

Høring Skt Hans

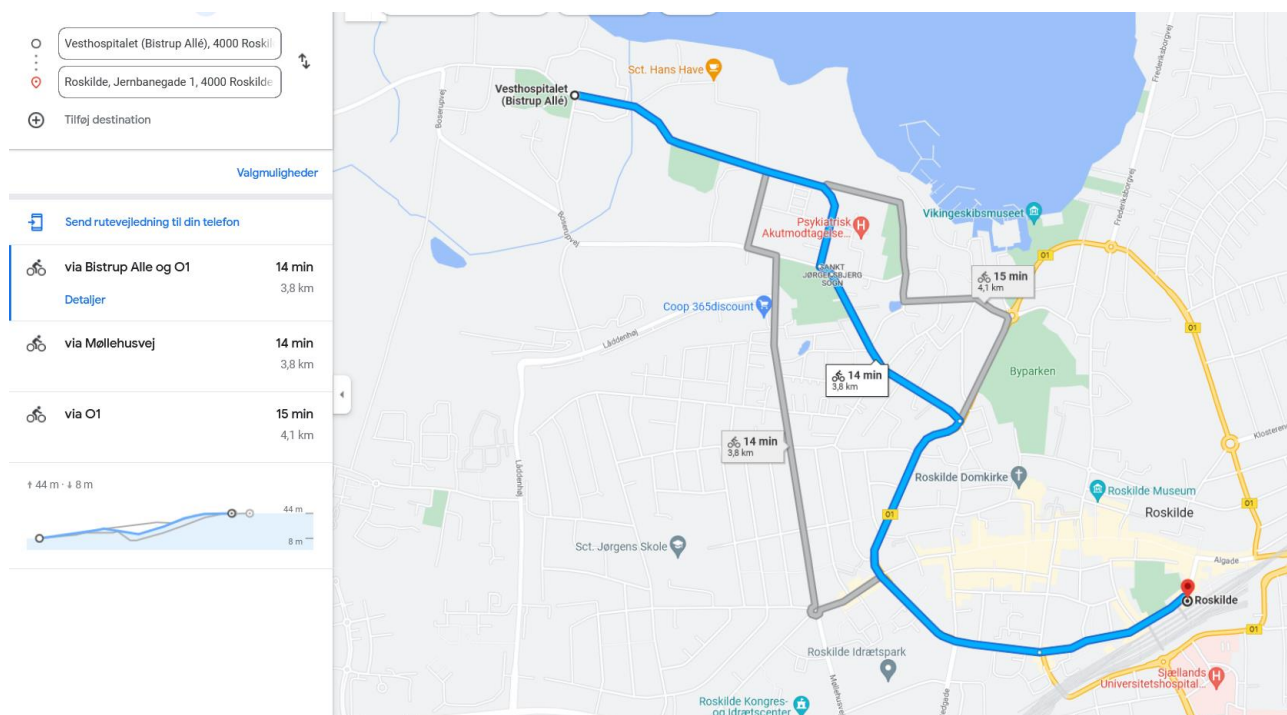
Kommentarer fra Kristian Jager Nykrog.

Kommentarer til mobilitetsstrategi:

Spændende om det virkelig kan lykkedes at flytte konservative danskere over på cykel, gåben og offentlig transport når det kommer til stykket. Når man tager udgangspunkt i hvordan det gik på Slagterigrunden som endog ligger enormt tæt på stationen og midtbyen så er det meget vanskelig at tro på at det skal gå så godt som analysen tilsiger – men det ville da være dejligt!

Jeg savner at mobilitetsstrategien i højere grad forholder sig til den trafik der er igennem området allerede. Både gående, cyklende, biler, heste fra rideskolen osv. Fx færdes mange beboere fra hele Roskilde igennem området på rekreativ basis, men det er helt umuligt ud fra analysen at gennemskue hvordan den eksisterende færdsel bliver påvirket af de påtænkte tiltag. Fx virker det ud fra min logik fuldstændig umuligt at der ikke bliver behov for cykelsti på hele Boserupvej med den stærkt stigende trafik der er planlagt – den er allerede helt forfærdelig at cykle langs med og det er der altså nogen der gør (Fx findes en anbefalet cykelrute på denne del: <https://udinaturen.dk/shelter/116452>). Det bliver også et større landskabeligt indgreb at få en dobbeltrettet cykelsti til at hænge sammen med sortesti ved Bjergmarken nord. Her er der i for vejen dårlige forhold, men det kan selvfølgelig løses hvis man flytter nok jord...

