

# Vanløse Bymidte Foranalyse

Cykelparkeringsanalyse  
Februar 2024





## Indhold

1	Indledning.....	2
2	Opsummering.....	3
3	Eksisterende cykelparkering.....	6
3.1	Brug af cykelparkering inden forsøgsperioden .....	7
3.2	Flow og adfærd.....	8
3.2.1	Vanløse Torv .....	8
3.2.2	Frode Jakobsens Plads .....	9
4	Forsøg.....	10
4.1	De to forsøgsperioder.....	10
4.2	Kortlagte problemstillinger.....	10
4.3	Indhold i forsøg.....	11
4.3.1	Forsøg del I .....	11
4.3.2	Forsøg del II .....	14
5	Registreringer .....	17
5.1	Cykelparkering.....	17
5.2	Adfærd.....	17
5.3	Første forsøgsperiode.....	19
5.3.1	Vanløse Torv .....	19
5.3.2	Frode Jakobsens Plads .....	21
5.4	Anden forsøgsperiode .....	22
5.4.1	Vanløse Torv .....	22
5.4.2	Frode Jakobsens Plads .....	23
6	Data .....	24
6.1	Første forsøgsperiode uge 41-43.....	25
6.2	Anden forsøgsperiode uge 44-46.....	30
6.3	POP-Up interview .....	32

Titel	Vanløse Bymidte - cykelparkeringsanalyse
Revision	1
Dato	20-02-2024
Udarbejdet af	CW, JRO, JEF
Kontrolleret af	JRO



# 1 Indledning

Før 2004 var Vanløse Torv kendt som Vanløse Stationsplads, hvor området var præget af sin funktion som trafikknudepunkt. Vanløse Stationsplads opstod ifm. Vanløse Station, som blev anlagt omkring år 1900. Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads er nogle trekantede arealer, som blev til overs på hver sin side af jernbanen, der nu krydsede de vinkelrette markskel og veje på stedet diagonalt.

I 2004 gennemgik området en transformation. Den store cykelparkering langs Jernbane Allé blev nedlagt, og Vanløse Stationsplads genåbnede som Vanløse Torv. Målet var at skabe et mere åbent og attraktivt torv, der kunne fungere som et lokalt samlingspunkt for Vanløse. En central udfordring var at forene funktionerne som trafikplads og aktivt byrum på et begrænset areal.

For at frigøre plads til torveaktiviteter og forbedre atmosfæren, flyttede man cykelparkering til et nyopført anlæg mellem metrostationen og storcentret Kronen.

Denne omstrukturering banede vejen for Vanløse Torvs transformation fra en travl stationsplads til et levende byrum med plads til både byliv og mobilitetsbehov.

Den ovenstående beskrivelse af områdets transformation, er således også en del af grunden til de udfordringer man i dag oplever på torv og stationsforplads, ang. cykelparkering og passage for de mange daglige brugere af områdets funktioner.

## 2 Pulje til fremme af cykelparkering

På finansloven for 2020 er der afsat en pulje til fremme af cykelparkering i forbindelse med kollektiv trafik. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer puljen med midler til projekter, som fremmer cyklismen.

Puljemidlerne tildeles projekter med følgende formål:

- Etablering af nye cykelparkeringspladser og udvidelse af eksisterende cykelparkering ved jernbanestationer, herunder lokalbanestationer, samt ved metro- og letbanestationer

Det er således, bl.a. med midler fra denne pulje, at de afrapporterede forsøg med cykelparkering i Vanløse bymidte er gennemført.

I nedenstående er der gengivet et uredigeret uddrag af projektbeskrivelsen fra Københavns kommune, som ligger til grund for arbejdet:

*Udover en fremtidssikring at cykelparkeringsfaciliteterne på ved stationen, er der også en række mere umiddelbare udfordringer, som de eksisterende cykelparkeringsfaciliteter ikke har løst. Det drejer sig om ureglementeret parkering af cykler under broen, på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads og ringe udnyttelse af den nyetablerede cykelparkering ved indkøbscenteret.*

*Med henblik på at løse både aktuelle udfordringer og fremtidssikre faciliteterne for kombinationsrejsende på stationen gennemføres der en forundersøgelse af mulighederne for at forbedre cykelparkeringsfaciliteterne ved Vanløse St. Forundersøgelsen gennemføres i 2021 og skal resultere i en anbefaling til den fremtidige håndtering*

af cykelparkeringen ved Vanløse St., herunder skitseforslag og budgetestimer for konkrete anlægsforbedringer.

Forundersøgelsen gennemføres i samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Københavns Kommune, men involverer også andre relevante aktører, herunder grundejere i området.

### 3 Opsummering

I to perioder af tre uger er der testet forskellige initiativer på henholdsvis Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads, for at se om den eksisterende cykelparkeringsadfærd kunne ændres, da den især i nogle områder skabte 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.

Et af de centrale problemer på Vanløse Torv, var især at der blev parkeret uhensigtsmæssigt på de områder, hvor mange fodgængere færdes mellem Kronen/busstop/P-anlæg og Metro/S-togstationen.

Det primære mål med forsøgene var at forbedre fremkommelighed og tilgængelighed, samt at få flere til at benytte det store cykelparkeringsanlæg, der har et stort kapacitetsoverskud, frem for at parkere uhensigtsmæssigt på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads.

Der er i forbindelse med forsøgene gennemført POP-up interview med brugere af pladserne. Udvalgte resultater er gengivet senere i denne rapport. Derudover har der været en workshop med Vanløse Lokaludvalg, grundejere, en borgergruppe, der kalder sig Bymidtegruppen, trafikselskaber og andre nøgleinteressenter. Desuden er der blevet afholdt et åbent værksted for borgere, og hvor ovennævnte gruppe også deltog.

Øget brug af cykelparkeringsanlæg:

Generelt har der været en lille stigning i antallet af parkerede cykler i cykelparkeringsanlægget. Der har gennem forsøgsperioden været en del udfordringer omkring anlægget, der grundet renovering ikke har fremstået helt så velkommende som ønsket, herunder med manglende lys, div stilladser mv. som ikke har opfordret til den ønskede brug.

Cykelparkering på Vanløse Torv:

Det har været meget effektivt at tilbyde midlertidig cykelparkering på en mere hensigtsmæssig lokalitet på torvet, for at undgå den store forekomst af uhensigtsmæssig cykelparkering. 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 det billede fastholdt og konsolideret. Selv nogle uger efter at forsøget blev afsluttet, har cyklisterne fastholdt deres parkeringsmønster og således gjort torvet 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 observante overfor 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.

Flow på Vanløse Torv:

De forskellige tiltag der havde til hensigt at styre flow- især cyklisternes - over torvet har ikke været så effektive som ønsket. Dels skyldes det at nogle adfærdsændringer kræver mere tid, og dels at det ikke har været muligt besluttet at spærre vejen for cyklister, uden også at reducere fremkommeligheden og tilgængelighed for fodgængere, herunder fx fodgængere med barnevogne og rollatorer der også kræver lidt plads.

Der var dog tegn på, at henvisningen til cykelparkering især i forsøgets anden periode havde en lille effekt på adfærden, hvorfor det vil være oplagt at arbejde videre med det fremadrettet.

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 Torvet bør der indledes en dialog med vejmyndigheden for at undersøge muligheden for at tillade cykling på torvet, for at fremme cyklisterne adgang til cykelparkeringsanlægget.

Vanløse Allé:

Langs Vanløse Allé, blev der gennem forsøgsperioden konstateret en generel belægning på cykelparkeringen på op mod 200 %. Der bør derfor arbejdes med øget cykelparkering i området, herunder evt. erstatning af bilparkering med cykelparkering. En øget indsats med cykeloprydning vil nok også kunne bidrage til bedre kapacitet, da en del af de observerede cykler ikke så ud til at blive brugt.

Området er dog ikke offentligt areal, hvorfor eventuel cykeloprydning ikke kan være en Kommunal opgave, men det anbefales at de enkelte grundejere evt. undersøger mulighederne for en øget cykeloprydning.

### **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:

Cykelparkeringsanlæg:

Tydelig skiltning – bedre belysning i ankomstområdet – renovering/mere velkommende indretning og belysning- 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.

Inventar- og cykelparkering på torvet:

Generel oprydning af inventar, gamle utidssvarende skilte og hegn og andre elementer der giver mulighed for fastlåsning af cykler uønskede steder bør fjernes- herunder fx hegn mod metro perron, der evt. kan erstattes af plantebed eller lign.

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.

Programmering af torvet:

I den fremtidig programmering af torvet, bør der lægges vægt på at få separeret cyklisternes 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 Torvet, men dog umiddelbart nedsat deres fart ind over fortovet. For at undgå at cyklisterne anvender dette område som adgang til Torvet, bør der skabes og skiltes bedre alternativer gennem en fremtidig programmering af Torvet.

Det bør desuden overvejes at opgradere de eksisterende ledelinjer, til gældende anbefalinger, hvor ledelinjeelementet (det taktile areal) har en bredde på 25 cm. for at understøtte den store gruppe af brugere der har behov for det.

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 dagligere brugere.

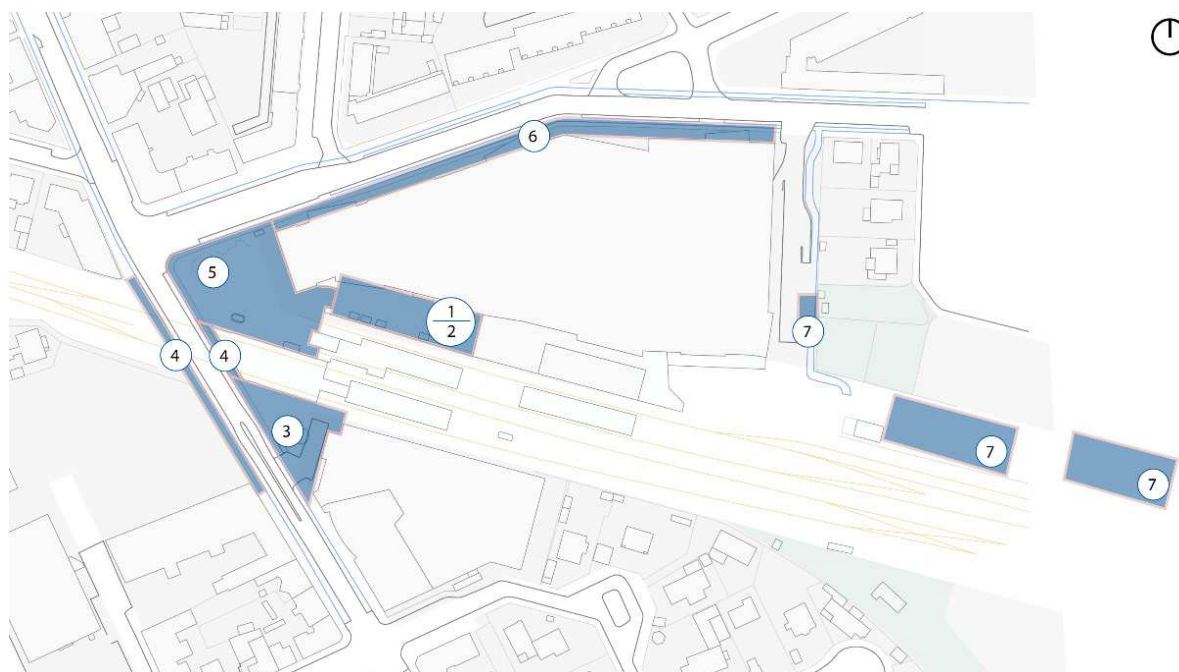
Fra pop-up interview er det også interessant, at langt de fleste adspurgte føler sig trygge ved tilladt cykling på Torvet, hvorfor det bør indarbejdes fremadrettet.

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.



## 4 Eksisterende cykelparkering

Kortlægningen af cykelparkering er foretaget indenfor de syv områder, der er vist på Figur 1.



Figur 1 Områder med cykelparkering

For alle områderne er der tilsammen 1885 (nogle utilgængelige grundet anlægsarbejde) heraf 1642 tilgængelige cykelstativer, fordelt som det fremgår af nedenstående Tabel 1.

Der er ikke ladcykelstativer i området, selvom det burde være oplagt, når der både er pendler og handelstrafik. Men der er ikke egentlige ladcykelstativer indenfor projektområdet, så Ladcykler er enten parkeret i normale stativer eller fastlåst til inventar på pladserne.

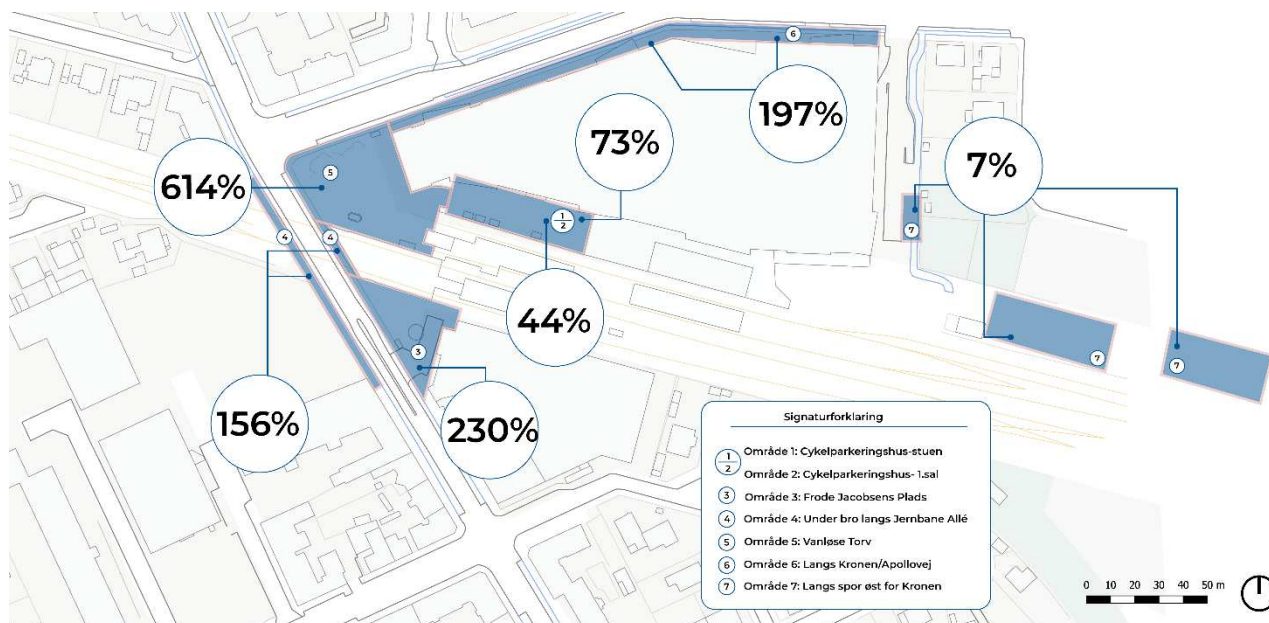
Område	Antal cykelstativer
1 - Cykelparkeringshus - stuen	489
2 - Cykelparkeringshus - 1. sal	305 (547)
3 - Frode Jacobsens Plads	93
4 - Under bro langs Jernbane Allé	92
5 - Vanløse Torv	14*
6 - Langs Kronen/Apollovej	115
7 - Langs spor øst for Kronen	535
Total	1642/1885

Tabel 1 eksisterende cykelstativer – (totalt område 2) i område 2 var en del stativer afspærret grundet anlægsarbejder, i dele af forsøgsperioden. \*) gammelt bycykelstativ der anvendes som cykelstativ, fjernet undervejs i forsøgsperioden.

