

Strategi for mobilitet og parkering på Sankt Hans



ROSKILDE
KOMMUNE



Indhold

Forord - En bæredygtig bydel
Trafikale forudsætninger

Kap. 1: Mobilitetsstrategi

- Mobilitetsprincipper
- Trafikale tiltag
- Adfærdspåvirkning

Kap. 2: Parkeringsstrategi

- Parkeringsprincipper
- Parkeringsanlæg
- Parkeringsstruktur

En bæredygtig bydel

“Sankt Hans skal være en bæredygtig bydel, hvor borgere, brugere og besøgende har det bedst mulige grundlag for at udvikle bæredygtige transportvaner”



Udviklingen af Sankt Hans som et attraktivt sted at bo, arbejde og besøge vil generere et stort behov for transport og dermed en øget trafikbelastning. Dette må ikke ske på bekostning af områdets herlighedsværdier - og det skal sikres, at de omkringliggende områder ikke belastes unødigt.

Bæredygtig mobilitet handler både om at lette hverdagslivet og om at mindske transportens klimapåvirkning. Formålet med **Strategi for mobilitet og parkering på Sankt Hans** er at sikre mulighed for, at beboere og brugere kan vælge bæredygtige transportmidler, så det bliver nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt.

Den private bil kan opleves som en nødvendighed for mange der vælger at flytte til Sankt Hans. Der skal være plads til bilerne i området, men i mange tilfælde handler behovet dog mere om vaner end om nødvendighed. Derfor er det særligt vigtigt, at de alternative transportformer er attraktive og synligt tilstede i området.

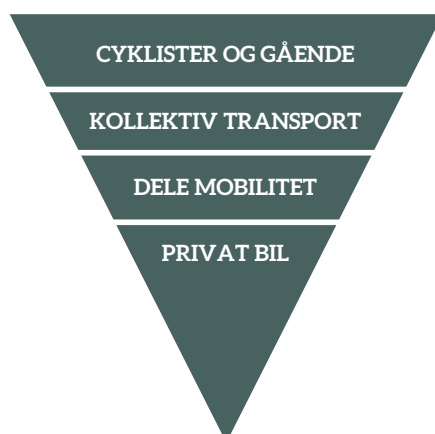
Det overordnede styringsprincip er gode forhold for cyklister, gående og buspassagerer. Derefter prioriteres tilbud for delemobilitet og samkørsel, mens muligheden for at benytte den private bil skal være til stede.

Første kapitel indeholder en mobilitetsstrategi, som udstikker tre hovedprincipper for trafikbetjeningen både i og uden for området. Den giver et overblik over de trafikale tiltag, som er nødvendige for at understøtte en god og sikker trafikafvikling for alle trafikanter.

Mobilitetsstrategien peger desuden på to centrale adfærdsregulerende initiativer: et samlet og synlig mobilitetsknudepunkt samt attraktive cykelparkeringsforhold. Disse to understøtter beboere og besøgendes bæredygtige transportvalg og kan samtidig bruges i dialogen med bygherre. Dette for at sikre, at de overordnede målsætninger implementeres i de enkelte byggerier.

Andet kapitel indeholder en parkeringsstrategi, som ligeledes udstikker tre hovedprincipper for parkering på Sankt Hans.

Derefter peges der på hvordan parkering til beboere, brugere og besøgende skal struktureres - både i forhold til antal og regulering, samt hvordan de fysiske anlæg kan indpasses i det karakteristiske parklandskab.



Trafikale forudsætninger

Sankt Hans er ikke et helt nyt område i Roskilde. I løbet af de sidste mange årtier har Sankt Hans været en aktiv arbejdsplads, med mange funktioner, der har genereret trafik på de omkringliggende veje.

I den kommende udvikling af Sankt Hans Vest erstattes aktiviteterne i de eksisterende bygninger med nye funktioner, der bringer bylivet tilbage til området.

Selvom området tidligere har rummet rigtig mange arbejdspladser, som har genereret trafikbelastning, har det en stor betydning for det samlede transportbillede, at der nu planlægges for op til 400 nye boliger. Flere mennesker i området og mange nye funktioner betyder naturligvis en ændring i transportmønstret, som er vigtigt at få kortlagt og taget hånd om.

Samtidig giver dette en unik mulighed for at arbejde for bæredygtig mobilitet og for at skubbe på de nye tilflytters vaner.

Trafikal analyse

Som baggrund for mobilitetsplanen er der gennemført en trafikal analyse, som belyser omfanget af den fremtidige trafik til og fra området. Analyse skal sikre, at der er en tilstrækkelig kapacitet på det omkringliggende vejnet og at de foreslåede tiltag har den ønskede effekt.

På baggrund af fordelingen af de kommende funktioner på Sankt Hans forventes følgende maksimale stigning i biltrafikmængden:

Funktion	Areal	Ture pr. årsdøgn
Bolig	39.500	1.600
Erhverv og kultur	9.000	540
Hotel/vandrehjem	5.000	400
Café/restaurant	3.000	300
Institution	1.500	375
I alt	58.000	3.215

Med udgangspunkt i trafikmængderne er der gennemført en modelberegning, der viser trafikens forventede fordeling på vejnettet. Modellen er baseret på et fuldt udbygget Sankt Hans Vest område i 2030 inkl. den generelle fremskrivning i biltrafikken.

Selvom udbygning af Sankt Hans Øst og Lindegårdshusene syd for Boserupvej vil betyde en lokal stigning i trafikken til og fra disse områder, vil den overordnede fordeling af trafikken ikke vil blive påvirket i betydelig grad.

Fordeling af trafikken

Modelberegningerne viser, at langt størstedelen af trafikken til og fra Sankt Hans Vest vil vælge en rute via Møllehusvej og Sankt Hans Gade, mens en begrænset mængde vil vælge Bjergmarken, selvom denne er en mere direkte forbindelse til motorvejsnettet.

Den meget skæve fordeling af trafikken er et udtryk for at trafikkanterne primært orienterer sig mod Roskilde by samt mod øst og nord.

Dette skal ses i lyset af, at pendlertrafik generelt kun udgøre en tredjedel af den samlede trafik, mens resten er fritids- og ærindeture. Den vestlige rute via Bjergmarken vurderes primært at bestå af pendlertrafik, mens den østlige er en blanding af pendling og fritidsture.

Tilpasninger af vejnettet

Det vurderes at vejnettet omkring Sankt Hans overordnet set kan afvikle den ekstra trafik, som udviklingen medfører. Dog ønskes så meget trafik som muligt flyttet til Låddenhøj, som er indrettet til at håndtere en langt større trafikmængde end alternativerne.



Dette både for at styrke området omkring Sankt Hans Gade som et lokalt boligkvarter og samtidig sikre trygge forhold for cyklister til og fra bymidten gennem Sankt Hans Gade og Møllehusvej.

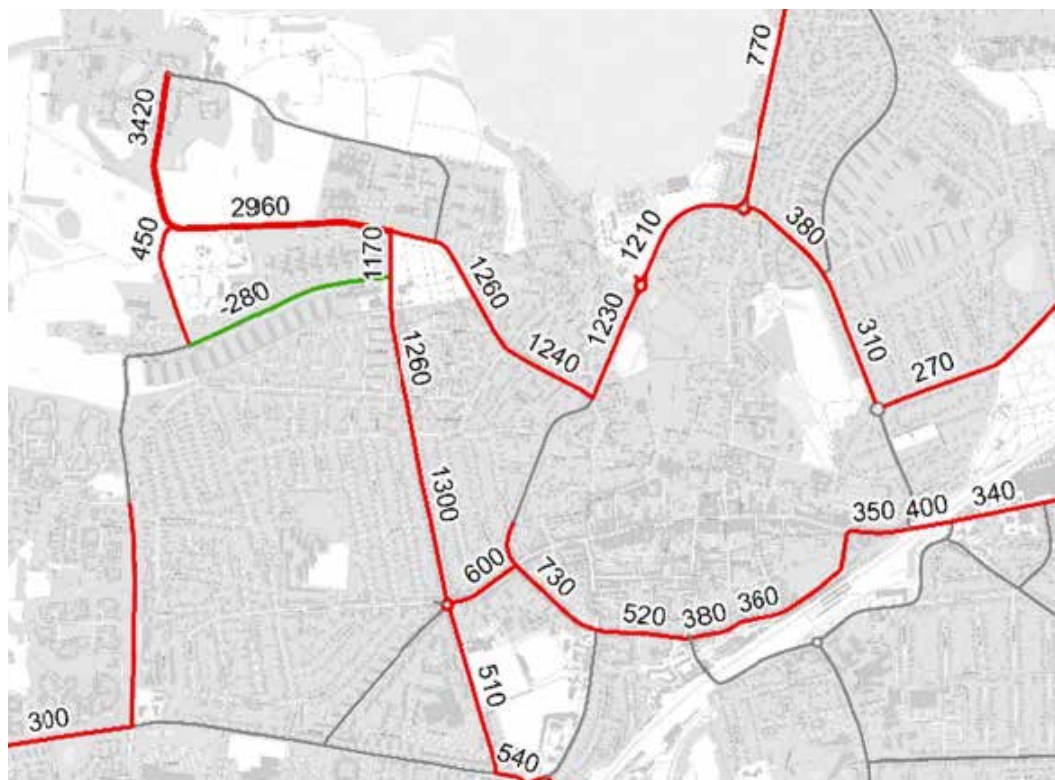
I trafikanalysen vurderes det, at en del af den østlige trafik kan flyttes mod vest ved hjælp af mindre tilpasninger af vejnettet. Særligt vil en opgradering af Bjergmarken samt ombygning af T-krydsene Boserupvej/Bjergmarken og Boserupvej/Møllehusvej have stor betydning for ændringen af det trafikale flow.

