

Trafik i Vanløse Bymidte

Dette dokument indeholder referat af de idéer der blev fremsat ved 'ideværkstedet for trafik og parkering ved vanløse bymidte' borgermødet d. 2. juni i Valby Kulturhus. – Først følger et samlet referat, og herefter informationerne/idéerne som blev frembragt til mødet i naturlig rækkefølge.

Resume:

Til idéværkstedet var der ca. 7-8 personer til stede. Til værkstedet var tilknyttet Mette Eklund Jacobsen, der kom fra Center for Trafik i Københavns Kommune. Mette har speciale inden for trafikplanlægning. Mette fremlagde nogle tal omkring hvordan trafikken i dag og i fremtiden ser ud i det vedrørende område i Vanløse Bymidte. Der blev udleveret en A4-side med disse informationer til alle deltagere i idéværkstedet. Til det nye center vil der komme én parkeringsplads per 100 m² bebyggelse. Med et center på 30.000 m² vil det derfor betyde 300 parkeringspladser. Man forventer en øget trafikmængde i form af 3.300 ture pr. døgn, og det anses for nødvendigt at ombygge krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé. I dag er der kun plads til 1-1½ bil. 2 hvis det er meget små biler. Der skal laves en venstresvingsbane. Både fra Jernbane Allé til Apollovej og fra Apollovej til Jernbane Allé. Samtidig er det nødvendigt også at få plads til cykelstier i begge sider. Og der er i dag for lidt plads, når vejen både går til venstre og højre. De eksisterende trafikmængder er i dag ca. 5000 køretøjer (ture) på et hverdagsdøgn på Apollovej og Vanløse Allé, mens det på Jernbane Allé er cirka 10.000 køretøjer. Af cyklister kører der ca. 2500 cyklister (ture) per døgn på Apollovej/Vanløse Allé, mens der på Jernbane Allé, er ca. 4000 cyklister på et hverdagsdøgn.

Det er ønsket at man etablerer en cykelparkeringskælder, og samtidig forbedrer den eksisterende cykelparkering ved stationen. Man skal stort set kunne køre hele vejen ned i kælderen på sin cykel. Jo mere tilgængelig jo bedre, da folk så vil bruge cykelparkeringen mere. Ønsket er, at der skal være cykelparkering ved alle indgange til centret, sådan så der ikke opstår cykelkaos, som vi ser det på Vanløse Torv i dag. Både når cyklisterne kommer for at handle, men også når de har travlt og skal nå et tog/metro/bus. Samtidig er det også vigtigt, at der er nem adgang for fodgængere, samt folk med handicap. For fodgængere ligger centret godt, da det ligger tæt på kollektiv trafik. Fenger (Arkitekten) har også snakket om at etablere en gangbro fra den eksisterende cykelparkering. Derfra, så en bro hen over metroen og så over på perronen, og meget tæt på det rør der går op til S-toget. I dag er der en vindeltrappe mellem de to cykelparkeringer. Så vil der komme en bedre trappe, fra cykelparkering til perronen. Fenger er i dialog med arealudviklingselskabet og DSB.

Angående parkeringsmulighederne. Så var der bred enighed om, at det ikke skal være muligt at holde på en parkeringsplads i ubegrænset tid. Her skal der være tidsbegrænsninger, evt. sådan så at, hvis man kommer i bil og parkerer skal betale en takst efter et givent antal timer. Man vil for alt i verden undgå at de nye parkeringspladser bliver brugt af pendlere. Formålet er at de skal bruges af handlende og andre besøgende til bydelen/centret. Her talte man også om, at det er vigtigt at følge med i, hvad der sker i forhold til roadpricing, bompeng, m.m. i fremtiden, sådan så man løbende kan lave eventuelle nødvendige infrastrukturelle justeringer. Samtidig er det også vigtigt, at man får skabt andre parkeringspladser til pendlere uden for centret, da de ellers vil bruge villavejene. Men kun til pendlere, ikke som opmagasinering mens folk tager på ferie, etc.