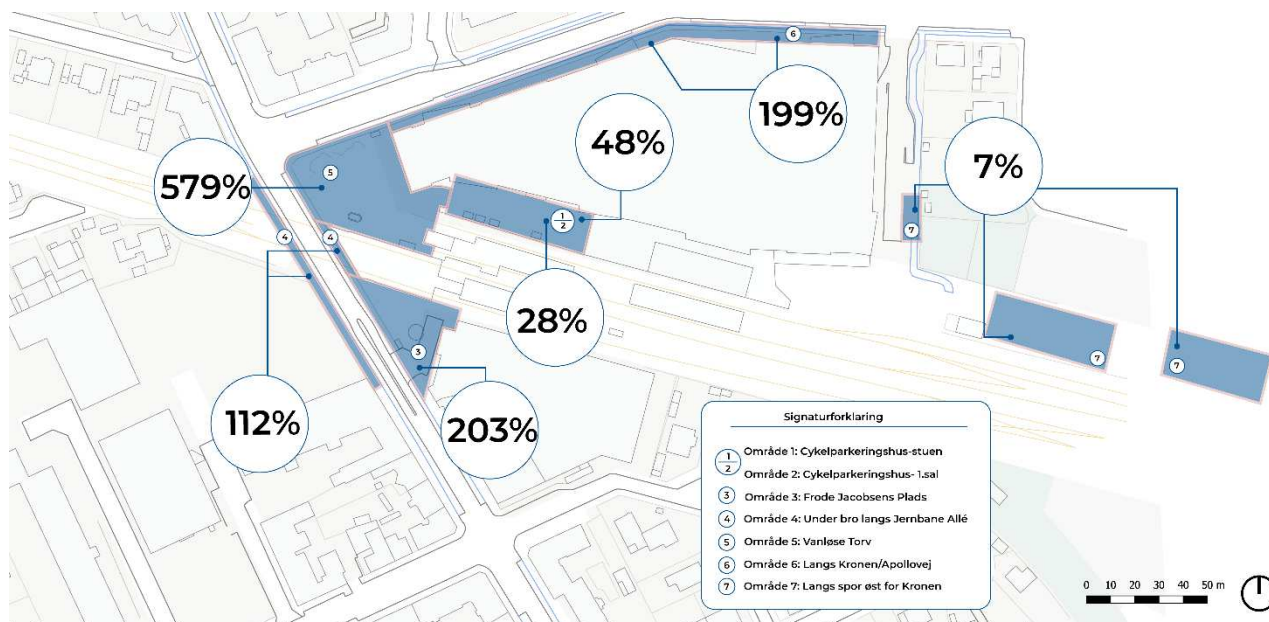
## 4.1 Brug af cykelparkering inden forsøgsperioden

Inden forsøgsperioden blev den eksisterende cykelparkering kortlagt som beskrevet ovenfor. Samtidigt blev der lavet en optælling af den faktiske brug af cykelparkeringen på en hverdag (mandag) kl. 11 og igen kl. 18.

De to tidspunkter blev valgt, for at få kortlagt pendlere (primært kl. 11) og øvrige brugere og handlende (kl. 18). I nedenstående Figur 3 ses anvendelsen af cykelparkeringen i de enkelte delområder.



Figur 2 data fra indledende kortlægning 8. maj 2023 henholdsvis kl. 11-12, som det fremgår af tallene, er der et stort potentiale for overflytning til cykelparkeringsanlægget.



Figur 3 data fra indledende kortlægning 8. maj 2023 henholdsvis kl. 17-18, som det fremgår af tallene, er der et stort potentiale for overflytning til cykelparkeringsanlægget.

Som det fremgår af nedenstående Tabel 2, er der generelt et tilstrækkelig parkeringsudbud i området, men grundet placeringen af stativer er der især i område 3-6 et stort underskud af cykelparkering.

Cykler parkeret i område 3, 4 og 5 kan dog benytte cykelparkeringsanlægget, hvis adgangen hertil var lettere, samt viden om at der kan parkeres i anlægget var mere udbredt.

Tidspunkt	Antal parkerede cykler	Belægning (%)	Belægning (%) med hele område 2	Belægning (%) uden område 7
Kl. 11	1143	70 %	61 %	82 %
Kl. 18	920	56 %	49 %	65 %

Tabel 2 – belægningsprocenter for cykelparkering – tælling fra 8. maj 2023

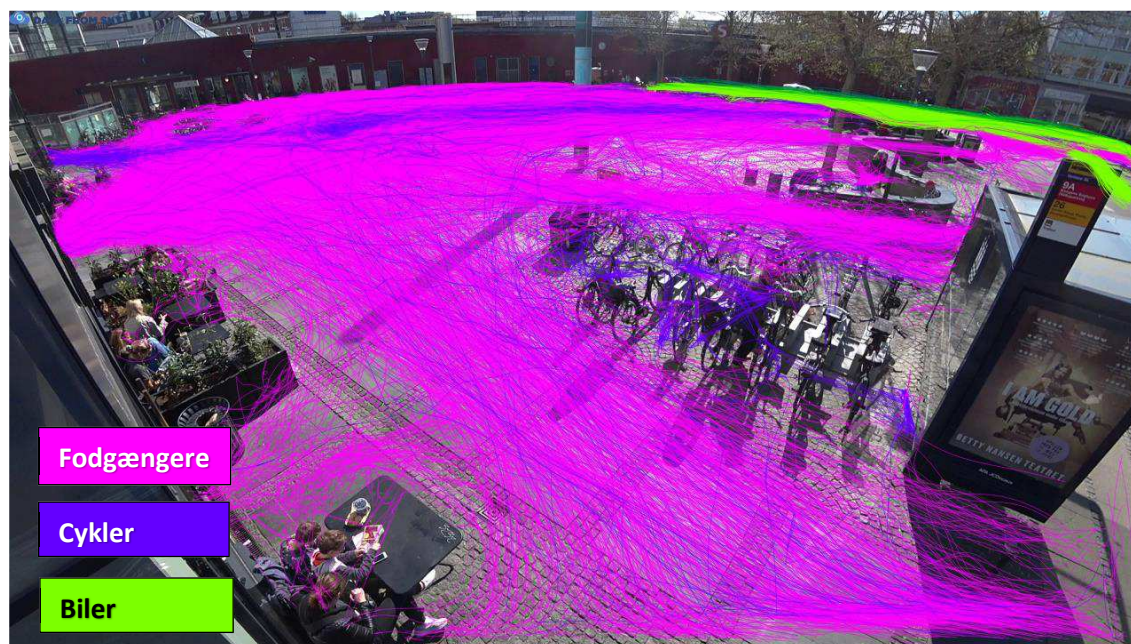
## 4.2 Flow og adfærd

Der blev indledningsvist lavet en kortlægning af den eksisterende adfærd for fodgængere og cyklister på henholdsvis Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Kortlægningen blev udarbejdet via videoanalyse, hvor de enkelte trafikanter blev tracket, både morgen og eftermiddag, så bevægelsesmønstre og adfærd kunne kortlægges. Denne kortlægning samt øvrige observationer har lagt grund til de efterfølgende forsøg.

Afrapportering af de observerede flow og adfærd, kan findes i tidligere udarbejdet rapport.

### 4.2.1 Vanløse Torv

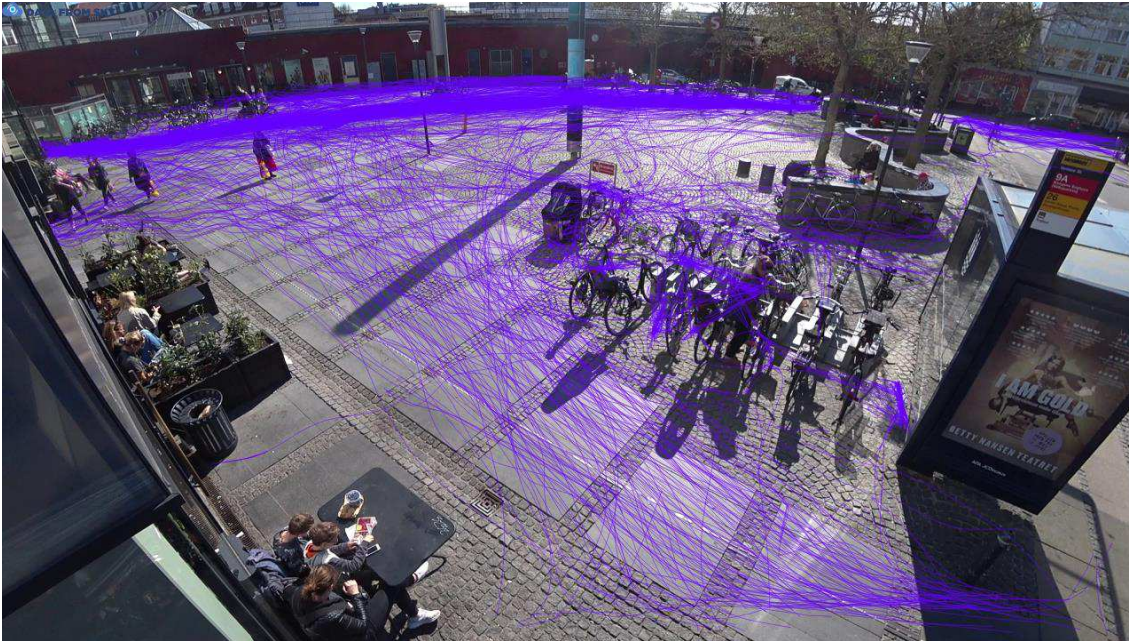
På Vanløse Torv, ankommer brugerne fra stort set alle retninger. Dog er den dominerende strøm af både cyklister (på cykel) og fodgængere fra krydset Jernbane Allé og Vanløse Allé mod stationsindgangene og cykelparkeringsanlægget.



Figur 4 Alle trafikstrømme på Vanløse Torv en eftermiddag.

Via videoanalysen kan de enkelte trafikantgrupper opdeles så man endnu mere detaljeret kan se flow og adfærd, herunder vist for cyklister på torvet.





Figur 5 Cyklister på Vanløse Torv en eftermiddag

#### 4.2.2 Frode Jakobsens Plads

Ligesom på Vanløse Torv er der gennemført en tilsvarende analyse på Frode Jakobsens Plads, både morgen og eftermiddag.



Figur 6 Jernbane Allé og Frode Jakobsens Plads en morgen, Lyserød=fodgænger, Lilla=cyklist, Grøn=biler

De enkelte trafikantgrupper kan opdeles så man endnu mere detaljeret kan se flow og adfærd, herunder vist for cyklister på pladsen.





Figur 7 Cyklister om morgenen på Frode Jakobsens Plads, mange benytter fortov og fodgængerovergang helt frem til stationen.

Der er en forholdsvis stor mængde cyklister der kører via Jernbane Allé mod syd, for så at svinge over til Frode Jakobsens Plads, og parkere. Formentlig fordi de så har parkeret på den rigtige side af Alléen når de så skal retur mod nord senere på dagen. Flere cyklister cykler også direkte ind i stationsbygningen, for at medbringe deres cykel i S-toget.

## 5 Forsøg

### 5.1 De to forsøgsperioder

De to forsøgsperioder løber henholdsvis fra uge 41-43 og 44-46. Grundet den tidligere omtalte renovering af Kronen som betød delvis lukning af cykelparkeringsanlægget, er forsøgsperioden lagt senere på året end der normalt ville være praksis.

Placering af forsøgsperioderne så sent på året har betydet, at bl.a. en større integration af opholdsinventar ikke er inddraget i forsøgene.

### 5.2 Kortlagte problemstillinger

Som beskrevet tidligere er der gennemført flow og adfærdsanalyser, som ligger til grund for forsøgene. På den baggrund er der kortlagt nogle udfordringer, som forsøgene skal bidrage til at finde løsninger på. De primære udfordringer, som det skønnes at kunne afhjælpe indenfor projektets budget, er kortlagt som værende:

Vanløse Torv:

- Skiltning/viden om cykelparkeringsanlæg
- Adgangen til cykelparkeringsanlæg
  - Både til anlægget fra cykelsti og fra anlægget til station mv.
- Cykling forbudt på Vanløse Torv
- Primær cykeladgang til p-hus sker sammen med fodgængere i krydset Vanløse/Jernbane Allé
- U hensigtsmæssig cykelparkering i område med stort flow (mellem Kronen/Stationsindgang)

Frode Jakobsens Plads:

- Manglende cykeloprydning
- Parkering udenfor stativ i gangzoner
- Manglende viden/adgang til cykelparkeringsanlægget

Cykelparkering under jernbanen:

- Manglende cykeloprydning

## 5.3 Indhold i forsøg

Indhold i trafikforsøget er beskrevet i tidligere afrapportering, en kort opsummering er beskrevet nedenfor.

For at have muligheden for at kunne evaluere på forsøgets delelementer, er forsøgsperioden delt i to dele af tre ugers varighed.

Det gør det muligt at se om nye elementer har en indvirkning på trafikanterne og således kunne isolere de enkelte elementers effekt.

### 5.3.1 Forsøg del I



Figur 8 forsøgsopstilling i forsøgets første del (se tegningsbilag for større kort)

#### 5.3.1.1 Skilt/banner over p-hus

Der er opsat et stort banner over indgangen til P-anlægget. For at tydeliggøre beliggenhed og adgang til p-anlægget.

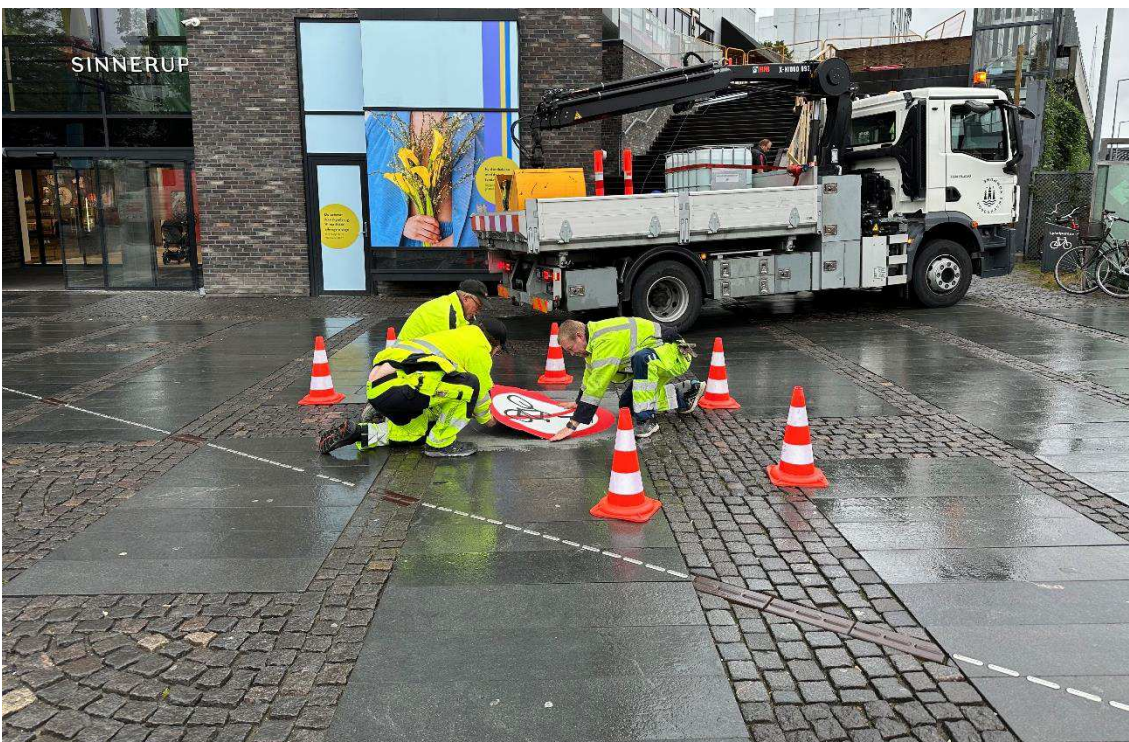




Figur 9 tydeliggørelse af P-anlægget via stort banner (4x1,5m)

### 5.3.1.2 Zone med forbud mod cykel-p

Der er afmærket et område for enden af metrolinjens hvilespor og forbi indgang til cykelparkeringshuset og trappen, samt ved rampe til Metrospor.

