

*Vedrørende: Evaluering af 'Helhedsløsning for trafikken på Sankt Jørgensbjerg'*

I anledning af at trafikplanen for Sankt Jørgensbjerg nu skal evalueres, vil Sankt Jørgensbjerg Lokalråd indledningsvis gerne rose Byrådet og forvaltningen for at have taget problemerne med trafikken på Sankt Jørgensbjerg alvorligt og for gennem forsøgsordningen at fremlægge konstruktive forslag til løsninger. Med denne udtalelse fremlægger Lokalrådet sine kommentarer til forsøget samt fremsætter forslag til et projekt, der kan medføre yderligere forbedringer.

**Baggrund:**

Sankt Jørgensbjerg Lokalråd repræsenterer beboere i området omfattet af *Partiel byplan 32, omkring Sankt Jørgensbjerg Kirke*. Området består af den oprindelige landsby omkring Sankt Jørgensbjerg Kirke og kan betegnes som 'Nedre Sankt Jørgensbjerg' til forskel fra 'Øvre Sankt Jørgensbjerg', der omfatter området mod syd omkranset af Sankt Hans Gade, Møllehusvej, Helligkorsvej og Byvolden/Sankt Mortens Vej.

*Bevaringsværdigt område:*

Nedre Sankt Jørgensbjerg er af Miljøministeriet beskrevet således: *"Sankt Jørgensbjerg er en gammel landsby, der i dag er omgivet af villakvarterer og vokset sammen med Roskilde by. Stort set alle husene i den oprindelige landsby omkring Kirkebakken, Kirkegade, Asylgade, Brøndgade og Smedegade er velbevarede bindingsværkshuse med stor miljømæssig og kulturhistorisk bevaringsværdi."* Af det kortmateriale, som følger med rapporten, fremgår det, at adskillige af bygningerne i området klassificeres som bygninger med høj bevaringsværdi. (Kilde: Roskilde – bevaringsværdier i byer og bygninger 1990. København: Miljøministeriet Planstyrelsen, 1990, s. 48). Nedre Sankt Jørgensbjerg indgår tillige som område i 'Nationalparkprojekt Roskilde-Lejre', og såvel Fjordstien (rute 40), Skjoldungestien som den nationale cykelrute 88 går gennem området.

Nedre Sankt Jørgensbjerg indgår i Kommuneplanen (2009) som ét af seks særlige kulturmiljøer med flg. beskrivelse: *"Sct. Jørgensbjerg fungerede som havn og fiskerleje for Roskilde, og udgør stadig en selvstændig bydel med sin helt egen karakter. Beliggenheden på det kuperede terræn helt ud til kysten og befolkningens blandede erhverv som fiskebønder har betinget et bebyggelsesmønster, der afviger fra kommunens egentlige landsbyer."* Om kommuneplanens beskrivelse af de særlige kulturmiljøer hedder det: *"Kommuneplanen skal være med til at bevare fysiske spor i landskabet og byerne, der hver for sig eller tilsammen fortæller noget væsentligt om vores egns historie. Formålet er at sikre os selv og kommende generationer oplevelsesrige og attraktive omgivelser at bo i, besøge og udforske."*

*Trafikstatus:*

Alle veje i Nedre Sankt Jørgensbjerg-området er klassificeret som *sekundære lokalveje* i Roskilde kommunes trafiksikkerhedsplan (2009), mens 'afgrænsningsvejen' mod Øvre Sankt Jørgensbjerg, Sankt Hans Gade, er klassificeret som en *sekundær trafikvej*. Om de sekundære lokalveje hedder det i trafiksikkerhedsplanen: *"Gennemkørende trafik er uønsket på disse veje, og vejene udformes efter denne målsætning"*.