Det vurderes at omkring 25 % af den afledte trafik vil vælge den vestlige rute hvis de foreslåede tiltag på side 12-13 gennemføres.

Overflytningspotentiale

Trafikmodellen indikerer, at omkring en tredjedel af den samlede afledte trafik fra Sankt Hans Vest vil have destination i Roskilde by. Det er vanskeligt at ændre på trafikanternes destination, men derimod er turene mellem Sankt Hans og bymidten særligt interessante i forhold til at skubbe transportvalget i en bæredygtig retning.

Afstanden mellem Sankt Hans og bymidten er under 3 km. og der er derfor et stort potentiale for at overflytte trafikanter fra bil til cykel eller bus på denne strækning. Derfor er det vigtigt, at de foreslåede tilpasninger af vejnettet suppleres med tiltag målrettet cykler, gående og busforbindelse.



Udtræk af trafikmodellen, der viser den forventede mertrafik i år 2030 uden ændringer i vejnettet.

Figuren viser at kun ca. 13% af bilisterne fra Sankt Hans Vest vil vælge Bjergmarken med den eksisterende vejstruktur.

Med alle foreslåede tiltag, vurderes det at ca. 25% vil vælge en rute via Bjergmarken.

Kapitel. 1: Mobilitetstrategi

Mobilitetsstrategien tager udgangspunkt i tre udviklingsprincipper knyttet til de forskellige mobilitetsformer.



1. Hverdagens cykelhelte

De bløde trafikanter prioriteres højest og cyklen skal være rammen om hverdagslivet på Sankt Hans. Borgere, brugere og besøgende skal alle have rig mulighed for at komme rundt på cykel og til fods og samtidig føle sig prioriteret og forkælet.



2. Styrk det kollektive

Den kollektive trafik skal styrkes med ekstra afgang og busstoppesteder skal være attraktive og tilgængelige. Kollektive mobilitetsformer skal være synlige og tilgængelige, så det bliver nemt at tage det bæredygtige valg.



3. Kontrolleret trafikflow

Den private bil skal primært benyttes til længere ture ud af byen. Uden for bydelen skal der derfor sikres en god og sikker afvikling af den afledte trafik med mindst mulige gener for de omkringliggende byområder. Og så må flere gerne dele biler.

1. Hverdagens cykelhelte



Cyklen udmærker sig ved at være et transportmiddel, som hverken kræver meget plads eller forurener, og som er sundt at bruge. Men at have cyklen som eneste transportmiddel er ikke altid en mulighed. Ofte er der brug for andre transportformer når der skal pendles langt til fx arbejde eller uddannelse.

Sankt Hans bliver et unikt byområde, som på mange måder lever op til planlægningskonceptet om 15-minuttersbyen. - Et bykvarter, hvor alle daglige ærinder ligger indenfor 15 minutters afstand på cykel eller gåben. Fra Sankt Hans er både Bymidten, dagligvareindkøb, skole, Roskilde Station samt en lang række af fritidsaktiviteter inden for denne afstand.

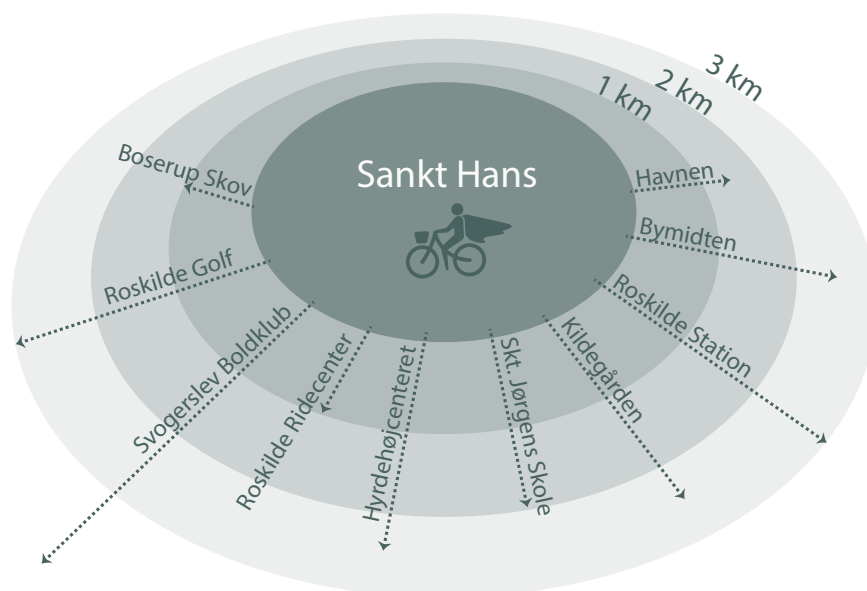
Målet er, at cyklen bliver et naturligt valg i dagligdagen. Men for at nå målet skal to faktorer være på plads inden de første beboere og aktiviteter flytter ind: Infrastrukturen skal være tryk, sikker og sammenhængende og så skal der være det ekstra lag, som gør cyklen til det lette valg.

Opgradering

Mobilitetsstrategien tager udgangspunkt i det eksisterende vejnet, som skal forbedres og udbygges. Den primære cykelrute til Roskilde bymidte går via Bistrup Allé, som fremover lukkes for biltrafikken fra øst. Derudover understøttes gennemkørselsforbuddet på Sankt Hans Gade med en ændret prioritet i krydset Boserupvej/Møllehusvej, hvilket giver cyklisterne en væsentligt bedre og tryggere rute til og fra bymidten via Sankt Hans Gade.

Ruten til Skt. Jørgens Skole skal være særlig tryk og sikker for cyklister at færdes på. Ruten løber langs Søndre Allé og via Boserupvej til Bjergmarken. Krydsningen af Langvad Å samt tilslutningen til Sønderlundsvej på tværs af Loddenhøj er særlig vigtige indsatser for at denne strækning bliver attraktivt for skolebørn.

Det samlede net for gående og cyklister er vist på kortet s. 10.



2. Styrk det kollektive



Kollektiv transport er med til at reducere trængsel, sørge for mobilitet for de mange der ikke har egen bil, og er med til at passe på klima og miljø globalt og lokalt.

Sankt Hans er ikke beliggende stationsnært, men med 11 min. i direkte bus til Roskilde Station er der stort potentiale for, at denne transportform kan blive konkurrencedygtig med bilen.

Buslinje 207 er den eneste buslinje der direkte betjener Sankt Hans med 30 min. drift i myldretiden og forbindelse til hhv. Roskilde og Lejre Station. Derudover er der ca. 750 meter til Låddenhøj, hvor linje 202A forbinder til Roskilde Station og Musicon med 15 min. drift.

For at blive et reelt alternativ til bilen er det nødvendigt, at de kollektive transportvalg bliver endnu mere attraktivt for endnu flere. Målet er, at den kollektive transport skal styrkes med flere afgang, bedre kvalitet og en større prioritet at stoppestederne i Sankt Hans Vest. Det er desuden besluttet, at linje 207 køres med elbusser fra 2022.

Opgradering

En styrkelse af linje 207 kræver, at busdriften udvides. Movia vurderer at en opgradering til halvtimes drift hele døgnet vil medføre en stigning på 60.000 passagerer årligt på ruten.

Der er to stoppestedspår for linje 207 i Sankt Hans Vest. For at styrke brugen af bussen er det vigtigt at disse fremstår attraktive og tilgængelige. Det østlige stoppestedspår flyttes til en placering nærmere Centralmagasinet for bl.a. at servicere de kommende aktiviteter både her samt Sankt Hans Have bedre. En større afstand mellem de to stoppesteder vil desuden give en bedre dækning af passagerer fra de spredte boligområder.

Stoppestederne skal integreres i gaderummet som et attraktivt og trygt sted at opholde sig når man venter på bussen og samtidig skal adgangen til og fra stoppestederne være nem og tydelig.

For at forbedre fremkommeligheden for bussen etableres der busluse ved den østlige adgang til Sankt Hans. Slusen placeres på Bistrup Allé vest for Solparken.



3. Kontrolleret trafikflow



Som resultat af trafikanalysen er det tydeligt, at det er hensigtsmæssigt at ændre på den omkringliggende vejstruktur for at kontrollere det fremtidige trafikflow. Bilisterne skal have gode og naturlige adgange til det overordnede trafiknet, men uden at belaste det omkringliggende vejnet mere end højst nødvendigt.

Derudover er det nødvendigt at justere det interne vejnet, for at Sankt Hans kan blive et attraktivt område at bo og færdes i.