Desuden blev mulighederne for anvendelsen af støjreducerende asfalt omtalt, og Mette oplyste at der snart vil komme 40 km/t zoner i de fleste byzoner i København. Vedrørende adgangen til centret blev der snakket om, det var muligt at kunne komme ind til centret af en vej, evt. ensrettede

veje Apollovej og Jernbane Allé, og så køre ud af centret af en anden vej. Evt. hvis en parkeringskælder i det nye center kørte ud igennem parkeringskælderens i Føtex. Hvis tale om ensretning af gader, så er det noget, som passende kunne tages op som forslag til bydelsplanen for Vanløse. Der blev foreslået at man evt. kunne lave en sidegade til Jernbane Allé, så den der skal igennem og ikke til centret, får nemmere adgang, og skaber mindre trafik i de adgangsgivende kryds til centret. Igen ville dette være en del af bydelsplanen. Desuden blev der talt om at bibeholde bus 13 og 29 i deres nuværende placering. Dette var dog et individuelt ønske, som ikke blev kommenteret af andre. Facilitatoren var inde på, at uanset om der kom en med en stor pose penge, så er det ikke muligt at ændre særligt meget på infrastrukturen på Jernbane Allé. Den bliver ikke bredere.

Det er vigtigt, at man forudser, at hvis der kommer mange udvalgsvarer, så vil flere folk tage bilen, eller den kollektive trafik og ikke så meget cyklen. Hvis der er tale om et fjernsyn eller andet elektronik, som f.eks. de computer/teknik-forretninger man gerne vil have til centret, så er det her bilen mange vil tage, og hvis det er tøj og sko måske mere den kollektive trafik, frem for cyklen. Dette vil skabe store trafikale udfordringer. Derfor er det vigtigt, at man også får ændret på tilgangen til Jernbane Allé oppe ved Jyllingevej, da der her også dannes propper, på grund af dårlig pileløsning/svingbaner. Desuden skal der etableres cykelstier på Jernbane Allé i Nordlig retning.

Hvad angår varetilkørslen til butikkerne, er det vigtigt at den så vidt muligt ligger væk fra vejene. Samtidig blev det ytret, at man skulle undersøge, hvorvidt man kunne tale om, at der kun ville være varetilkørsel inden for nogle bestemte tidspunkter, og at der f.eks. ville være nogle tidspunkter, hvor det helt skulle kunne udelukkes. Man ønsker ikke at få lastbiler til at holde og fylde alt for meget i gadebilledet.

Selve lokalplanen for projektet skal være færdig i medio 2009 og derefter skal man igennem en såkaldt detailprojektering, hvilket vil sige, at det her skal beslutte, hvilke typer butikker og andre funktioner man kan tiltrække til centret, og hvilke man ønsker at tiltrække/etablere.

Naturlig rækkefølge:

Mette: Kommer fra Center for Trafik. Civilingeniør, speciale Inden for trafikplanlægning.

Trafikken: Biltrafik, cyklister og fodgængere. (Side med data blev uddelt).

Biltrafikken: Bygges 30.000 m² i nye center. 1 parkeringsplads per 100 kvadratmeter. Det står i kommuneplanen, og det er fastlagt. Altså dermed 300 parkeringspladser.

Kunne godt tænke sig, at få dem i konstruktionen.

Parkeringspladser er de gratis? – Svar: Det går Mette ud fra.

Der bliver talt om, at der også både skal være gratis parkeringspladser og nogle betalte. Der bliver talt om, at der skal være begrænsninger. Så folk ikke bare parkerer og tager på ferie.

Der skal være parkeringspladser til pendlere, for ellers så bruger de villaveje. Det samme kunne gøre sig gældende med et center.

Beregninger til hvad der ekstra vil være på et døgn. Det vil være 3.300 kørsler. Altså 16-1700 biler hver vej. Vurderet at langt størstedelen vil køre op af Jernbane Alle og Apollovej.

Apollovej og Vanløse Allé, 5.500 ture. – Jernbane Alle er det i dag på 10.000. T-krydset i dets nuværende udformning kan ikke klare det. Der skal Fenger betale for at ombygge krydset, så det kan lade sig gøre. – I dag er der kun plads til 1½ biler. Kun 2, hvis små biler.

Vi får behov for højre og venstresvingsbane, og cykelsti i begge sider. Det samme ude fra Jernbane Allé.

Spørgsmål, om at man ikke kører ud der, hvor man kommer ind. En idé er at køre videre igennem Føtex-kælderen. Kunne man ensrette Apollovej, og Jernbane Allé.