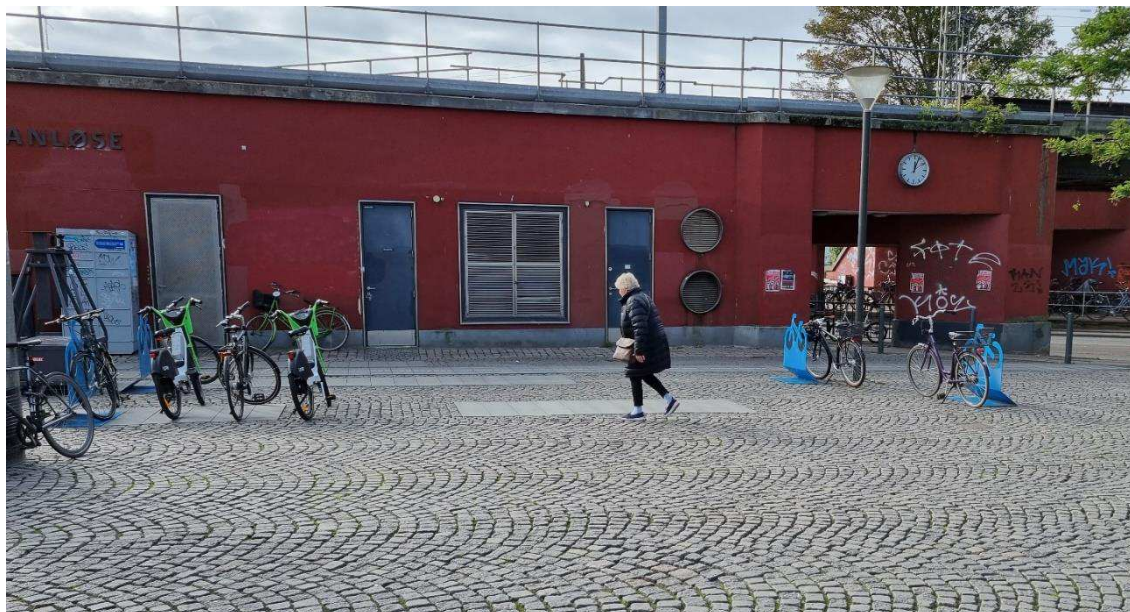


Figur 10 montering af parkeringsforbudszone (C63)



### 5.3.1.3 Midlertidig stativløs cykelparkering

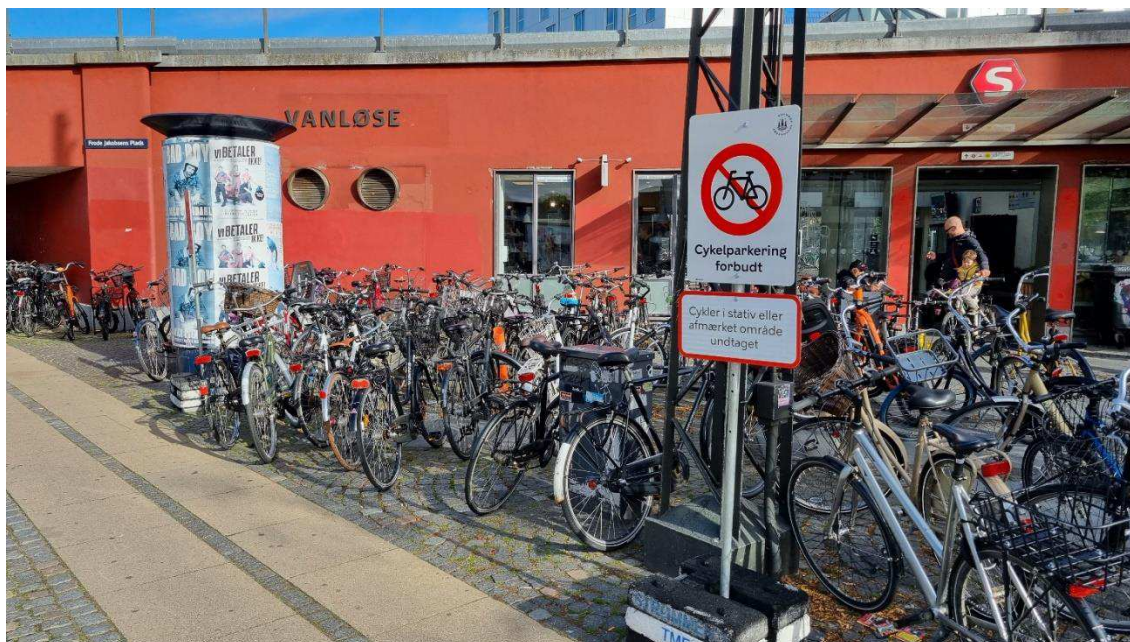
Der er opstillet midlertidige parkeringsområder for stativløs parkering på Vanløse Torv. Som et tilbud til de cyklister, der ikke ønsker at sætte cyklen i p-huset.



Figur 11 område med midlertidig cykelparkering

### 5.3.1.4 Cykel-p forbudszone (Frode Jakobsens Plads)

Hele Pladsen skiltes med C63 tavler, med undertavlen "cykler i stativ eller afmærket område undtaget"

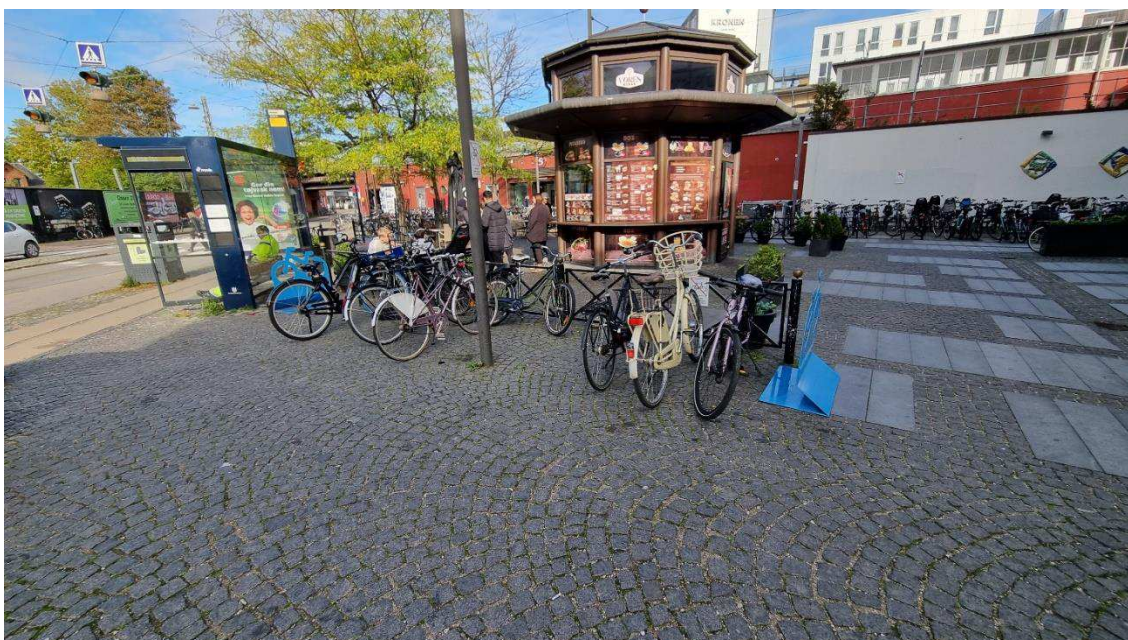


Figur 12 Skilte sat op efter de mange cykler stod parkeret



### 5.3.1.5 Midlertidig stativløs cykelparkering (Frode Jakobsens Plads)

Der er opstillet midlertidige parkeringsområder for stativløs parkering. Området placeres syd for hegn omkring pavillonen.



Figur 13 midlertidig cykelparkering

### 5.3.2 Forsøg del II

I forsøgets anden del suppleres der med flere Wayfinding elementer, samt at det lovliggøres at cykle på Vanløse Torv, gennem etablering af Gågade med cykling tilladt på Vanløse Torv. I et forsøg på at "styre" cyklisterne på Vanløse Torv, suppleres Torvet med plantekasser der har til hensigt at holde hastigheden nede, og samtidigt styre cyklisternes til- og frakørsel fra Torvet. På Frode Jakobsens Plads ændres der ikke på forsøgets elementer, cykelstien forsynes dog med piktogrammer der informerer om cykelparkeringsanlægget på Vanløse Torv.



Figur 14 Samlet skiltning og by inventar i forsøgets anden del. (se tegningsbilag for større kort)



### 5.3.2.1 Gågadeskiltning

På Vanløse torv blev der opsat gågadetavler med cykling tilladt som undertavle, på den måde var det håbet, at flere ville benytte cykelparkeringsanlægget, da det nu var tilladt at cykle hele vejen over torvet.



Figur 15 skiltning af gågade med cykling tilladt – (undertavle ikke i henhold til projekt)

### 5.3.2.2 Plantekasser

Der blev opstillet plantekasser i et forsøg på at reducere dels antal af cyklister og dels deres hastighed ind over torvet, særligt i området med mange fodgængere.



Figur 16 plantekasser opstillet for at reducere dels antal af cyklister og deres hastighed ind over torvet.



### 5.3.2.3 Wayfinding cykelparkering og asfaltramper

Som en serviceinformation blev der anlagt piktogrammer med henvisning til cykelparkeringen. Formålet var at få flere til at benytte cykelparkeringsanlægget, samt at nudge brugerne til at benytte en mere hensigtsmæssig adgang end fra krydset Jernbane/Vanløse Allé. På stedet, hvor piktogrammet viser adgangsvejen til cykelparkeringsanlægget ind over torvet, blev der suppleret med asfaltramper mellem cykelsti og fortov for at lette cyklisternes adgang til torvet.



Figur 17 Piktogrammer med henvisning og asfaltrampe mellem cykelsti og fortov, på Jernbane Allé.



Figur 18 Piktogrammer med henvisning og asfaltrampe mellem cykelsti og fortov, på Vanløse Allé.



## 6 Registreringer

### 6.1 Cykelparkering

Der er igennem de seks ugers forsøgsperiode foretaget løbende optællinger af parkerede cykler i de syv zoner. Generelt har der her været fokus på tællinger i zone 1, 2, 3 og 5 (se Figur 3) da disse zoner har været mest "involveret" i forsøgene.

Der er generelt blevet registreret parkerede cykler to gange om ugen (tirsdag og torsdag) på to forskellige tidspunkter (kl. 11-12 og kl. 17-18). Grundet de observerede belægningsgrader, er den tidlige (kl. 11) registrering dog prioriteret, hvorfor der her er flere registreringer, enkelte dage med voldsomt regnvej og blæst er også fravalgt.

### 6.2 Adfærd

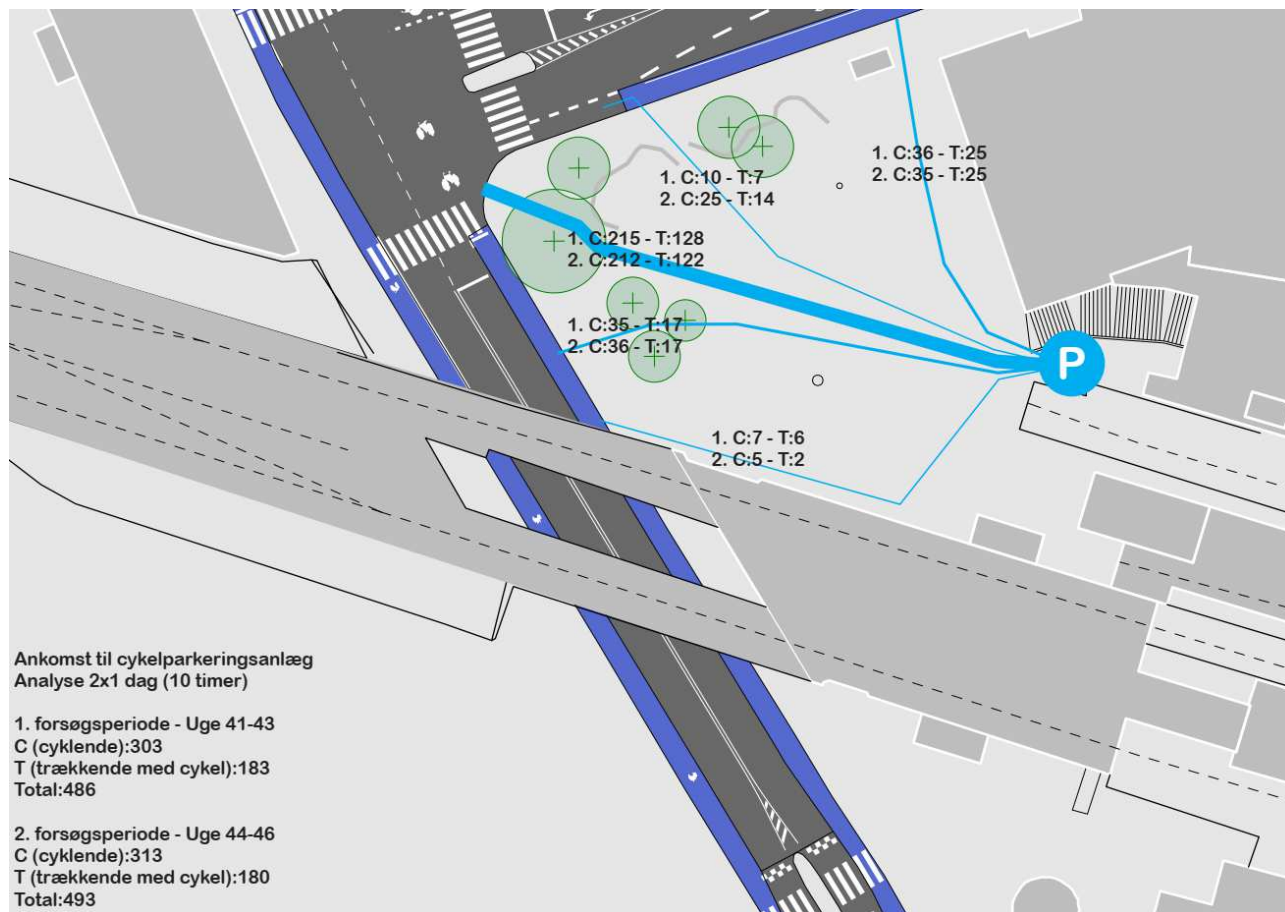
På Vanløse Torv, er det lykkedes at ændre noget af den uhensigtsmæssig parkering, hvor det største flow af fodgænger findes. Det er således lykkedes gennem opstilling af midlertidig (stativløs) cykelparkering at få cyklisterne til at parkere deres cykler mere hensigtsmæssigt på torvet. Denne adfærd er fortsat efter forsøgets ophør som det bl.a. fremgår af Figur 19. Det bør derfor overveje at fastholde muligheden for cykelparkering her – også i en fremtidig udformning af Vanløse Torv.



Figur 19 efter den midlertidige cykelparkering er fjernet, har en stor del cyklister holdt fast i cykelparkeringen.

I forhold til trafikanternes færden hen over torvet er der kun registreret små ændringer, hvilket nok også skyldes at det tager mere end 3 uger, samt mere fysik at ændre vaner for de daglige brugere. Som det fremgår af nedenstående Figur 20 er der kun små ændringer i forhold til om cyklisterne cykler eller trækker over torvet, efter det i 2. forsøgsperiode blev lovligt at cykle over torvet.