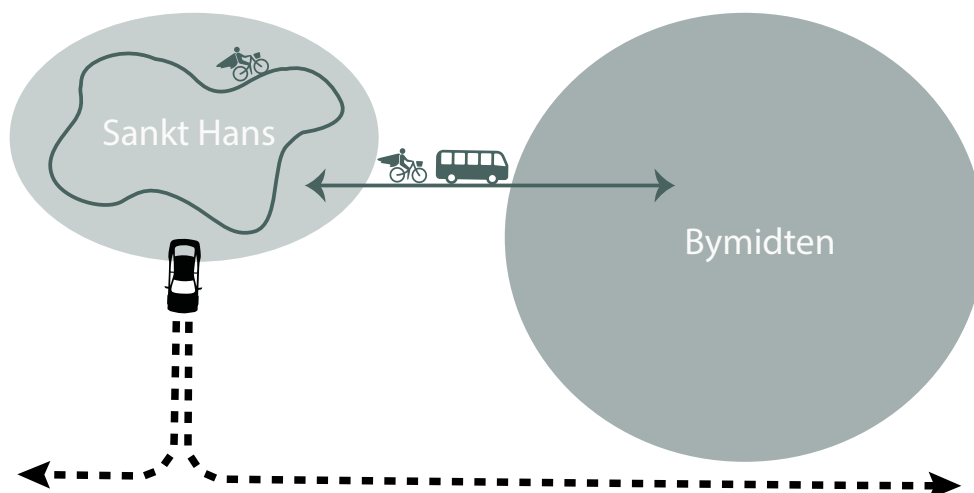
Internt i området skal det være naturligt og attraktivt at bevæge sig til fods eller på cykel, mens cyklen og bussen er de primære transportformer til og fra bymidten. Nem adgang til det regionale vejnet skal lede biltrafikken hurtigt ud af byen, og placeringen af parkeringsarealer skal sikre minimal bilkørsel internt i området.

Opgradering

Karakteren af de primære interne veje - Søndre Allé og Bistrup Allé skal ændres. Strækningerne skal signalere lavere hastighed og en opmærksomhed på blandet trafik. Der etableres ikke cykelstier på disse strækninger, men hastighedsdæmpende foranstaltninger flere steder.

En busluse på Bistrup Allé, forhindrer gennemkørende biltrafik fra øst. Slusen placeres umiddelbart vest for Solparken og parkeringsarealet til Sankt Hans Have, så biltrafik hertil ikke skal køre gennem Sankt Hans. Slusen suppleres med gennemkørselsforbud omkring Sankt Hans Have.

Prioriteten i T-krydset Boserupvej/Bjergmarken ændres for at understøtte koblingen mellem Sankt Hans og det overordnede vejnet. Derudovre ændres prioriteten i T-krydset Boserupvej/Sankt Hans Gade/Møllehusvej, hvilket vil signalere, at Sankt Hans gade er en boliggade og ikke det oplagte rutevalg i bil til bymidten.



Trafikflow - intern og ekstern

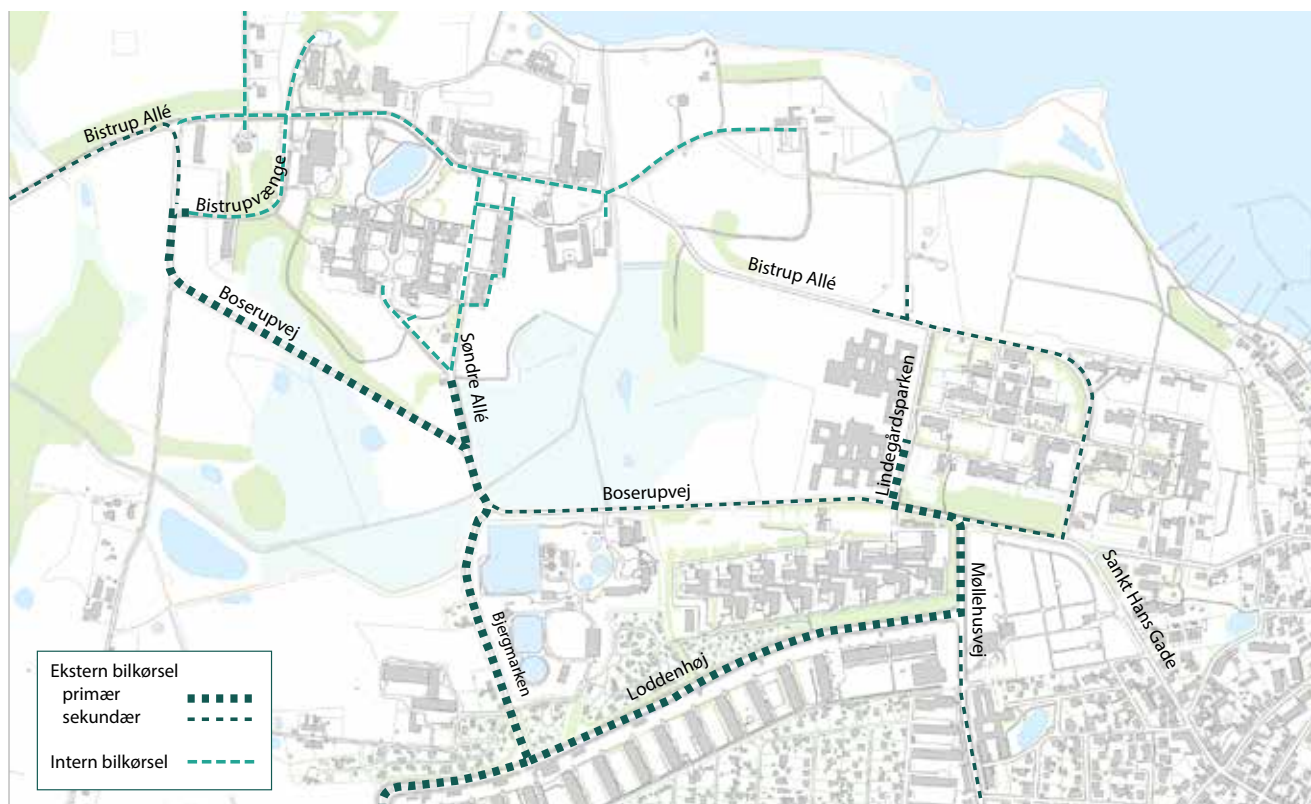
Cykel- og gangforbindelser

Grønne linjer er forbindelser henvendt til gående. Røde linjer er forbindelser forbeholdt både cyklende og gående. Forbindelser markeret som 'primære cykel- og gangforbindelse' er skolevejsstrækninger.



Forbindelser for bilkørsel

Blå linjer er de prioriterede forbindelser for den kørende trafik. De primære forbindelser er koblet til hovedadgangene til Sankt Hans, og er de forbindelser hvor vejstrukturen er opgraderet mest. Her forventes størstedelen af trafikflowet. De sekundære forbindelser er prioriterede, men har mindre behov for opgradering.



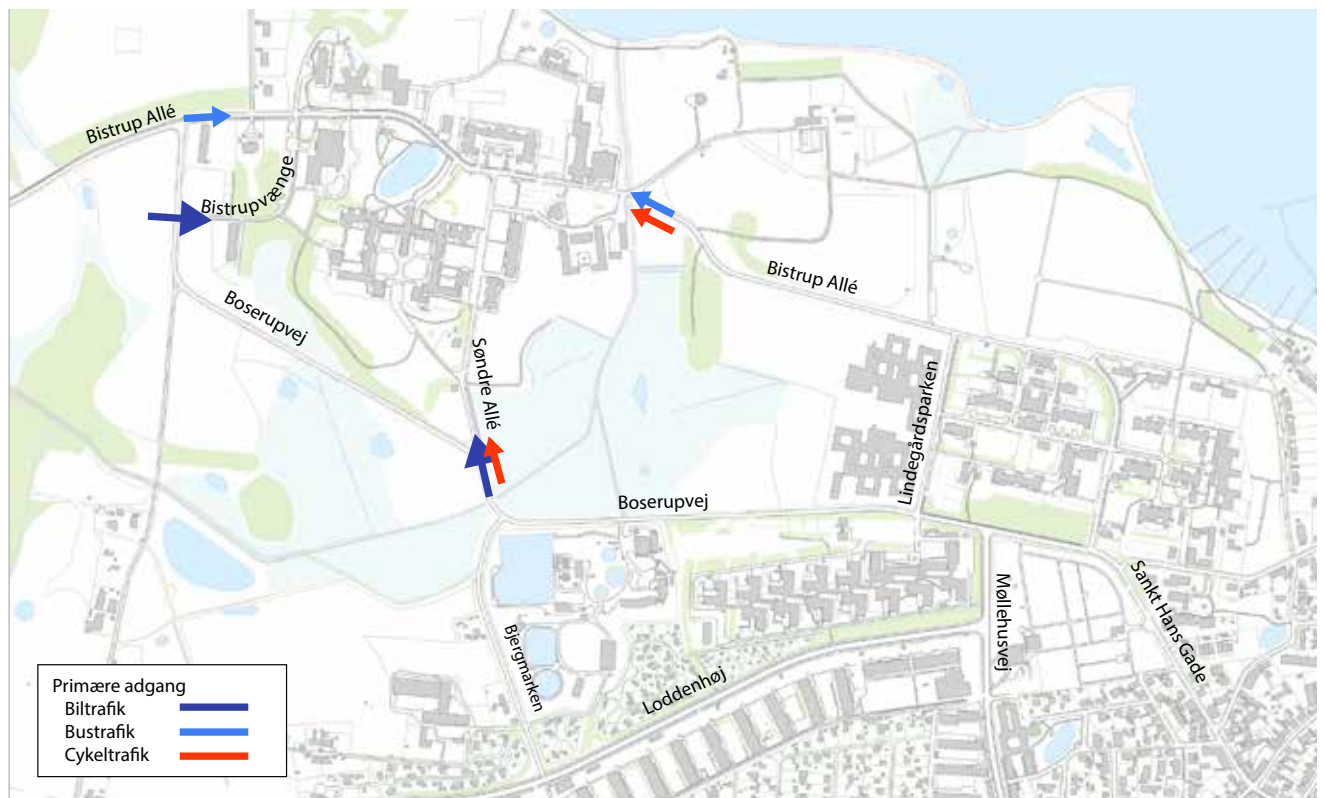
Busforbindelser

Gule linjer er eksisterende busforbindelser. Den primære buslinje gennem Sankt Hans opgraderes til 30 min. drift over hele døgnet. Stjerneerne viser de fremtidige placeringer af stoppesteder.



