



**Kundernes transport til detailhandlen**  
- med et zoom på Vanløse

August 2010



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Sammenfatning - Vanløse</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Opgaven</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Data</b> .....	<b>6</b>
3.1	TU data.....	6
3.2	CVR data.....	8
3.3	Detailhandelsområder .....	10
<b>4</b>	<b>Indkøbsturene - samlet set</b> .....	<b>13</b>
4.1	Transportmidler .....	13
4.2	Turlængde .....	15
4.3	Turkæder.....	16
4.4	Detailhandlen i områdetyper .....	17
<b>5</b>	<b>Kunders transport</b> .....	<b>19</b>
5.1	Seks områdetyper .....	19
5.2	De vestlige områder .....	23
<b>6</b>	<b>Et zoom på Vanløse</b> .....	<b>28</b>
6.1	Butikstruktur .....	28
6.2	Scenarier for 2018.....	30
6.3	Konsekvenser for detailhandlen.....	31

## 1 Sammenfatning - Vanløse

### Baggrund

I projekt Bynet 2018 arbejdes med en større omlægning af trafikken i de centrale dele af Vanløse. Betydningen for detailhandlen er analyseret ved at kortlægge detailhandelsstrukturen og kundernes nuværende transport, og sammenholde det med de konkrete forslag og deres trafikale konsekvenser.

Detailhandelsstrukturen og kundernes transport kortlægges med udgangspunkt i eksisterende data fra det Centrale Virksomheds Register (CVR) og den nationale Transportvane Undersøgelse (TU). Det har ikke været muligt på dette datagrundlag at lave specifikke analyser for Vanløse. I stedet er der foretaget en klassificering af alle detailhandelsområder i København og Frederiksberg Kommuner, hvoraf en af klasserne er repræsentativ for forholdene i Vanløse.

Sammenfatningen omfatter alene de resultater, der anses at repræsentere forholdene i Vanløse. Notatet rummer imidlertid mange resultater, som kan anvendes ved tilsvarende analyser andre steder i Københavns Kommune.

Selve forslaget til trafikale omlægninger (scenarier) er opstillet af samarbejdspartnerne i projekt Bynet 2018, og de trafikale konsekvenser er beregnet af COWI. Scenarier og trafikale konsekvenser beskrives ikke nærmere i dette notat, udover hvad der er centralt for at vurdere betydningen for detailhandlen af omlægningerne.

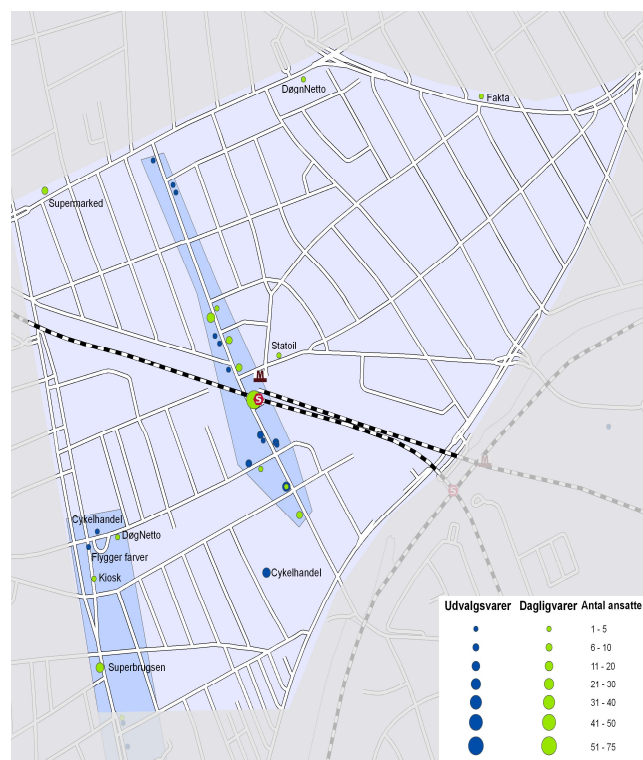
### Detailhandelsstruktur

Detailhandlen i Vanløse er præget af mindre udvalgswarebutikker og flere større dagligvarebutikker. Blandt butikker med én eller flere ansatte:

- er en tredjedel dagligvarebutikker
- arbejder to tredjedele af de ansatte i disse dagligvarebutikker

Dertil kommer en række mindre butikker, hvor der ikke er ansatte, og ejeren derfor formodes alene at stå for driften. Bortset fra enkelte kiosker er der overvejende tale om små udvalgswarebutikker.

Jernbane Allé er den absolut dominerende handelsegade i Vanløse, idet mange større butikker er lokaliseret her, og gaden har præg af at være en indkøbsgade. På Ålekistevej, der ligger i kanten området, finder man også en koncentration af butikker. Udover Jernbane Allé og Ålekistevej er detailhandelsbutikker i området få, små og spredte.