Der ses dog en lille stigning i antallet af cyklister der benytter cykelrampen (se Figur 18) midt på Vanløse Allé, for at køre ind mod cykelparkeringsanlægget, 25 mod 10 på en tilsvarende periode i første forsøgsperiode. Det antages at det på sigt- og med en ny programmering af pladsen vil være muligt at adskille cyklisternes og fodgængernes adgang til torvet.



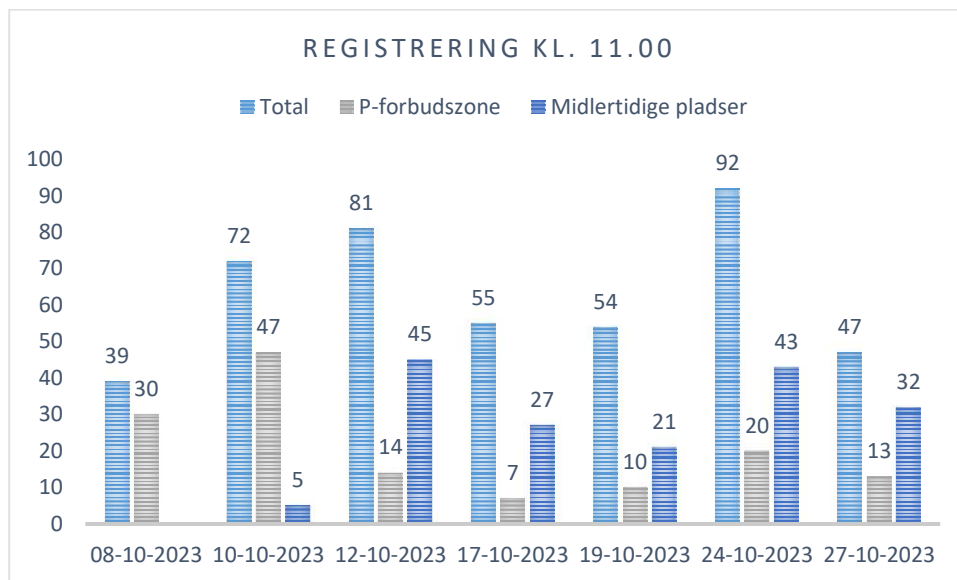
Figur 20 opgørelse over adfærd på Torvet, færdsel mod cykelparkeringshuset 2x10 timers registreringer i begge forsøgsperioder.

På Frode Jakobsens Plads, har det generelt været svært at registrere adfærdsændringer som følge af forsøgene, da der har været en række komplikationer i forhold til cykeloprydning mv. som har skabt udfordringer for forsøgene.

## 6.3 Første forsøgsperiode

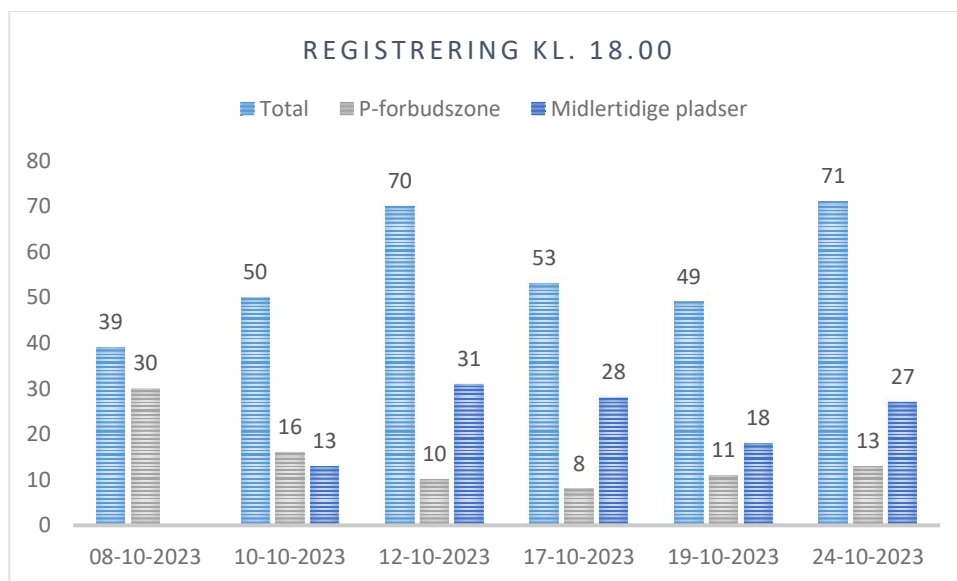
### 6.3.1 Vanløse Torv

Med indførelsen af dels en p-forbudszone og dels midlertidige cykelparkeringspladser, var det håbet at cyklisterne ville parkere mere hensigtsmæssigt.



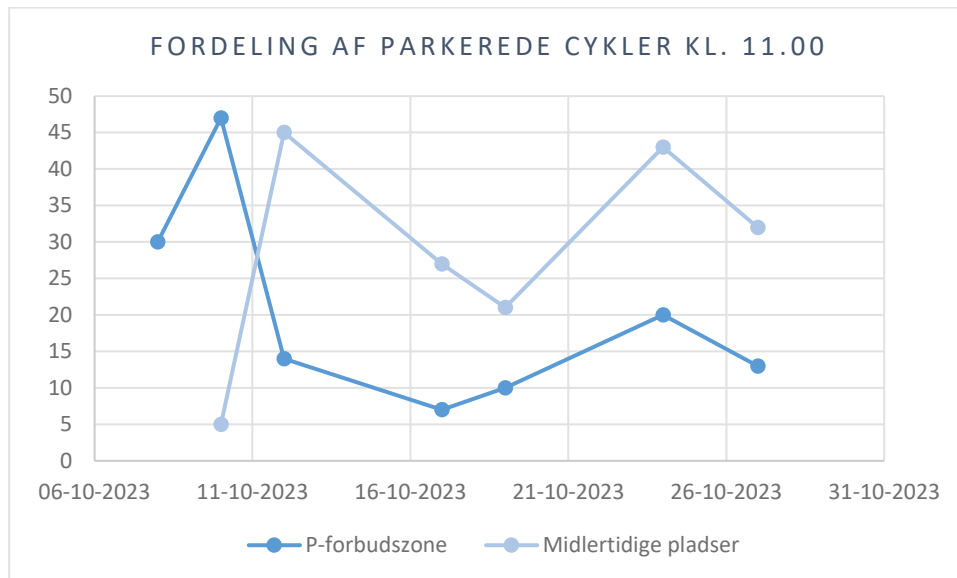
Figur 21 parkering i forskellige zoner på Vanløse Torv

Som det fremgår af Figur 21 og Figur 22 er det efter etableringen af den midlertidige cykelparkering lykkedes at få flere til at parkere deres cykel hensigtsmæssigt, også uden at det generelt har givet anledning til, at flere brugere parkerer på torvet, da det registrerede antal ligger mellem 60-100 både før og under forsøget.

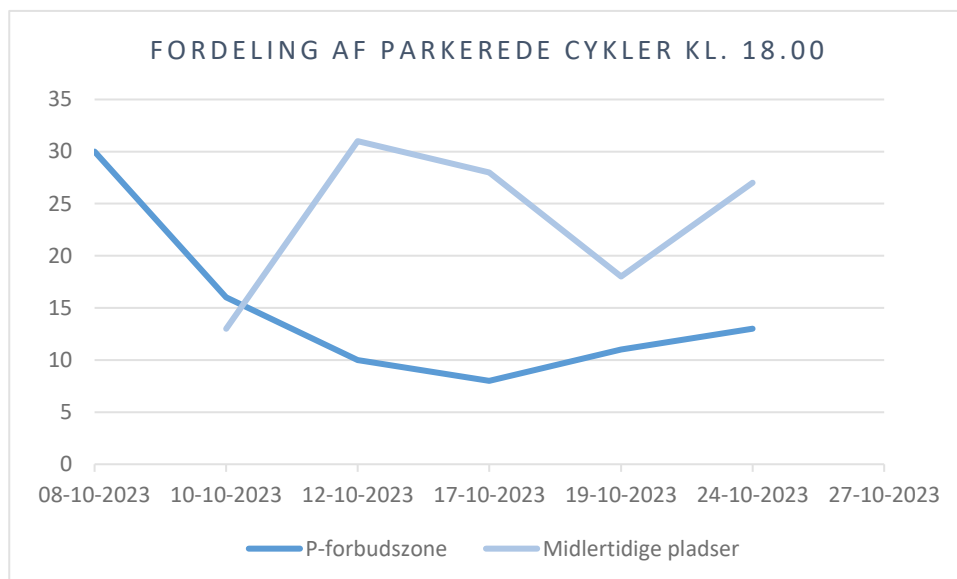


Figur 22 parkering i forskellige zoner på Vanløse Torv

Som det fremgår af nedenstående figurer, er der sket en generel overflytning af cykler fra forbudszone til zonen med den midlertidige cykelparkering.



Figur 23 fordeling af cykler parkeret i henholdsvis forbudszone og i den midlertidige cykelparkering



Figur 24 fordeling af cykler parkeret i henholdsvis forbudszone og i den midlertidige cykelparkering



## P-forbudszonen



Figur 25 Foto til venstre - dag ét af forsøget, foto til højre - dag fire af forsøget. Mærkbart færre cykler parkeret i forbudszonen.

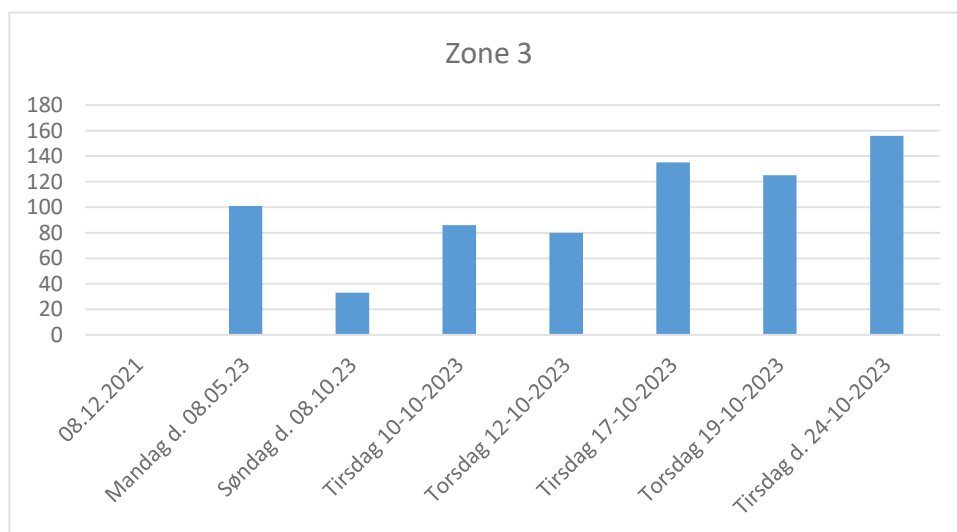
## Midlertidig p-zone



Figur 26 Foto til venstre - dag ét af forsøget, foto til højre - dag fire af forsøget. Den midlertidige parkeringszone bliver anvendt i langt større grad.

## 6.3.2 Frode Jakobsens Plads

Nedenstående figur viser antallet af cykler udenfor de eksisterende 93 stativer på Frode Jakobsens Plads. Der er således flere registreringer af belægninger på over 200 %.



Figur 27 registrering af cykler udenfor stativ kl. 11.

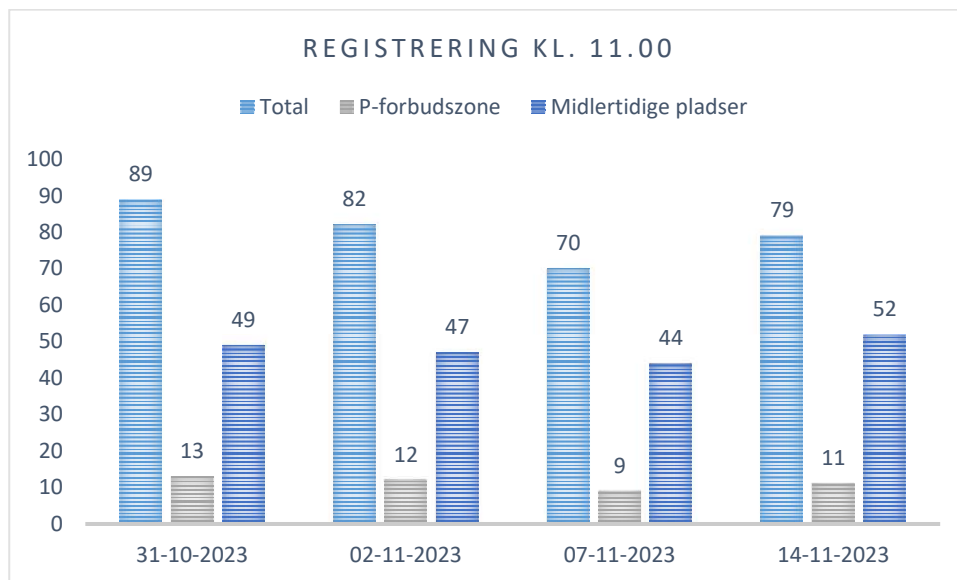


## 6.4 Anden forsøgsperiode

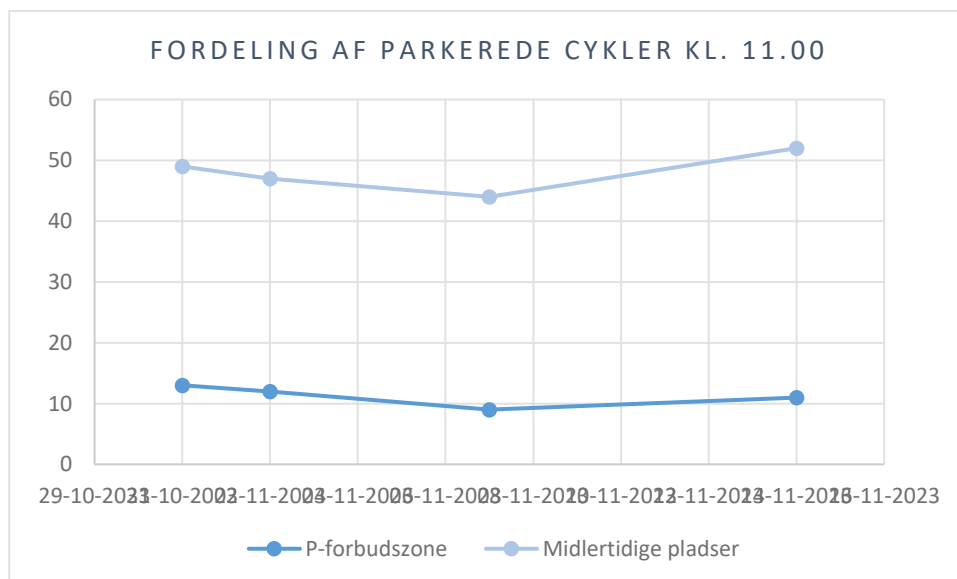
### 6.4.1 Vanløse Torv

#### P-forbudszone

I anden forsøgsperiode, blev det endnu tydeligere, at cyklisterne havde taget det nye parkeringstilbud til sig, og brugen var mere eller mindre konstant over perioden.



