grafiske trekant med prioritering af trafikken og med lavest prioriteret for privatbiler. Strategien for mobilitet bør med de konkrete forslag leve op til disse gode målsætninger.

Der synes *ikke* at ske med udgangspunkt i planer om etablering af helt op til 888 parkeringspladser, som tværtimod fremstår som direkte i strid med målsætningerne og planerne vil i øvrigt give afsmittende trafikale problemer på Låddenhøj, Møllehusvej og Sankt Hans Gade.

Foreningen Lundparken fremkommer derfor med konkrete løsningsforslag, som kan støtte den overordnede målsætning, hvor vi

1. ønsker at *begrænse øget trafik* ved kilden = undgå at der etableres op til 900 p-pladser, men satses på udvidede deleordninger med elbiler og elcykler og lignende transportformer.
2. etablerer nye *trafikforanstaltninger* på Låddenhøj – plus ensretninger mod bymidten m.v. til regulering af den forventelige ekstra trafik.
3. gør det særligt attraktive ved området, at der findes Roskildes bedste *deleordninger for el-biler og el-cykler eller lignende alternative transportformer* (plus andre biler og cykler). Dertil god busdrift og gode cykelstier. Dermed begrænses privatbilismen i området. Både for beboere og besøgende.

## **A. Særligt bør der planlægges flere nye initiativer på Låddenhøj.**

### **Kommentarer:**

Planens forventede væsentligt forøgede trafikale belastning på Låddenhøj må stille krav til regulering både med hastighedsdæmpende foranstaltninger og yderligere tiltag til sikring af gående, cyklister og andre bløde trafikanter og nedsættelse af støjbelastningen fra vejen.

Der henvises i den forbindelse i første række til de initiativer, der fremgår af pkt. 5.4 i den fortsat gældende lokalplan nr. 223 for et område i Margrethehåb, hvor der er lagt planer for hastighedsdæmpende foranstaltninger på Låddenhøj, som endnu ikke er blevet implementeret til trods for, at planen er fra 1991.

Det er indtrykket, at der ofte køres med al for høj hastighed på Låddenhøj, og det er oplevelsen, at problemet har været stigende gennem de senere år, da de nuværende afstrøbninger kun markerer overgange og ikke dæmper hastigheden og vejforløbet ”inviterer” til en højere fart.

Til belysning af forholdene bør der gennemføres konkrete målinger og indhentes oplysninger fra politiet om de hastighedsforseelser, der i de seneste år er målt på Låddenhøj.

Adskillige steder på vejforløbet er der gennemkørsel med retning mod bymidten for gående, cyklister og tilsvarende transportmidler. Der er derfor mange, herunder ikke mindst skolebørn, fra de efterhånden meget store boligområder langs med Låddenhøj, der krydser vejen i hele forløbet.

Hertil kommer de støjgener, der allerede er og som en øget trafik uden hastighedsdæmpende eller tilsvarende foranstaltninger nødvendigvis må medføre for de beboere, der har bolig langs med vejstrækningen.

### **Foreningen Lundparkens forslag:**

1. Der bør etableres effektive hastigheds- og støj-dæmpende foranstaltninger.
2. Det kunne være en kombination af rundkørsler og andre sikrede overgange i form af lysreguleringer udstyret med fartsensor, som skifter signalet til rødt, såfremt bilisterne

kører for stærkt, og som de gående/bløde trafikanter kan udløse ved disse seks overgange på Låddenhøj på strækningen fra Holbækvej ned mod Møllehusvej:

- a. Wiemosen/Låddenhøj/Tjørnegårdsvej
  - b. Kristianslund/Låddenhøj/Poppel alle
  - c. Margrethehåbsvej/ Låddenhøj Margrethehåbsvænget
  - d. Horsehøj/Låddenhøj/Vestergade
  - e. Bjergmarken/Låddenhøj
  - f. Rørmosen/Låddenhøj
3. Der bør også etableres lyddæmpende asfalt og eventuelt andre lyddæmpende foranstaltninger.

## **B. Overordnet synes trafikbelastning til det nye Sankt Hans undervurderet.**

### **Kommentarer:**

Det fremgår ikke klart af hverken planen eller de underliggende oplysninger i hvilken udstrækning, der er gennemført konkrete trafikmålinger af den aktuelle belastning og hastighed på alle indfaldsveje til Sankt Hans.