Henne ved pladsen, at man lukkede. At man kører en vej ind til centret, og så en anden vej ud.

Hvad med støjreduceret asfalt? Reducering af støj og hastighed. Der er vi ikke kommet videre. Der bliver sagt, at de har sagt det, men der er ikke sket noget.

Har man tænkt sig at ændre bus 13 og 29 et andet sted hen. – Busser skulle gerne bibeholdes.

Måske senere, kommer der bompenge inden for Kbh. Så derfor kan der komme yderligere belastning.

Er allerede startet, på grund af høje parkeringsafgifter i det centrale København. Fordi at folk kan køre længere end til hvor de oprindelige pendlerparkeringspladser er. Folk gider ikke købe mange zoners buskort hvis de kan køre langt ind til byen. – Har der været tale om at lukke vejen. –

Mette: På sigt, skal der være 40 km/t i alle boligområder i Kbh. Men det kan ikke siges hvornår.

Det skal gennemtænkes.

P: Hvis man kommer med en stor pose penge, så kan man få nogle til at bruge dem. Uanset hvor mange penge man sætter i Jernbane Allé, så bliver den ikke større.

M: Idéen og håbet er at man håber på at det er de lokale der kommer og køber ind.

Udvalgsvarerne. Mange gange vil man nogle gange have brug for bilen og ikke cyklen. Da, det er udvalgsvarer. – Det som vi er rundt om, er kæmpe udfordringer i Jernbane Allé. Og T-krydset, men også oppe ved T-krydset ved Jernbane Alle og Jyllingevej.

Her vil der komme en mild kraftig stigning. Proppen oppe ved Jyllingevej. Fordi, de har ændret pilene. For de fleste, skal til venstre.

Omkring trafikken: På Jernbane Allé Kunne man forestille sig, at man lukkede for alle dem der kører igennem her. At lave en sidegade et sted..

M: I forbindelse med centret kan der ikke ændres på Jernbane Allé. Men det kan der ske i bydelsplanen.

Vanløse Allé. At man kunne køre den ene vej ud og den anden vej hjem. Ensretter dem begge to.

Her skal man have grundejerne til at opgive ansvaret for vejen til Kommunen.

En anden: Udbreder man ikke så trafikken så meget. Sår tvivl, om man opnår noget ved det.

Cyklerne: Der er i dag mange cykler på Vanløse Torv.

M: Der skulle gerne komme mange cyklister. – Der skal etableres cykelstier på Jernbane Alle i nordlig retning. - Fenger vil lave cykelparkering flere steder. – Der skal være cykelparkering ved alle indgange.

Cykelkælder med 430 parkeringspladser.

Man skal kunne cykle ned i kælderen. Meget vigtigt, at man kommer fornuftigt ind på den eksisterende cykelparkering. Der er kun et meget smalt stykke at gøre godt med. Og det er ikke muligt at cutte metroen af. Det er vigtigt, at man bibeholder det eksisterende der allerede er der i dag.

Cykeltrafikmængder.

Apollovej/vanløse: 2500 – Jernbane Allé oppe på 4000.

Hvornår går man i krig med det her?

Det ved Mette ikke. – Der ville skulle være noget varelevering. Der er mange ting, som gør sig gældende.

Der skal lægges krav, om at lastbilerne ikke kommer i nogen bestemte tidspunkter. I Lindehøj, er der store haller, hvor de skal kunne køre ind. Men der bliver hallerne i dag brugt som lager, så derfor holder lastbilerne ud på vejen.

Mange butikker skal have varetilkørsel væk fra vejene.

De gående: Kommunen ønsker, at der skal være tilgængelighed for alle. – Der skal også komme handicap-parkeringspladser. Det er deltagerne med på.

Fodgængere, der ligger det godt. Ligger tæt på kollektiv trafik. – Fenger har også snakket om at etablere en gangbro fra den eksisterende cykelparkering. Derfra, så en bro hen over metroen og så over på perronen, og meget tæt på det rør der går op til S-toget. I dag er der en vindeltrappe mellem de to cykelparkeringer. Så vil der komme en bedre trappe, fra cykelparkering til perronen. – Fenger er i dialog med arealudviklingselskabet og DSB.