Figur 28 parkering i forskellige zoner på Vanløse Torv

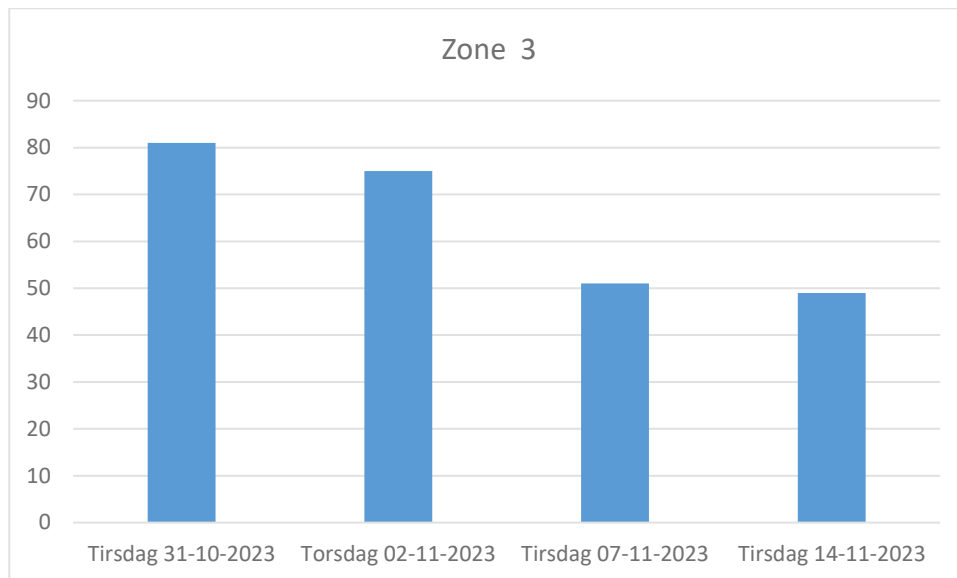


Figur 29 fordeling af cykler parkeret i henholdsvis forbudszone og i den midlertidige cykelparkeirng

Som det fremgår af Figur 29 ses det, at det allerede er blevet en "vane" at parkere i den ny zone med midlertidig cykelparkering. En stor del af de ca. 10 cykler, der fortsat er parkeret i forbudszone, er cykler der er fastlåst til inventar og så formentlig har stået der gennem de seks ugers prøveperiode.

## 6.4.2 Frode Jakobsens Plads

I anden forsøgsperiode, blev der kun talt cykler udenfor stativ, der ikke lå i de store bunker. Men som det fremgår var der alligevel overbelægning på mellem 50-90 %.

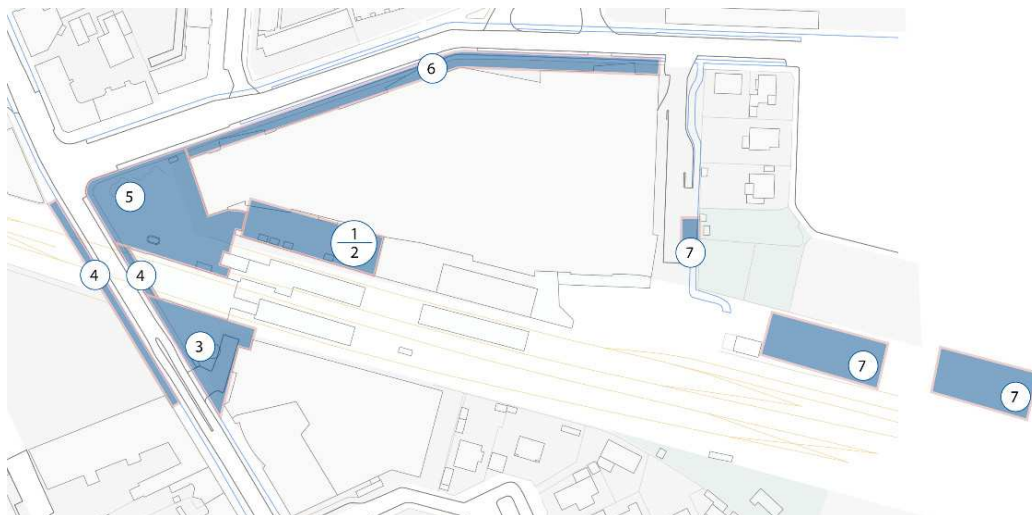


Figur 30 registrering af cykler udenfor stativ kl. 11.

## 7 Data

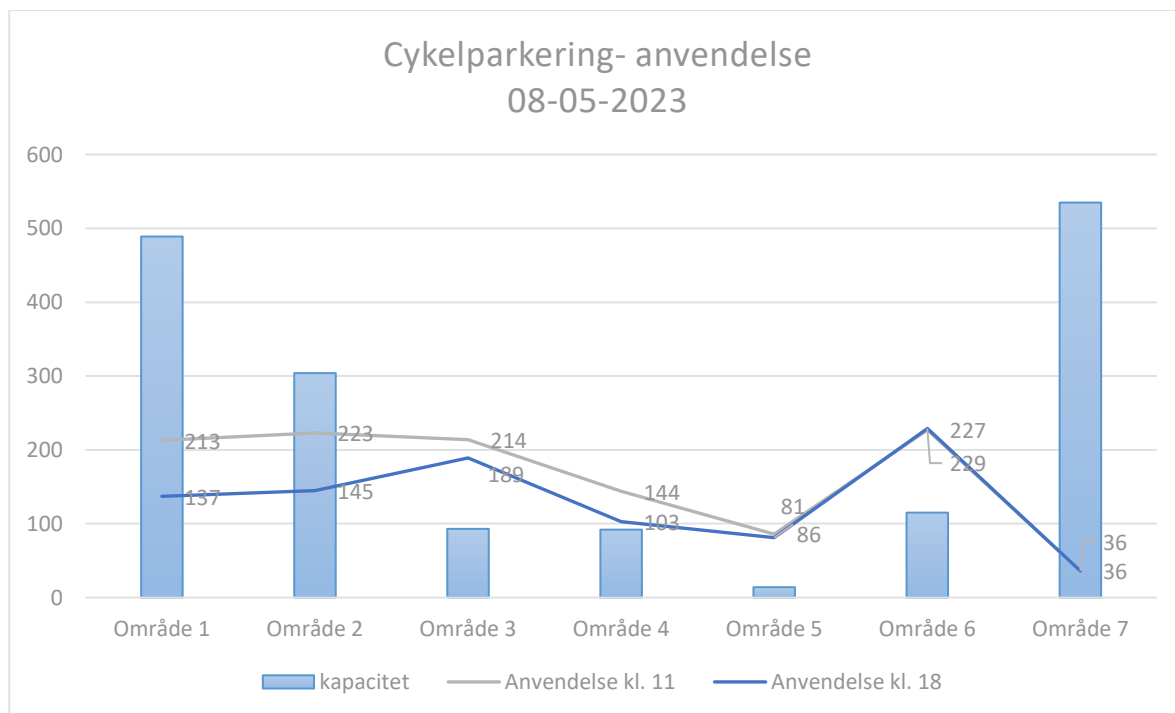
Nedenstående viser data indsamlet i løbet af forsøgsperioden. Data er indsamlet gennem manuelle tællinger løbende gennem perioden.

Før forsøgsperioden blev der indsamlet data omkring anvendelse af cykelparkeringsfaciliteterne på og omkring Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Data blev indsamlet af Københavns Kommune mandag d. 8. maj 2023. Der blev desuden indsamlet data en søndag aften før forsøgets opstart.

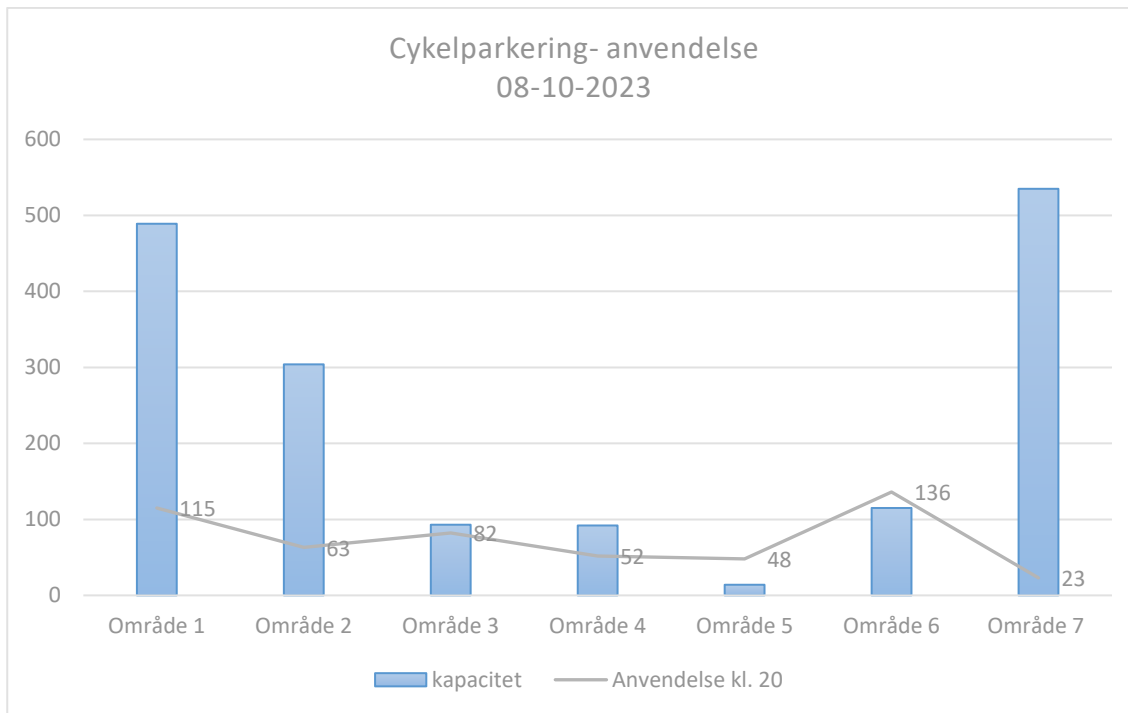


Figur 31 p-zoner anvendt til dataindsamling

Der er desuden vist udvalgt data fra de to pop-up interview, der er gennemført i de to forsøgsperioder, hvor brugere er interviewet omkring brug af pladsen og hvorvidt de etablerede forsøgslementer er observeret, og hvorvidt de har haft en effekt.



Figur 32 optælling af parkerede cykler d. 8. maj 2023 – Data Københavns kommune



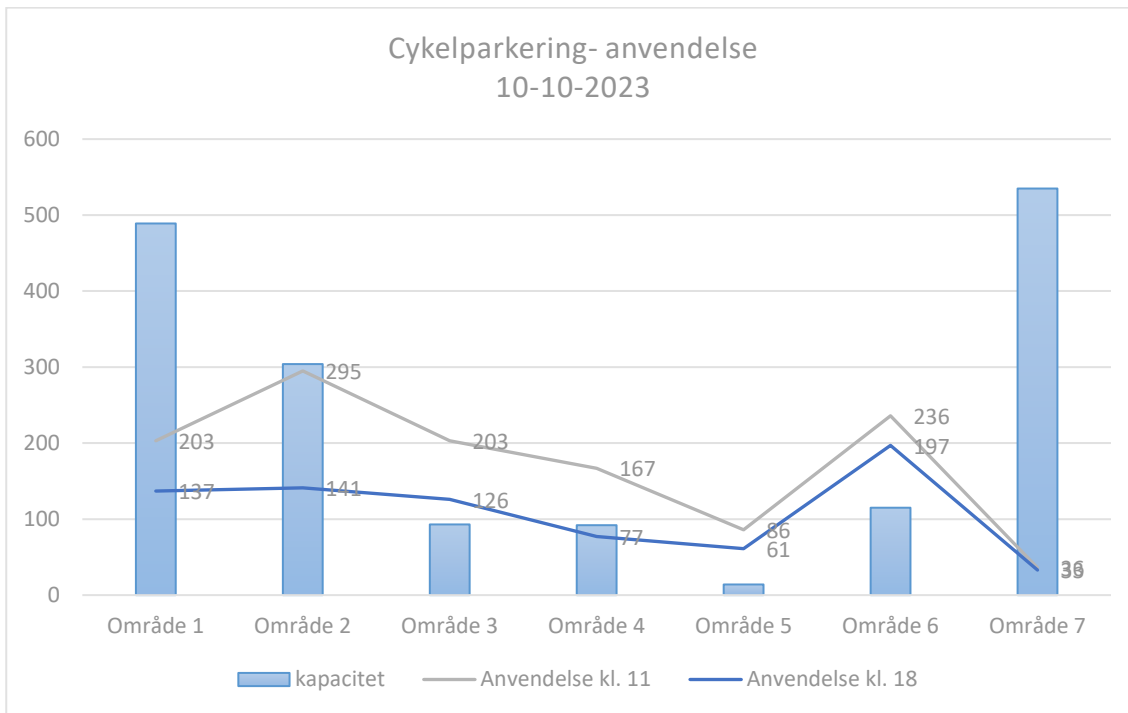
Figur 33 optælling af parkerede cykler søndag d. 8. oktober 2023

Der er under forsøget igangsat en cykeloprydning på Frode Jakobsens Plads, og under jernbanen. Cykeloprydningen har betydet, at op til 100 cykler er placeret i to store bunker på pladsen, som dels har efterladt et noget rodet udtryk, og samtidigt gjort det svært at parkere for øvrige cyklister.

### 7.1 Første forsøgsperiode uge 41-43

I det følgende er optællinger gengivet i grafer, og suppleret med enkelte registreringsfotos.

### 7.1.1 10. oktober



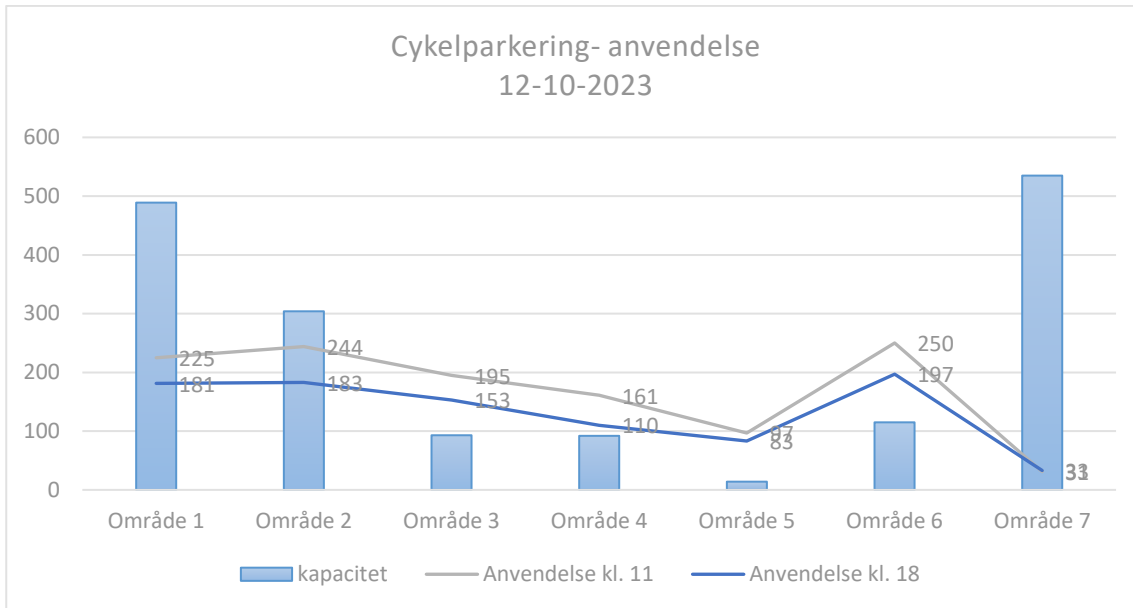
Figur 34 optælling 10. oktober

### 7.1.2 12. oktober

Forbudszonen har allerede haft en effekt.