Adgangsforhold

Orange pile viser de primære adgange for den kørende trafik via Søndre Allé og Bistrupvænge. Bustrafikken gennem området har adgang via Bistrup Allé i begge ender, vist med brune pile. De optimale cykeladgange er vist med røde pile via Bistrup Allé og Søndre Allé.



Trafikale tiltag

Nedenfor er de trafikale tiltag beskrevet, som er vurderet nødvendigt for at imødekomme mobilitetsstrategien. De anlægsmæssige tiltag er markeret på kortet side 14-15.

#1 Bistrup Allé internt

Der etableres busvenlige hævede flader ved Søndre Allé og Bistrup Vænge for at hastighedsdæmpe vejen. Derudover etableres der en overkørsel i den vestlige ende mod Boserupvej.

#2 Opgradering af stoppesteder

Det vestlige stoppestedspær opgraderes med overdækket cykelparkering, læskur og digital trafikinformation.

Det østlige stoppestedspær flyttes nærmere Centralmagasinet og indpasset i parkrummet ved at blive en integreret del af et mobilitetsknudepunkt.

#3 Mobilitetsknudepunkt

I tilknytning til den centrale parkeringsplads etableres et mobilitetsknudepunkt hvor de forskellige mobilitetsstilbud er samlet og er synlige. Her reserveres bl.a. pladser til delebiler og samkørsel samt cykelparkering til private og delecykler.

#4 Bistrup Allé 2-1 vej

For at understøtte cyklen som transportmiddel mellem Sankt Hans og bymidten indrettes Bistrup Allé som 2-1 vej på strækningen mellem Bistrup Bakke og Lindegårdsparken.

#5 Bussluse på Bistrup Allé

For at prioritere bløde trafikanter samtidigt med bussens fremkommelighed til området etableres bussluse på Bistrup Allé.

Bistrup Allé er en del af den sikre cykelvej mod bymidten, Absalon Skole samt Klub- og foreningsfaciliteter på Kildegården.

#6 Cykelstier på Boserupvej

På Boserupvej etableres cykelsti i begge sider mellem Lindegårdsparken og Møllehusvej. I krydset Lindegårdsparken/Boserupvej anlægges en hævet flade for bedre krydsning af cyklister. En del af de nye boliger syd for Boserupvej får ligeledes udkørsel i dette kryds.

#7 Ændret prioritet Boserupvej/Møllehusvej

Prioritering af T-krydset Boserupvej/Møllehusvej ændres, så den syd-vest gående retning til Møllehusvej bliver den prioriterede frem for den øst-vest gående retning.

#8 Udvidelse af Bistrupvænge

Bistrupvænge udvides så vejen kan klare dobbeltrettet trafik, da denne fremover vil være den primære vejadgang til flere boliger og centrale parkeringspladser.

#9 Hastighedsdæmpning på Søndre Allé

For at nedsætte hastigheden på Søndre Allé etableres der hævede flader ved overkørslerne til hhv. Sønderhus og den centrale parkeringsplads.

#10 Dobbeltrettet fællessti på Søndre Allé

Der etableres dobbeltrettet fællessti i den østlige side af Søndre Allé mellem Kurhusvænge og Boserupvej.

#11 Dobbeltrettet fællessti over Langvad Å

Den dobbeltrettede sti fra Søndre Allé fortsætter langs vestsiden af Boserupvej, hvor der skal etableres stibro over Langvad Å. For en sikker krydsning af både Søndre Allé og Boserupvej etableres en hævet flade.



#12 Ændret prioritet Boserupvej/Bjergmarken
 Prioritering af T-krydset Boserupvej/Bjergmarken ændres, så den syd-vest gående retning bliver prioriteret frem for den øst-vest gående retning. Samtidig rettes krydset ud for at give en mere direkte og tydelig forbindelse.

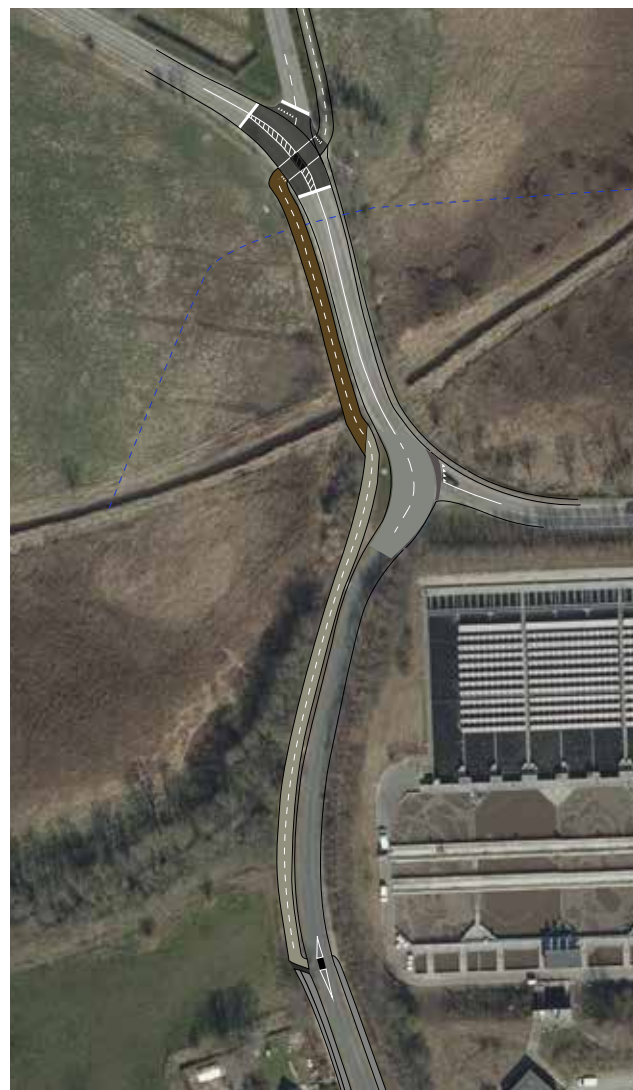
lede trafikken ad den vestlige rute.
 Der vil stadig være muligt at køre i bil mellem Sankt Hans og bymidten, men tiltagene vil skabe et naturligt flow via Møllehusvej, mens Sankt Hans gade vil være den direkte attraktive forbindelse for bussen og på cykel.

#13 Cykelstier på Bjergmarken

Der arbejdes for den bedste løsning for at lede cyklende og gående sikkert ad Bjergmarken.

Skitse af cykelforbindelsens krydsning af Langvad Å. (tiltag #10-#13)

En mulig løsning er dobbeltrettet fællessti i den østlige side på det første stykke, mens der på den resterende del etableres enkeltrettet cykelsti i vestlig side samt cykelsti og fortov i østlige side. (se skitse)



#14 Krydsombygning Låddenhøj/Bjergmarken

Der etableres signalregulering i T-krydset Bjergmarken/Loddenhøj med svingbaner fra Loddenhøj og cykelsignal, der sikrer krydsning for cyklister til Sønderlundsvej. Dette tiltag sikrer sammen med tiltag 13, gode forhold for cyklister og gående til Sct. Jørgens Skole.

