

# Foranalyse af Vanløse Bymidte

NOVEMBER 2024





# FORANALYSE AF VANLØSE BYMIDTE

November 2024

Rådgiverteam:  
Urban Creators  
RAW Mobility  
BARC Rådgivning

**urban**  
creators

**RAWMOBILITY**

**BARC**  
BARC

Udarbejdet på vegne af Københavns Kommune





# INDHOLD

<b>1. Indledning</b>	<b>4</b>
1.1 Formål, proces og læsevejledning	5
1.2 Projektafgrænsning – tre delanalyser	6
1.3 Et historisk blik på Vanløse Bymidte	7
1.4 Vanløse Bymidte i dag – en bydel i vækst	8
1.5 Forudsætninger for foranalysen	10
1.6 Proces og aktiviteter	12
<b>2. Vision for udviklingen af Vanløse Bymidte</b>	<b>16</b>
<b>3. Udfordringer og potentialer</b>	<b>18</b>
3.1 Tre delanalyser – et solidt fundament	19
3.2 Hovedkonklusioner fra egenartsanalysen	20
3.3 Hovedkonklusioner fra den trafikale analyse	22
3.4 Hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen	26
<b>4. Scenarie for udviklingen af Vanløse Bymidte</b>	<b>30</b>
4.1 Fra analyse til et scenarie for en sammenhængende bymidte	31
4.2 Scenarie: Fremtidens Vanløse Bymidte – et grønt, levende mødested	32
4.3 Fra scenarie til anlægsprojekt	44
4.4 Den videre proces og organisering	45



# 1

## Indledning

Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads er i dag Vanløses mest centrale pladser. På Vanløse Torv passerer dagligt mere end 12.000 fodgængere til og fra station, bus, indkøb eller Kulturstationen. Bymidten har en særlig betydning for bydelens beboere som både knudepunkt og samlingssted, men Vanløses hjerte fremstår i dag slidt og usammenhængende med uhensigtsmæssig cykelparkering og mangel på opholdsmuligheder.

En bred gruppe af interessenter, bl.a. den borgerdrevne Bymidtegruppe, erhvervsdrivende og Vanløse Lokaludvalg, har med stort engagement advokeret for en samlet vision for en mere levende, grøn og sammenhængende bymidte i Vanløse. Det store lokale engagement er et stort aktiv og giver et stærkt udgangspunkt. På denne baggrund har Københavns Kommune igangsat en foranalyse af Vanløse Bymidte. Analysen skal afdække muligheder og udfordringer for den videre udvikling af Vanløse Bymidte.





# 1.1

## Formål, proces og læsevejledning

Formålet med denne foranalyse er at afdække mulighederne for at skabe en attraktiv bymidte med et sammenhængende, funktionelt og indbydende byrum i hele området omkring Vanløse Station. Desuden skal analysen afdække muligheder for samarbejde på de arealer, der ikke er ejet af kommunen. Analysen skal desuden afklare, hvordan mulighederne for cykelparkering på og omkring stationen kan optimeres.

### Helhedsorienteret tilgang

En helhedsorienteret tilgang skal sikre sammenhæng mellem analysens tre delelementer:

- Undersøgelse af muligheder for omdannelse af byrummet omkring Vanløse Station på både privat og kommunalt areal
- Undersøgelse af cykelparkeringen omkring Vanløse Station
- Undersøgelse af de trafikale aspekter ved en omdannelse af byrummet

Cykelparkering og de trafikale aspekter vægter højt i denne foranalyse sammenlignet med andre lignende foranalyser af byrum og bymidter. Det skyldes, at det daglige trafikale flow af både fodgængere og cyklister, skift mellem bus, metro og S-tog, samt besøgende til både handel og kultur, er en væsentlig del af livet omkring Vanløse Station. Det skyldes også, at Trafikstyrelsen har medfinansieret cykelparkeringsanalysen.

Det trafikale fokus har skabt et solidt grundlag for at arbejde med byrumsløsningerne, og gennem videoanalyser er cyklister og gåendes flow blevet registreret.

Desuden er der gennemført grundige trafikanalyser og beregninger af forslag til trafikale ændringer og konsekvenserne for de omkringliggende veje. Derudover er der gennemført 1:1 afprøvninger af forskellige tiltag for at optimere cykelparkeringen, hvilket har været med til at kvalificere det scenarie, der foreslås til slut i foranalysen.

Beslutninger om Vanløses Bymidtes fremtid kan tages på et veloplyst grundlag, hvad angår de trafikale konsekvenser samt kortlægning af stedets egenart, ejerforhold og ledningsforhold. Samtidig bygger foranalysen på inputs fra et bredt udsnit af borgere og interessenter. På denne baggrund udstikker analysen mulighedsrummet for kommende tiltag, som vil kræve yderligere skitsering og detaljering for at konkretisere fremtiden for Vanløse Bymidte.

### Proces, resultat og næste skridt

Foranalysen blev igangsat i april 2023 og er gennemført i tre faser med hhv. analyse, afprøvning af midlertidige cykelparkerings tiltag samt idégenereringsfasen med scenarieudvikling af to scenarier, der har ført til ét samlet scenarie. Undervejs har lokale interessenter, brugere af stedet og borgere været inddraget i processen, og forsøg med fokus på cykelparkering er afprøvet i efteråret 2023.

Foranalysen bygger videre på tidligere gennemførte undersøgelser samt input fra involvering af borgere og interessenter, blandt andet i forbindelse med udarbejdelsen af bydelsplanen i 2021 og tidligere høringssvar omkring bymidten. Resultatet er denne samlede foranalyse af Vanløse Bymidte.

Målet har været, at få et så bredt udsnit af stemmer med i foranalysen som muligt. Borgere og interessenter har bidraget i interviews, fokusgrupper og til workshop om bymidten, og forbipasserende på gaden og særlige brugergrupper som Hus Forbi-sælgere, er blevet inddraget.

Københavns Kommune står bag Foranalyse af Vanløse Bymidte, som er udført af en tværfaglig rådgivergruppe med Urban Creators (projektleder), RAW Mobility og BARK Rådgivning. Foranalysen skal danne grundlag for politiske drøftelser og beslutninger om den videre udvikling af Vanløse Bymidte.

### Læsevejledning

Der indledes med en historisk indflyvning til Vanløses udvikling og de forudsætninger, der er rammesættende for den mulige udvikling af bymidten. Dernæst opsummeres konklusionerne fra de tre analyser, der har kvalificeret det endelige scenarie for en fremtidig omdannelse af Vanløse Bymidte: egenartsanalysen, den trafikale analyse og cykelparkeringsanalysen.

På baggrund af delanalyserne og dialog med borgere og aktører er der udarbejdet et scenarie, der forener funktionalitet, kultur, plads til ophold og det grønne. Der er fokus på at skabe sammenhængende byrum af høj kvalitet med plads til ophold og elementer, der bidrager til en levende bymidte. Derudover er der fokus på funktionalitet og flows i form af bedre adgangsforhold til og fra stationen, busstoppesteder og cykelparkeringshuset, samt helt generelt mere ordnet cykelparkering.



## 1.2 Projektafgrænsning – tre delanalyser

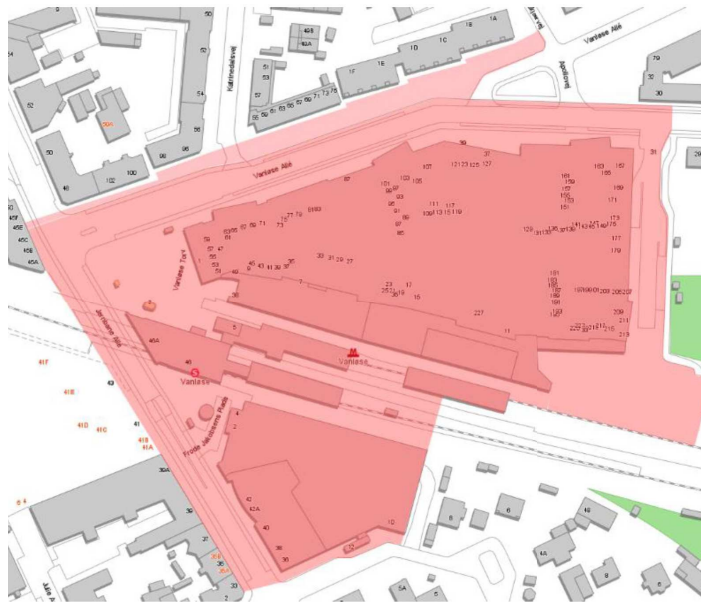
Foranalysen for Vanløse Bymidte består af følgende tre delanalyser:

- Undersøgelse af muligheder for omdannelse af byrummet omkring Vanløse Station
- Undersøgelse af cykelparkeringen omkring Vanløse Station
- Undersøgelse af de trafikale aspekter ved en omdannelse af byrummet

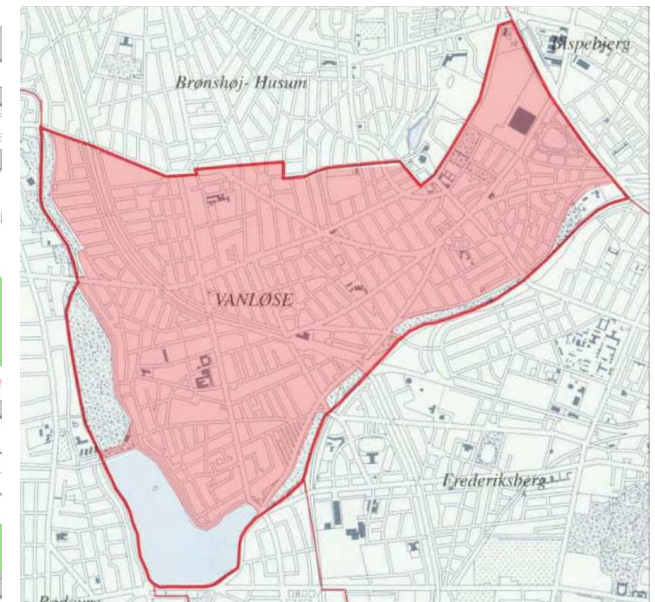
De tre delanalyser har, som det ses af kortene nedenfor, forskellige afgrænsninger for, hvilket område der undersøges:



Undersøgelsesområde byrum



Undersøgelsesområde cykelparkering



Undersøgelsesområde trafik



# 1.3 Et historisk blik på Vanløse Bymidte

## Landsbyen Vanløse

13 gårde lå frem til udskiftningen i 1780 på en række nord for Damhussøen i landsbyen Vanløse. I 1855 var alle 13 gårde udskiftet og der var 8 beboelser tilbage i landsbyen. (Kilde: Bydelsatlas Vanløse)

## Fra landsby til stationsby – bymidten flytter

Jernbanen blev ført igennem området og Vanløse Station åbnede i 1898. Vanløses 'midte' flyttede geografisk placering fra landsbyen ved Damhusengen til området omkring den nye station. Her blev Vanløse Stationsplads anlagt på de trekantede arealer, som blev til overs på hver sin side af jernbanen. Dette er en del af forklaringen på den manglende sammenhæng i nutidens bymidte.

## Flere funktioner og brugere – samme plads

I 2005 åbner metrostationen, og Vanløse Stationsplads skifter navn til Vanløse Torv. Kulturstationen og Kronen, som åbnede i 2017, tiltrækker sammen med stationen mange daglige brugere til bymidten.

Det forventes, at antallet af daglige brugere vil stige, når grunden over for stationen (Indertoften II) udvikles i fremtiden og i takt med Kronens udvikling af Metrotorvet med nye muligheder for leg og ophold.

Landsbyen Vanløse har få beboere tilbage

1855

Vanløse Station åbner

1898

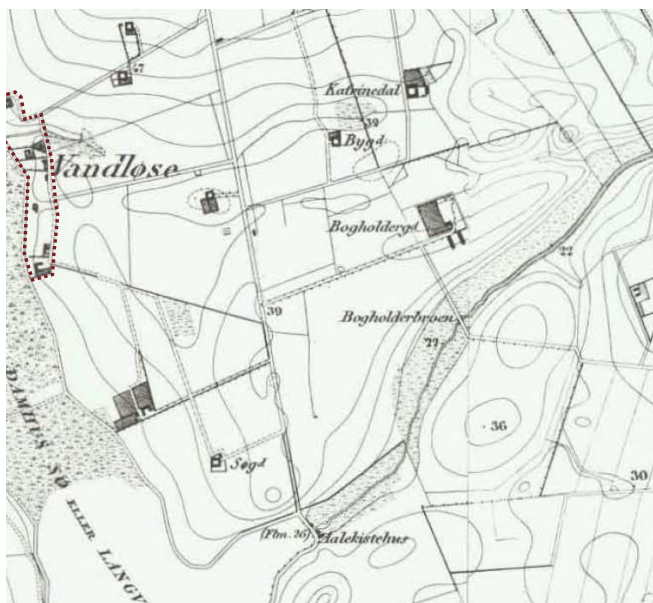
Vanløse metrostation åbner  
Vanløse Kulturstation åbner

2005

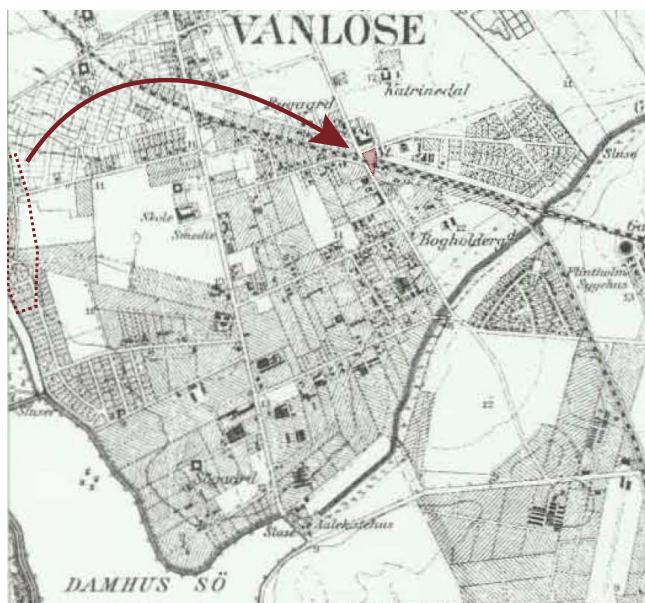
Kronen åbner  
Boliger, caféer og indkøb