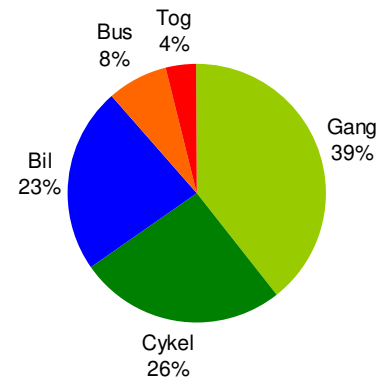
Detailhandelsbutikker med én eller flere ansatte

### Indkøbsrejser i Vanløse

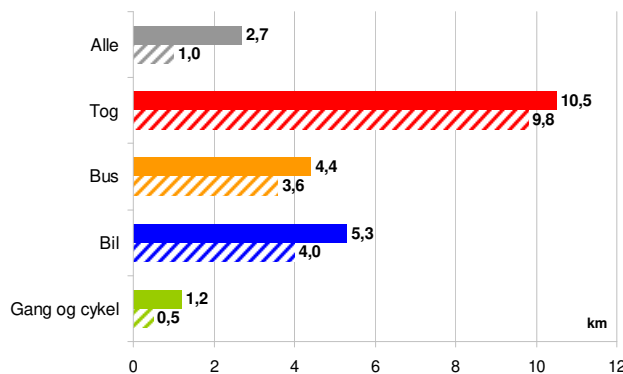
Gang er det populæreste transportmiddel, idet mere end en tredjedel af alle indkøb foretages af en person, som er gået hele vejen. Tilsammen så foretages to tredjedele af alle indkøb af kunder, der kommer til fods eller på cykel. Dette er en afspejling af, at detailhandlen i området er meget lokalt orienteret. Mere en halvdelen af alle kunder har deres hjem som udgangspunkt for en indkøbsrejse, der for mere end halvdelen af kunderne er på under én kilometer.

Knap en fjerdedel af kunderne i Vanløse kommer med bil. Heraf bor knap trefjerdedel i Centralkommunerne. Knap halvdelen af indkøbsturene i bil har hjemmet som udgangspunkt, og mere end halvdelen er under fire kilometer lange.

Sådan kommer kunderne til butikkerne



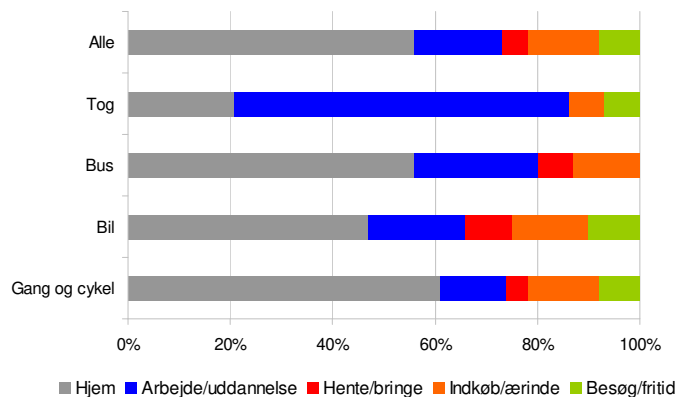
Indkøbsrejsens længde - gennemsnit og median (skraveret)



12 % af detailhandelskunderne i Vanløse vurderes at bruge kollektiv transport til deres indkøbsrejse. Tallet baseres på en sammenlægnings af data for en række områder, som vurderes at være sammenlignelige med Vanløse. Samlet set vurderes niveauet at være repræsentativt for Vanløse, men fordelingen mellem kunder der kommer med bus hhv. tog er formentlig mere til togets fordel i Vanløse.

Der er meget stor forskel på bus- og togrejser til indkøb i Vanløse. Busturene er i gennemsnit under halvt så lange som togturene. Rigtig mange - to tredjedele - af de togtrejsende indkøbskunder er på vej hjem fra hjem fra arbejde/uddannelse. De fleste busbrugere foretager derimod deres indkøb med udgangspunkt i hjemmet.

Aktivitet som indkøbsrejse foretages i forlængelse af



Indkøbsstrafikanterers rejsemønster har en sammenhæng med forskellige profiler for forskellige trafikanttyper:

- En typisk *indkøbsrejsende i Vanløse* er karakteriseret ved at bo i Centalkommunerne (91 %), være kvinde (60 %), være spredt over alle alders-, beskæftigelses- og indtægtsgrupper.
- *Indkøbscyklister* i Vanløse ligner gennemsnittet af indkøbsrejsende i området. Eller sagt på en anden måde: Der er indkøbscyklister i alle befolkningsgrupper.
- *Indkøbsbilister* i Vanløse adskiller sig fra gennemsnittet af indkøbsrejsende i området ved: Ofte at bo udenfor Centalkommunerne, være mand, være i arbejde og have et højere indtægtsgrundlag.
- En *indkøbsrejse med bus* har en stor sandsynlighed for at være foretaget af en ældre kvinde udenfor erhverv.
- En *indkøbsrejse med tog* har en stor sandsynlighed for at være foretaget af yngre mand i erhverv.