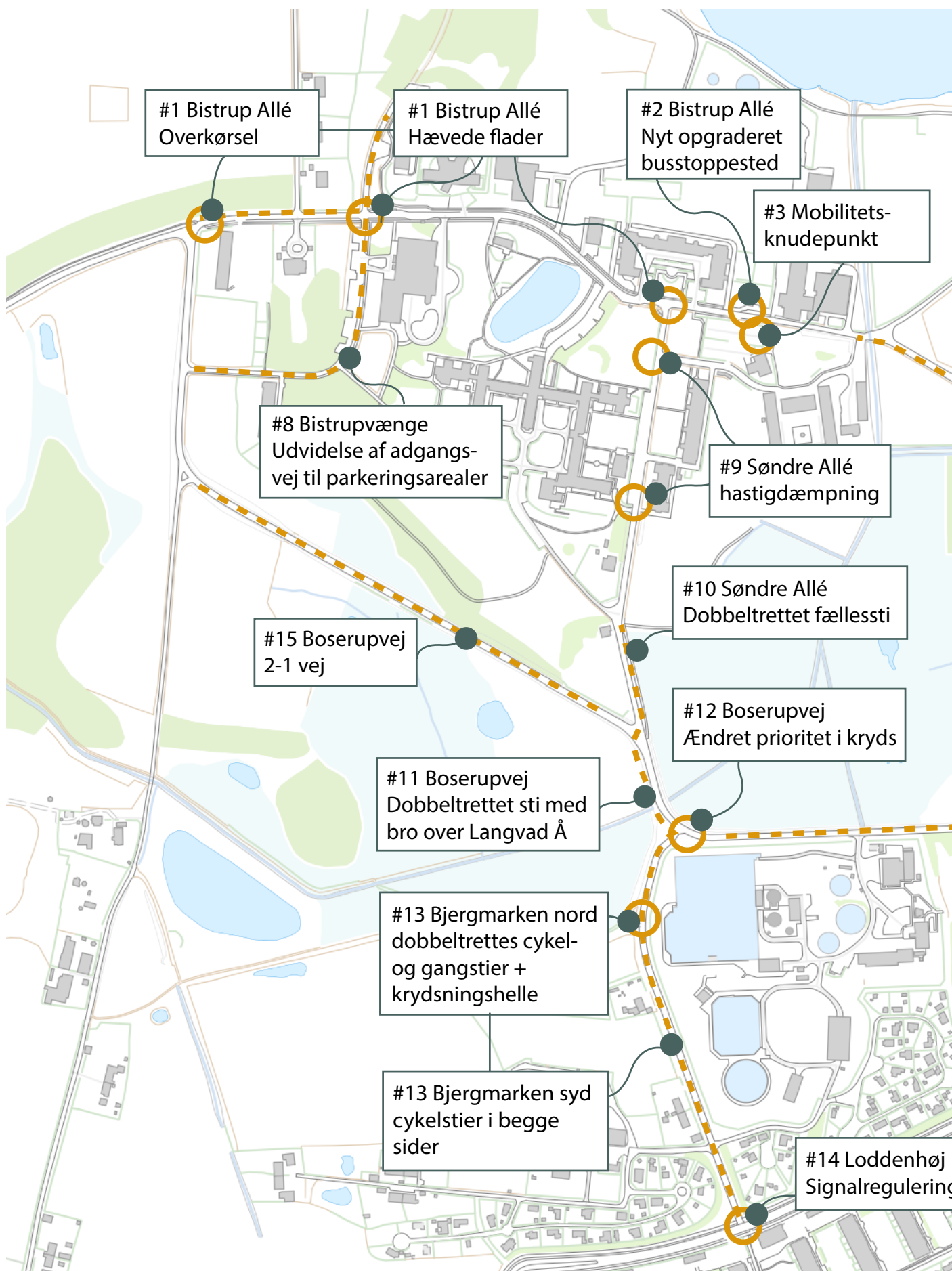
#15 2-1 vej på Boserupvej

Der etableres 2-1 vej på Boserupvej mellem Hørhusene og Søndre Allé samt mellem Bjergmarken og Lindegårdsparken.

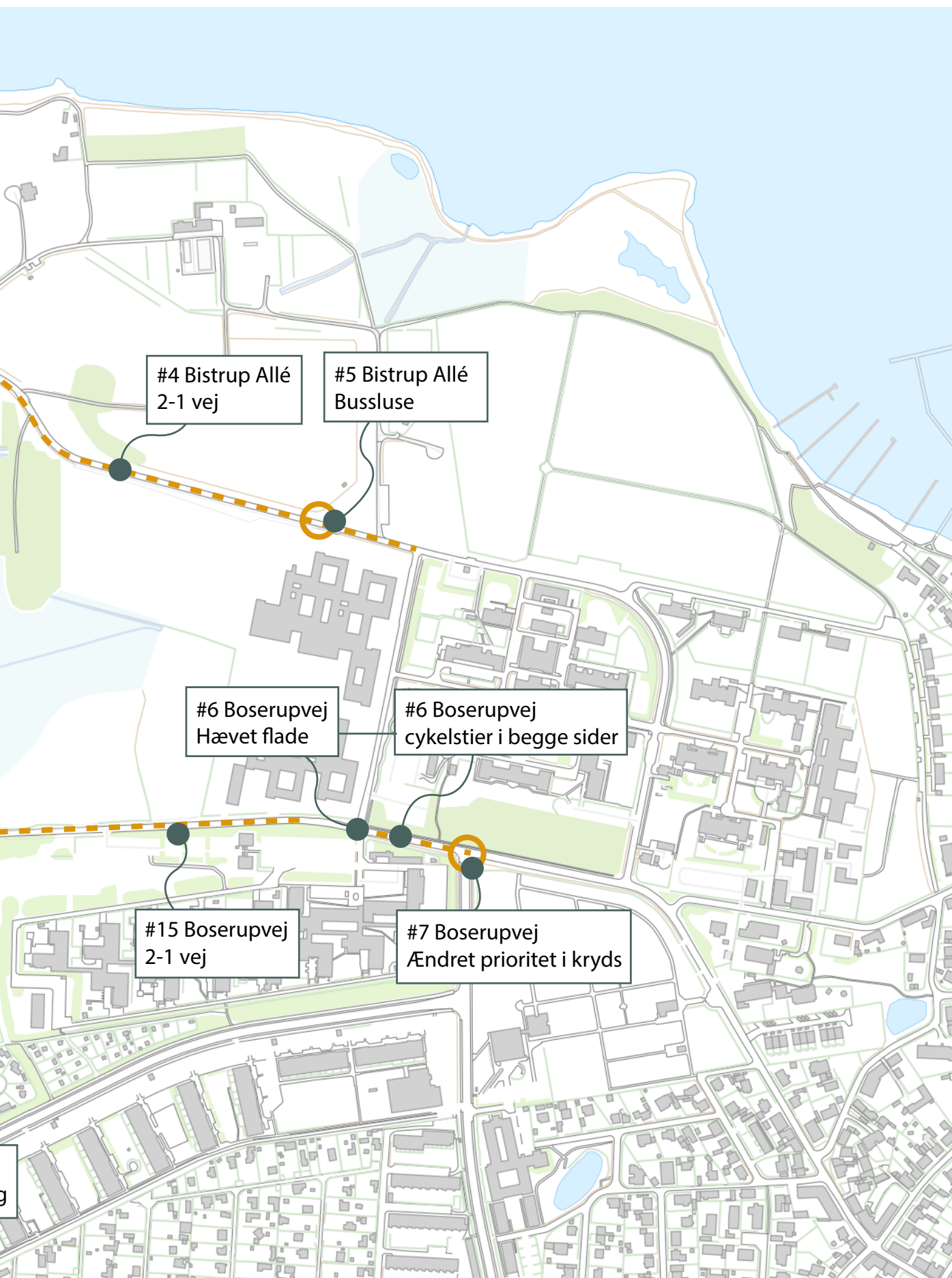
#16 Udvidelse af busdriften på linje 207

Busdriften på linje 207 udvides løbende i takt med at området udbygges. I første omgang til halvtimesdrift og senere evt. til kvartersdrift.

Samlet set vil tiltagene øge fordelene ved at vælge bussen eller cyklen på de kortere ture. Samtidig understøttes ønsket om at reducere gennemkørende trafik i Sankt Hans Gade, ved at



Konkrete tiltag



Adfærdspåvirkning

At ændre transportvaner i en mere bæredygtig retning er en krævende opgave, som skal tænkes ind fra start når der planlægges for nye funktioner

Erfaringer viser, at man er mest åben for at træffe nye valg og tillægge nye vaner når man skifter livssituation - som fx bopæl eller arbejdsplads. Derfor er det vigtigt at have fokus på hvordan de bæredygtige tilbud på Sankt Hans kommunikerer og gøres synlige i bybilledet allerede inden de første nye beboere flytter ind.

Samtidig er det vigtigt, at være på forkant med udviklingen så de forskellige muligheder for bæredygtige mobilitet er til stede så hurtigt som muligt. På den måde kan brugerne af områdets nuværende og midlertidige funktioner allerede vende sig til mulighederne og kan inspirere de kommende beboere og besøgende.

Med en udviklingen af Sankt Hans med mange nye beboere og funktioner er det klart, at der skal der gøres en særlig indsats for at forhindre, at biltrafikken bliver alt for dominerende.

For at skubbe på de bæredygtige transportvalg er der der to centrale elementer, som skal indgå i udviklingen af Sankt Hans:

- **Et centralt mobilitetsknudepunkt**
- **En attraktiv cykelparkering i hele området**

Mobilitetsknudepunkt

På den centrale parkeringsplads etableres der et mobilitetsknudepunkt hvor de forskellige mobilitetsstilbud er synlige og samlede. Et knudepunkt skaber sammenhæng mellem de forskellige transporttilbud og er med til at gøre det lettere at overskue mulighederne for de bæredygtige transportvalg.

I sammenhæng med det østlige busstoppsted reserveres der pladser til delebiler, elbiler og en samkørselsplads med mulighed for opsamling og afsætning af medpassagerer.

En del af knudepunktet er desuden reserveret til cykler. Her er cykelparkering, en cykelserVICestation med vandpost og pumpe samt parkering til bycykler.





Cykelparkering

En velfungerende cykelparkering kan bidrage til et bedre byrum, mindske rod med henkastede cykler, der blokerer for fodgængere og gøre det attraktivt at vælge cyklen frem for bilen.

Cykelparkeringsforholdene på Sankt Hans skal være i balance med andre prioriterede hensyn som parkbeplantning og bebyggelsen.

Cykelparkeringen kan gøres tryk og sikker ved at placere den et sted hvor der er et flow af mennesker, tilstrækkelig belysning og gode adgangsforhold - når der parkeres i skure og kældre.