2017

Fremtidig udvikling af  
Indertoften II



Vanløse landsby - kort 1855, Vanløse Bydelsatlas, Københavns Kommune



Vanløse - kort 1915, Vanløse Bydelsatlas, Københavns Kommune



Vanløse - kort 2024, Baggrundskort og bygninger, Geodatastyrelsen



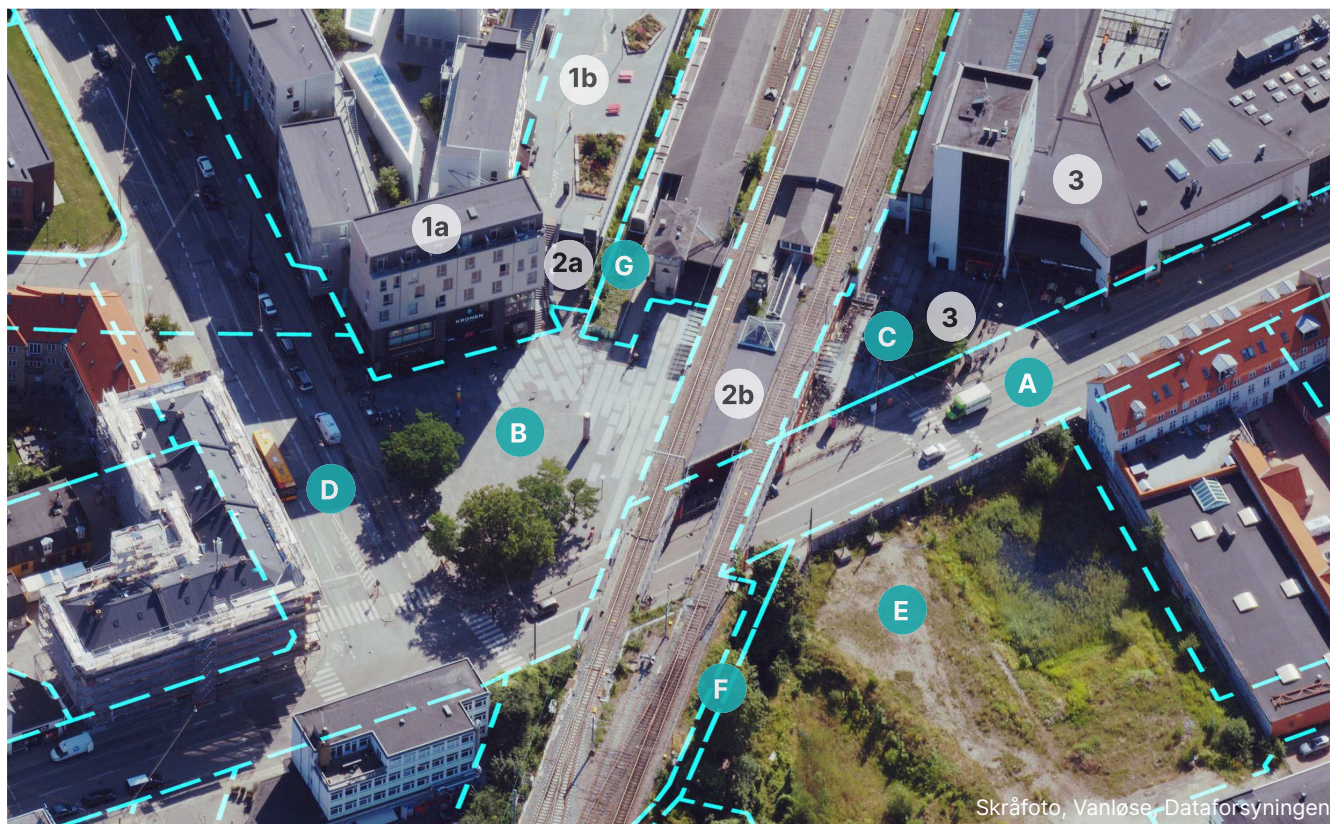
## 1.4 Vanløse Bymidte i dag – en bydel i vækst

Vanløse er en yngre bydel og den næstmindste bydel i Københavns Kommune målt på areal, dog med stigende indbyggertal. Bydelen rummer både villakvarterer, rækkehuse, byggeforeningshuse og etagebyggeri, og bydelen fortættes stadig, særligt i området omkring bymidten.

Nyere arkitektur er skudt op omkring stationen og mere er på vej. I dag er en revitalisering af Kronen i gang, og et nyt byggeri er på vej syd for Jernbane Allé på Indertoften II, der på fotoet th. er det grønne areal nederst (E).

### Mobilitetsknudepunkt, mødested og markedsplads

Bylivet er koncentreret ved Vanløse Bymidte, hvor der ligger station, butikker, spisesteder, bibliotek og kulturhus. Bymidten er både mødested for bydelens 40.000 indbyggere og trafikalt knudepunkt med 12.000 daglige forbipasserende. Bymidstens arealer og bygninger ejes af private, kommunale og statslige interessenter og rummer en bred variation af funktioner.



Skråfoto, Vanløse, Dataforsyningen

### Ejerforhold omkring Vanløse bymidte

#### Arealer

- A. Jernbane Allé, Københavns Kommune
- B. Vanløse Torv, Københavns Kommune
- C. Frode Jakobsens Plads, Holberg Fenger Gruppen
- D. Vanløse Allé, Københavns Kommune
- E. Indertoften II, Holberg Fenger Gruppen
- F. Klingseystien, Københavns Kommune
- G. Hvilespor for metroen, spor 2

#### Bygninger

- 1a. Kronen, ejet af Nrep A/S.
- 1b. Metrotorvet, ejet af Nrep A/S.
- 2a. Cykelparkeringshuset, DSB Ejendomme.
- 2b. Stationsbygningen, DSB Ejendomme.
- 3. Kulturstationen og Pavilion på FJP, Holberg Fenger Gruppen.



## **A. Jernbane Allé – strøggade med megen trafik**

Vanløse Bymidte ligger langs Jernbane Allé, som er hovedhandelsstrøget i Vanløse. Jernbane Allé har trods sin beskedne vejbredde en høj mængde biltrafik, der vidner om stor aktivitet i bymidten, men også at vejen er en attraktiv genvej for gennemkørende trafik. Jernbane Allé er udpeget som strøggade i Kommuneplan 2019, se [side 22](#).

## **B. Vanløse Torv – få opholdsmuligheder på bydelens mødested og markedsplads**

Vanløse Torv nord for stationen ejes og drives af Københavns Kommune. En række store gamle træer markerer hjørnet mod Vanløse Allé og Jernbane Allé. En lav, slynget halvmur langs Vanløse Allé afgrænser pladsen og styrer delvist bevægelsesflowet ind over torvet fra busskuret og fodgængerfeltet i hjørnet. Der er enkelte siddepladser integreret i halvmuren og på beton-siddestubbene under træerne, men ellers fremstår pladsen åben og relativt tom og med få muligheder for ophold. Der afholdes jævnligt marked på pladsen og andre aktiviteter for hele bydelen.

## **C. Frode Jakobsens Plads – cykler og hegn skjuler station og kulturhus**

Frode Jakobsens Plads er en mindre plads med mange funktioner. Cykelparkering er placeret langs stationens sydvestvendte facade. Midt på pladsen står en indhegnet pavillon med udeservering under tre træer, og langs Kulturstationens facade er der udeservering. Pladsen præges i høj grad af parkerede cykler både i og uden for stativ, hvilket besværliggør og skjuler adgangen til stationen og bydelens kulturhus.

## **D. Vanløse Allé – vigtig forbindelse for busser, gående og til parkeringskælder**

Vanløse Allé løber nord for Vanløse Torv. Vejen brydes af et mindre trekantet byrum og fortsætter over i Apollovej. Fra Vanløse Allé er der adgang til indkøbscenteret Kronen, boligerne på toppen af

centeret og parkeringskælder. Vejen fremstår grøn med allébeplantning på det meste af strækningen. Ved Vanløse Torv breder vejprofilen sig ud med busbaner i begge vejsider, hvilket betyder, at vejen må krydses i to etager.

## **E. Indertoften II – bymidten udvides med ny forplads**

Et nyt byggeri 'V-360' på Indertoften syd for Jernbane Allé, i daglig tale 'Fengergrunden', har været under udvikling over en længere periode. Byggeriet skal erstatte industrielle punktbygninger mod Jernbane Allé, som allerede er nedrevet. Her kommer serviceerhverv på de første etager i bunden samt hotellejligheder i to tårne på toppen. Den nye forplads, som opstår med bebyggelsens tilbagetrukne placering i forhold til Jernbane Allé er tiltænkt at korrespondere med Frode Jakobsens Plads jf. Lokalplanen.

## **F. Klingseystien**

Klingseystien løber langs jernbanen og er i dag en gangsti. Den forbinder til Klingseyvej mod vest og er ejet af Københavns Kommune.

## **G. Metroens hvilespor udgør en barriere, som kan forskønnes**

Forlængelsen af Metro spor 2 ved Vanløse Torv er af flere interessenter nævnt som en barriere for adgangen til og fra cykelparkeringshuset. Metro-selskabet ejer arealet og har anlagt sporet som en forudsætning for høj kapacitet på metrolinjen, hvorfor arealet ikke er inddraget i de foreslåede scenarier. Metroselskabet har dog foreslået en forskønnelse af gangpassagen mellem torv og metrostation.

## **1a. Kronen – byens handelscentrum med ny pladسدannelse og mere potentiale for at åbne sig**

Kronen, som stod færdig i 2017, har fået nye ejere, som er i gang med en revitalisering af ejendommen, der på nuværende tidspunkt indeholder

butikscener i bunden og boliger opført som 'rækkehuse' på toppen. Der er potentiale for, at centret åbner sig mere mod Vanløse Torv.

## **1b. Metrotorvet – nyt byrum med plads til leg og ophold**

Med adgang fra Vanløse Torv ad en trappe og fra Kronen indkøbscenter anlægges Kronen Metro-torvet på taget af det eksisterende cykelparkeringshus. Torvet får aktiviteter særligt henvendt til børnefamilier med mulighed for leg samt borde og stole for alle, der ønsker at opholde sig ved Kronen.

## **2a. Cykelparkeringshuset – underudnyttet og usynligt potentiale**

Et cykelparkeringshus i to etager ligger kilet ind mellem Kronen og Metrosporet med adgang fra Vanløse Torv og direkte fra Kronen. Huset ejes af DSB Ejendomme og driftes i et samarbejde mellem DSB Ejendomme og NREP, som ejer Kronen.

## **2b. Banen og stationen – karakteristisk, men lukket stationsbygning**

Stationsbygningen og jernbanetracéet deler bymidten over i to trekantede pladser. Den karakteristiske røde og lukkede stationsbygning er indrettet i to forskudte planer med S-togsperron øverst, mens den nederste er endestation for metrolinjerne M1 og M2, hvilket gør bygningen til lige dele bygning og offentligt uderum.

## **3. Kulturstationen – masser af kultur og liv, men det er gemt væk**

Kulturstationen Vanløse er bydelens kulturelle samlingssted, der bl.a. huser bibliotek, kulturhus, café, indkøb, borgerservice m.v. Ejendommen er tegnet af tegnestuen Henning Larsen og ejes af Holberg Fenger Gruppen, der også ejer den lille pavillon på Frode Jakobsens Plads. Adgangen til Kulturstationen på første sal sker via en trappe, men er gemt bag parkerede cykler, pladsens pavillon og hegn. I det hele taget er Vanløses mangfoldige, kulturelle liv er gemt inde i bygningen.

# 1.5

## Forudsætninger for foranalysen

Delanalyserne og scenarieudviklingen beror på en række forudsætninger, som er afdækket i analysearbejdet, og som har indflydelse på mulighederne for udviklingen af Vanløse Bymidte.

### Busfremkommelighed

Konsekvenser for bussernes fremkommelighed ved en eventuel inddragelse af vejarealer er afdækket, og det har været en forudsætning, at bussernes fremkommelighed påvirkes mindst muligt.

### Metroens hvilespor (spor 2)

Metroens hvilespor, som rækker ind på Vanløse Torv, er af flere interessenter nævnt som en barriere for adgangen til og fra cykelparkeringshuset. Metroselskabet ejer arealet og har anlagt sporet som en forudsætning for høj kapacitet på metrolinjen, hvorfor arealet ikke er inddraget i det foreslåede scenarie. Metroselskabet har dog selv foreslået at forbedre det visuelle udtryk med en ny, tæt afgrænsning mellem sporareal og torv, en forskønnelse af gangpassagen mellem torv og metrostation, samt en overdækning af spor 2 for forbedret integration mellem torv, indkøbscenter og metrostation. Metroselskabet foreslår desuden en mere offentligt henvendt benyttelse af den gamle stationsbygning ved torvet.

### Indretning af Frode Jakobsens Plads

Frode Jakobsens Plads er ejet af Holberg Fenger Gruppen, og arealet foran stationen på pladsen er anlagt til stationsforplads. DSB ejer og vedligeholder cykelparkeringspladserne samt forestår og bekoster fremtidig pasning og vedligeholdelse af forpladsen.

### Indertoften II - ny bebyggelse og forplads

Lokalplan 465, Indertoften II, giver mulighed for ny bebyggelse. Arealet er ejet af Holberg Fenger Gruppen. Scenariet for forpladsen, der indgår i denne foranalyse, er inden for lokalplanens rammer.

### Placering af ledninger i bymidten

I både Jernbane Allé og Vanløse Allé ligger der mange ledninger, se side 11. På Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads er der mindre udfordringer med ledninger. På Vanløse Torv er der umiddelbart en stor del af pladsen uden større ledningstræk, hvor det vil være muligt fx at plante i dybden eller etablere et vandelement. På Frode Jakobsens Plads er der i dag plantet en række træer. Mens den sydøstlige del af pladsen har et større ledningstræk liggende, er der muligheder for evt. beplantning i den nordvestlige side, så længe respektafstande til banen overholdes. Da byggeriet på Indertoften II er under opførelse, er scenariet udelukkende baseret på lokalplanens overordnede principper, og scenariet er ikke skitseret på baggrund af et fremtidigt ledningsnet på arealet.

### Klingseystien

I dag er det ikke muligt at udvide Klingseystien på grund af jernbanen i nord og byggefeltet i syd. Stien er udlagt til gangsti, og det er ikke vurderet muligt at ændre status eller anvendelse af arealet, før byggeriet på Indertoften er længere i sin projektfase.

### Brand og redning

Eksisterende brand- og redningsveje bibeholdes. Forslag til møblering overholder brand- og redningskrav.



Foto: Urban Creators

Metroens hvilespor på Vanløse Torv foran indgang til cykelparkering (uden for billedet).

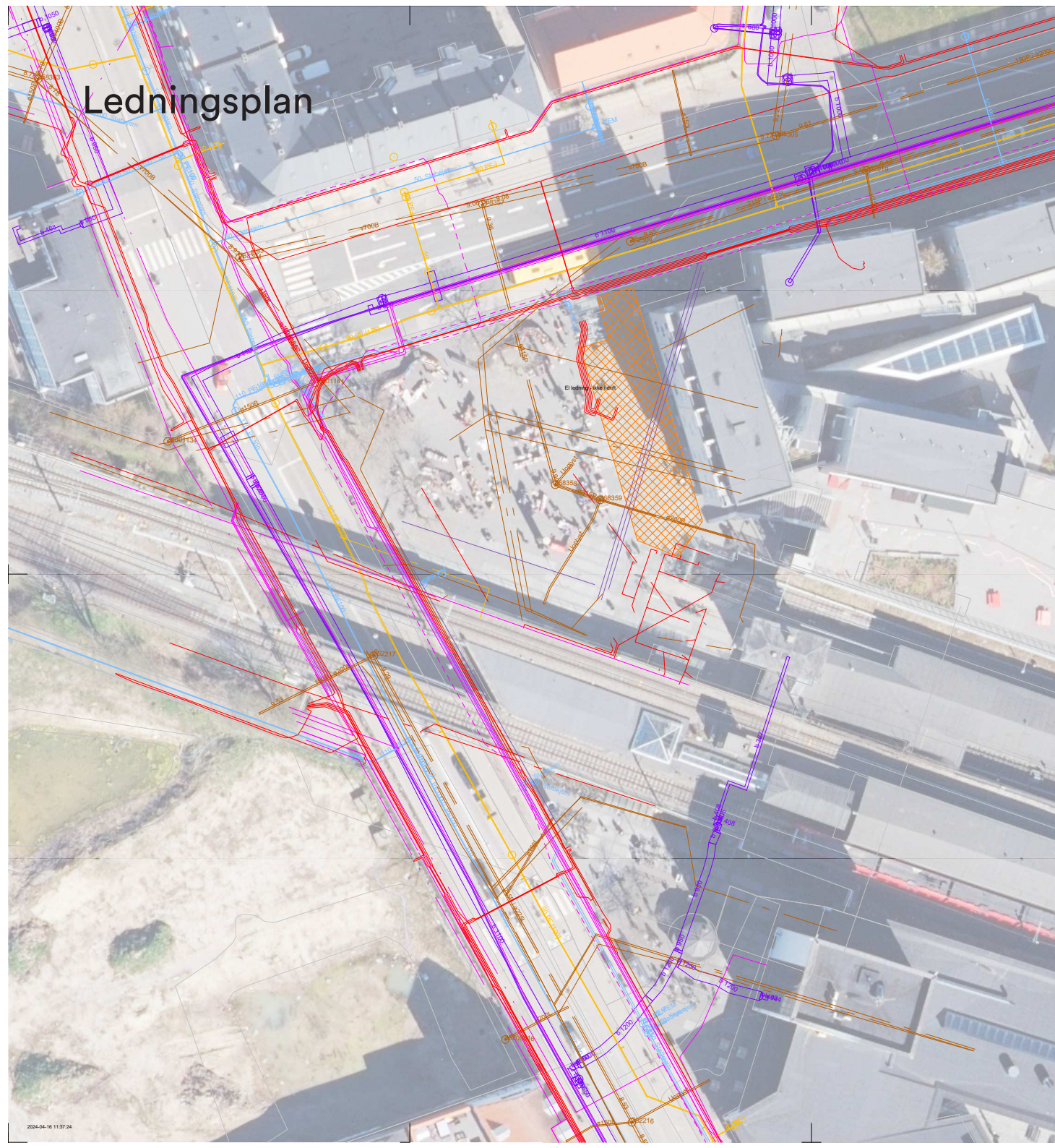


Foto: Urban Creators




















Adgang til Vanløse Station via Frode Jakobsens Plads. Til venstre i billedet ses DSB's forplads.