Hvornår står alt det her færdigt?

M: Selve lokalplanen skal være der midt i 2009. Så skal man derefter i gang med at lave detailprojektering.

Referat: En grøn profil for centeret

Tilstede:

Michael fra lokaludvalget

Jesper Cramer

Jørgen Kofoed

Mette fra Teknik- og Miljøforvaltningen

Astrid (referent)

Miljø kan diskuteres i to sammenhænge:

- Anlægsfasen

- Driftsfasen

Michael lagde op til diskussion af flg. problemer:

Anlægsfasen: Eksisterende miljøproblemer

Energiforbrug

Materialer

Bortskaffelse af affald

Driftsfasen: Energiforbrug

Regnvandsopsamling

Minimering af kemi

Affaldssortering

Social bæredygtighed?

Anlægsfasen:

Relativt kort (ca. 2 år)

- Borttransportering af forurenede jord fra udgravning af kældere. Skal håndteres indenfor lovgivningen. Kommunens vurdering er, at dette er muligt.
- Oppumpet vand. Der kan være krav om en analyse, men det pljer ikke at være noget problem. Vær dog opmærksom på forekomst af opløsningsmidler, der kan skade beton – kan kræve en særlig slags beton.
- Indeklima i kælderen? Kan løses med et udluftningssystem som i Sadolin-byggeriet.
- Energiforbrug. Kan man stille krav om partikelfiltre på lastbiler
- Bæredygtige materialer, evt. geo-beton. Vælg byggematerialer, der ikke forurener i driften. Kan man stille krav om miljømærkede materialer?
Ressourcer: BEAT-databasen, kommunens folder om anbefalinger til miljørigtig byggeri.
- Energiforbrug – svært at gøre noget ved.
- Anbefaling til bygherre: ansæt en miljøkonsulent
Stil krav om miljøstyring i udbudsmaterialet.

Driftsfasen:

- Energiforbrug. Problemer: varme ind og ud, store glasflader. Stil krav om at bygherre ansætter en energirådgiver allerede i anlægsfasen.
- Kan man udnytte naturlig ventilation?
- Vind- og strømningsforhold bør tages med i overvejelserne om tagets udformning.

- Energirigtig belysning, som dog er udholdelig at befinde sig i.
- Motiver folk til at komme med bus og tog. Cykelparkering skal være i flow – tæt på bestemmelsesstedet og på den rute, som filk alligevel skal.
- Grønt på taget – de hængende haver i Vanløse.
- 'Grønne' butikker, der sælger økologi og bæredygtige varer. Spørg bygherre, om han vil reservere 10% af centeret til 'grønne' butikker.
- Solfangere til at producere strøm. Selvom det ikke kan dække hele forbruget, er det et godt signal at sende.
- Regnvandsopsamling, der kan bruges i centeret, fx til toiletskyl eller vandkunst.
- Anbefaling til bygherre: Vær ambitiøs og fremsynet på energiområdet.

/Astrid Schmeltzer Dybkjær.

Referat: En grøn profil for centeret

Tilstede:

Michael fra lokaludvalget

Jesper Cramer

Jørgen Kofoed

Mette fra Teknik- og Miljøforvaltningen

Astrid (referent)

Miljø kan diskuteres i to sammenhænge:

- Anlægsfasen

- Driftsfasen

Michael lagde op til diskussion af flg. problemer:

Anlægsfasen: Eksisterende miljøproblemer

Energiforbrug

Materialer

Bortskaffelse af affald

Driftsfasen: Energiforbrug

Regnvandsopsamling

Minimering af kemi

Affaldssortering

Social bæredygtighed?

Anlægsfasen:

Relativt kort (ca. 2 år)

- Borttransportering af forurenede jord fra udgravning af kældere. Skal håndteres indenfor lovgivningen. Kommunens vurdering er, at dette er muligt.
- Oppumpet vand. Der kan være krav om en analyse, men det pljer ikke at være noget problem. Vær dog opmærksom på forekomst af opløsningsmidler, der kan skade beton – kan kræve en særlig slags beton.
- Indeklima i kælderen? Kan løses med et udluftningssystem som i Sadolin-byggeriet.
- Energiforbrug. Kan man stille krav om partikelfiltre på lastbiler
- Bæredygtige materialer, evt. geo-beton. Vælg byggematerialer, der ikke forurener i driften. Kan man stille krav om miljømærkede materialer?
Ressourcer: BEAT-databasen, kommunens folder om anbefalinger til miljørigtig byggeri.
- Energiforbrug – svært at gøre noget ved.
- Anbefaling til bygherre: ansæt en miljøkonsulent
Stil krav om miljøstyring i udbudsmaterialet.