### *Trafikudvikling:*

En trafiktælling i maj 2008 viste, at der hver dag i myldretiden kørte 1613 biler igennem Brøndgade, mens der i samme tidsrum kun kørte 1497 biler igennem Sankt Hans Gade. Der kørte således flere biler gennem Nedre Sankt Jørgensbjerg i myldretiden på et hverdagsdøgn end gennem Sankt Hans Gade. Trafikken gennem de snævre gader var en voldsom belastning for de gamle huse, som flere steder slog revner på trods af, at tung trafik ved en tidligere beslutning var blevet forbudt i gaderne. Dette var udgangspunktet for det første trafikreguleringsforsøg - der udelukkende omfattede Nedre Sankt Jørgensbjerg – med skiltning af 'Gennemkørende trafik ikke tilladt'. I denne første forsøgsperiode faldt trafikmængden i Brøndgade fra 2968 biler på et hverdagsdøgn i 2008 til 1146 biler i 2010 – men trafikken steg i samme periode i Sankt Hans Gade fra 3117 biler i 2008 til 4469 biler i juni 2010.

Denne stigning i Sankt Hans Gade var baggrunden for at også Øvre Sankt Jørgensbjerg fra juni 2011 kom med i trafikreguleringsforsøget, og ved den seneste trafiktælling (marts 2012) er trafikmængden i Sankt Hans Gade nu faldet til 3203 biler på et hverdagsdøgn, hvilket næsten svarer til udgangspunktet i 2008, mens trafikken i Brøndgade nu er øget til 1337 biler på et hverdagsdøgn, svarende til knap halvdelen af trafikken i 2008.

### *Hastighed:*

Brøndgade har en hastighedsregulering, idet der er opsat blå Max. 30 km/t-skilte. De trafiktællinger, der har været gennemført i hhv. 2010, 2011 og 2012, viser, at cirka halvdelen (49 %) af de 24.500 gennemkørende biler som i de tre måleperioder har gennemkørt Brøndgade, overskrider hastighedsgrænsen på de 30 km/t. Dette sker uagtet at målestedet i de to af perioderne har været placeret lige i tilknytning til en hastighedsdæmpende indsnævring af gaden – i tilknytning til "Torvet".

Hastighedsmålingerne i Smedegade ligger væsentligt over de 30 km/t. Det skal bemærkes, at en måling af gennemsnitshastigheden på målepunkterne ikke giver et retvisende billede af den gennemkørende trafikshastighed, da gennemsnittet er påvirket af dels beboere, som kører til og fra egen adresse, dels af, at en del biler holder i kø for at lade modkørende biler passere i de smalle gader.

### **Sammenfatning:**

Der er ingen tvivl om, at nedre Sankt Jørgensbjergs status som bevaringsværdigt område, således som det er beskrevet dels i Kommuneplanen, dels af Miljøministeriet, tilsiger, at der skal gøres noget for at beskytte det bevaringsværdige miljø til glæde for både beboere og de mange turister, som færdes i området.

Det gennemførte trafikreguleringsforsøg kan delvis betragtes som en succes, da det fra 2008-2012 er lykkedes at halvere trafikken gennem Nedre Sankt Jørgensbjerg, samtidig med at trafikken igennem Sankt Hans Gade nu i 2012 er nede på ca. samme niveau som i 2008. Når det kun kan betegnes som en delvis succes, skyldes det, at det kan anslås, at der stadigvæk kører cirka dobbelt så mange biler gennem Nedre Sankt Jørgensbjerg som der burde i forhold til en opfyldelse af trafikikkerhedsplanens klassificering, der betyder, at "gennemkørende trafik er uønsket på disse veje". Samtidig viser hastighedsmålingerne, at ca. halvdelen af alle biler kører for stærkt igennem området på trods af skiltning, modkørende trafik og hastighedschikaner.