Konklusionerne om den fremtidige trafikbelastning er baseret på den antagelse, at trafikbelastningen til det nye Sankt Hans i 2030 vil svare til den, der var, da hospitalet var i fuld drift i 1991.

Der synes ikke herved at være taget højde for den generelle forøgelse af trafikbelastningen, der allerede har været og forventeligt kommer gennem de næsten 40 år, der er gået og går frem mod 2030.

Antagelsen tager heller ikke højde for den øgede trafikbelastning, som den bredere interesse for området vil tiltrække, når andre end lokale anvender områdets rekreative værdier og udefrakommende (andre end beboere og lokale erhvervsdrivende) skal til området – mest sandsynligt kørende i bil.

### **Foreningen Lundparkens forslag:**

1. Der opfordres til, at der foretages en *udvidet og fornyet analyse*, som inddrager aktuelle undersøgelser af trafik og fremtidige forventninger til samme.
2. Der opfordres til, at *scenarier for trafikbelastningen* i højere grad afspejler fremtidige transportløsninger baseret på el og andre alternativer.
3. De endelige planer skal afspejle de *transportløsninger*, vi kan forvente vil være mest fremtrædende i et ti til tyveårigt perspektiv, hvor området kan blive en model for et mix af nye transportformer baseret på deling af el-cykler og el-biler eller lignende alternative transportformer.

## C. Prioriteringer af den trafikale infrastruktur samt parkering på og transport til og fra Sankt Hans må gøres klarere og ”prioriteringstrekanten” styrkes.

### Kommentarer:

Forslaget for mobiliteten i området illustreres fortrinligt med den grafiske trekant med prioritering af trafikken for *primært* gående og cyklister, *sekundært* for kollektiv trafik, *dernæst* deleordninger og med *lavest prioritet* for privatbiler. De helt konkrete forslag lever dog langt fra op til disse målsætninger. Det gælder særligt planerne om etablering af helt op til 888 parkeringspladser. Fremtiden byder på nye transportløsninger med eldrevne og andre alternativt drevne transportmidler i en bred vifte af ejerskabsformer. Ud over eje og leasing, vil også miljøvenlige korttidsleje og deleordninger formentlig vinde frem. Der bør desuden være flere trafikdæmpende foranstaltninger i området.

### Foreningen Lundparkens forslag:

1. Det bør overvejes, om antallet af parkeringspladser til den enkelte nye boligenhed (opgjort til 1½ pr. 100 m<sup>2</sup> osv.) er nødvendige. Sortebrødre Plads har kun 64 pladser til 96 boliger. Der henvises til de overvejelser og senere erfaringer, der blev gjort i forbindelse med bebyggelsen på Slagterigrunden ved stationen. Klar og synlig kommunikation af disse målsætninger om færre biler er i den forbindelse vigtig.
2. Der bør desuden være øget fokus på alternativer til egen bil. Det er i den grad påfaldende, at der kun afsættes 5 pladser til delebiler. Det synes at være alt for få i lyset af de mange nye boliger, der er planlagt. I Trekroner deler eksempelvis 165 brugere 15 delebiler.
3. For at delebilsordninger kan blive attraktive kræver det en vis størrelse. Antallet af parkeringspladser kan reduceres væsentligt, såfremt der eksempelvis er 100 delebiler til områdets 400 husstande. Derved kan parkeringsnormen på 888 parkeringspladser reduceres til eksempelvis 500 – muligt endnu lavere.
4. Det bør undersøges, om der i de mange boliger i Rørmosen også er interesse for en delebilsordning, der kan knyttes til Sankt Hans området.
5. Det bør undersøges, om der kan etablere en delecyckelordning eventuelt i samarbejde med delebilsordning.
6. Der bør også være et endnu større fokus på cykler, elcykler og lignende alternative transportformer gerne i sammenhæng med pendlerordning til stationen. Af samme grund bør behov for opladning af transportmidler på el indtænkes i forbindelse med planlægning af cykelparkeringsspladser, herunder pladser til eldrevne handicapkøretøjer og lignende.
7. Erfaringerne fra buslinje 202A viser, at omlægning til afgang hvert kvarter styrker brugen. Busdriften til Sankt Hans bør ligeledes være med fast kvarterdrift.

## D. Trafikken til og fra det nye Sankt Hans mod ØST kan fordeles bedre eller mere hensigtsmæssigt og der skal konkret gøres mere for trafiksikkerhed.