På Sankt Hans er der et mål om, at beboerne skal kunne klare så meget som muligt at hverdagen uden bil. God ladcykelparkering kan medvirke til dette. Ladcyklerne skal derfor have særligt gode forhold og derfor anbefales det at hver 10. cykelparkeringsplads i tilknytning til boligerne udvides med plads til en ladcykel.

Ved alle private og almene boligbebyggelser opfordres bygherre til at etablere tilstrækkelig og attraktiv cykelparkering til både almindelige cykler og ladcykler ud fra Roskilde Kommunes norm, som fastlægges i rammelokalplanen, samt de oplyste kvalitetskrav.

Ved offentlige funktioner er Roskilde Kommune ansvarlig for etablering af tilstrækkelig parkering til både almindelige- og ladcykler. Dette er ikke fastsat i en cykelparkeringsnorm, men beror på en specifik vurdering fra gang til gang.

Cykelparkeringsnorm

Boliger	4 pr. bolig
Ungdomsbolig (almen)	2 pr. bolig
Erhverv	1 pr. 100 m ²
Butikker	1 pr. 50 m ²
Café/restaurant	1 pr. 50 m ²
Hotel/Vandrehjem	0,25 pr. værelse
Institution	1 pr. 5 nom. pl.

Anbefalinger til cykelparkering

- Cykelstativer skal være let tilgængelige for brugerne
- Cykelparkering skal placeres i umiddelbar nærhed til indgangspartier
- Cykelstativer skal tage hensyn til forskellige typer af cykler og give mulighed for fastlåsning
- Særligt skal børne- og ladcykler indtænkes og gives de bedste forhold
- Cykelparkeringsarealer skal være tilstrækkelig belyste
- Cykelparkeringsarealer skal være indpasset i omgivelserne ved hjælp af fx belægning, beplantning eller integreret i bygningselementer
- Der skal etableres ramper med en hensigtsmæssig bredde og hældning ved cykelparkering i konstruktion.
- Der skal være mulighed for etablering af ladestandere til elcykler ved cykelparkering i skure og kældre.

Kapitel. 2: Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategien tager udgangspunkt i tre udviklingsprincipper knyttet til den overordnede karakter for området.



1. Plads til parkering

På Sankt Hans skal der være plads til parkering til de forskellige funktioner, men beboerne skal samtidig bekræftes i, at det er muligt at klare hverdagen uden bil. Beboere og besøgende skal føle sig trygge ved at anvende dele- og elbiler.



2. Parkparkering

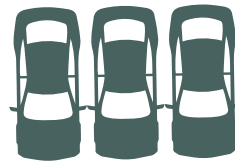
Parkeringsarealerne skal anlægges koncentreret på en måde, der bevarer det grønne parkpræg i området. Der skal tages højde for bevaringsværdig beplantning og bebyggelse



3. Parkering uden omvej

Det skal være nemt at finde en parkeringsplads uden unødvendig kørsel internt i området. Parkeringspladserne skal så vidt muligt placering direkte ved hovedadgangsvejene

1. Plads til parkering



Udbuddet og placeringen af parkeringspladser på Sankt Hans har stor betydning for trafikmønstret til, fra og igennem området. Parkeringsforholdene har ligeledes en væsentlig indflydelse på omfanget af besøgende i bil og dermed også omfanget af biltrafik på de omkringliggende veje.

Med et mål om at begrænse biltrafikken på især de korte ture, er det væsentligt at der ikke er unødvendig mange parkeringspladser til rådighed på Sankt Hans. Samtidig skal der ikke være for få pladser, så det skabes kaos i de omkringliggende områder.

Der forventes op til 400 nye boliger i området, som sammen med områdets øvrige funktioner udløser et samlet behov for parkering på ca. 845 pladser. Parkeringsnormen svarer til rammerne i Kommuneplan 19 og er gengivet under Parkeringsstruktur på side 26. Antal og fordeling på de enkelte arealer vil blive kvalificeret i projekteringen.

Ved fastsættelse af antal parkeringspladser er der ikke regnet med dobbeltudnyttelse, da parkeringsarealerne er spredt i hele området og der derfor kun forventes en begrænset synergi mellem disse.

I praksis forventes dog en dobbeltudnyttelses-effekt, da området fremstår som en samlet parkeringsstruktur og derved kan opnå en bedre udnyttelse af arealerne.

Kommunikation

Det skal kommunikeres tydeligt til nye indflyttere, at dette er et område som understøtter en bæredygtig mobilitet. Private udviklere skal ligeledes opfordres til at kommunikere dette i forbindelse med salg af de enkelte boliger.

Delebiler

60 ud af de 845 parkeringspladser erstattes af 15 delebiler, som placeres flere steder i området. Delebilerne skal varetages af bydelsforeningen og reguleres i foreningens vedtægter. Foreningen kan vælge selv at stå for driften eller lave en aftale med et etableret delebilsselskab. Der etableres indledningsvist plads til 5 delebiler på den centrale plads og antallet udvides i takt med at området udvikles og beboerne flytter ind.

Elbiler

Sankt Hans skal være et område, der skubber på den private bils omstilling til el. Derfor skal der etableres tilstrækkelig med ladeinfrastruktur i området til at gøre beboerne trygge ved omstillingen.

På alle større parkeringsarealer etableres ladepunkter på de mest attraktive placeringer. På parkeringsarealer i tilknytning til boliger skal der etableres almindelige ladere forbeholdt natladning i et antal der svarer til hver 10. parkeringsplads. Desuden skal der forberedes til ladeinfrastruktur på samtlige pladser. Herved er det muligt at etablere yderligere standere når behovet er til det.

2. Parkparkering



Der findes ca. 400 parkeringspladser på Sankt Hans inden omdannelsen og med et kommende behov som ca. fordobler antallet af parkeringspladser er det vigtigt at pladserne placeres på en måde, så områdets store landskabelige og kulturhistoriske kvaliteter bevares.

Parkeringspladser på terræn indpasses i omgivelserne med peramabel belægning af fx natursten eller græsarmoring. Afhængig af placeringen skal de omgives af lave hække eller anlægges diskret langs vejen, som de eksisterende parkeringspladser langs Bistrupvænge og Søndre Allé.

Beplantning i forbindelse med parkeringsarealer skal styrke de store eksisterende beplantninger og have præg af levende hegn, skovbryn og skov.

Det er vigtigt at anlæg af parkering tilpasser sig landskabstrækkene fremfor at bryde med dem og et gennemgående princip er derfor at placere parkering, der følger terrænet langs af højdekurverne. Terrænspring etableres som kampestensmure eller skråninger.

Parkering ved bygninger

De parkerede biler skal holdes væk fra facaderne i repekt for de bevaringsværdige bygninger.

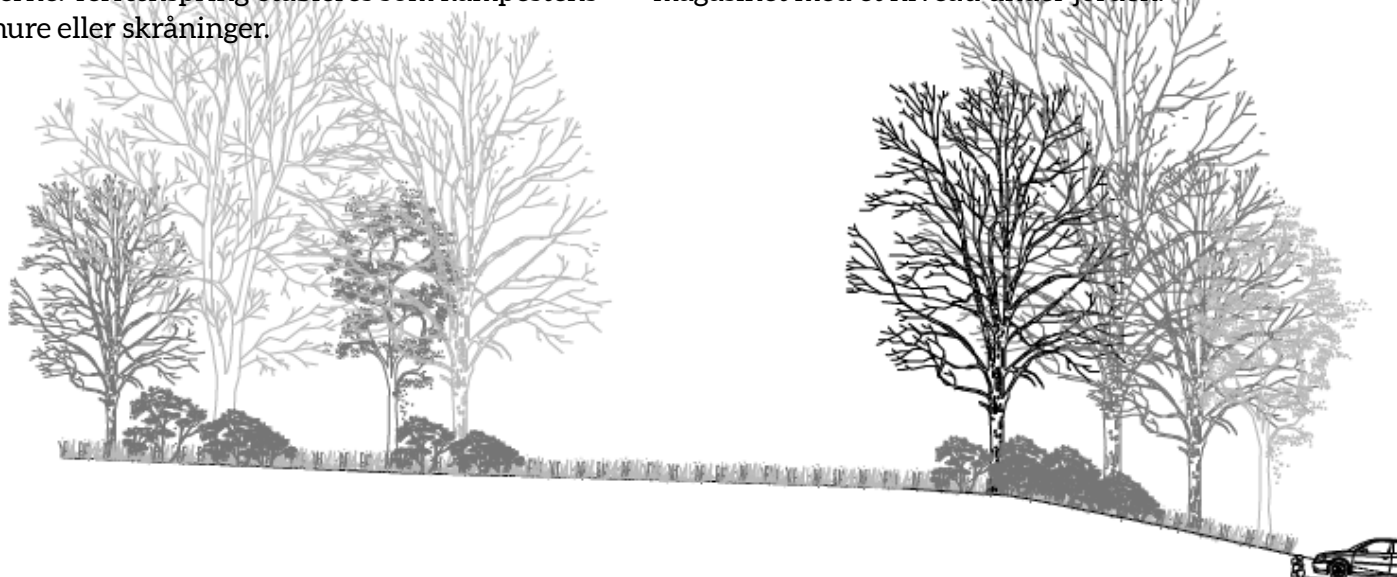
Parkeringsarealer tæt ved bygninger skal have en mere urban karakter med flader i fx chaussen eller brosten.