Hertil kommer, at det er vanskeligt – for ikke at sige umuligt – for politiet at kontrollere, om det gældende forbud om gennemkørsel overholdes, da der med den nugældende ordning er tale om et stort område, hvor det ikke er til at se, om en bil er på vej til et andet sted inden for området. Det er også for politiet vanskeligt at gøre noget ved hastigheden, da der i Brøndgade kun er tale om en *vejledende* max hastighed. Så selv om politiet fra tid til anden kører igennem området, har de kun meget sjældent haft mulighed for at påtale overtrædelse af bestemmelserne.

I forsøgsperioden er der sket en væsentlig ændring, der har haft betydning for trafikmønstret på Nedre Sankt Jørgensbjerg. Region Sjælland har fået tilladelse til at inddrage et grønt område til at anlægge en ny parkeringsplads med ca. 100 parkeringspladser, der har til- og frakørsel via Smedegade over for nummer 25, selv om dette af hensyn til den genererede trafik i stedet burde være sket via Bidstrup Allé. Med den igangværende udbygning af ungdomspsykiatrien kan vi frygte en stigning af uvedkommende gennemkørende trafik i området.

#### **Kommentarer og forslag:**

De gennemførte forsøg har klart dokumenteret behovet for en yderligere fredeliggørelse af området i Nedre Sankt Jørgensbjerg, da anslået 700 bilister i døgnet stadigvæk lader hånt om de opstillede skilte og vælger at køre igennem på trods af områdets karakter som særligt kultur- og bevaringsværdigt område og den gældende status som sekundære lokalveje, jf. den ovenfor anførte argumentation.

Sankt Jørgensbjerg Lokalråd vil arbejde for, at områdets særlige karakter bevares og videreudvikles. Derfor har vi udarbejdet et forslag til et samarbejde mellem Lokalrådet, Roskilde Kommune, Roskilde Museum og Roskilde Havn om gennemførelse af en bevaringsplan med henblik på at bevare områdets kulturhistoriske fremtrædelsesform og øge tilgængeligheden for turister. Planen, der er nærmere beskrevet i vedlagte bilag, har som forudsætning, at Brøndgade lukkes helt for gennemkørende trafik i den østlige ende. Derved fjernes tilskyndelsen til at bruge området til gennemkørsel, idet en gennemkørsel nu vil tage længere tid end det gør at fortsætte ad de eksisterende trafikveje. Dette vil dels gøre området mere attraktivt for de besøgende turister, dels beskytte de gamle huse mod rystelser fra den gennemkørende trafik. Trafikken til og fra kirken kan betjenes via Toftegade, Brøndgade og Smedegade, så det vil ikke give problemer, hverken for brudekareter eller rustvogne. Denne plan har yderligere den fordel i kulturhistorisk sammenhæng, at den formentlig vil kunne rydde ud i den skilteskov, det har været nødvendigt at opsætte for at regulere den stadigt stigende færdsel. Langt de fleste af de nuværende skilte vil blive overflødige og vil kunne fjernes, hvilket vil være en klar fordel for et mere autentisk udseende af bebyggelsen.

Sankt Jørgensbjerg håber meget på en positiv behandling af dette forslag, der, såfremt det bliver vedtaget, vil kunne erstatte langt dyrere og mere miljøfremmede foranstaltninger til regulering af trafikken.

Vi samarbejder meget gerne med forvaltningen om ovenstående for at finde de bedst mulige løsninger, og vi håber, at Roskilde Byråd ved at støtte dette forslag vil fortsætte bestræbelserne for at gøre Nedre Sankt Jørgensbjerg til det kulturmiljø, som det rettelig bør være til glæde for alle, som færdes i området. Enten fordi de har ærinde i området, eller fordi de gerne vil cykle eller gå på oplevelse i det særegne kulturområde omkring Danmarks ældste kirke fra ca. 1080.

Venlig hilsen

Karl Hult

Sankt Jørgensbjerg Lokalråd

[Bilag: Projekt Sct. Jørgensbjerg – landsbyen i byen, Folder om Sct. Jørgensbjerg](#)