# Ledningsplan



## Signatur:

-  HOFOR - GAS
-  HOFOR - Fjernvarme
-  HOFOR - Spildevand
-  HOFOR - Vand
-  Radius - Elledning
-  Radius - Færingsrør
-  GlobalConnect - Teleledning
-  TDC - Teleledning
-  Telia - Teleledning
-  Metroselskabet - afløbsledning
-  Metroselskabet - Elledning
-  Metroselskabet - Færingsrør
-  Metroselskabet - Vandledning
-  BaneDanmark - afløbsledning
-  BaneDanmark - Elledning
-  BaneDanmark - Færingsrør
-  BaneDanmark - Teleledning
-  BaneDanmark - Gasledning
-  Brandvej



## Noter:

Forslaget er optegnet på luftopmålt grundkort, hvor der erfaringsmæssigt kan være en unøjagtighed på op til 0,5 m.

Obs: Den viste tegning er nedskaleret til 35% af det oprindelige tegningsgrundlag.

Kunde : Københavns Kommune

Dato: 16.04.2024

Sag : Vanløse Bymidte

Mål: 1:250

Emne : Ledningsplan

Tegn. nr.:  
1400

Sags nr. : 2023\_029

Tegn. :NTH

Kontrol :CW

Godk. :CW

# RAWOABILITY

RAW Mobility A/S  
Nordre Toldbod 27  
1259 København K  
www.rawmobility.dk

11/162016 4.38

# 1.6

## Proces og aktiviteter

### På skuldrene af eksisterende viden og lokal inddragelse

Der er et stort lokalt og politisk ønske om en samlet vision for en mere sammenhængende, attraktiv og levende bymidte i Vanløse. Igennem en årrække har Lokaludvalget i Vanløse og den borgerdrevne Vanløse Bymidtegruppe afholdt bred og kontinuerlig borgerinddragelse om udviklingen af bymidten.

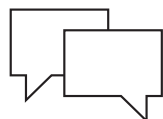
Der findes desuden en række tidligere analyser og planer, der er relevante for bymidtens fremtidige udvikling.

Denne foranalyse står derfor på skuldrene af den eksisterende viden og lokale inddragelse og bidrager med ny viden gennem trafikanalysen, egenartsanalysen og cykelparkeringsanalysen. Interessent- og borgerinvolvering har bidraget til vigtig kvalificering undervejs.



**BESIGTIGELSE OG DESK RESEARCH**  
af eksisterende analyser, viden og planer

- Gennemgang af høringssvar til eksisterende lokalplaner, By-midtegruppens Visionsfolder og Lokaludvalgets Bydelsplan



**INTERESSENTINVOLVERING**  
med grundejere og nøgleinteressenter

- Afdækning af mulighedsrum
- Formulering af fælles vision



**TRAFIKALE ANALYSER**  
med kortlægning af adfærd, cykelparkering, flow og trafikmønstre før og under afprøvninger

- Trafikanalyse
- Cykelparkeringsanalyse



**EGENARTSANALYSE**  
**VANLØSE BYMIDTE**  
med registrering og analyse og udpegning af egenart

- Egenartsanalyse



**BORGERINVOLVERING**  
med input til visionen, til afprøvnin-  
gerne og til scenarieskitsering

- By-event – Vanløse Lokaludvalg
- Pop-Up dialog
- Åbent Værksted

### En inddragende proces

Vanløse Bymidte rummer et mangfoldigt felt af brugere og interessenter. Processen har derfor været tilrettelagt med fokus på at samle interessenter, brugere og beboere bag en fælles vision, som opsummerer de lokale og politiske visioner for Vanløse Bymidte.

Den fælles vision og lokale viden har udgjort fundamentet for afprøvningerne og for det skitserede scenarie i denne foranalyse. I idégenereringsfasen blev flere byrumsscenerier og tre trafikscenerier drøftet og derefter samlet til ét scenarie baseret på input og kvalificering.

Forskellige formater af inddragelse har sikret, at mange forskellige grupper har haft mulighed for at komme med input undervejs.

Processen har indeholdt følgende elementer:



Processen blev igangsat i april 2023 og indeholdt tre faser undervejs:

### Fase 1 - Analysefasen

Indledningsvist er eksisterende materiale som hørings svar til lokalplaner, Bymidtegruppens Visionsfolder og Lokaludvalgets Bydelsplan blevet gennemgået. Muligheder og problemstillinger er blevet afdækket i de indledende analyser og interviews, og kvalificeret på et interessentmøde med repræsentanter fra DSB ejendomme, Metroselskabet, Movia, Holberg Fenger, Kronen Holding, Bymidtegruppen og Lokaludvalget.

På den baggrund er en fælles vision blevet formuleret. Til borgereventet "Vanløse på den anden ende" i juni 2023 kunne borgere komme med input til visionen. 73 personer gav deres mening til kende og efterfølgende blev visionen godkendt i Lokaludvalget i august 2023.

### Fase 2 - Afprøvningsfasen

Pop-up dialog på gaden har givet viden om de lokale erfaringer med 1:1 afprøvninger målrettet cyklister i bymidten, samt hvilken påvirkning på adfærd, færdsel og brug af de forskellige byrum de har haft. De har også givet viden om mangler, kvaliteter og drømme for fremtidens bymidte hos de respondenter vi mødte på gaden. Til pop-up var der et målrettet fokus på at hente input fra borgere/målgrupper, som ikke forventes at deltage på det efterfølgende borgermøde herunder: unge, børnefamilier, Hus Forbi sælgere, pendlere og lokale erhvervsdrivende. Til de to pop-up aktiviteter har vi talt med 51 personer.

### Fase 3 - Idégenereringsfasen

Til et offentligt Åbent Værksted d. 28. november 2023 i Kulturstationen blev de gennemførte analyser, den overordnede vision og scenarier for Vanløse Bymidte præsenteret for interessenter og den brede offentlighed. Herefter blev deltagerne inviteret til at stille spørgsmål til de gennemførte analyser og komme med input ved forskellige boder i lokalet.

Rådgiverteamet bemandede sammen med fagfolk fra Københavns Kommune vidensboder med præsentation af hhv. egenartsanalyse, trafikanalyse og cykelparkeringsanalyse.

En række lokalboder var bemandede af hhv. Lokaludvalget med info om bl.a. Bydelsplanen, Bymidtegruppen med info om deres visionsfolder og store model af bymidten, og Metroselskabet og Movia med information og dialog om bymidtens funktion som station og knudepunkt. På et centralt idéværksted, bemandede af rådgiverteamet og Københavns Kommune, kunne deltagerne komme med input til to scenarier for Vanløse Bymidte, der siden blev samlet i et.

Det vurderes, at der i løbet af hele aftenen deltog omkring 50-75 til Åbent Værksted udover projektteamet.

Med afsæt i det eksisterende materiale, de udførte analyser og de input, der er blevet afgivet i inddragelsesprocessen undervejs, er Foranalysen for Vanløse Bymidte udarbejdet.



Vanløse Lokaludvalgs bod til borgereventet "Vanløse på den anden ende", juni 2023.



Vanløse Torv foran Kronen.







# Borgernes input undervejs

## Input til visionen

I forbindelse med det årlige event "Vanløse på den anden ende" i juni 2023, indsamlede Lokaludvalget borgernes input til visionen. Der kom 73 besvarelser i alt. Overordnet set kan de modtagne input opdeles i følgende temaer:

- Skab mere byliv – flere samlingssteder, mere kulturliv og flere små erhvervsdrivende, flere aktiviteter og nye faciliteter målrettet unge.
- Giv plads til leg og grønt, noget for børnefamilierne.
- Dæmp trafikken, farten ned på Jernbane Allé.

## Pop-up dialog under afprøvninger

Til Pop-up dialog på gaden har 51 borgere delt deres lokale erfaringer med afprøvningernes påvirkning på adfærden i bymidten ift. cykelparkering, færdsel og brug af de forskellige byrum. Borgerne er derudover kommet med input til kvaliteter, mangler og drømme for fremtidens bymidte.

### Kvaliteter i dag:

- Handelsmuligheder og caféer som mødesteder.
- Stedets historie.
- Velfungerende trafikalt knudepunkt med mulighed for cykelparkering.
- Loppemarkedet og andre aktiviteter, der skaber liv på den åbne plads.

### Mangler i dag og drømme til fremtidens bymidte

- En opgradering af byrumsinventaret generelt med gode og centralt placerede siddepladser, grønne elementer og vand.
- Helhedsløsning, så de mange små byrum samtænkes.
- God belysning af byrum og cykelparkeringshus.
- Adgang til offentligt toilet
- Mere byliv generelt med flere små specialbutikker, mere kultur- og byliv.
- Flere gode caféer med udeservering og liv i aftentimerne.
- Flere loppemarkeder, events og koncerter, der skaber byliv i bymidten.
- Bring biografen tilbage.

## Input til Åbent Værksted

Til det offentlige arrangement kunne interessenter og borgere stille spørgsmål til forundersøgelsen, få viden om og komme med input. Ca. 50-75 borgere deltog i løbet af aftenen og overordnet set kan deres input inddeles i følgende overordnede temaer:

### Bedre kobling mellem bygninger og byrum

- Åbne stueetager, som skaber liv, også om aftenen, og ønske om en mere åben stationsbygning.

### Mobilitet og trafik – fokus på tryghed

- Fokus på trafiksikkerhed og de bløde trafikanter, tilgængelighed, gode skift mellem transportformer. Neddroslet trafik. Bedre cykelparkering.

### Mere grønt og vand

- Skab sanselige oplevelser med grønt og vand, understøt biodiversiteten.

### Byrum og byliv – mangler opholdsmuligheder

- Inviter til leg og aktivitet med inventar og god belægning fx med udendørs scene. Skab siddepladser i læ og sol.

### Helhedsplan og blik for vind/skygge fra byggeri på Indertoften II

- Skab en helhedsorienteret løsning.

# 2

## Vision for udviklingen af Vanløse Bymidte

Det store lokale engagement er mærkbart i Vanløse, hvor ønsket om en mere levende, grøn og sammenhængende bymidte har præget udviklingen af en samlet vision for Vanløse Bymidte. Det er kommet til udtryk i både høringsvar og hos interessenterne.

Visionen er blevet til i samarbejde med Vanløse Lokaludvalg og blev præsenteret for borgerne ved det årligt tilbagevendende event "Vanløse på den anden ende", hvor borgerne havde mulighed for at give deres besyv med.





# *Vision*

---

”Vi skal udvikle Vanløse bymidte for at skabe et attraktivt, lokalt mødested og knudepunkt, der styrker sammenhængskraften og den særlige identitet i Vanløse.

Fremtidens bymidte skal være et mangfoldigt, levende sted med et blomstrende kultur- og erhvervsliv med plads til alle.

Vanløses vigtigste byrum skal knytte Vanløse sammen og samtidig forbinde bydelen til resten af København. Her går skift mellem bæredygtige transportformer hånd i hånd med et smukt, indbydende og velfungerende samlingssted, hvor bydelens beboere og besøgende mødes både til hverdag og fest.”

# 3

## Udfordringer og potentialer

Jernbanen og større veje opdeler i dag bymidten i mindre arealer. Forbipasserende trafik, uhensigtsmæssig cykelparkering og få gode offentlige opholdsmuligheder resulterer i en rodet, fragmenteret og lidt forblæst bymidte, der opleves som afkoblet fra det ellers grønne og imødekommende kvarter.

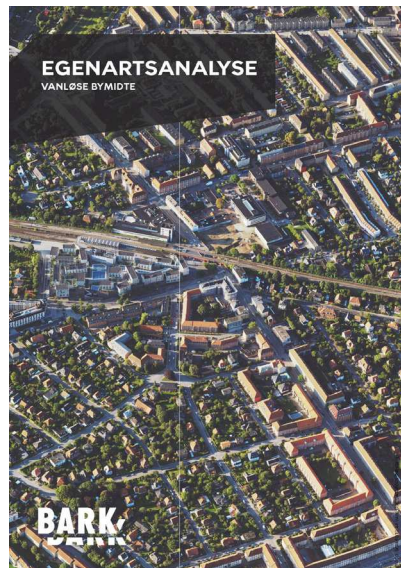
Det er derfor vigtigt at have et helhedsperspektiv for øje, med fokus på cykelparkering, byrum og trafik, når det kommer til udfordringer og potentialer for udviklingen af fremtidens Vanløse Bymidte.





## 3.1 Tre delanalyser – et solidt fundament

Den samlede foranalyse består af tre delanalyser, som supplerer hinanden og giver et samlet overblik over forholdene i bymidten. Analyserne går i dybden med de lokale og tekniske forhold og udgør et grundigt afsæt for scenariet for fremtidens Vanløse Bymidte.



**Egenartsanalyse**  
Et byarkitektonisk blik på bydelen

Udarbejdet af BARK Rådgivning

### Vanløse Bymidte Foranalyse

Cykelparkeringsanalyse  
Februar 2024



**Cykelparkeringsanalyse**  
Udarbejdet af RAW Mobility

### Vanløse Bymidte Trafikal analyse

BILAG TIL DEN SAMLEDE FORANALYSE

APRIL 2024

urban  
creators

**Trafikal analyse**  
Udarbejdet af Urban Creators

## 3.2

# Hovedkonklusioner fra egenartsanalysen

### **Bymidten er mangfoldig, sammensat og varieret**

Vanløse Bymidte er et mangfoldigt, varieret og sammensat sted, med bygninger af forskellig arkitektonisk udtryk, skala og omfang. Bydelens udvikling kan aflæses i de mange forskellige typer arkitektur, som findes i Bymidten. Det grønne hjørne med de store gamle træer på Vanløse Torv udgør et særligt motiv for bydelen med de grønne træk og fælles hjørner.

### **Bymidten er et samlingssted og knudepunkt med mange funktioner på et begrænset areal**

Bymidten er det lokale samlingspunkt med bl.a. juletræstænding, loppemarkeder og byfest for bydelens 40.000 beboere. Det er også et knudepunkt med op mod 12.000 daglige forbipasserende. Her er stærke interessenter, et bredt udbud af funktioner og en bredt sammensat brugergruppe som skaber liv og leben. Men funktionernes tætte placering og de mange hverdagsomstigninger mellem transportformer skaber konflikter mellem parkerede cykler, trafikfunktioner og bymidtens status som bydelens samlingspunkt og mødested.

### **Stationen - identitetsbærende livsnerve med lukkede facader**

Stationsbygningen, jernbanetracéet med højbanen, markiserne over stationsindgangene og den ikoniske billetbygning er alle byarkitektoniske elementer, som vidner om, hvordan stationen har været karakteristisk for bydelens opståen og fortsat er central for bydelens nuværende udvikling. I dag

fremstår stationen meget lukket med indadvendte funktioner og inaktive facader.