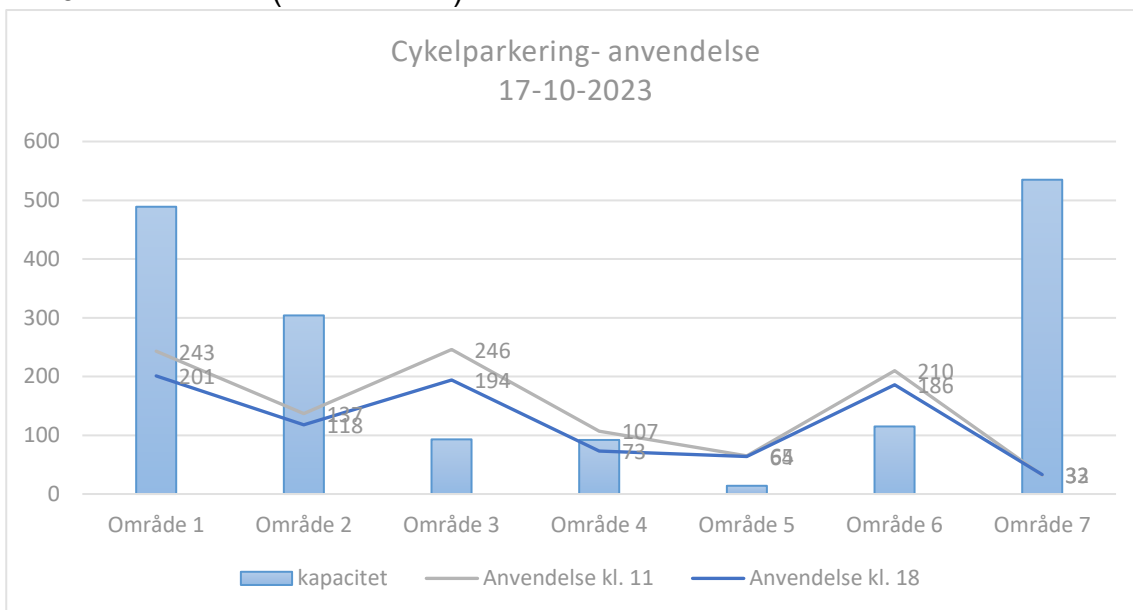


Figur 35 få cykler i forbudszonen, kampagneskit fra Københavns Kommune er placeret uheldigt, og blev senere fjernet



Figur 36 optælling 12. oktober

### 7.1.3 17. oktober (efterårsferie)

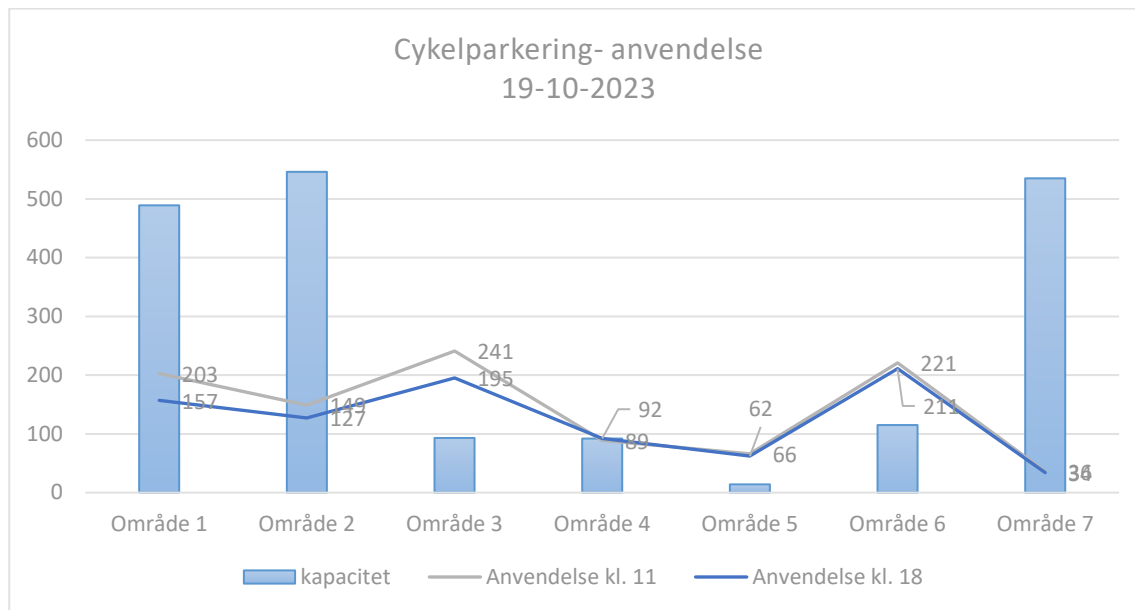


Figur 37 optælling 17. oktober



### 7.1.4 19. oktober (efterårsferie)

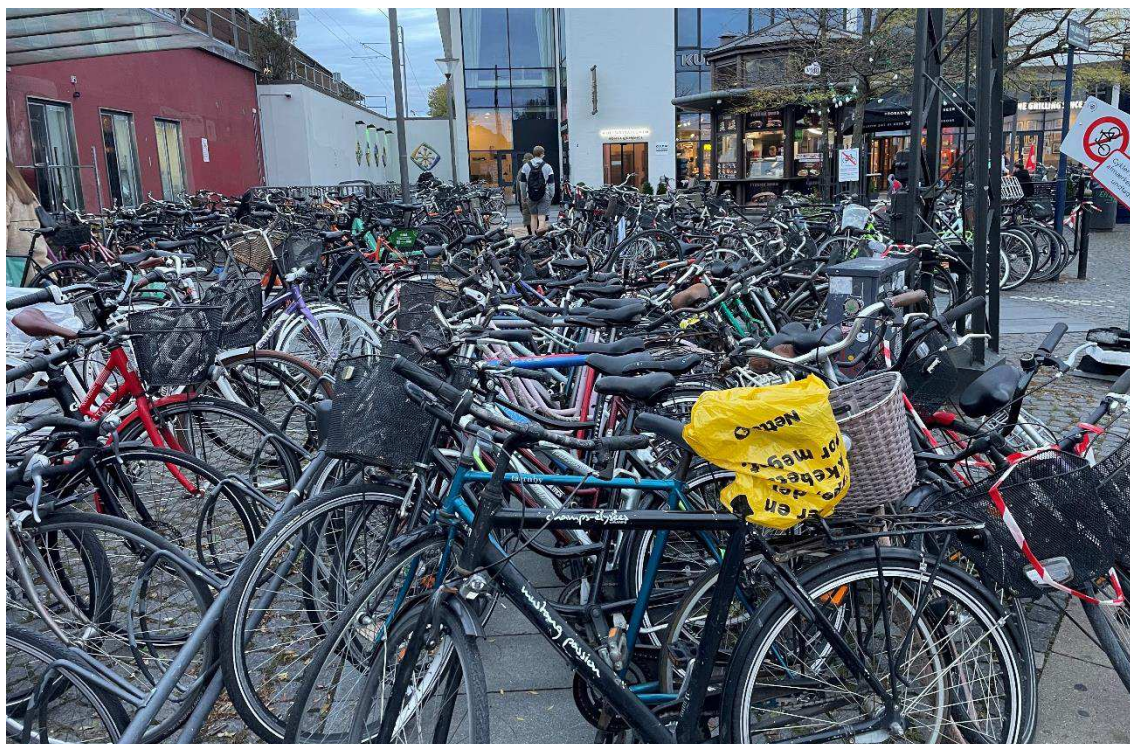
Område 2, 1. sal i p-anlægget er fuldt åben med 546 pladser.



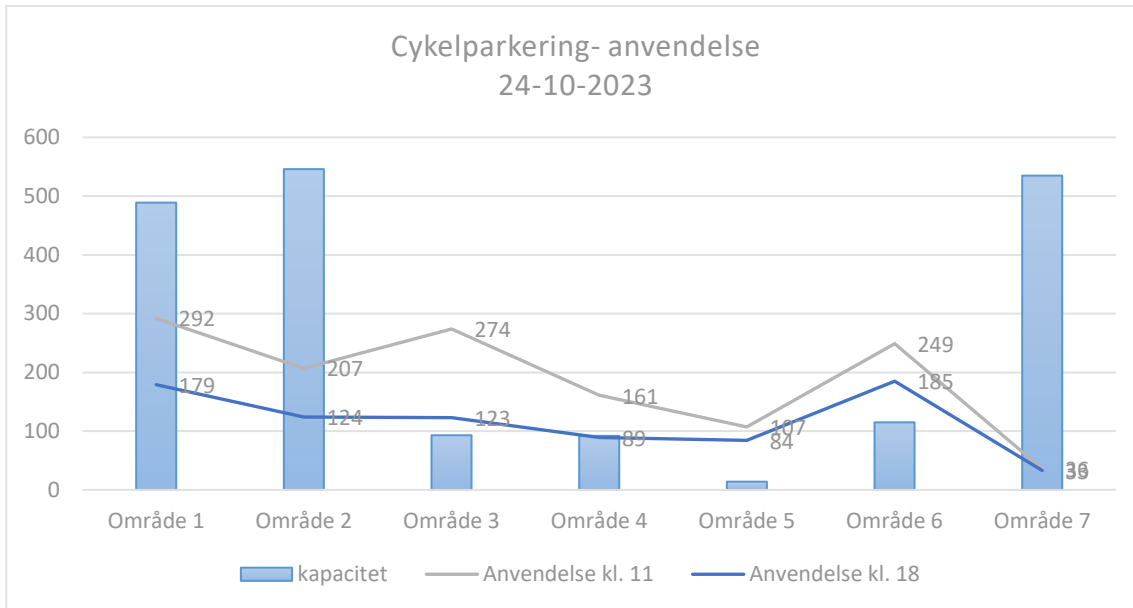
Figur 38 optælling 19. oktober. Kapaciteten i område 2 er steget da byggepladshegn er fjernet, og dermed givet adgang til 243 yderligere pladser

### 7.1.5 24. oktober

Cykloprydning har stor effekt på brugen af Frode Jakobsens Plads.

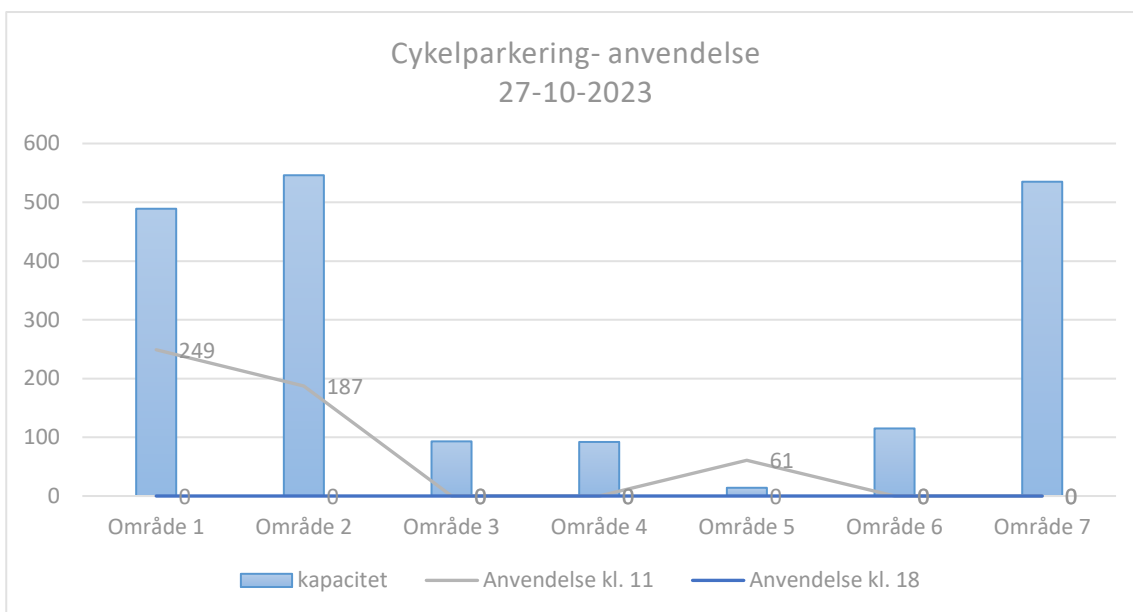


Figur 39 bunker af cykler med tape, Frode Jakobsens Plads



Figur 40 optælling 24. oktober

**7.1.6 27. oktober - fredag opstilling til 2. forsøgsperiode**  
Tællinger kun gennemført i zone 1, 2 og 5 og kun omkring kl. 11.



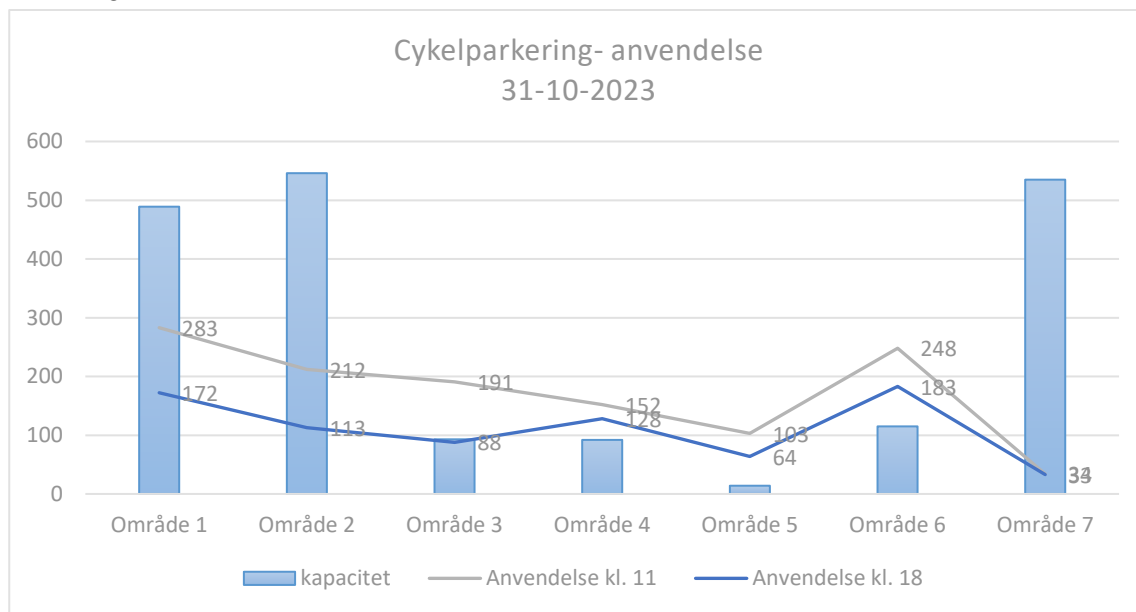
Figur 41 optælling 27. oktober – kun udvalgte områder er talt



## 7.2 Anden forsøgsperiode uge 44-46

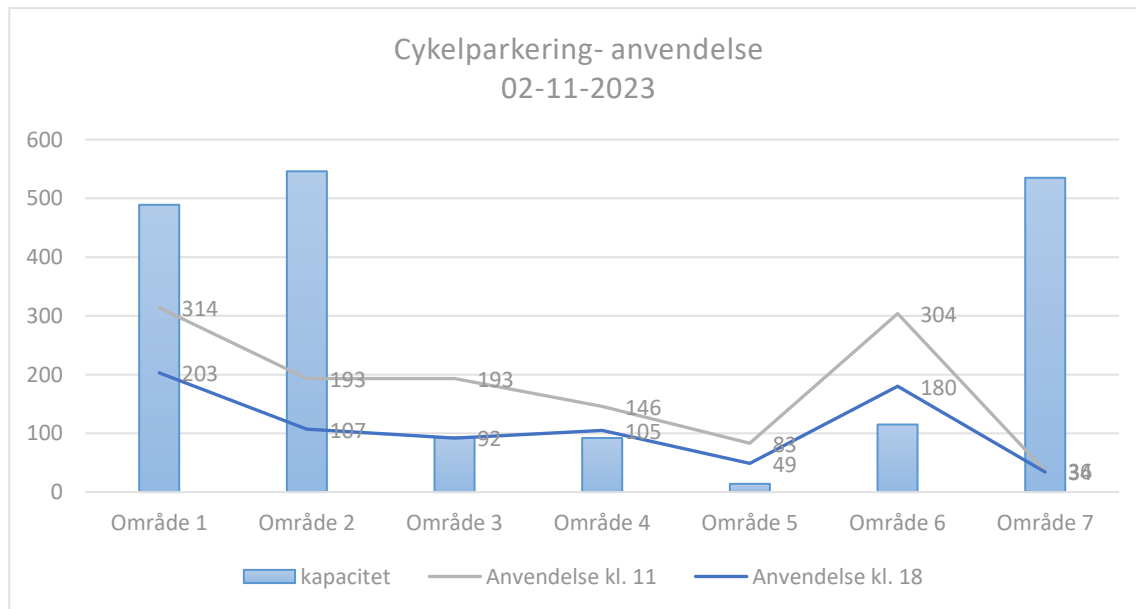
Generelt er der gennem første forsøgsperiode konstateret at de største udfordringer omkring cykelparkering på Vanløse Torv er konstateret om formiddagen. Derfor er registreringerne om eftermiddagen udfaset gennem forsøgsperioden.