Hvis jeg var cyklist og bosatte mig i Skt Hans ville jeg helt overordnet vælge at køre via Møllehusvej/Helligkorsvej til centrum fordi jeg ikke vil ned i "hullet" for enden af Skt Hans gade. De ekstra højdemeter gør man altså meget for at undgå som cyklist. Er den slags tænkt ordentlig med?



Google Maps illustrerer det meget godt.

I tillæg virker det utroligt meget som at mobilitetsanalysen alt for meget tager udgangspunkt i at alt trafik udgår fra knudepunktet Sønder Alle/Bistrup alle. Mange af menneskene kommer til at bo andre steder end lige der og når man er på gåben eller cyklist og skal færdes fra forskellige steder i et 30 ha stort område så tager man altså ikke nødvendigvis forbi knudepunktet. Det virker for tænkt!

Når man fx forventer at Roskilde Golfklub – som er nævnt som en specifikt destination for vores kommende cykelhelte – er et sted som folk rejser efter så virker det altså meget underligt at den blinde del af Hørhusene (nordlig ende) ikke engang er en sekundær cykelrute for nogen af boligerne. Pt. med flygtninge bosat på Skt Hans ser man dem gå via denne vej for at komme til den integrerede institution Hørgården og turen ville altså ikke være meget anderledes hvis man skulle til golfklubben eller Svogerslev (eller videre ud i den kommende grønne ring).

Hvor er de gående i analysen? De står prioriteret sammen med cyklisterne som toppen af kransekagen, men det er svært at gennemskue hvilke tiltag der skal blive rigtigt lækre for dem. Jeg tror faktisk helst gående vil være fri for en fællessti med de cyklende som det er beskrevet i den sydlige ende af Sønder Alle.

Mine børn er endnu for små til at gå i skole, men jeg er ikke sikker på at jeg med det beskrevne vej-netværk og mængde af trafik ville lade mine børn cykle til Skt Jørgens Skole som nævnes og endnu mindre til Absalon Skole – og hvordan hænger det egentligt sammen med de eksisterende skoledistrikter? Men det er der forhåbentligt tænkt over. (I lokalplanen står der godt nok at det afventer en politisk beslutning i 2022, men den er måske truffet?)