### **Bymidten er mangefacetteret og kontrastfyldt med usammenhængende byrum domineret af infrastruktur**

Bymidtens egenart karakteriseres i dag ved at være mangefacetteret, divers og kontrastfuld. De omkringliggende veje dominerer stedet, højbanen og stationsbygningen udgør en barriere mellem de to pladser, og cykelparkering og u hensigtsmæssig placering af inventar skaber rodede og uoverskuelige byrum, som mangler gode offentlige opholdsmuligheder. Til hverdag opleves bymidten som et transitrum, fremfor det samlings- og hverdagsmødested, det også er.

### **Bymidten har utidssvarende byrum med behov for kvalitetsløft**

Der er behov for at styrke bymidten med et kvalitetsløft, så det bliver et velfungerende sted med plads til pendlere, store forsamlinger og gode offentlige opholdsmuligheder. Ved at integrere vejrum, byrum, kantzoner og de funktioner, som skaber liv i bygningerne, kan bymidten udvikles i et helhedsorienteret og sammenhængende greb. Det er oplagt at styrke bymidtens forbindelse til den omkringliggende bydel ved at integrere identitetsskabende elementer med Vanløsemotiver såsom træer og vand.

### **Potentialer**

- Mange daglige brugere
- Bred og divers brugergruppe
- God blanding af funktioner
- Gode solforhold
- Tradition for loppemarked, juletræstænding og andre events i Bymidten
- Store gamle træer
- Stærke lokale interessenter
- Velfungerende knudepunkt
- En levende bymidte i et roligt grønt kvarter

### **Udfordringer**

- Lukkede facader og indadvendte funktioner i stueetagen
- Usammenhængende små byrum
- U hensigtsmæssigt placeret inventar og parkerede cykler
- Svag og manglende belysning
- Rodede, utidssvarende og uoverskuelige byrum, der opleves som transitrum
- Manglende offentlige siddepladser
- Dominerende infrastruktur





Foto: Jonathan Ussing Magyar

**Vanløse Bymidte – et mangfoldigt, varieret og sammensat sted**  
Bydelens samlingsplads med bl.a. loppemarked på Vanløse Torv.



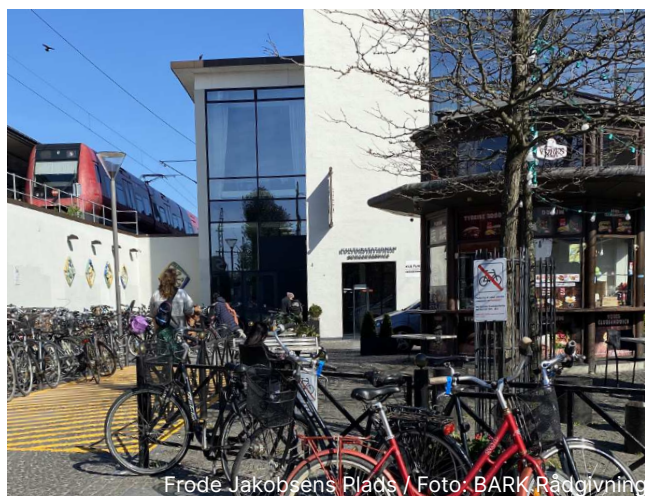
Vanløse Torv mod stationen / Foto: BARK Rådgivning

**Stationen – identitetsbærende livsnerve med lukkede facader**  
Stationen er et markant element i bymidtens egenart og vidner om stedets identitet og historie. Stationen er meget lukket i dag og kan med fordel udvikles og åbnes mere op mod de omkringliggende byrum, fx med mere transparente, udadvendte og aktive stueetager.



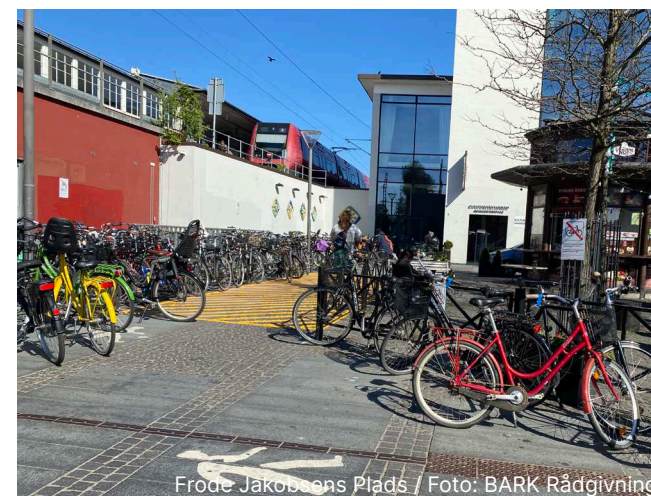
Vanløse Torv set fra Jernbane Allé / Foto: BARK Rådgivning

**Grønt hjørne – skærm og samlingssted - et genkendeligt motiv**  
Store gamle træer markerer bymidten og definerer uderummet med en grøn skærm mod de omkringliggende veje.



Frode Jakobsens Plads / Foto: BARK Rådgivning

**Usammenhængende og utidssvarende byrum**  
Bymidtens byrum domineres af enten parkerede cykler eller u hensigtsmæssigt placeret inventar. Det skaber rodede, utidssvarende og uoverskuelige byrum, der opfordrer til transit frem for ophold.



Frode Jakobsens Plads / Foto: BARK Rådgivning

**Mange funktioner og besøgende på begrænset plads**  
De mange funktioner og daglige omstigninger mellem transportformer skaber udfordringer ift. at forene bymidtens mange forskellige former for brug og anvendelse.

### 3.3

## Hovedkonklusioner fra den trafikale analyse

Vanløse gennemskæres af nordøst/vest-gående regionale vejstrækninger. Bymidten er placeret i smørhullet mellem disse veje og forbindes hertil via Jernbane Allé og Vanløse Allé/Apollovej. Den øvrige bydel er opdelt i mindre bykvarterer forbundet af en række større fordelingsveje og bydelsgader.

### Koblinger til omkringliggende bydele

Vanløse grænser op til bydelene Brønshøj-Husum, Bispebjerg og Valby, og kobler sig desuden til Rødovre og Frederiksberg. I relation til bymidten er det især koblingerne til Frederiksberg (via Jernbane Allé og Vanløse Allé/Apollovej), som fremtidige trafikale ændringer i bymidten vil have indflydelse på.

### Jernbane Allé er udpeget som strøggade

Grundet den høje trafikintensitet og gadeprofilens indretning opleves Jernbane Allé i dag ikke som en strøggade, som den er udpeget til i Kommuneplan 2019. Med en hverdagsdøgntrafik på godt 9.600 biler, er Jernbane Allé et stykke fra at opfylde kommunens nuværende definition af en strøggade:

- Gode muligheder for ophold langs gaden samt at krydsning af gaden skal have høj prioritet.
- Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert.
- Biltrafikken skal foregå med lav hastighed.
- Bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikken.






### Det er vigtigt at understøtte det gode skift

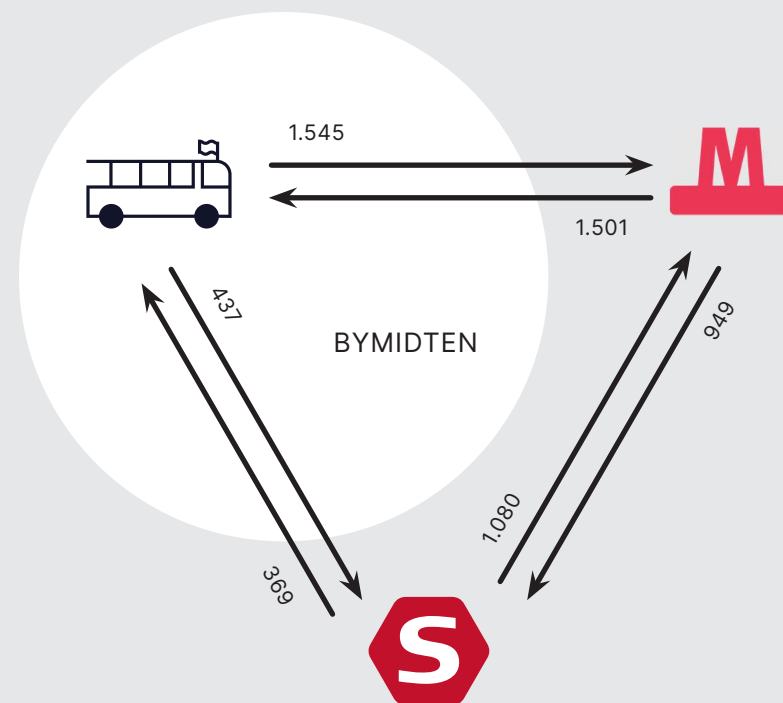
Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads spiller en vigtig rolle som forpladser til Vanløse St., der med både metro og S-tog har udviklet sig til et større trafikalt knudepunkt.

De to torvepladser skal håndtere ikke blot det lokale byliv fra en mellemstor bydel, men også et signifikant skifteflow mellem bus, metro og S-tog.

Passagertal og fodgængertællinger viser tydeligt, at der er både mange passagerer til den kollektive trafik og stor aktivitet i bymidten.

- I 2022 udgjorde antal passagerer til S-tog på en gennemsnitlig hverdag 5.600, hvilket gør Vanløse St. til den 10. mest travle S-togsstation i Københavns Kommune (ud af 24).
- Der er i gennemsnit 10.527 metropassagerer på Vanløse St. (2022) på et hverdagsdøgn, hvilket gør Vanløse St. til den 6. mest benyttede metrostation på linje M1 og M2.
- 11.904 gående krydser Vanløse Torv på en almindelig hverdag, jf. seneste tælling fra Københavns Kommune (Maj 2023).
- De største skift i den kollektive trafik er mellem bus og metro, med ca. 1.500 passagerer for hver skifteretning.

 56% af rejser med metro fra og til Vanløse St. involverer min. ét skift med bus 



## Busserne er essentielle for bymidten

Vanløse Bymidte betjenes af buslinje 9A og 26, som har stoppested på Vanløse Allé ved torvet, og linje 22, som har stoppested på Jernbane Allé ved Frode Jakobsens Plads. Derudover betjenes stationen og bymidten også af linje 10, 31 og 142, som har stoppested på Jydeholmen med ca. 1 km gangafstand.

- Linje 9A kører i myldretiden med en frekvens på 7-8 min., og har bl.a. en vigtig rolle i koblingen til Vanløse St. for et opland i Rødovre, som ligger midt i mellem S-togsbanerne mod hhv. Frederikssund og Høje-Taastrup.
- Linje 26 kører i myldretiden med en frekvens på 15 min. og forbinder et opland i Brønshøj-Husum og Bispebjerg med Vanløse St. Både linje 9A og 26 betjener også Flintholm St., og er derfor linjeført ad Vanløse Allé/Apollovej.
- Linje 22, som er den eneste buslinje på Jernbane Allé, kører i myldretiden med en frekvens på 20 min. Til trods for en lavere frekvens, udgør linje 22 en væsentlig kobling til Vanløse St. for et stort opland i Husum og et mindre opland i den sydlige del af Vanløse. Det er samtidig den næstmest benyttede buslinje i bymidten. Fremkommeligheden for buslinje 22 og fastholdelse af linjeføringen på Jernbane Allé er derfor essentiel.







### Bymidtens puls – kl. 16 er den travleste tid, både på veje og pladser

Nedenstående figur viser, hvordan mængden af hhv. biltrafik, cykeltrafik og fodgængere fordeler sig i tidsrummet 7-19 i krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé (Københavns Kommune krydstælling maj 2023).

Overordnet er der generelt flest biler, med undtagelse af tidsrummet 16-17, hvor antallet af cyklister overstiger antallet af biler. At der generelt er flere trafikanter i eftermiddagsspidsstimen end morgenspidsstimen tyder på, at det ikke kun er pendling til og fra arbejde, der driver trafik gennem bymidten. En mulig forklaring kan tilskrives indkøbsaktiviteter i fx Kronen og bymidten generelt.

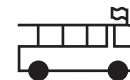


### Vanløse Torv – ophold på bæk dominerer

Det mest markante peak er kl. 16, hvor den mest udbredte type ophold er siddende på bæk, og omkring kl. 18, hvor der er flest stående.

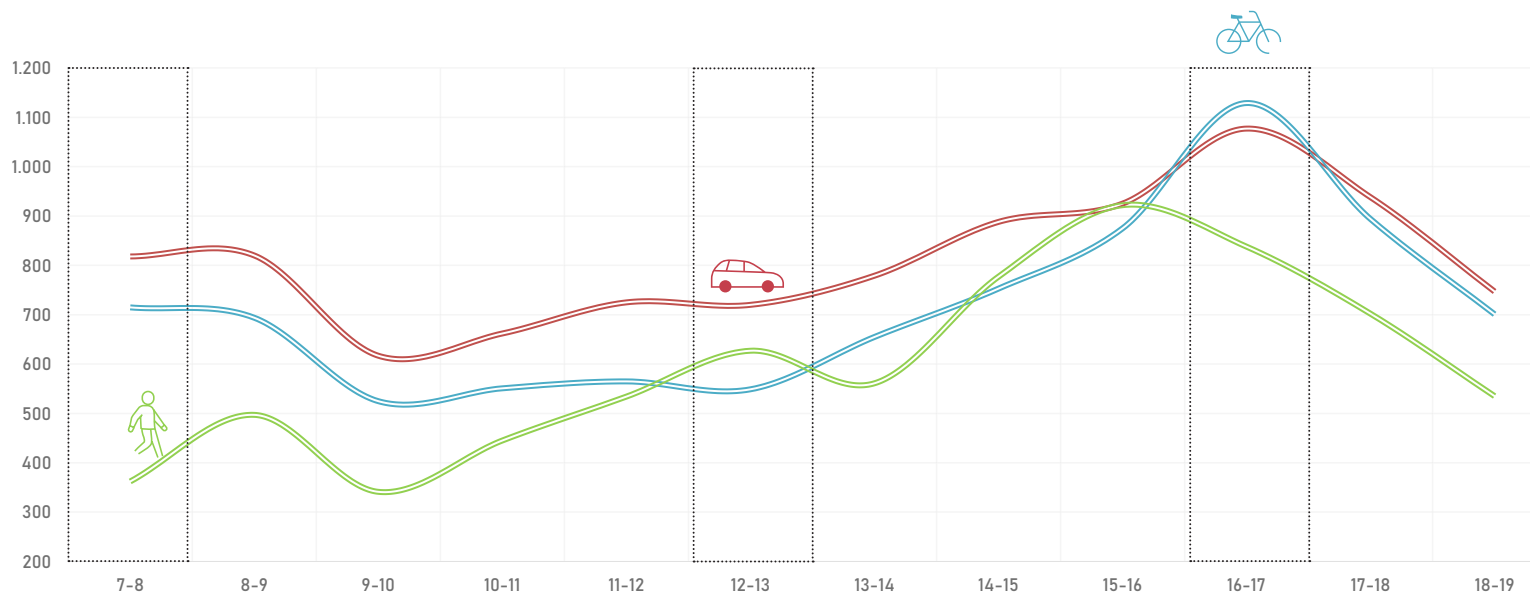
Af andre interessante indblik kan nævnes at:

- Fra kl. 15 og frem er tidsrummet, hvor flest passagerer venter på deres bus.
- Antallet af personer, der sidder andre steder end på bæk er lavt.
- Caféfolket og antallet af barnevogne peaker lige efter frokost.



### Frode Jakobsens Plads – vi venter på bussen

Det mest markante peak er kl. 16, hvor antallet af passagerer der venter på deres bus er den mest udbredte type ophold. Dette hænger muligvis sammen med, at buslinje 22 har en lavere frekvens end busserne på Vanløse Torv. Herudover er antallet af ophold generelt lavt.