Parkering i konstruktion

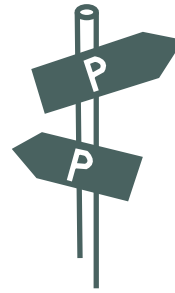
For at opnå et tilstrækkeligt antal pladser uden at tage fokus fra områdets rekreative værdier, er det nødvendigt at placere ca. 1/3 af pladserne i konstruktion.

Parkering i kælder giver mulighed for at koncentrere et større antal p-pladser på lidt plads og derved holde større områder fri for parkering. Til gengæld er det et stort indgreb i den landskabelige sammenhæng, som skal have særligt fokus.

Der etableres p-kælder under nybyggerierne Enghus og Parkhus. Desuden er det muligt at udvide den centrale parkeringsplads foran Centralmagasinet med et niveau under jorden.



3. Parkering uden omveje



Ud fra et trafikalt hensyn skal parkeringsarealer placeres let tilgængelige fra det overordnede vejnet. Søndre Allé og Bistrupvænge er de to hovedadgangsveje til Sankt Hans for den kørende trafik og dermed også adgangveje til samtlige parkeringsarealer.

Overordnet set er parkeringspladser opdelt i to enklaver - hhv den østlige og den sydvestlige del. Derved er langt størstedelen af parkeringsarealerne placeret i umiddelbar forlængelse af adgangsvejene.

Adgangsvejene skal være tydelig markerede for at minimere omvejskørsel og søgetrafik. Dette ved hjælp af parkeringshenviisning, der guider bilister til de største parkeringsarealer langs Bistrupvænge og på arealet foran Kurhuset.

Derudover er der placeret mindre parkeringsarealer rundt i området. Det tilstræbes, at der er parkeringspladser svarende til min. en pr. bolig i umiddelbar tilknytning til hvert boligområde - uden at disse dog er private.

Derved sikres mulighed for at entrere alle boligerne i bil fra adgangsvejene uden unødigt kørsel på de interne veje.



Bistrupvænge

Parkeringsanlæg

Nedenfor er de forskellige parkeringsarealer beskrevet, med det antal parkeringspladser som kan indpasses i parklandskabet. Parkeringsarealerne er markeret på kortet side 24-25.

#1 Langs Bistrupvænge

141 parkeringspladser kan indpasses langs Bistrupvænge på begge sider af vejen efter samme princip, som den eksisterende parkering på strækningen.

Terrænmæssigt er der markante skråninger i vestsiden. Her vil det være nødvendigt at etablere en støttemur som skal integreres i den øvrige landskabelige sammenhæng. Det vurderes samtidig at nye parkeringspladser her kan indpasses i den eksisterende beplantning på en stilfærdig og logisk måde.

#2 Enghus og Parkhus

Langs Bistrupvænge opføres to nybyggerier med parkeringskældre til hhv. 107 og 108 parkeringspladser. Begge parkeringskældre vil have adgang fra Bistrupvænge.

#3 Centralpladsen

88 parkeringspladser kan indpasses mellem Centralmagasinet, Slottet og Fjordhus ved at udvide det eksisterende parkeringsareal.

Adgangen vil ske fra Søndre Allé via Bistrupbakke, som herefter nedlægges. Adgangen fra Bistrup Allé mod nord nedlægges ligeledes.

Der skal tages særlig hensyn til den karakteristiske allé-beplantning langs Søndre Alle samt det grønne bælte øst for parkeringsarealet.

#4 Ved Fjordhus

28 eksisterende parkeringspladser bibeholdes i Fjordhusets gård. Halvdelen af parkeringspladserne er omkranset af lave grønne hække, mens den øvrige halvdel er placeret langs bebyggelsens facade. Den eksisterende adgang fra Bistrup Allé bibeholdes.

#5 Ved Centralmagasinet

20 parkeringspladser kan etableres langs Centralmagasinets vestlige side. Dette kræver at en mindre tilbygning nedrives for at skabe tilstrækkelig plads til manøvreareal samt adgang fra Bistrup Allé.

#6 Ved Slottet

44 parkeringspladser kan etableres på den eksisterende parkeringsplads øst for Slottet. Dette kræver, at bygningerne Vognporten og Røde lade nedrives. Dette vil samtidig fremhæve den fredede slotsbanke, som Slottet er placeret på.

Adgangen fra Bistrup Allé bibeholdes mens den eksisterende Bistrupbakke nedlægges som bilvej foran Slottet.

#7 Ved Østerhus og Sønderhus

83 parkeringspladser kan etableres på bagsiden af Østerhus og Sønderhus. Parkeringsarealet anlægges som et langstrækt ensrettet forløb med adgang via Bistrupbakke og udkørsel til Søndre Allé.



Parkeringsarealet skal indpasses de mange eksisterende bevaringsværdige træer ved at placere parkeringspladserne i koncentrerede enklaver. Der skal ligeledes tages højde for fortidsminde areal-linjen omkring Slottet.

#8 Langs Søndre Allé

38 eksisterende parkeringspladser langs Søndre Allé bibeholdes.

#9 Kurhuspladsen

91 parkeringspladser kan etableres på det grønne parkareal mellem Kurhuset og villaen Søndre Allé 3. Villaen har i dag adgang fra Søndre Allé, men fremover skal samtlige 91 pladser have adgang fra Kurhusvænge.

Det grønne område har flere bevaringsværdige træer, der bør bevares så vidt muligt. Parkeringsarealet skal omkranses af lave grønne hække, som afspejler den eksisterende hæk mod Kurhusets sydøstlige fløj. Desuden skal der bibeholdes et haveareal til villaen.

#10 Kurhusvænge

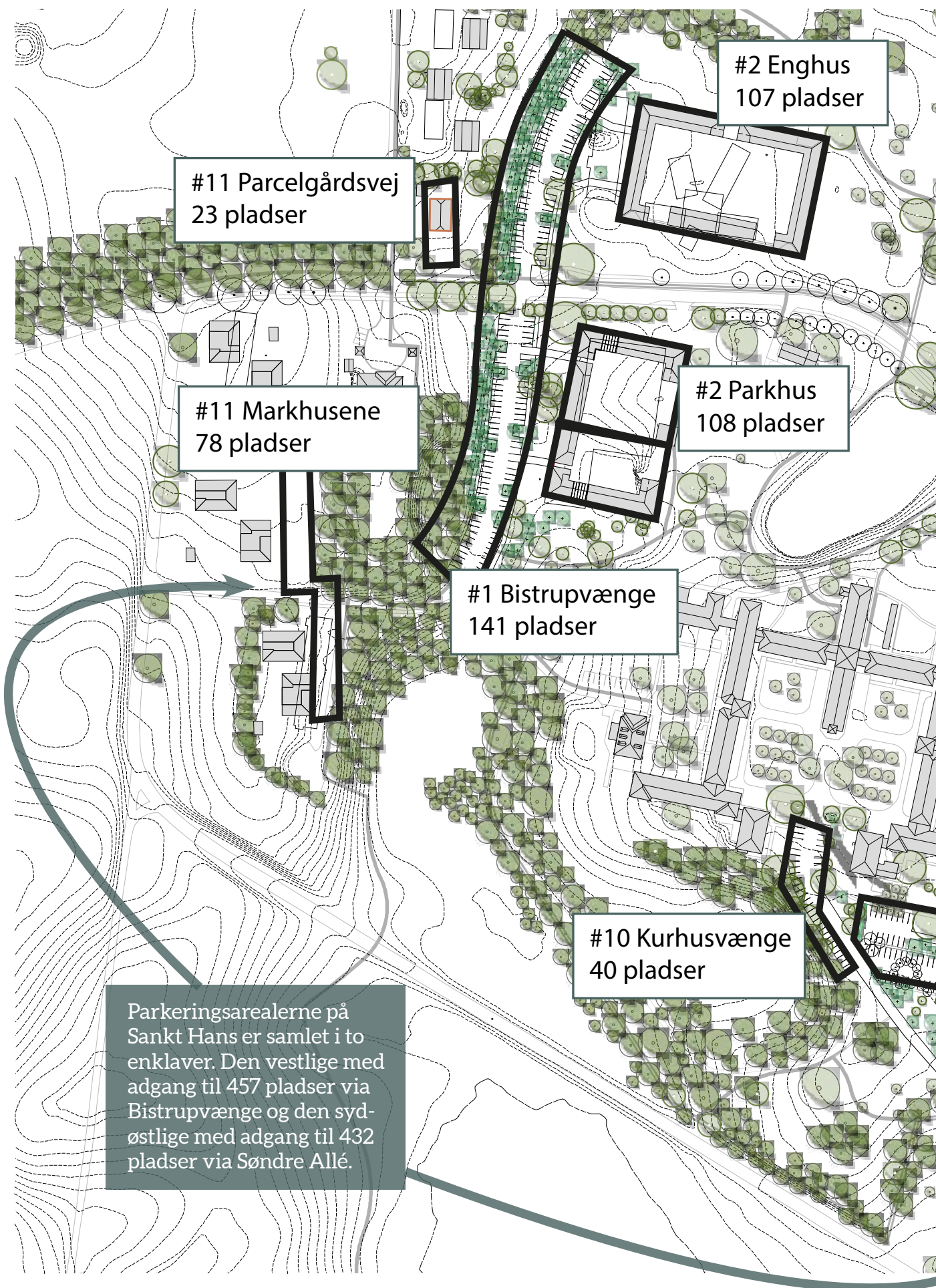
40 eksisterende parkeringspladser kan bibeholdes langs Kurhusvænge og tilpasses det nye parkeringsareal mod nødøst - Kurhuspladsen.