Driftsfasen:

- Energiforbrug. Problemer: varme ind og ud, store glasflader. Stil krav om at bygherre ansætter en energirådgiver allerede i anlægsfasen.
- Kan man udnytte naturlig ventilation?
- Vind- og strømningsforhold bør tages med i overvejelserne om tagets udformning.

- Energirigtig belysning, som dog er udholdelig at befinde sig i.
- Motiver folk til at komme med bus og tog. Cykelparkering skal være i flow – tæt på bestemmelsesstedet og på den rute, som filk alligevel skal.
- Grønt på taget – de hængende haver i Vanløse.
- 'Grønne' butikker, der sælger økologi og bæredygtige varer. Spørg bygherre, om han vil reservere 10% af centeret til 'grønne' butikker.
- Solfangere til at producere strøm. Selvom det ikke kan dække hele forbruget, er det et godt signal at sende.
- Regnvandsopsamling, der kan bruges i centeret, fx til toiletskyl eller vandkunst.
- Anbefaling til bygherre: Vær ambitiøs og fremsynet på energiområdet.

/Astrid Schmeltzer Dybkjær.

Ideværksted 5: Butikslivet i Vanløse

Vagn Rottbøll byder velkommen i gruppen på ni inklusiv referent.

Fremmødte: Ib Helge, Ole Nørregård, Linda Bak, Thomas Bak, Vagn Rottbøll, Lisbeth Poulsen, Bent Christensen samt Anne Skovbro.

Anne Skovbro fortæller, at der er rum for at udvide dagligvareområdet og især på udvalgsvarer.

Hun fortæller også, at erfaring fra andre bydele viser, at selve placeringen af et center er vigtig og at Vanløse center har en god placering, som vil styrke bymidten og vil medvirke til en fornuftig udvikling i detailhandlen.

Beboere er urolige for om de forretninger, der ikke ligger i bymidten vil miste kunder.

Yderforretninger er nødt til at flytte til bymidten, og de vil få en meget højere husleje end de er vant til, for nogen en tidobling af huslejen.

En beboer i Vanløse udtrykker, at hvis Vanløse center skal fungere, så skal det kunne trække kunder til udenfor Vanløse.

Der er enighed om, at flere af de samme slags forretninger tæt på hinanden er en styrke og vil tiltrække flere kunder.

Der vil blive en god synergieffekt mellem de eksisterende butikker og det kommende center, mener en beboer.

Men det må absolut ikke blive en kopi af Frederiksbergcenteret. Ikke for mange kædebutikker, specialbutikker foretrækkes.

Størrelsen af udlejningslokalerne har indvirkning på hvilken slags butik, der kommer til at være.

Der er enighed om at det er små boder og butikker der skal karakterisere Vanløse center.

Punkterne gennemgås.

1) Hvordan kan Vanløse profilere sig?:

Stort udvalg af specialforretninger og helt sikkert et økologisk supermarked. Påpege at den offentlige transport er lige ved siden af.

2) Hvilke nye butikstyper er der brug for i Vanløse?:

It-forretninger, tøjforretninger med smallere profil og højere kvalitet, mærkevarer, ostebutik, fiskeforretning, bager. Foreslå Fenger et torv kun til fødevarer og et torv kun til tekstilvarer.

3) Hvordan sikres et varieret udbud af butikker?:

Små kvadratmeter, så det bliver mange forskellige butikker. Montrelaje til butikker udenfor centret, så byen får en sammenhængskraft, undgå et stort supermarked. Men samtidig er det en kendsgerning at store butikskæder trækker kunder.

4) Hvilken betydning vil centret få i forhold til nuværende butikker?:

Man kan frygte at centret tømmer rand-områderne for kunder og liv. Samtidig vil et stort nyt center skabe liv til de nærliggende butikker.