### 7.2.1 31. oktober



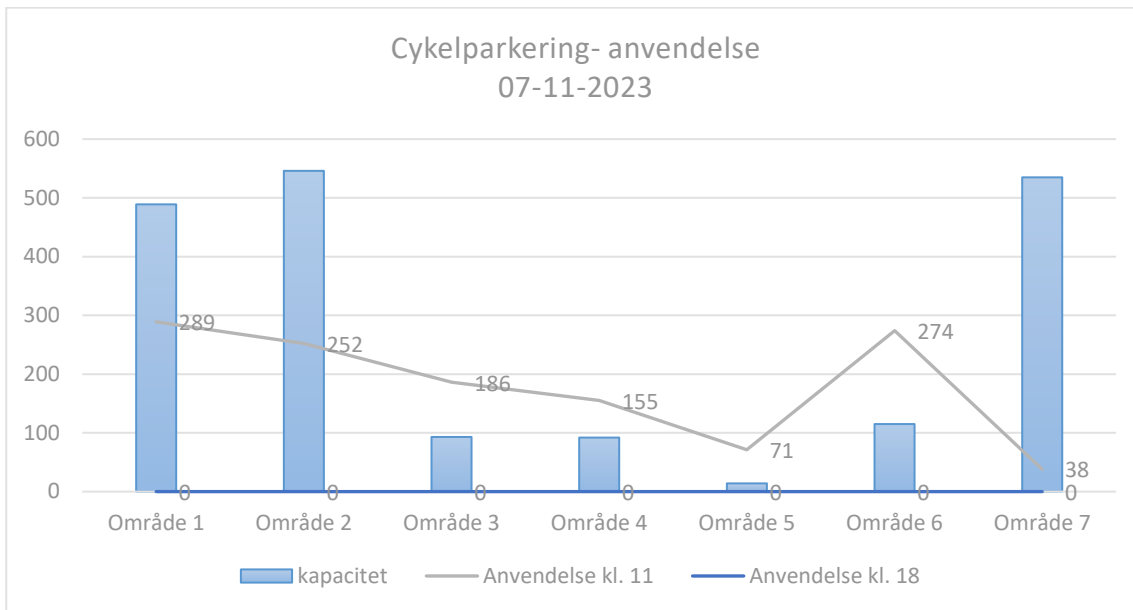
Figur 42 optælling 31. oktober

### 7.2.2 2. november



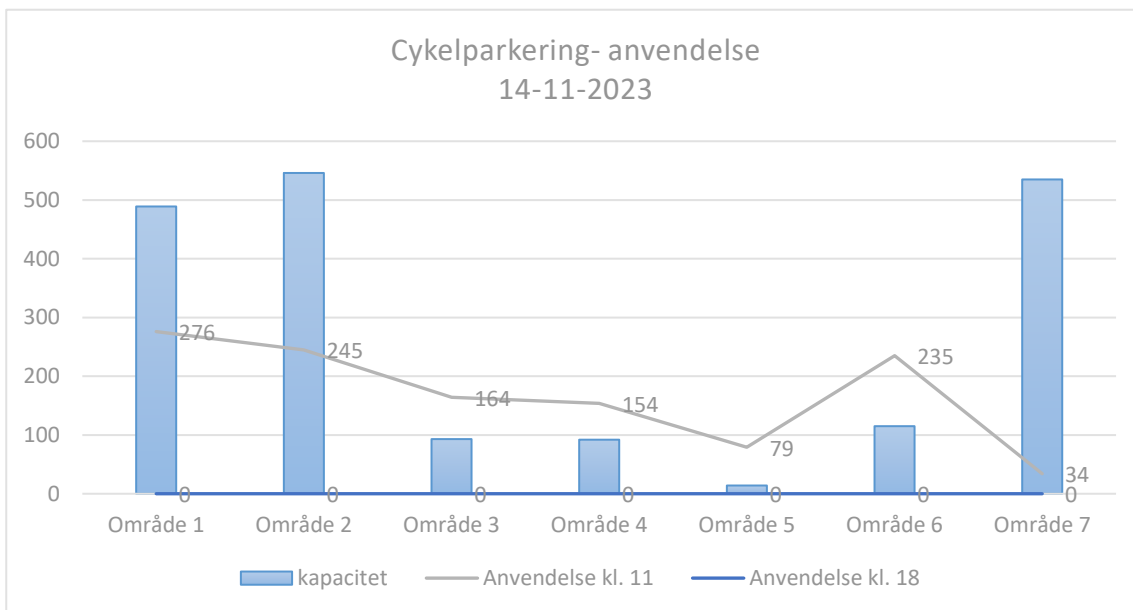
Figur 43 optælling 2. november

### 7.2.3 7. november



Figur 44 optælling 7. november

### 7.2.4 14. november



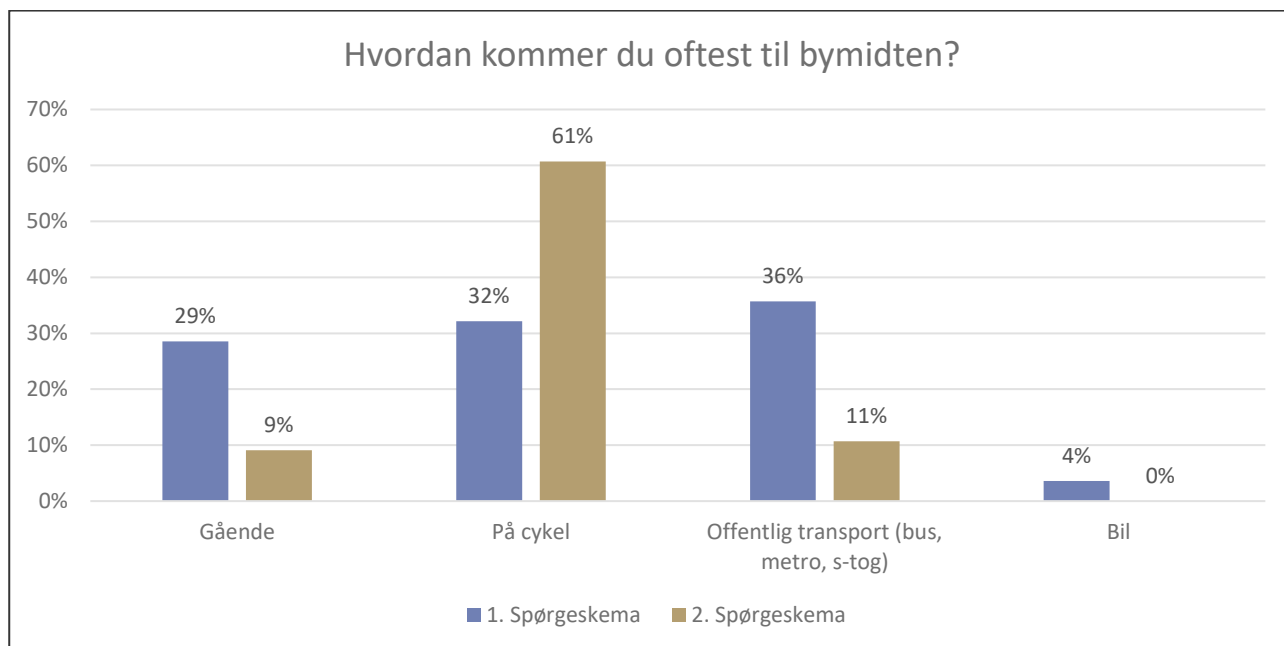
Figur 45 optælling 14. november

### 7.3 POP-Up interview

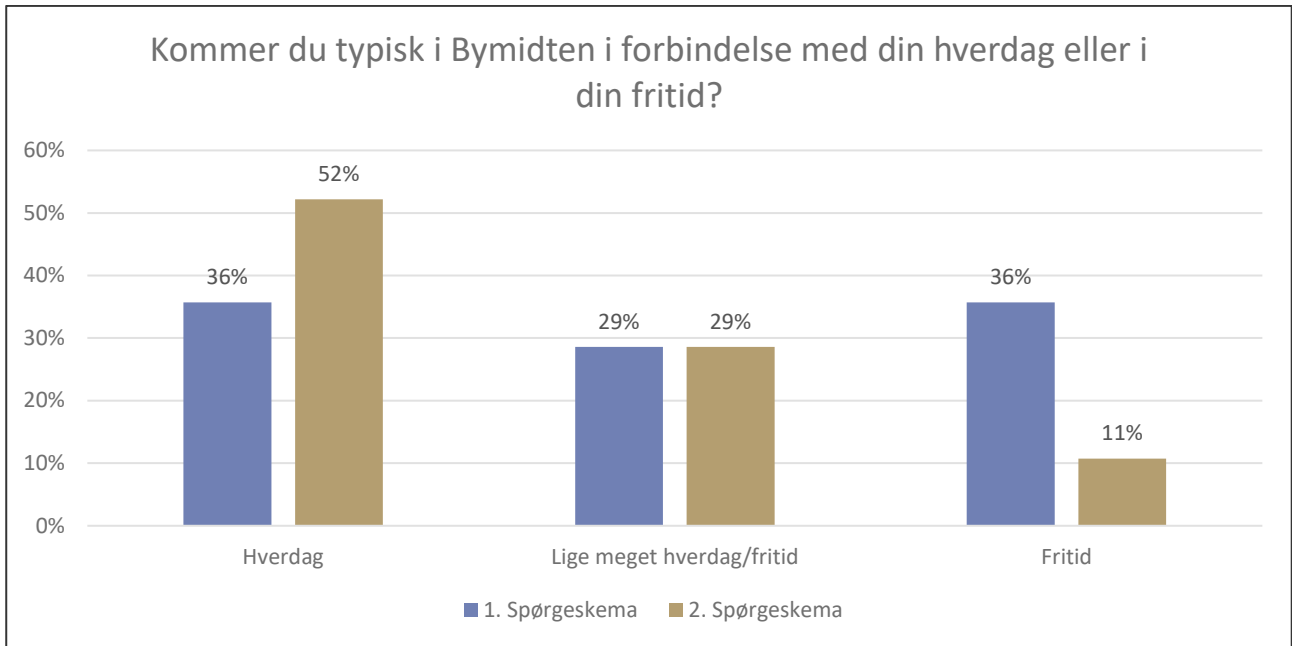
Der er gennemført ca. 25 pop-up interview af to omgange (i alt 51) i henholdsvis den første og anden forsøgsperiode. Interview er gennemført med personer på henholdsvis Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads.

Nedenstående er der vist uddrag af data relevant for cykelparkeringsanalysen, hvor resultater fra både første og anden pop-up er afbilledet i samme grafer, hvor det har været muligt.

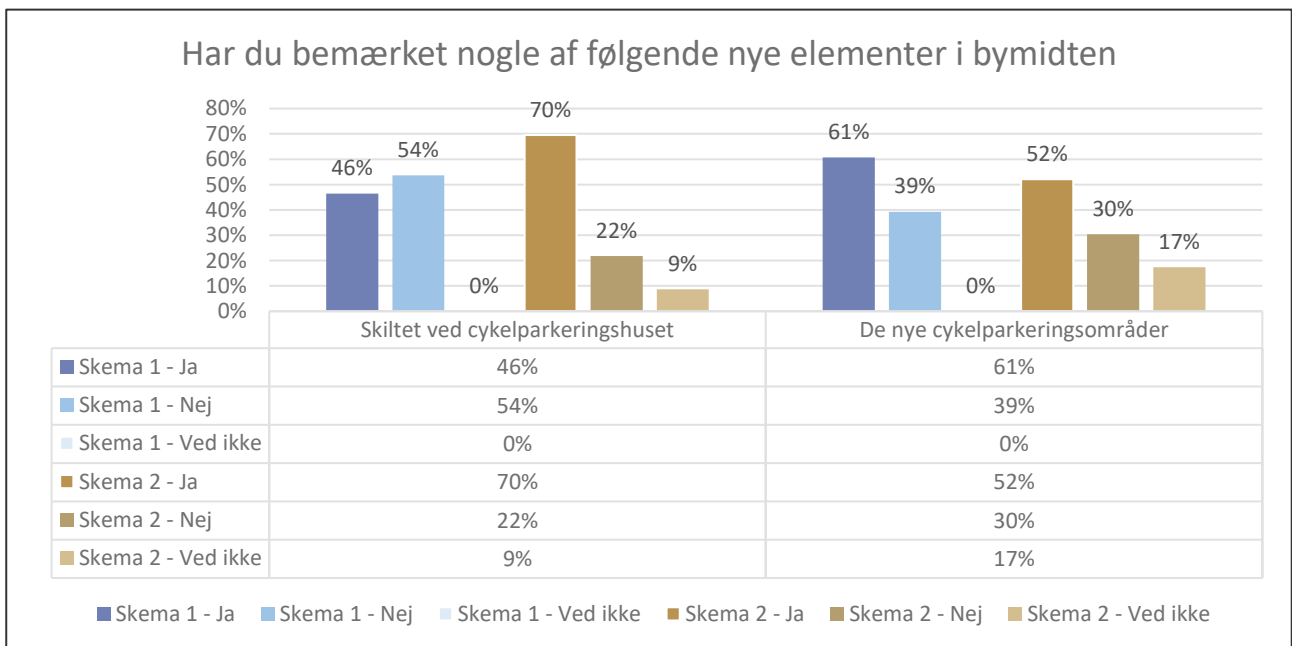
Især er det interessant, at langt de fleste adspurgte føler sig trygge ved cykeltrafik på torvet, hvorfor det måske i fremtiden kan gøres permanent at tillade cykling på torvet.



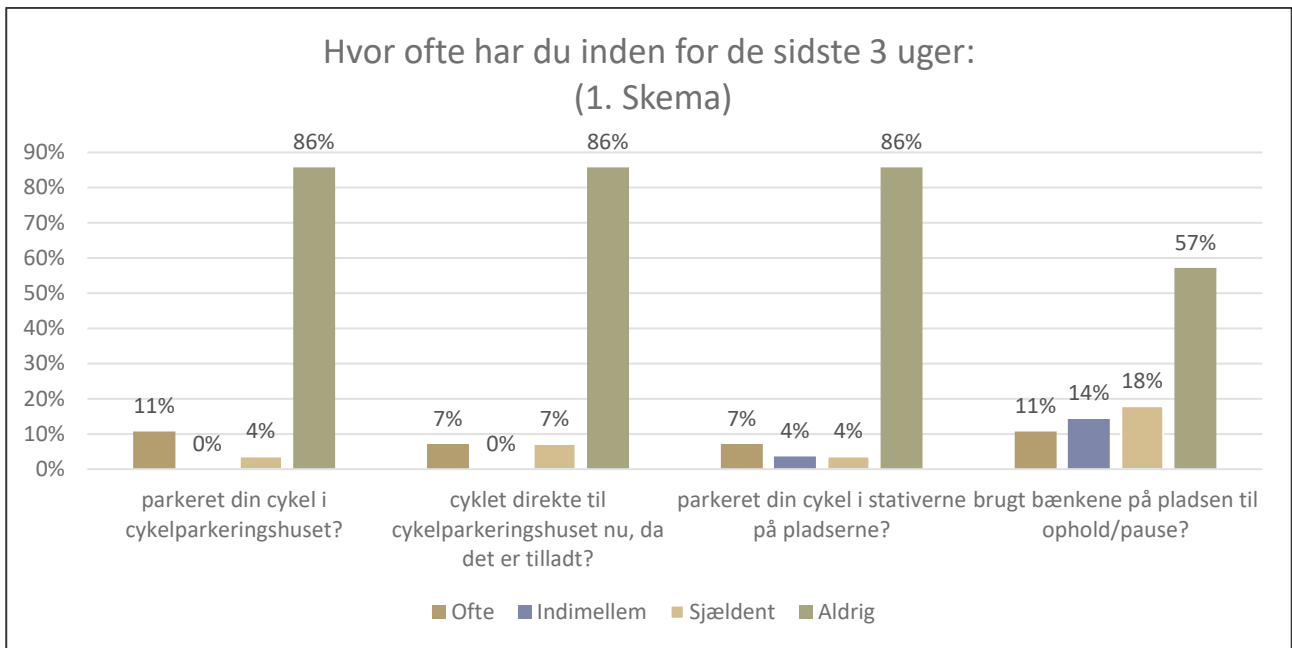
Figur 46 ankomst til bymidten. Data fra begge pop-up interview er vist i ovenstående figur (henholdsvis 1. og 2. spørgeskema).