#### Bymidtens puls

Data: Københavns Kommune, Maj 2023

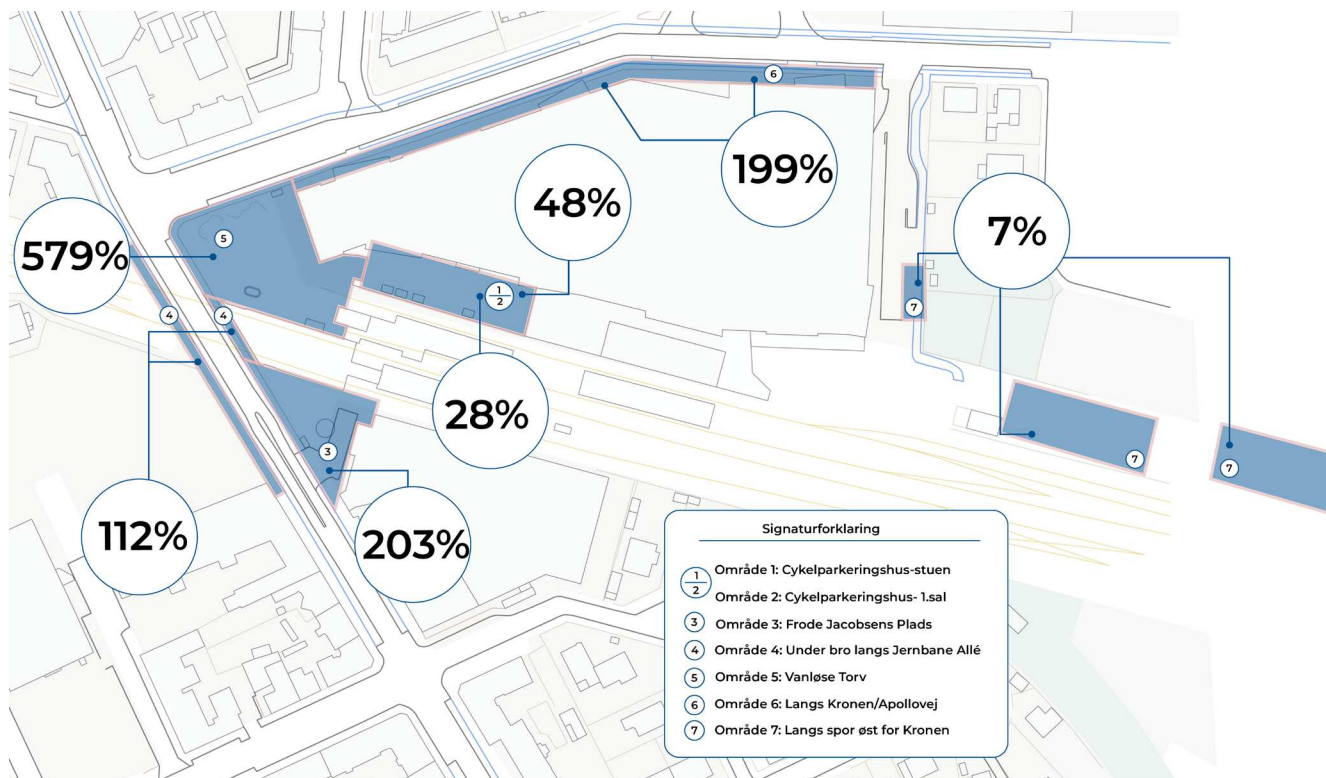
## 3.4 Hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen

Der er stor forskel på, hvor de mange cyklister parkerer i bymidten. Overordnet set er kapaciteten i cykelparkeringshuset langt fra fuldt udnyttet. Til gengæld er der en meget høj overbelægning på Vanløse Torv, hvilket delvist skyldes manglende cykelparkeringsstativer på torvet, samt manglende tydeliggørelse af cykelparkeringshuset. De opstillede stativer ved Kronens nordvendte facade og på Frode Jakobsens Plads er også udfordret med en belægningsgrad på det dobbelte af kapaciteten.

I to perioder af tre uger er der testet forskellige initiativer på henholdsvis Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Formålet var at se, om den eksisterende cykelparkeringsadfærd kunne ændres, da den i nogle områder påvirker byrummet negativt ved at skabe problemer for fremkommelighed og tilgængelighed til og fra stationen, Kronen og omkringliggende veje.

Nogle af de afprøvede initiativer havde en meget positiv effekt på parkeringsadfærden, mens andre initiativer havde lille eller slet ingen målbar effekt. En central udfordring på Vanløse Torv er uhenigtsmæssigt parkede cykler på de områder, hvor mange fodgængere færdes mellem Kronen/bus-stop/P-anlæg og Metro/S-togstationen.

Det primære mål med forsøgene var at få flere til at benytte det store cykelparkeringshus, der har et stort kapacitetsoverskud, frem for at parkere uhenigtsmæssigt på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Dette skulle bidrage til en forbedret fremkommelighed og tilgængelighed for de mange fodgængere.



**Øget brug af cykelparkeringshuset under forsøg**  
Generelt har der været en lille stigning i antallet af parkerede cykler i cykelparkeringshuset. Gennem forsøgsperioden har der været en del udfordringer, da stedet grundet renovering ikke har fremstået helt så inviterende som ønsket, bl.a. pga. manglende lys og diverse stilladser. Det har derfor ikke opfordret til den ønskede brug.

**Belægningsgrad for cykelparkering i bymidten i tidsrummet 17-18**  
Data: Københavns Kommune, Maj 2023



## Cykelparkering på Vanløse Torv

Det har været meget effektivt at tilbyde midlertidig, afgrænset cykelparkering på Vanløse Torv, for at undgå den store forekomst af uhensigtsmæssig cykelparkering, som i dag står spredt rundt på torvet.

Således blev en stor del af de parkerede cykler, allerede dagen efter etableringen af den midlertidige cykelparkering, parkeret her og i løbet af forsøgsperioden blev dette fastholdt og konsolideret.

Selv nogle uger efter at forsøget blev afsluttet, har cyklisterne fastholdt deres parkeringsmønster og således gjort Vanløse Torv mere fremkommeligt for brugerne. Dette resultat er opnået dels gennem opstilling af de midlertidige stativer, og dels grundet skiltningen af p-forbud på belægningen.

## Cykelparkering på Frode Jakobsens Plads

Introduktionen af cykelparkeringsforbud samt et mindre område med midlertidig cykelparkering på Frode Jakobsens Plads har ikke givet brugbare resultater.

Der er umiddelbart flere grunde til dette. Generelt er cyklister ikke altid opmærksomme på skiltning og forbud, men i dette tilfælde skyldes det især, at der har været koordineringsproblemer med cykeloprydning på pladsen.

Det har således betydet at op mod 100 cykler har været placeret i store bunker på pladsen, der således har fremstået uordentlig og uoverskuelig for trafikanterne.



Foto: BARK Rådgivning

Afprøvning af midlertidig cykelparkering på Vanløse Torv, oktober 2023.



Foto: RAW Mobility

Forsøg med skiltning af cykelparkering forbudt på Frode Jakobsens Plads, oktober 2023.



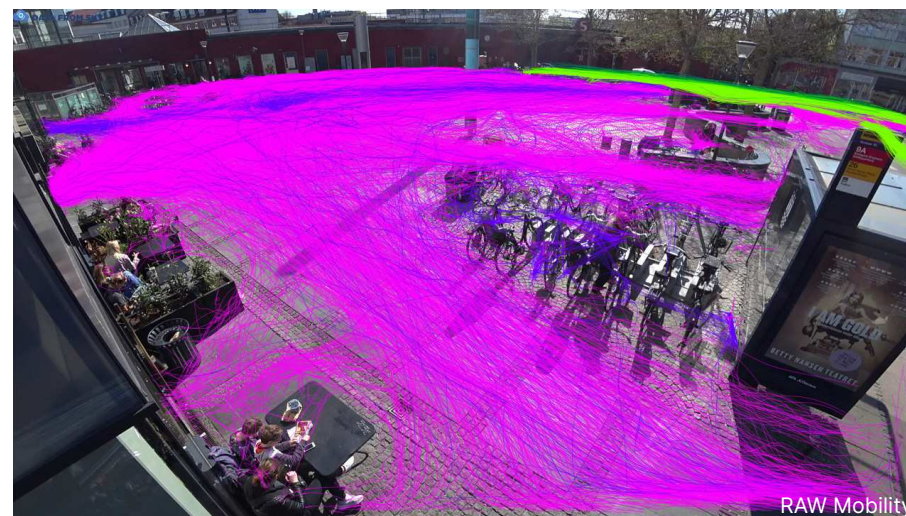
## Flow på Vanløse Torv

Registrering af flow er et vigtigt værktøj til at forstå brugernes adfærd, og giver værdifulde input til arbejdet med mulige løsninger. De tiltag, der havde til hensigt at styre især cyklisternes flow over Vanløse Torv, har ikke været så effektive som ønsket. Det skyldes dels, at nogle adfærdsændringer kræver mere tid. Og dels, at det ikke har været muligt at forhindre cyklister i at cykle henover torvet uden også at reducere fremkommeligheden og tilgængeligheden for fodgængere. Dette gælder især fodgængere med barnevogne og rollatorer, der har behov for lidt mere plads. Der var dog tegn på, at henvisningen til cykelparkering, især i forsøgets anden periode, havde en lille effekt på adfærden, og det vil være oplagt at arbejde videre med dette tiltag.

Etablering af gågade med cykling tilladt har ikke umiddelbart ændret cyklisternes vaner, og den oplevede tryghed for fodgængere er fortsat meget høj. I en fremtidig programmering af Vanløse Torv bør der indledes en dialog med Københavns Kommune for at undersøge muligheden for at tillade cykling på Vanløse Torv, og dermed fremme cyklisternes adgang til cykelparkeringshuset.

## Vanløse Allé/Apollovej

Langs Vanløse Allé/Apollovej blev der gennem forsøgsperioden konstateret en generel belægning på cykelparkeringen på op mod 200 %. Der bør derfor arbejdes med flere cykelparkeringspladser i området, fx ved at erstatte bilparkering med cykelparkering langs Kronens nordlige facade. En øget indsats med cykeloprydning vil også kunne bidrage til bedre kapacitet, da en del af de observerede cykler ikke så ud til at blive brugt. Området er ikke offentligt areal, og det anbefales at de enkelte grundejere undersøger mulighederne for en koordineret og intensiveret cykeloprydning.



**Øverst:** Flows på Jernbane Allé og Frode Jakobsens Plads for hhv. biler (grøn), cyklister (blå) og fodgængere (lyserød). Videoptagelser, oktober 2023.

**Nederst:** Flows på Vanløse Torv og Jernbane Allé for hhv. biler (grøn), cyklister (blå) og fodgængere (lyserød). Videoptagelser, oktober 2023.



## Anbefalinger til fremtidig indretning

For kort at opsummere resultaterne fra de to afprøvningsperioder, bør nedenstående punkter overvejes og i muligt omfang indarbejdes i den fremtidige programmering af især Vanløse Torv:

### Bedre ankomst til cykelparkeringshuset

En række tiltag kan bidrage til at cykelparkeringshuset fremstår mere imødekommende, så cyklister i højere grad parkerer i huset frem for på torvet. Dette omfatter tydelig skiltning, bedre belysning i ankomstrådet, renovering/mere velkommende indretning, tryghedsskabende belysning og adgang (åbning) mod nord.

En klar forbedring vil også være at afkorte metrosporet ca. 10 m. for at få bedre sammenhæng mellem cykelparkeringsanlægget og adgang til perron for henholdsvis S-tog og Metro. Således vil adgang til cykelparkeringsanlægget blive tydeligere og skabe en endnu bedre sammenhæng og adgang til den kollektive transport. Der er dog i dag visse bindinger, der umiddelbart forhindrer denne løsning, se uddybende beskrivelse i afsnit "[1.5. Forudsætninger for foranalysen](#)".

KHR architecture har desuden i samarbejde med NREP peget på mulige løsningsforslag, der kan medvirke til at give cykelparkeringshuset et kvalitetsløft. Forslagene peger bl.a. på at male de indvendige elementer lysere, bruge klare farver som wayfinding-element og opsætte indbydende reklamer ved centerets indgang fra cykelparkeringshuset.

### Ryd op i byrumsinventaret

Generel oprydning af inventar, gamle utidssvarende skilte og hegn og andre elementer, der giver mulighed for fastlåsning af cykler uønskede steder, bør fjernes. Det gælder fx også hegn under jernbanebroen, hvor der holder mange cykler uden for stativ. Hvis belægning og trafikale forhold ændres med tiden, bør det undersøges om hegnet langs Jernbane Allé kan fjernes nord og syd for bropillerne.

### Cykelparkering på Vanløse Torv

Det har gennem forsøgsperioden været tydeligt, at der også i fremtiden bør være mulighed for cykelparkering på Vanløse Torv, og at denne bør placeres nogenlunde, hvor den midlertidige parkering blev opstillet. Her skaber de parkerede cykler få gener for brug af pladsen og understøtter samtidigt et behov for parkering i kort tid. Her vil det også være oplagt med etablering af ladcykelstativer.

### Adskil cyklisterne og fodgængernes flow

I den fremtidige programmering af Vanløse Torv bør der lægges vægt på at få separeret cyklisterne ankomst fra fodgængernes, så de ikke som i dag ankommer via fodgængerområdet på hjørnet af Vanløse Allé og Jernbane Allé. Forsøg med opstilling af plantekasser som en form for lukning for cykler har ikke umiddelbart reduceret antallet af cykler på Vanløse Torv, men dog umiddelbart nedsat deres fart ind over fortovet. For at undgå, at cyklisterne anvender dette område som adgang til Vanløse Torv, bør der skabes og skiltes bedre

alternativer gennem en fremtidig programmering af Vanløse Torv. En strategisk placering af byrumsinventaret kan i fremtiden bidrage til at styre flow og opdeling af bymidtens forskellige zoner til fx. cykelparkering, flow og ophold.

Desuden bør det overvejes at opgradere de eksisterende ledelinjer til gældende anbefalinger, hvor ledelinjeelementet (det taktile areal) har en bredde på 25 cm for at understøtte tilgængelighed for alle.

Frode Jakobsens Plads bør generelt indrettes for at understøtte de vigtigste flow og funktioner på pladsen, herunder kulturhuset, stationsindgangen mv. Der bør derfor ses på en omdannelse af hele pladsen, der understøtter dette, og ikke på samme måde som i dag lægger op til uhensigtsmæssig cykelparkering.

### Koordineret og intensiveret cykeloprydning

Generelt for både Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads, bør der være et øget fokus på løbende oprydning i cykelparkering for at sikre, at efterladte cykler ikke tager pladsen fra de daglige brugere. Fra pop-up interview er det også interessant, at langt de fleste adspurgte føler sig trygge ved tilladt cykling på Vanløse Torv, hvorfor det bør indarbejdes fremadrettet.

# 4

## Scenarie for udviklingen af Vanløse Bymidte

På baggrund af de grundige analyser af trafik, cykelparkering, byliv og byrum samt borger- og interessentinddragelse, er der skitseret et scenarie, der viser muligheder for en fremtidig omdannelse af Vanløse Bymidte.

Scenariet viser grundlaget for at realisere en vision om at skabe et attraktivt, lokalt mødested og knudepunkt, der styrker sammenhængskraften og den særlige identitet i Vanløse. Samtidig skal der være plads til dagligdagens fodgængerstrømme til og fra stationen, cykelparkeringshuset, butikker, caféer og busstoppestederne.





## 4.1

# Fra analyse til et scenarie for en sammenhængende bymidte

Det samlede analysearbejde viser, at der er et stort behov for en omfattende opgradering af Vanløse Bymidte. Det er positivt, at der gennem årene er blevet tilført en lang række funktioner og flere brugere og beboere, men det samlede byrum mangler kvalitet og sammenhæng for at kunne udfylde sin rolle som Vanløses centrale torv.

Der er historiske årsager til, at udformningen af byrummene omkring stationen fremstår usammenhængende og tilfældig. Dette understreger behovet for at tage et stort livtag med bymidten, så områdets beboere og daglige brugere af handel og kulturliv kan få langt større værdi af bymidten.