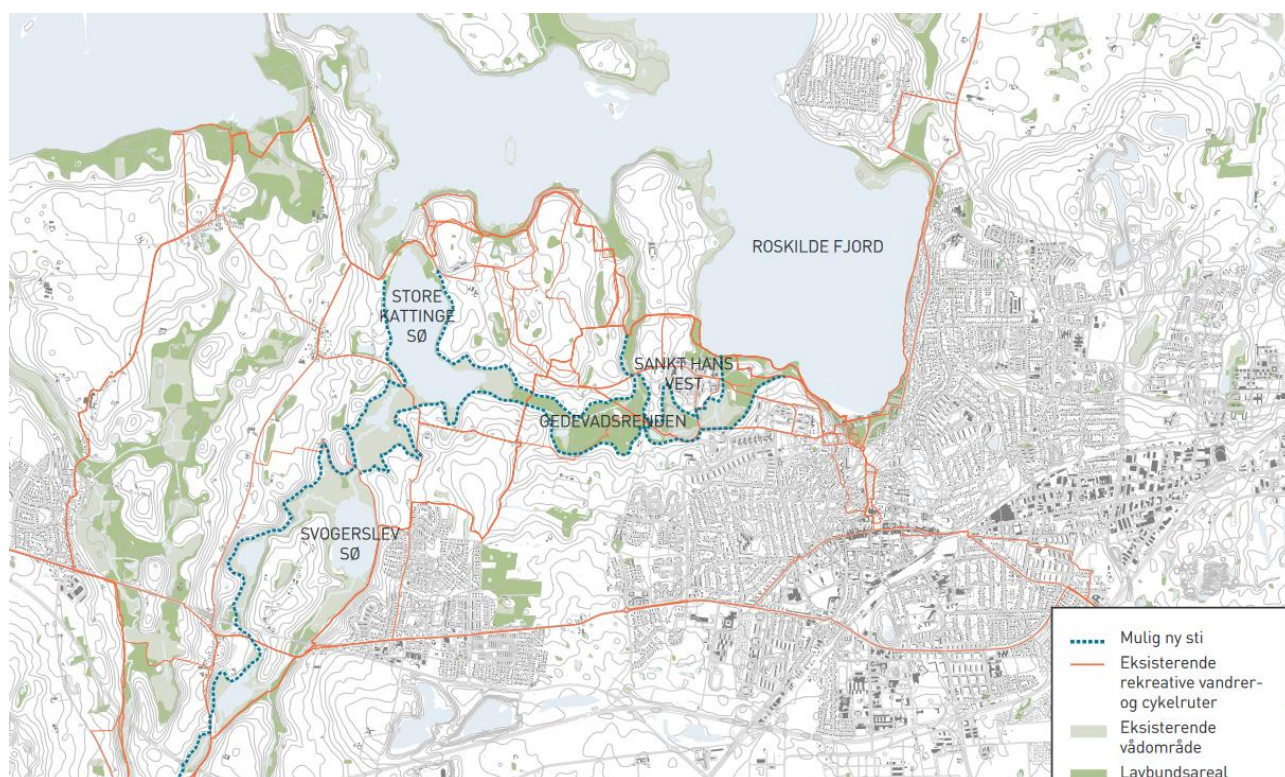
I forhold til at nudge folk til at vælge cyklen så skal man nok overveje lidt grundigere hvordan man passer på de dyre cykler som fx ladcykler. Hvis det er besværligt at sikre at den ikke bliver stjålet – så tager folk altså bilen i stedet. Og kan man få dem til at holde i tørvejr? Det er sjovere at fylde cyklen med børn hvis den ikke bliver fyldt med regn samtidig. Og så skal man i øvrigt overveje om folk med cykelvogn har andre behov end dem med ladcykler.

Og nå ja så gælder der en helt overordnet pointe om at hvis det skal være attraktivt at cykle når man bor i de kommende boliger så skal det jo også være attraktivt i HELE Roskilde by. Hvis man oplever at være tæt på at blive kørt ned og har svært ved at finde en cykelparkeringsplads andre steder end ”hjemme” på Skt Hans – Jamen så tager man jo altså ikke cyklen. Så skynd jer at få lavet en analyse for hele byen så alle kan blive bedre til at vælge cyklen! (Som eks vil mange nok vælge at cykle til enden af Skomagergade (v. Støden) for at stille cyklen hvis de skal shoppe lidt. Her er der plads til ca. 10 cykler, men som regel brug for parkering til 50... mindst.)

Kommentar til lokalplan

Følgende kommentar går udelukkende på den rekreative infrastruktur – stierne – der skal danne grundlag for at alle områdets beboere – samt Roskildes øvrige beboere - kan lufte hunden, løbe en tur eller cykle på picnic med ungerne (osv). I forhold til dette er det ærgerligt at der kun lokalplanlægges for et relativt snævert område tæt på bygningsmasserne. Denne del isoleret set ser dog yderst fornuftig ud. I helhedsplanen var der slået større brød op fx med stier der skulle gøre det lettere at opleve det kommende naturgenoprette område ved Gedebæksrenden, øget tilgængelighed til Boserup Skov og meget mere længere væk..

Jeg savner at der i højere grad er nævnt hvorledes man tænker at lokalplanen skal være med til at fremme helheden – og jeg savner at man fortsat forpligter sig på at udvikle helheden – for ellers er det et utroligt nemt sted at spare når budgetterne skrider...



Udklip fra Helhedsplanens mulige nye stiforbindelser. Dele af dem (v. Østlige ende af Gedegebæksrenden) er oven i købet indenfor lokalplansområdet uden at de er taget med – betyder det at de allerede er skrottet?

Afsnittet om stiplanlægning på s. 58 er bedrøveligt kort og ukonkret.

Den nye sti næsten parrallelt med vejen Hørhusene der krydser Boserupvej er dog stadig med og den er da rigtig fin, men hvordan bliver det egentlig at krydse Boserupvej der hvor den er planlagt med alt det biltrafik? Det er ikke levnet mange tanker i mobilitetsanalysen...