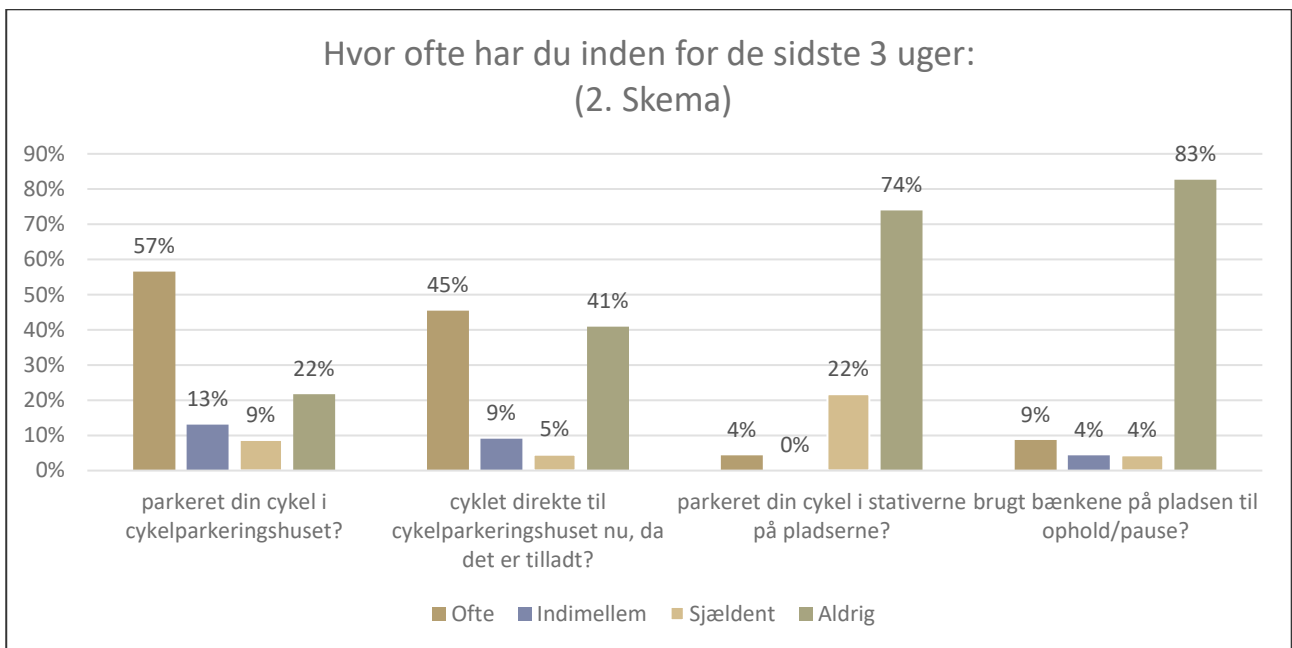
Figur 47 begrundelse for tilstedeværelse i bymidten. Data fra begge pop-up interview er vist i ovenstående figur (henholdsvis 1. og 2. spørgeskema).



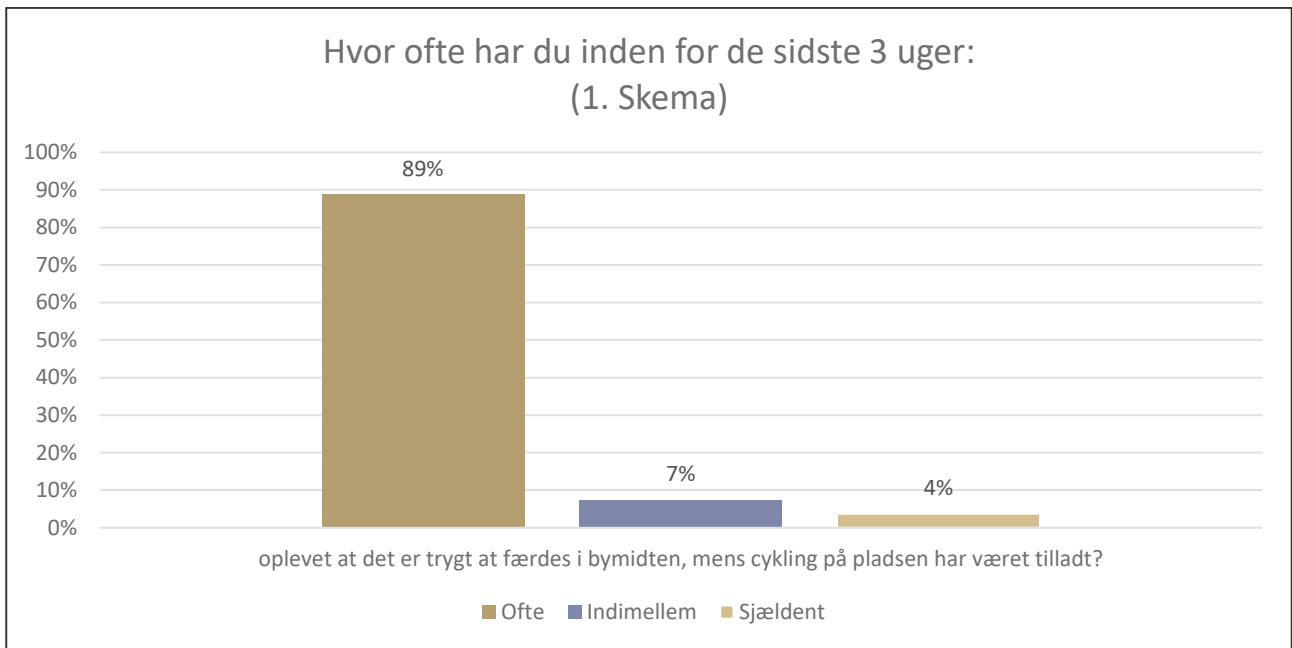
Figur 48 observationer omkring cykelparkering. Data fra begge pop-up interview er vist i ovenstående figur (henholdsvis 1. og 2. skema).



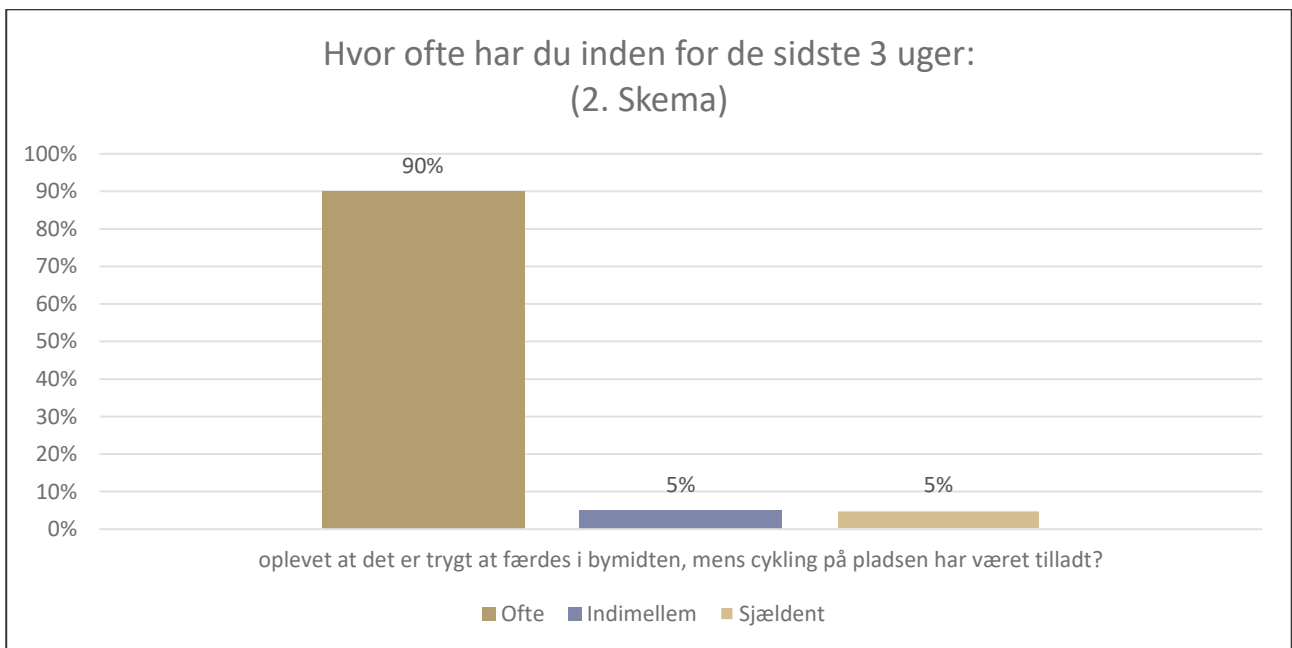
Figur 49 parkeringsadfærd 1. Pop-up



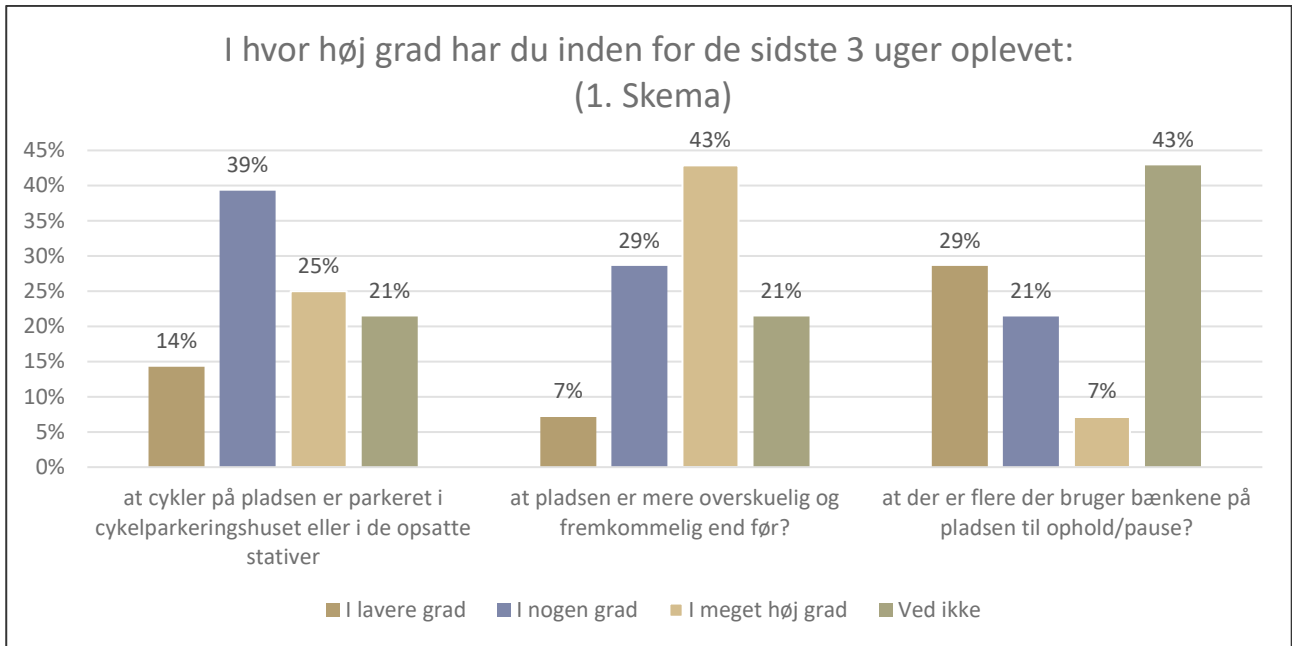
Figur 50 parkeringsadfærd 2. Pop-up



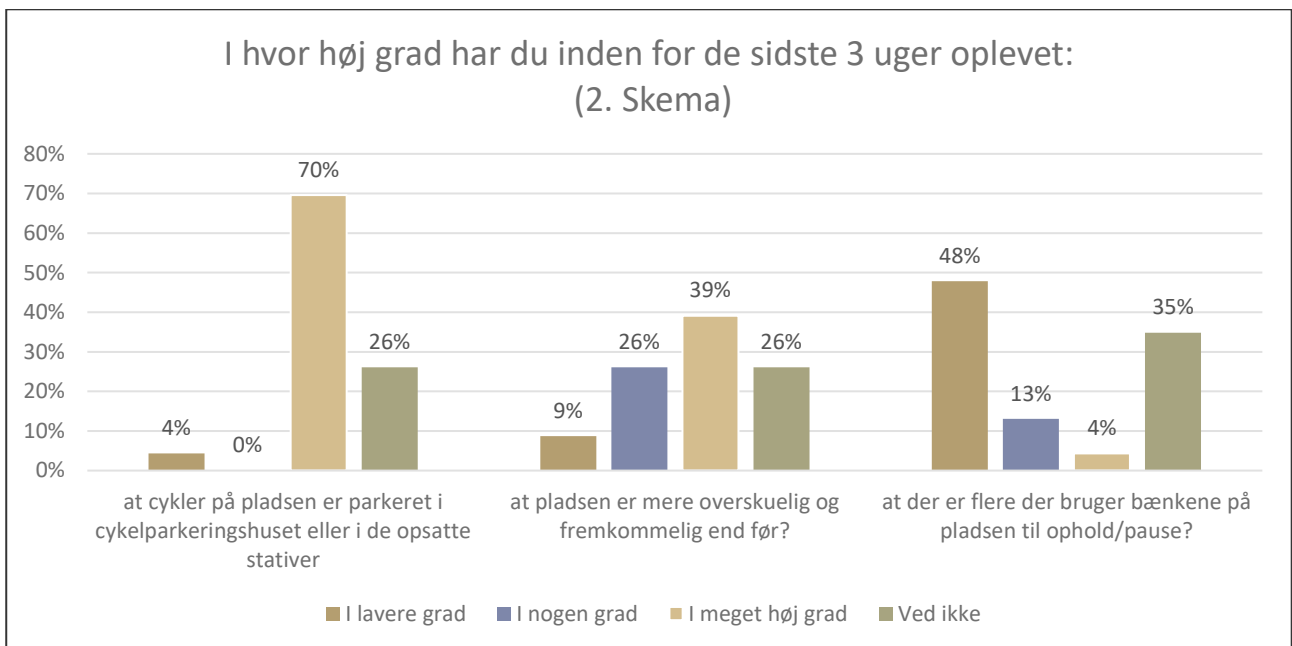
Figur 51 tryghed 1. Pop-up



Figur 52 tryghed 2. Pop-up



Figur 53 adfærd og fremkommelighed 1. Pop-up



Figur 54 adfærd og fremkommelighed 2. Pop-up