Analysens konklusion er, at tiden er moden til en samlet byrumsindsats omkring Vanløse bymidte, ikke mindst set i lyset af det store lokale engagement hos frivillige aktører, Lokaludvalget såvel som kommercielle og statslige aktører. Disse har i forbindelse med foranalysen formuleret en fælles vision, som alle kan stå på mål for. Det er et stærkt fundament for det videre arbejde.

Den samlede vurdering på baggrund af delanalyserne og dialogen med brugere og interessenter er, at der er mange muligheder for at skabe en sammenhængende bymidte. Dette vil kræve prioriteringer af pladsfordelingen for de forskellige funktioner, samt prioriteringer af den ønskede trafik i bymidten.

Stedet, ejerforholdene og den daglige brug til både gennemgående trafik og som opholds- og mødested gør det til en kompliceret, men ikke desto mindre vigtig opgave for hele Vanløse.

Følgende tværgående spørgsmål opsummerer en række af de dilemmaer, der har betydning for den videre beslutningsproces for fremtidens Vanløse bymidte:

### **Hvordan sikrer vi et fredeliggjort trafikmiljø med fortsat adgangsforhold for handelslivet?**

Mere plads til byrum og bylivets udfoldelse i bymidten kræver en neddrogning af trafikken på Jernbane Allé og Vanløse Allé. Her kan en fredeliggørelse af Jernbane Allé med lavere hastighed for bilisterne bidrage til at samle de tre pladser, og på Vanløse Allé kan indsnævring af vejarealet give mere plads til byrum og flowet af cyklister, fodgængere og buspassagerer.

De foreslåede trafikale løsninger i foranalysen er mulige og realistiske bud på, hvordan trafikmiljøet i bymidten kan fredeliggøres, samtidig med, at der opretholdes tilgængelighed for handlende i bymidten, herunder fortsat adgang til alle p-anlæg.

### **Hvordan skaber vi plads til byliv og ophold, samtidig med at vi tager hensyn til cyklisteres behov for cykelparkering i bymidten?**

Cykelparkeringsanalysen og 1:1 afprøvningserne har vist, at det er muligt at understøtte cyklisternes behov for cykelparkering i bymidten og samtidig medvirke til at friholde det øvrige areal for uensigtsmæssig cykelparkering.

En mere nøgtern indretning af byrummene kan sikre, at der fortsat er plads til både bevægelse og ophold.

### **Hvordan sikrer vi frie ganglinjer og over-skuelighed for stationens brugere, samtidig med at vi skaber flere offentlige opholdsmuligheder?**

Gode og effektive skift mellem transportformer er essentielt for, at knudepunktet kan fungere som en velsmurt maskine, der sikrer at dagligdagen hænger sammen for Vanløses borgere. Især åbningen af metroen har forandret Vanløse St. til et større knudepunkt, der dagligt betjener ca. 10.500 metropassagerer – hvoraf de 56% skifter mellem bus og metro. De 12.000 fodgængere, der dagligt krydser Vanløse Torv bidrager til et dynamisk byrum og en levende bymidte.

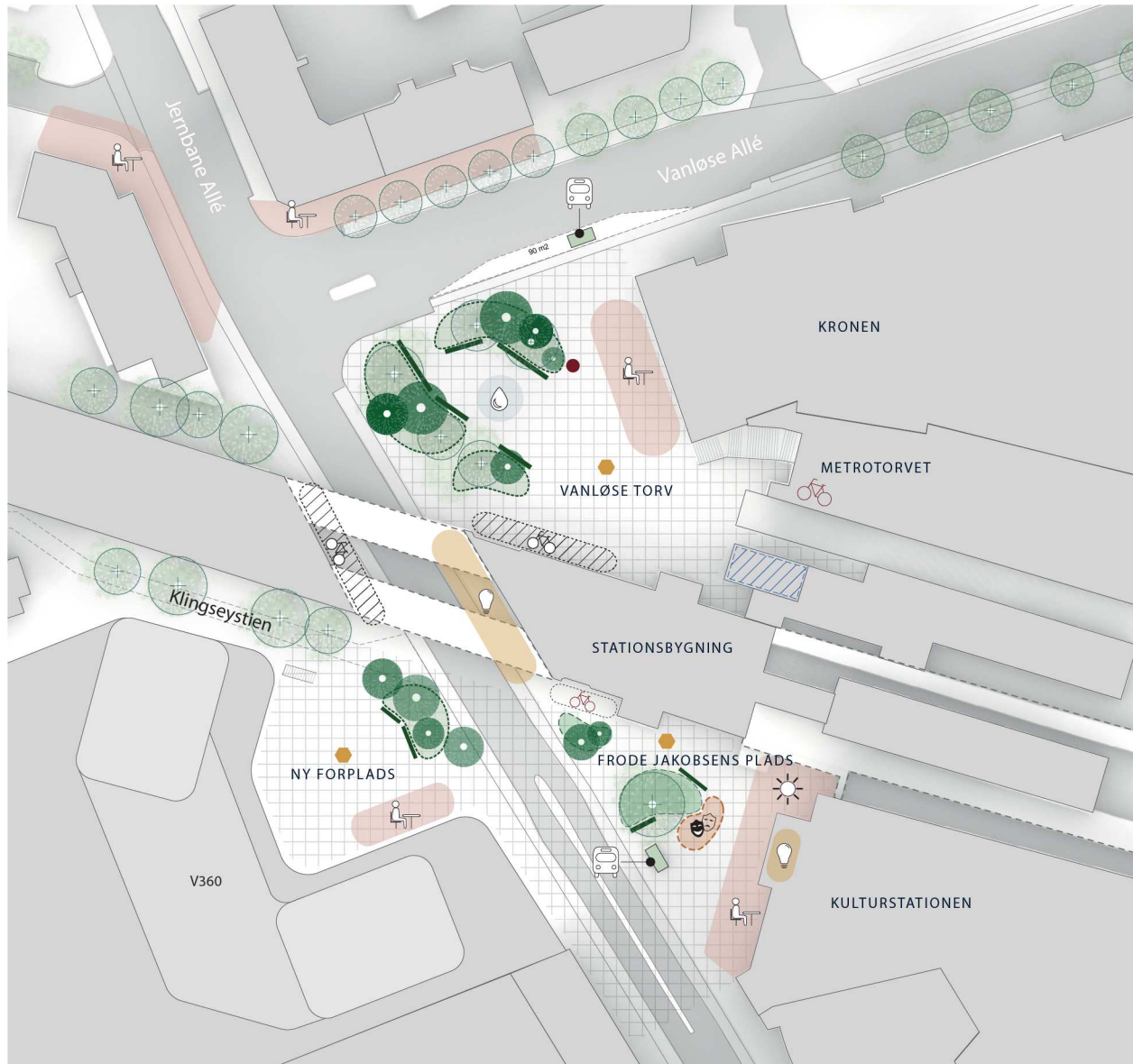
Analyse- og scenariearbejdet viser, at det er muligt at skabe gode opholdsmuligheder i koncentrerede klynger, der kan skabe en ny byrumsopfattelse, og samtidig friholde plads til de væsentligste flows. En rød tråd i byrumsinventar samt en belægning, der sikrer tilgængelighed for alle, kan binde byrummene sammen.

### **Hvordan skaber vi et fælles mødested i Vanløse til hverdag og fest, med begrænset plads og forskelligartede behov og brugergrupper?**





Scenariearbejdet har i høj grad vist, at der er mange muligheder for at indrette pladserne, så bymidten fremstår sammenhængende, grøn og levende. En fælles retning og identitet for hele bymidten sikrer, at den fremtidige udvikling sker med fælles fodslag. Med enkle greb kan fx flere aktiviteter i aftentimerne og ny indretning af pladserne skabe et mødested, der imødekommer de forskellige brugergrupperes behov og ønsker til bymidten.

## 4.2

# Scenarie: Fremtidens Vanløse Bymidte – et grønt, levende mødested



### SIGNATUR

-  EKSISTERENDE TRÆER
-  NYE TRÆER
-  PLANTEBEDE
-  NY BELÆGNING
-  NY BELYSNING
-  OPHOLDSMULIGHEDER
-  VANDELEMENT
-  PLADS TIL FX UDESERVERING
-  CYKELPARKERING
-  EKSISTERENDE CYKELPARKERING BEVARES
-  LYSKUNST
-  PLADS TIL KULTUR / PODIE
-  NY FUNKTION
-  EKSISTERENDE KUNSTVÆRK
-  BUSSTOP
-  SOLHJØRNE



I scenariet for fremtidens bymidte har Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og den nye forplads ved Indertoften fået et markant, samlet løft med bedre passage, med grønne elementer og bedre muligheder for ophold. Tiltagene er forslået på baggrund af analyser og test samt input fra både borgere og aktører.

### **Udeservering og flere opholdsmuligheder**

Der er kommet mere plads til udeservering langs facaderne, og et nyt grønt opholdsrum på Vanløse Torv skærmer mod vejen og skaber både siddepladser og fremmer biodiversitet under de gamle træers store kroner. Hermed skabes der de opholdsmuligheder, der mangler i dag – både for dem, der køber og ikke køber noget. Der er fortsat plads til markedsaktiviteter på Vanløse Torv.

### **Grønt styrer flows og skærmer mod trafik**

De nye plantebede er placeret med udgangspunkt i flowanalyserne. Med den nye indretning vil flowet over Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads blive styret på en bedre måde end i dag. Plantebedene kan skabe beskyttende nicher med opholdsmuligheder. Beplantningen er varieret og sammensat, så den styrker biodiversiteten og samtidig skaber oplevelser året igennem. Ligeledes kan fx grønne tage på busstoppestederne sammen med nye træer understøtte biodiversiteten og oplevelsen af et levende byrum. De grønne elementer forbinder bymidten med de omkringliggende grønne kvarterer og skaber et sanseligt mødested, der indrammer torvet og pladsen samt skærmer mod trafik.

### **Vandelement og solhjørne**

Et nyt vandelement er integreret på Vanløse Torv. Vandet bygger bro til Vanløses historie og er et sanseligt og foranderligt element. Det bliver et

naturligt samlingspunkt på pladsen og kan nydes både fra de offentlige siddemuligheder og af cafégæster. Vandelementet kan indbyde til leg, og det rislende vand introducerer et nyt lydunivers, som kan dæmpe oplevelsen af trafik fra de nærliggende veje. På Frode Jakobsens Plads kan skabes et sydvendt solhjørne i det inderste hjørne fx med flytbart møblement for at skabe varierede muligheder for ophold.

### **Stemning, lyskunst og flytbart inventar**

Ny belysning kan bidrage til stemning og trykthed og binde bymidten sammen. Det eksisterende kunstværk på Vanløse Torv integreres i den nye plads. Under jernbanebroen bidrager ny belysningskunst til en mere tryk og identitetsskabende oplevelse, og ved indgangen til Kulturstationen kan væggen fx få et nyt lyskunstværk. Et mindre podie på Frode Jakobsens Plads kan bruges til oplæsninger og børnekulturaktiviteter, samt fungere som siddemøbel, når det ellers ikke er i brug. Let og flytbart møblement i bymidten kan stilles op, når der er arrangementer.

### **En mere rolig og attraktiv bymidte**

For at fremme en mere rolig bymidte kan der indføres en hastighedsnedsættelse til 30 km/t på Jernbane Allé. Hastighedsnedsættelsen suppleres med en ny belægning, der visuelt understøtter en samlet bymidte. Målet er at skabe et mere fredeligt miljø, der gør bymidten mere attraktiv som et lokalt mødested for beboere og besøgende, uanset om de mødes til hverdag, markedsdag eller fest.

En nedlæggelse af venstresvingsbanen på Vanløse Allé forventes også at reducere trafikken på Jernbane Allé til et niveau svarende den nuværende trafikmængde på Vanløse Allé. Med færre biler vil

krydsningsmulighederne over Jernbane Allé forbedres, og den trafikale fredeliggørelse vil bidrage til en oplevelse af sammenhængende pladsdannelser på tværs af gaden. Dette vil forbedre bylivet og skabe et roligere byrum.

### **Belægning og indretning skaber sammenhæng**

Trafikken og hastigheden reduceres på Vanløse Allé og Jernbane Allé. Samtidig kan en ensartet belægning være med til at skabe mere sammenhæng i bymidten. Ny belægning skal være tilgængelig for alle, inklusive brugere af rollator, kørestol og barnevogn.

Både i belægningen og indretningen af byrummene er der i scenariet lagt vægt på at skabe logiske gangzoner med fokus på de primære ruter til og fra cykelparkering, busstoppesteder, stationen og indgangene til Kronen og Kulturstationen.

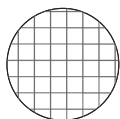
### **Bedre forhold for buspassagerer og cyklister**

Ved at nedlægge venstresvingsbanen på Vanløse Allé skabes plads til en ny busperron. Herved kan buslæskærmen fra Vanløse Torv flyttes til perronen, hvilket skaber et mere organiseret byrum og bedre forhold for buspassagerer og cyklister.

Som supplement til cykelparkeringshuset, etableres der enkelte, ordnede cykelparkeringsmuligheder tæt ved stationsbygningen. Cykelparkeringen er placeret ud fra hensyn om at friholde gangflows på torvet og hvor mikroklimaet alligevel er mindre gunstigt for fx ophold, samt ud fra erfaringer fra 1:1 afprøvningen, der viser at det er muligt at friholde torvet for utilsigtede cykelparkeringer, hvis der tilbydes cykelparkering i et afgrænset område.

# Mulige tiltag på Vanløse Torv

På de følgende sider uddybes forslagene i scenariet til konkrete tiltag for Fremtidens Vanløse Bymidte som illustreret i scenariet på side 32. De lokales ønsker er indarbejdet i bedst mulig omfang, og der gives et overblik over ejerforhold og evt. relevant interessentinddragelse.



## Ny belægning og belysning

Ny belægning kan give Vanløse Torv et løft. Der kan arbejdes med at tydeliggøre de primære gangzoner i belægningen til og fra stationen og hovedindgangen til Kronen for at understøtte det store daglige flow. Ny belysning kan være med til at understøtte bevægelseslinjer og indramme steder, der inviterer til ophold.

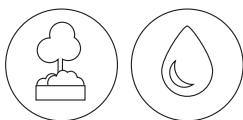
### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Der eksisterer i dag allerede et belægningsskifte på torvet med fliser, der fletter sig sammen med brostensbelægningen midt på torvet. Af bæredygtighedshensyn kan det overvejes at bygge videre på disse, da de fortsat fremstår af høj kvalitet. Der er desuden udtrykt ønske om mere gangvenlig belægning (tilgængelighed for alle) i borgerinddragelsen, hvilket dette tiltag kan understøtte.

I flowzonerne langs stationsbygningens nordvendte facade, samt Kronens facade, ligger desuden ledelinjer, som foreslås udvidet jf. ["Anbefalinger til fremtidig indretning"](#) under hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen.

*Hvem ejer arealet?*

Københavns Kommune



## Grønne og blå opholdsmuligheder

Plantebede kan placeres, så flowet til og fra stationen over Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads styres på en bedre måde end i dag. Plantebedene skaber beskyttede nicher til ophold med siddekanter eller bænke med høj ryg i gode materialer af en høj kvalitet. Et nyt sanseligt vandelement på Vanløse Torv, som fx dyser, kan indbyde til leg, samt introducere et nyt lydunivers, som kan dæmpe oplevelsen af støj fra trafikken på de nærliggende veje.

### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Videoanalyser af cyklisternes adfærd viser, at cyklister i høj grad vælger at cykle diagonalt ind over Vanløse Torv fra T-krydsets hjørne. En strategisk placering af grønne elementer i zonen kan i nogen grad motivere cyklister til at trække deres cykel eller cykle langs kanterne. Ledningsplanen på side 9 viser, at der er bedst mulighed for indpasning af et vandelement og dertilhørende vandtank under belægningen i det nordvestlige hjørne af pladsen. Dette går godt i tråd med placering af de grønne opholdsmuligheder, samt det eksisterende mikroklima, da dette er det mest solrige hjørne af torvet.