#11 Parcelgårdsvej og Markhusene

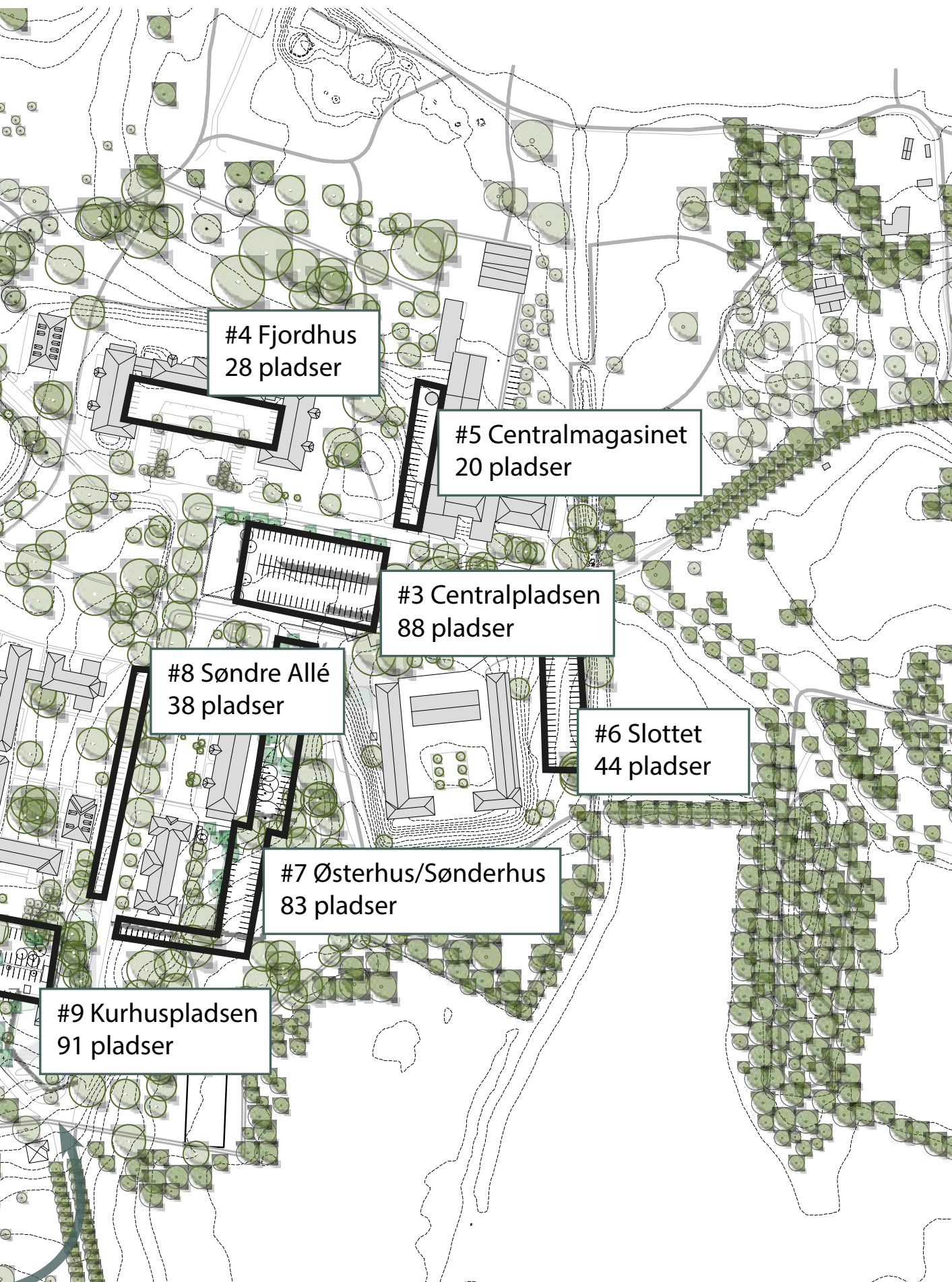
Derudover etableres der parkeringspladser til boliger hhv. på Parcelgårdsvej og Markhusene som svarer til det faktiske behov på de to matrikler.

Samlede parkeringsudlæg

Parkeringsareal	antal pladser
Bistrupvænge	141
Enghus	107
Parkhus	108
Centralpladen	88
Fjordhus	28
Centralmagasinet	20
Slottet	44
Østerhus/Sønderhus	83
Søndre Allé	38
Kurhuspladsen	90
Kurhusvænge	40
Parcelgårdsvej	23
Markhusene	78
I alt	888



Parkeringsanlæg



Parkeringsstruktur

Parkeringsstrukturen for biler spiller en stor rolle i brugen af den bæredygtige mobilitet på Sankt Hans.

Erfaringer viser, at jo bedre vilkår der er for bilparkering i et område, des flere vælger bilen som primære transportmiddel - uanset om det er indenfor cykelafstand.

Sankt Hans ligger ikke stationsnært og med en kommende god forbindelse til motorvejsnettet vil det uden tvivl blive et område, hvor størstedelen af beboerne har egen bil.

Det skal området kunne rumme, men for at skubbe på den bæredygtige dagsorden er det derfor nødvendigt at indføre begrænsninger på parkeringsforholdene samtidig med at forholdene for cyklister og buspassagerer forbedres.

Tre tiltag skal være med til at skabe balance i parkeringsstrukturen på Sankt Hans, så området ikke sander til i biler uden for parkeringsarealer og samtidig bidrager til visionen om et hverdagsliv uden egen bil:

- **Tidsrestriktioner**

På alle offentlige terrænparkeringspladser indføres der en tidsbegræning på op til 3 timer. Dette giver mulighed for, at gæster og besøgende langvejs fra stadig kan komme i bil og gøre brug af områdets faciliteter.

Den offentlige del af parkeringskælderer under Parkhus er fritaget fra tidsrestriktion. Her er der således mulighed for, at ansatte samt overnattende gæster kan langtidsparkere.

- **Parkeringslicenser**

Parkeringsstrategien understøtter en vision om, at begrænse bilejerskabet i området til én privat bil pr. bolig. Dette kan enten reguleres ved kun at give mulighed for én beboerlicens pr. bolig eller at lade en evt. anden beboerlicens være betydelig dyre.

- **Parkeringszone**

Sankt Hans bliver én samlet parkeringszone og der kan derfor frit parkeres på alle de offentlige parkeringsarealer i området. En beboerlicens er ikke garanti for en parkeringsplads lige foran egen bolig, men fritager fra tidsbegrænsningen på de offentlige pladser i området.

En parkeringszone sikrer en fleksibilitet i parkeringssituationen og giver mulighed for at indføre betalingsparkering på længere sigt, så fremt det skulle være nødvendigt.



Parkeringsnormer

Parkeringsnormerne skal sikre, at der etableres nok parkeringspladser, så de omgivende områder ikke oversvømmes med uønskede parkerede biler.

Samtidig skal normerne fastsættes på et niveau, der sikrer, at der ikke etableres unødvendige parkeringspladser, der er til gene for den karakteristiske parkstruktur.

Herudover skal normerne fastsættes så de i vid udstrækning tager højde for den fremtidige udvikling i biltrafikken. Det er således en balancegang at fastsætte normerne.

Kommuneplan 19 har dannet grundlag for opgørelsen af det samlede parkeringsbehov. På Sankt Hans er normerne det faktiske krav og angiver således det endelige antal parkeringspladser, der skal anlægges til den pågældende funktion.

Parkeringsnormer - bil

Boliger	1,5 pr. 100 m ²
Ungdomsbolig (almen)	1 pr. 4 boliger
Erhverv	1 pr. 50 m ²
Butikker	1 pr. 50 m ²
Café/restaurant	1 pr. 50 m ²
Hotel/Vandrehjem	0,5 pr. værelse
Institution	1 pr. 5 norm. pl.

Parkeringsregnskab

Parkeringsnormerne giver et samlet parkeringsbehov for Sankt Hans på 845 pladser. Heri er indregnet parkering til Sct. Hans Haves daglige funktion.

Når det samlede behov reduceres for delebiler - hvor 60 pladser erstattes af 15 delebiler, skal der anlægges 800 pladser til de faste funktioner.

I Rammelokalplanen er der taget udgangspunkt i den landskabelige analyse af parkeringsarealerne, hvilken giver mulighed for at anlægge ca. 890 pladser under hensynstagen til fredninger, terræn og beplantning. Dette skal forstås som områdets maksimale parkeringsudlæg.

Parkeringsbehov jf. parkeringsnormer	845
Parkeringsbehov inkl. delebilsreduktion	800
Samlet parkeringsudlæg	890
Rest	90

Regnskabet viser således et overskud på 88 pladser, som skal udgøre rammen for parkering til naturgæster og events samt evt. mulighed for udvidelse hvis behovet opstår.

De kommende lokalplaner vil redegøre for hvor mange parkeringspladser der skal anlægges i de pågældende delområder. Parkeringsnormen vil udgøre minimum antallet mens den landskabelige analyse vil udgøre det maksimale antal.



**ROSKILDE
KOMMUNE**