### Kommentarer:

Med de planlagte trafikregulerende tiltag må det forventes, at der vil komme øget trafik på Møllehusvej.

Det fremgår ikke klart af planen, om det fortsat er tanken, at der skal være forbud mod gennemkørsel ad Sankt Hans Gade for motorkøretøjer uden ærinde i området.

Hvis de nuværende restriktioner for gennemkørsel på alle veje mellem Sankt Hans Gade og Helligkorsvej bibeholdes, tvinges al trafik fra det østlige og nordøstlige opland op til rundkørslen Møllehusvej/Helligkorsvej/Fælledvej, som i forvejen er stærkt sikkerhedsmæssigt udfordret. Det bør give anledning til langt større fokus på belastningen af og sikkerheden i pågældende rundkørsel, som dagligt passeres af mange skolebørn fra de nærliggende skoler, samt af mange andre i forbindelse med pendler-færdsel til og fra stationen og andre ærinder i byen.

Rundkørslen er allerede meget belastet, og det må forventes, at dette pres vil øges betydeligt – også ud over det estimerede. Sikkerheden i rundkørslen er fortsat utilstrækkelig, og øget trafik stiller nye yderligere krav til sikkerheden.

### Foreningen Lundparkens forslag:

1. Det bør overvejes, om der kan sættes yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger op for både køretøjer og cyklister for at begrænse de farlige situationer.
2. For at *fordele belastningen* på flere veje kan det overvejes, om ikke *gennemkørsel* ad Sankt Hans Gade og Hedegade på ny skal tillades.
3. For at  *mindske trafikgennemstrømningen*  kan det i stedet overvejes at gøre trafikken på Sankt Hans Gade *ensrettet* for køretøjer (og dobbeltrettet for cyklister og tilsvarende transportmidler) i retning fra Byvolden til Smedegade. Tilsvarende kan trafikken på Hedegade gøres *ensrettet* for køretøjer (og dobbeltrettet for cyklister og tilsvarende transportmidler) i retning fra Møllehusvej til Byvolden.

## **E. Trafikken til og fra det nye Sankt Hans mod VEST kan fordeles bedre eller mere hensigtsmæssigt og der skal konkret gøres mere for trafiksikkerhed.**

### **Kommentarer:**

Med de planlagte trafikregulerende tiltag må det forventes, at der vil komme øge trafik på især Bjergmarken og Låddenhøj. Også belastningen af andre veje i området bør med i overvejelserne.

### **Foreningen Lundparkens forslag:**

1. Lejre Kommune har ændret den smalle vej fra Kornerup (Buesøvej) over Kattinge (Boserupvej) helt frem til Kattinge Værk til en såkaldt 2-1 vej af hensyn til cyklister og tilsvarende transportmidler. Resten af strækningen fra Kattinge Værk over Bistrup Allé helt frem til Søndre Allé kan med fordel også ændres til en 2-1 vej med forbedrede forhold for cyklister.
2. Løsningen med *krydset Bjergmarken, Boserupvej og Søndre Alle* er ikke hensigtsmæssig. Den viste løsning gør, at man som cyklist kommende fra Låddenhøj ad Bjergmarken, først skal krydse Bjergmarken på vej ned ad bakken fra enkeltrettet cykelsti over til dobbeltrettet cykelsti på modsatte side. Dernæst skal man krydse Boserupvej og på Søndre Alle igen krydse fra dobbeltrettet til enkeltrettet cykelsti. Den bør være dobbeltrettet hele vejen ad Bjergmarken og op ad Søndre Alle. Derved er der ingen kryds i den ene retning og kun et i den anden retning og færre potentielt farlige situationer.
3. Det kan også overvejes, om der skal etableres cykelsti på Boserupvej og en stibro med hævet flade over Boserupvej med forbindelse til Hørhusene, så der er god og sikker trafik for cyklister og tilsvarende transportmidler til og fra de nye boligområder.
4. Endelig bør det indgå i planen, på hvilken måde Hørhusene kan og skal bidrage til afviklingen af trafik fra det nye Sankt Hans, idet henvises til det ovenfor anførte er en rute, som oplagt anvendes af gående og cyklister og tilsvarende transportmidler.

P.b.v.

Ian Palne

Formand for Foreningen Lundparken