*Hvem ejer arealet?*

Københavns Kommune



## Udeservering med flytbart inventar ved Kronen

Mere plads til udeservering centralt på torvet samt foran Kronen vil understøtte bylivet – også i de mindre aktive timer. Flytbart inventar, som fx lave loungestole bidrager til en afslappet stemning, og giver borgerne mulighed for at placere sig i solen som ønsket, mens de nyder nærheden til vandelementet. Inventar skal være let at flytte i tråd med brand- og redningsregulativer.

### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Den trafikale analyse viser, at opholdet for cafébesøgende peaker omkring frokosttid. I samme tidsrum er antallet af anden ophold på Vanløse Torv relativt lav. Der bør desuden være opmærksomhed på de eksisterende ledelinjer i flowzonen langs Kronens facade. Ledelinjerne foreslås udvidet, jf. ["Anbefalinger til fremtidig indretning"](#) på side 29 under hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen.

*Hvem ejer arealet?*

Københavns Kommune

*Relevant interessentinddragelse:*

NREP som ejer Kronen.





## Cykelparkering hvor der er skygge - på torvet og under jernbanebroen

Cykelstativer på Vanløse Torv kan medvirke til at friholde det øvrige areal på torvet for uhensigtsmæssig cykelparkering. Placeringen af cykelstativerne vil desuden lede cyklisterne på vej mod det eksisterende cykelparkeringshus, og være strategisk korrekt placeret ift. at cyklister generelt foretrækker at parkere på vej mod deres mål, især ved korttidsparkeringer.

Der gøres plads til cykelstativer på Vanløse Torv langs stationsbygningens nordvendte og skyggefulde facade, hvor vilkårene for aktivt byliv er mindre attraktive.

Fremkommeligheden for fodgængere kan forbedres, hvis der ryddes op i cykelparkeringen. Hvis cykelparkeringen på den østlige side mod stationsbygningen fjernes, fx for at gøre plads til lyskunst el.lign., kan det ligeledes bidrage til at binde Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads bedre sammen.

### **Opmærksomhedspunkter fra analyserne**

Cykelparkeringsanalysen viser, at der bør ryddes op i inventar på pladsen, da cyklister låser cyklen fast til alt stationært inventar.

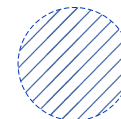
Afprøvningen har vist, at det er muligt at friholde torvet for utilsigtede cykelparkeringer, hvis der tilbydes cykelparkering i et afgrænset område på torvet, samt sikres god tilgængelighed til cykelparkeringshuset i de primære gangzoner.

#### *Hvem ejer arealet?*

Københavns Kommune, dog ejer DSB stationsbygningen med bestemmelse over facadeudtryk.

#### *Relevant interessentinddragelse:*

DSB Ejendomme og Metroselskabet inddrages ift. endelig placering.



## Aktiv funktion i den gamle billetbygning

En aktiv funktion i billetbygningen, som fx café, pop-up udstillinger mv., kan støtte småerhverv i bymidten, samt understrege egenarten ved den gamle bygnings funktion og tilstedeværelse i bymidten.

### **Opmærksomhedspunkter fra analyserne**

Denne mulighed er også nævnt af Metroselskabet, som beskrevet på side 8 i afsnit "[1.5. Forudsætninger for foranalysen](#)".

#### *Hvem ejer arealet?*

Metroselskabet

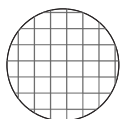
#### *Relevant interessentinddragelse:*

Metroselskabet

De lokale erhvervsdrivende

Evt. Kulturstationen

# Mulige tiltag på Frode Jakobsens Plads og Ny Forplads på Indertoften II



## Ensartet belægning binder bymidten sammen

Der arbejdes for at skabe sammenhæng gennem en mere ensartet belægning, som beskrevet under tiltaget "Ny belægning og belysning" for Vanløse Torv. En ensartet belægning på Frode Jakobsens Plads og den nye forplads på Indertoften, i samme stil som det foreslåede tiltag på Vanløse Torv, vil bidrage til at binde de tre pladser sammen til én sammenhængende bymidte.

### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

I dag ligger der fliser, der fletter sig sammen med brostensbelægningen tilsvarende Vanløse Torv. Af bæredygtighedshensyn bør det overvejes om en overvejende del af disse kan bevares og indarbejdes i nyt belægningmønster. Der bør være opmærksomhed på ledelinjer og valg af belægning, der fremmer tilgængeligheden for alle.

#### Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen  
DSB

#### Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen



## Grøn sammenhængende ny forplads og stiforbindelse

Den nye forplads ved Indertoften II kan bidrage positivt til oplevelsen af en mere sammenhængende og grønnere bymidte ved, at der anvendes de samme grundelementer som på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Der er med afsæt i lokalplanen mulighed for at anlægge lignende beplantning på den kommende forplads på Indertoften II, samt anvende samme belægning, belysning og byrumsinventar som på de to andre pladser. En anden belægning end standard vejbelægning på Jernbane Allé på sydsiden af jernbanen kan også bidrage til at binde Frode Jakobsen Plads og den nye forplads på Indertoften II sammen. Klingseystien kan ligeledes med belægning indarbejdes i sammenhæng med den nye forplads.

### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Egenartsanalysen har vist, at der kan opstå et unødigt rodet indtryk og uhensigtsmæssige barrierer, hvis byrum og forbindelser ikke samtænkes.

#### Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen  
Københavns kommune (Klingseystien)

#### Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen.



## Et grønt pauserum

Ved at lade de eksisterende træer komme til sin ret, kan der skabes ro i en travl zone, hvor skiftet mellem bus og S-tog/metro skaber dynamik på pladsen. Yderligere begrønning omkring eksisterende træer kan bidrage til dette.

### Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Den trafikale analyse viser, at den mest udbredte type ophold på Frode Jakobsens Plads er ventende passagerer til buslinje 22, som kører med en frekvens på 20 min. i myldretiden. Ved at skabe plads og ro i zonen understøttes det gode skift og en behagelig ventetid.

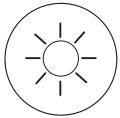
#### Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

#### Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen  
Movia i forbindelse med indpasning/evt. ændring af læskærmens udtryk.





### **Solhjørne med ophold ved Kulturstationen**

I borgerinddragelsen blev der peget på muligheden for ophold ved stationsbygningens sydvendte facade, hvor der er sol og læ.

Flytbart møblement giver brugerne mulighed for selv at vælge foretrukket placering og retning ift. sol og vind, og møblelementet kan flyttes og grupperes efter behov for enten at sidde alene eller sammen med andre, i større eller mindre grupper.

#### **Opmærksomhedspunkter fra analyserne**

Egenartsanalysen peger på, at der er meget varierende byrumsinventar på Frode Jakobsens Plads, og at opholdsmulighederne begrænser sig til området midt på pladsen i den indhegnede udeserveingszone omkring den privatejede madpavillon.

#### *Hvem ejer arealet?*

Holberg Fenger Gruppen

#### *Relevant interessentinddragelse:*

Holberg Fenger Gruppen  
Kulturstationen



### **Kultur og sceneelement med kobling til Kulturstationen**

Kulturstationen er Vanløses kulturelle knudepunkt og mødested. Ved at flytte lokaler ned i stueetagen og skabe et mikromiljø omkring indgangen styrkes koblingen mellem byrum og kulturstationen på 1. sal. Et signaturelement, som kan binde torvet og Kulturstationen bedre sammen, (fx et byrumsmøbel der kan bruges som lille scene lejlighedsvist), placeres så mulighederne for offentligt ophold udvides, hvor der er sol. Elementet vil samtidig skærme mod vejen, og skabe en variation i opholdsmuligheder, der indtænker flere brugergrupper.

#### **Opmærksomhedspunkter fra analyserne**

Den trafikale analyse viser, at den mest udbredte type ophold på pladsen er ventende passagerer til buslinje 22, som kører med en frekvens på 20 min. i myldretiden. Ved at skabe plads til kulturelle aktiviteter, også i aftentimerne, understøttes det gode skift og en tryk ventetid.

#### *Hvem ejer arealet?*

Holberg Fenger Gruppen

#### *Relevant interessentinddragelse:*

Holberg Fenger Gruppen  
Kulturstationen  
Lokaludvalget



### **Lyskunst under jernbanebroen og/eller Kulturstationens facade**

Lyskunst under jernbanebroen kan skabe tryghed også i de mørke timer og støtte det kulturelle islæt i bymidten. På Kulturstationens facade kan der fx med lyspoesi trækkes på kendte litterære værker, eller fx sangtekster, der beskriver den særlige følelse og stemning i Vanløse.

#### *Hvem ejer arealet?*

Kulturstationen ejes af Holberg Fenger Gruppen og DSB ejer både stationsbygning og broen.

#### *Relevant interessentinddragelse:*

DSB ejendomme  
Kulturstationen  
Holberg Fenger Gruppen

# Inspiration

## Kvalitetsløft af bydelsplads på Vesterbro – stationsplads og mødested

Enghave Plads er blevet fremhævet som en god reference af flere i dialogen omkring den fremtidige udvikling af Vanløse Bymidte. Bymidtegruppen og Vanløse Lokaludvalg har fremhævet Enghave Plads som et andet velfungerende sted i Københavns Kommune, hvor stationsplads, knudepunkt og lokalt mødested er forenet på inspirerende vis.

I forbindelse med pladsens nye status som metroforplads og de dertilhørende behov for cykelparkering og øget flow, har Enghave Plads fået et massivt kvalitetsløft. Med omdannelsen er Enghave Plads blevet et sammenhængende byrum af høj kvalitet med byliv, kultur, grønne elementer, vand og forskellige muligheder for ophold. Pladsen fungerer i dag både som metrostationsplads og mødeplads, hvor bydelen samles til juletræstænding og for bl.a. at se EM fodboldkamp på storskærm.

## Klar overordnet inddeling af byrummet og de forskellige funktioner

Enghave Plads har i dag en klar overordnet inddeling, som adskiller de forskellige funktioner. Cykelparkering er placeret tættest på vejen under nye træer som skærmer pladsen fra trafikken på vejen. Brede gangzoner med ensartet belægning sikrer fodgængerflowet til/fra Metrostationen og hævede grønne elementer på dæk, med insektvenlige løgplanter eller rumskabende bøgehække, skaber nicher til forskellige former for ophold. En bred variation i siddemuligheder appellerer til en bred gruppe brugere. Her findes både røde signaturbænke med høj ryg og armlæn, klassiske københavnerbænke

og siddekanter ved de hævede plantebede. Langs de omkringliggende bygninger giver brede kantzoner mulighed for udeservering ved flytbare stole og borde. De nye signaturbænke skaber rum i rummet og et springvand giver byrummet karakter og introducerer et nyt lydbillede.

## Sammenlignelige steder – med plads til alle

Vanløse Bymidte består i dag af mindre byrum med forskellig karakter. Bymidten er rodet, usammenhængende og trafikken dominerer bybilledet. Før havde Enghave Plads også en mere fragmentarisk karakter med få gode opholdsmuligheder, mangelfuld belysning og manglende grønt, og også her dominerede trafik på de omkringliggende veje byrummet.

Efter omdannelsen er Enghave Plads blevet et stort sammenhængende, værdigt og velfungerende pladsrum af høj kvalitet – som fortsat har plads til en mangfoldig brugergruppe af pendlere, beboere, besøgende og udsatte borgere. Begge byrum skal forene funktioner som stationsplads med skift fra bus til metro, transit og cykelparkering med bydelspladsens behov for plads til handel, ophold og udeservering.

Både Enghave Plads og Vanløse Bymidte med Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og forpladsen ved Indertoften II er placeret ved en vigtig færdselsåre. Jernbane Allé er ligesom Istedgade i dag udpeget som strøggade. De senere år er der arbejdet for at omdanne Istedgade til at have karakter af Strøggade med fokus på sænkning af trafikstigning, bedre forhold for cyklister og fodgængere,

og mere plads til handelsliv med flere opholdsmuligheder. Den opgraderede Enghave Plads er en stationsforplads og bydelsplads, der har mange af de kvaliteter, som Vanløse Bymidte potentielt kan få og tjener derfor som inspiration for scenariet for Fremtidens Vanløse Bymidte.



Signaturbænk Enghave Plads / Foto: BARK Rådgivning



Vandelement Enghave Plads / Foto: BARK Rådgivning





Enghave Plads / Foto: Københavns Kommune.



# Inspiration referencer



## Grønt og ophold der guider gående

Nye grønne elementer kan skærme bymidtens pladser fra de omkringliggende veje og skabe sammenhæng på tværs af byrummene. Samtidig kan de guide flows og skabe zoner til ophold.

**Reference:** Tapperitorvet på Carlsberg fungerer som forplads for Carlsberg Station og mere end 20.000 mennesker passerer hver dag igennem det lille byrum. Grønne øer med beplantning og siddekanter skaber forskellige zoner i byrummet med plads til udeservering, ophold og transit.



## Siddepladser, lille scene og belysning

På Frode Jakobsens Plads kan et identitetskabende, skulpturelt møbel skabe både siddepladser og et podie til kulturelle aktiviteter i byrummet. Ny stemningsfuld belysning i bymidten kan ligeledes sætte scenen.

**Reference:** Et skulpturelt byrumsmøbel med integreret belysning giver Store Torv i Århus karakter - dag og nat. Byrumsmøblet indeholder både træer, siddekanter og små plateauer, der bruges til scene, og skaber mindre rum på den åbne plads. Belysningen bidrager til tryghed på pladsen, sikrer anvendeligheden også når det er mørkt og giver det store byrumselement en lettere fremtoning.



## Kulturen ud i byrummet

Kulturstationen er Vanløses kulturelle knudepunkt og mødested. Det kan gøres mere synligt på Frode Jakobsens Plads, ved at få det levende kulturliv ud i byrummet.

**Reference:** I Valby, på kanten af den travle Vigerslevs Allé, er ungdomskulturhuset KraftWerket mødested for bydelens unge og spirende kulturskabere. Om sommeren arrangerer kulturhuset vegansk fællesspisning på pladsen foran. Og når der er koncerter i kælderens spillested, viser særlig lysætning på pladsen at der sker noget særligt inde i huset.





Regn søvn blå kys, Søren Ulrik Thomsen, Valby  
Foto: Københavns Kommune, OMF.

### Lyskunst som fortællende element

Lyskunst ved Kulturstationen og/eller under banen kan understøtte lokal identitet og give stemning.

**Reference:** Ved Langgade Station i Valby er Søren Ulrik Thomsens københavnerpoesi blevet bøjlet i neon. Lysdigtet er et af en række litterære gavle i bydelen, hvor forfatterkvarteret hører til. Et andet værk er en hyldest til Asta Nielsen den store danske stumfilmsstjerne og refererer til Valbys historiske rolle som filmby. De små lyskunstværker som fortæller noget om kvarteret eller dets beboere. Områdefornyelsen Gl. Valby står bag de litterære gavle, som alle er udført af forskellige kunstnere.



Ordrup, Gentofte, Foto: LYTT Architecture.

### Ny belægning og byrumsmøbler

Der kan arbejdes med belægning og byrumsmøbler til at guide gående.

**Reference:** I Ordrup har det lokale torv fået et kvalitetsløft som en del af fornyelsen af den lange handelsgade. Torvet har i større omfang fået ny belægning, inventar, beplantning og belysning. Indretningen af torvet opfordrer til leg og forsamling.



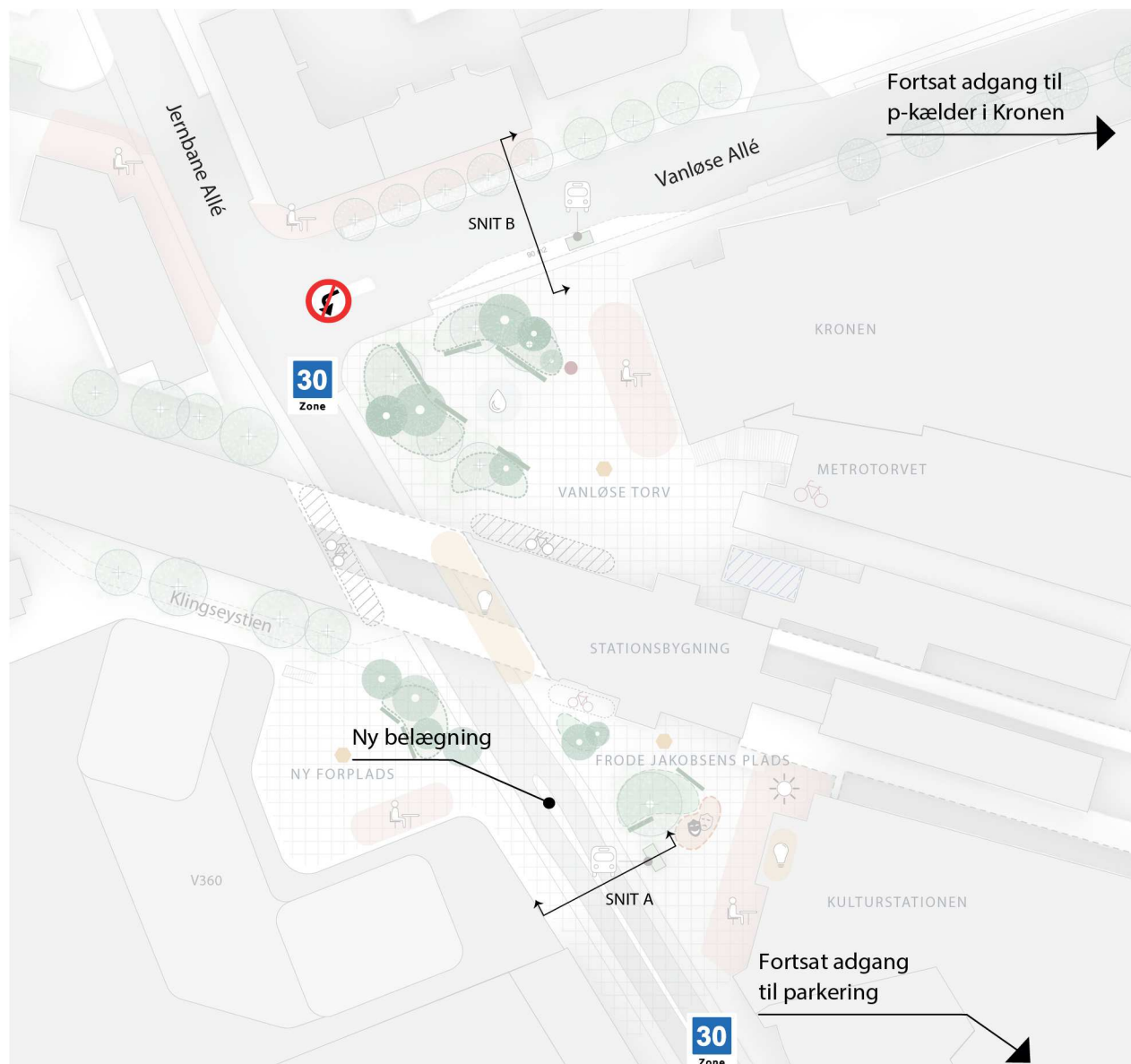
Svendborg Torv, Svendborg, Foto: BARK Rådgivning.

### Vandet som sanseligt element

Et nyt sanseligt vandelement på Vanløse Torv kan give liv, leg og et lydligt modspil til trafikken.

**Reference:** På Svendborg Torv giver vanddyser i belægningen et sanseligt element. Vandets rislen og bevægelse er som en foranderlig og levende skulptur på pladsen, det skaber liv og giver betragteren en oplevelse visuelt og lydæssigt. Det inviterer til leg og refleksion på samme tid. Om vinteren og ved store arrangementer slukkes vandet og arealet kan anvendes som en del af den samlede plads.

# Mulige trafikale tiltag



Illustrationen viser de trafikale tiltag for både Jernbane Allé og Vanløse Allé. Den samlede trafikale løsning giver fortsat adgang til parkeringsmuligheder i bymidten, og cykelstier bibeholdes på både Vanløse Allé og Jernbane Allé.

## Jernbane Allé: Helt ned i fart

På strækningen mellem T-krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé og frem til næste kryds ved Jydeholmen reguleres den lokale hastighed til anbefalet max. hastighed på 30 km/t, suppleret af ny belægning.

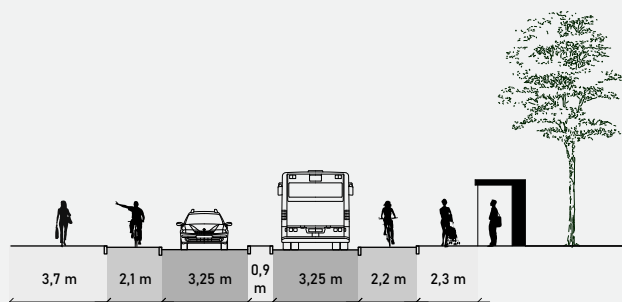
Af hensyn til afmærkningen af kørespor og svingbane frem mod T-krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé, samt niveaufald og dårlige oversigtsforhold for bilister under jernbanebroen er vurderingen, at belægningen på Jernbane Allé bør starte lidt syd for banebroen frem for ved T-krydset.

## Vanløse Allé: Ingen venstresving

Venstresvingsbanen nedlægges med venstresving forbudt fra Vanløse Allé. Dette giver plads til anlæg af ny busperron ved Vanløse Torv. Busperronen giver øget komfort og tryghed for de mange på- og afstigende passagerer på Vanløse Torv. Trafiksikkerheden og trygheden for cyklister og buspassagerer forbedres med færre konflikter, da på- og afstigning sker på busperron frem for cykelsti.

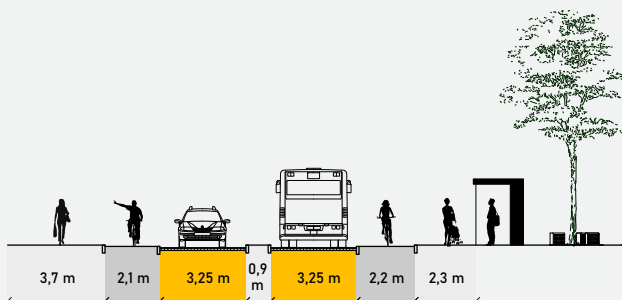


## SNIT A: JERNBANE ALLÉ



### Eksisterende situation

Ved Frode Jakobsens Plads

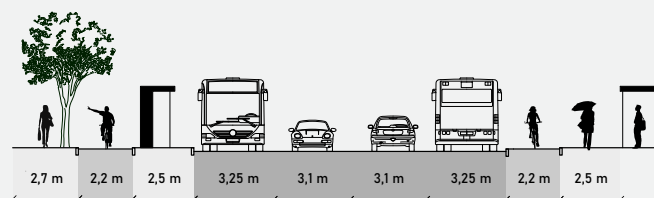


### Forslag: Helt ned i fart

Regulering af lokal hastighed til anbefalet max. 30 km/t, suppleret af ny belægning.

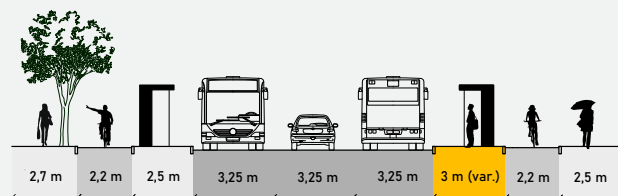
*De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.*

## SNIT B: VANLØSE ALLÉ



### Eksisterende situation

Ved stoppestedet Vanløse Torv



### Forslag: Ingen venstresving

Ændring af vejprofil med nedlæggelse af venstresvingsbane, hvilket giver plads til busperron mod Vanløse Torv.

*De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.  
Variable bredder er angivet med (var.)*

## Opmærksomhedspunkter

### Gennemkørende trafik flyttes til andre veje

En del af den gennemkørende trafik, der ikke har ærinde i bymidten forventes at blive flyttet til andre veje fx Jydeholmen og Ålekistevej. Begge disse veje får en øget biltrafik. Der sker også en forskydning af trafik fra den sydlige del af Jernbane Allé til Apollovej/Vanløse Allé. Ålekistevej er udpeget som fordelingsgade i Kommuneplan 2019, hvilket indebærer at den skal sikre forbindelse mellem bydelene. Det vil derfor understøtte kommunens inddeling af byens vejnet, hvis den gennemkørende trafik flyttes fra Jernbane Allé til Ålekistevej.

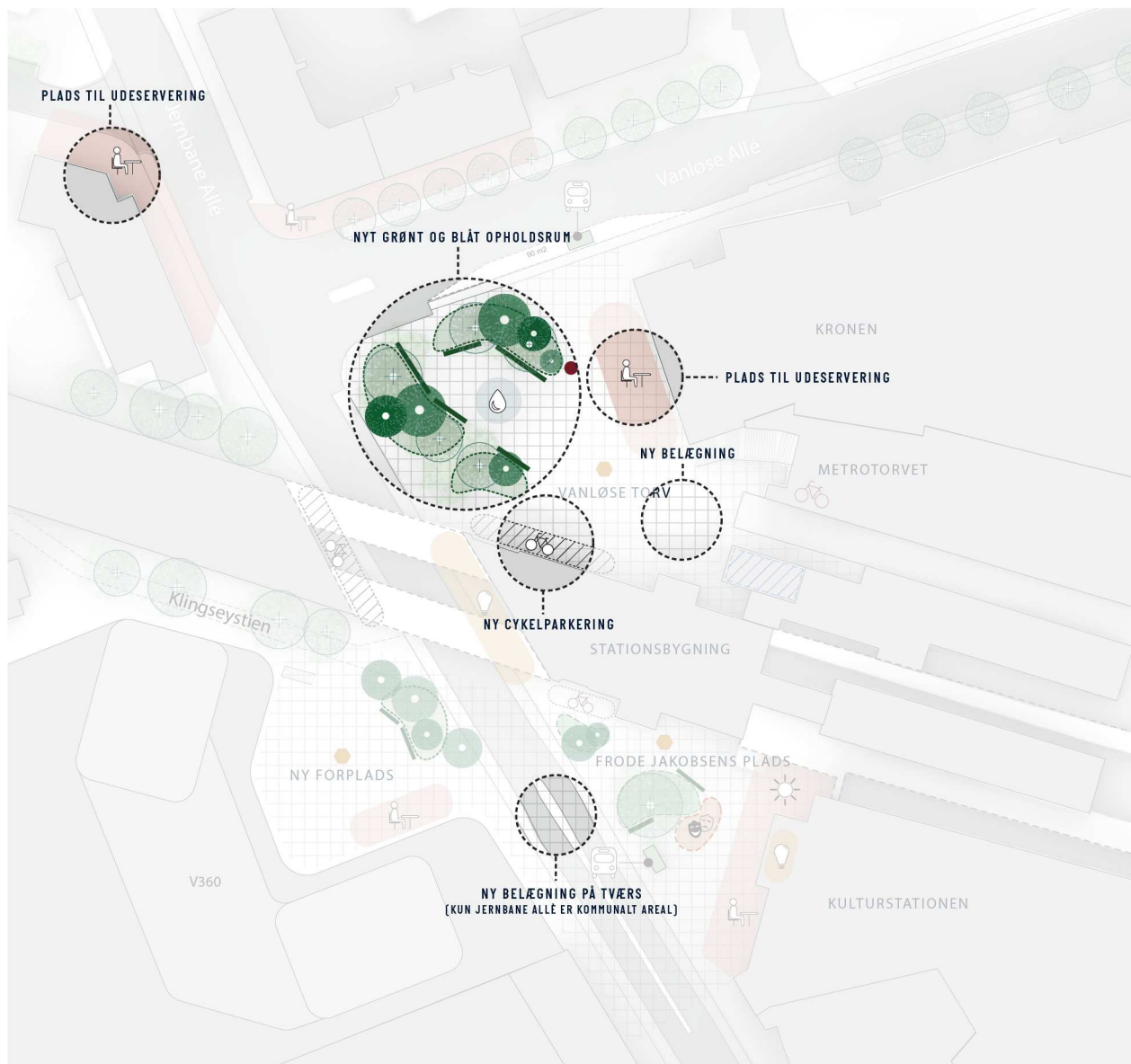
### Behov for cykelstier på Jydeholmen

Løsningen bør suppleres med cykelstier på Jydeholmen og evt. fartdæmpning, grundet den øgede biltrafik. På Apollovej/Vanløse Allé anbefales det at etablere et nyt krydsningspunkt med støttepunkt på midten samt evt. fartdæmpning. Det kræver en nærmere analyse at se på, hvordan trafikforskydningerne som følge af løsningen påvirker fremkommeligheden på andre veje.

### Flere højresvingende på Vanløse Allé

Venstresvingsforbuddet fra Vanløse Allé mod Jernbane Allé vil øge antallet af højresvingende bilister fra Vanløse Allé, men der er nok kapacitet i krydset til at håndtere dette. Forslaget vurderes samlet set at være positivt for bussernes fremkommelighed.

## 4.3 Fra scenarie til anlægsprojekt



### Den næste fase

Af de beskrevne tiltag vil Københavns Kommune kunne arbejde videre med de af tiltagene, der er placeret på kommunens eget areal. Dette fremgår af illustrationen til venstre.



## 4.4

# Den videre proces og organisering

### Trafikforsøg kan være vejen frem

I den videre proces kan det overvejes at gennemføre et trafikforsøg over nogle måneder på Vanløse Allé, for at få et bedre billede af konsekvenserne for trafikafviklingen, herunder mængden af vinstresvingende trafik, der overføres. Dette kan yderligere afdækkes med modellering af biltrafikken i en trafikmodel.

De trafikale konsekvenser af en mere restriktiv hastighedsnedsættelse på Jernbane Allé (med 20 km/t og ikke 30 km/t som foreslået i scenariet) er undersøgt i trafikanalysen vha. en trafikmodel.

### Lokalt samarbejde om videre drift og udvikling af bymidten

Undersøgelsen om, hvorvidt det er muligt at samarbejde på privatejede arealer, har vist sig at være vanskelig. Det har i arbejdet med visionen været tydeligt, at interessenterne overordnet har det samme mål med en fremtidig omdannelse af Vanløse bymidte, men at rammerne omkring dette samarbejde bør udvikles i næste fase af projektet.

Erfaringerne fra ind- og udland viser, at et lokalt samarbejde kan gøre en enorm og afgørende forskel i forhold til oplevelsen af et sted. Det drejer sig både om fx vedligehold, tryghed, aktiviteter, kommunikation og kontinuerlig udvikling af stedet. Med foranalysen er der skabt en fælles vision og et overblik over udfordringer og muligheder.

De forskellige interessenter – bygningsejere, forretningsdrivende, foreninger, kommune, mobilitetsaktører, ildsjæle m.v. – kan med fordel etablere et fælles samarbejdsforum, hvor kræfter, ressourcer og idéer samles til alles bedste. Ønsket om mere liv og større attraktionskraft kan bedst realiseres i fællesskab omkring en samlet vision.



Ofelia Plads / Foto: Tita (Unsplash)



Kyssetrappen Ofelia Plads / Foto: rminedaisy (Unsplash)

**Caseeksempel:** Ofelia Plads drives i et samarbejde mellem Jeudan og Det Kongelige Teater, der løbende arrangerer alt fra udstillinger til fodbold på storskærm. Ambitionen har været at skabe et sted for alle med kunst og kultur som omdrejningspunkt. Ombygningen med etablering af parkeringskælder og pladsdannelsen fandt sted i et samarbejde mellem Kulturministeriet, Jeudan og Det Kongelige Teater støttet af den filantropiske forening Realdania.