#### **Konsekvenser for detailhandlen**

Samarbejdspartnerne i Busnet 2018 har opstillet forskellige scenarier for det fremtidige busnet. Der er fire varianter (A, B, C og D) der bl.a. adskiller sig ved om Jernbane Allé helt eller delvist lukkes ved Vanløse Station. Der er opstillet disse ni scenarier:

- **Basis 2018:** Ingen ændringer i busnet og infrastruktur
- **Scenarie 3:** 2018 med et omlagt busnet i de fire varianter
- **Scenarie 4:** 2018 med et omlagt busnet i de fire varianter og med fremkommelighedstiltag for busserne i signaler, ved stop og på strækninger

De to tredjedel af detailhandelskunderne, der kommer til *fods eller på cykel* er uberørte af alle forslag, idet de fortsat kan vælge de veje og stier, de hidtil har benyttet.

Den lidt over en tiendedel af detailhandelkunderne i området, der benytter *kollektiv transport* i forbindelse med deres indkøbsrejse berøres kun i begrænset omfang. Togbrugere berøres ikke, hvorimod enkelte busbrugere kan få en lidt længere afstand mellem stoppested og indkøbssted.

Trafikberegningerne viser, at det *samlede antal biler* i området praktisk taget er det samme i basissituationen for 2018 og i de forskellige scenarier. Derfor betyder ingen af forslagene, at der kommer færre potentielle indkøbsbilister i det samlede område. En forskel mellem scenarierne er derimod, *hvor* bilerne kører, og dermed hvor detailhandlen potentielt berøres.

Busomlægninger alene uden fremkommelighedstiltag, svarende til scenarie 3<sup>1</sup>, berører ikke biltrafikken negativt på de centrale indkøbsstrøg. Tværtimod så beregnes i de fleste situationer en øgning af biltrafikken udover, hvad man ellers kunne forvente.

Busomlægninger sammen med fremkommelighedstiltag, svarende til scenarie 4, berører de forskellige indkøbsstrøg i forskellig grad. De trafikale ændringer på Ålekistevej er begrænsede og uden betydning for detailhandlen. På Jernbane Allé vil man derimod få en mærkbar forandring i varianterne 4A og 4B.

---

<sup>1</sup> Der foreligger ikke tal for variant 3B, hvor Jernbane Allé lukkes helt for biltrafik

## Kundernes transport til detailhandlen

I variant 4A sker en mindre omfordeling af biltrafikken i den nordlige og sydlige del af Jernbane Allé, med færre biler i den nordlige del til følge. Potentielt berøres 2,5 % detailhandelskunderne på Jernbane Allés nordlige del.

De største trafikale ændringer ser man i scenarie 4B, hvor Jernbane Allé lukkes. Det er et scenarie der potentielt kan berøre 13 % af detailhandelkunderne på vejens sydlige del og 4 % på den nordlige. Langt den største del af de bilende kunder er imidlertid lokale, og vil næppe skifte indkøbssted alene pga. en vejlukning. Dertil kommer at scenariet er det af alle scenarie, hvor man potentiel har bedst muligheder for at fredeliggøre indkøbsgaden, idet biltrafikmængden mindskes betydeligt. Det kan i sig selv tiltrække nye kunder - til fods eller på cykel.

## 2 Opgaven

I projekt Bynet 2018 arbejdes med en større omlægning af trafikken i de centrale dele af Vanløse. For at opnå et bedre vidensgrundlag om betydningen for detailhandlen af omlægningen kortlægges i dette notat først kunders transport til forskellige typer af detailhandelsområder i København<sup>2</sup> og herefter zoomes ind på forholdene i Vanløse.

Detailhandelkunders transport kortlægges med udgangspunkt i eksisterende data fra det Centrale Virksomheds Register (CVR) og den nationale Transportvane Undersøgelse (TU). Det giver ikke et tilstrækkeligt datagrundlag til at lave specifikke analyser for det aktuelle område i Vanløse. Centralt er derfor en klassificering af sammenlignelige detailhandelsområder i centalkommunerne, hvor der indenfor hver klasse tegnes en profil af detailhandelkundernes transport. For den områdetype, som Vanløse tilhører, tegnes der yderligere en profil af indkøbstrafikanter opdelt efter hvilke transportmidler de anvender.

Der zoomes ind på Vanløse, hvor den etablerede viden om detailhandelkunders transport sammenholdes med beregninger af de forventede trafikale konsekvenser af bus omlægninger i området<sup>3</sup>. På den baggrund vurderes, i hvilket omfang bus omlægningerne får konsekvenser for områdets detailhandel.

---

<sup>2</sup> Defineret ved København og Frederiksberg kommuner

<sup>3</sup> COWI. "Trafikale vurderinger af ændret busnet ved Flintholm Station". August 2010

## 3 Data

### 3.1 TU data

Der er benyttet to datasæt:

- TU 2005, hvor der er registreret 4.152 indkøbsture til centalkommunerne udført af 3.173 personer, som alle er bosiddende i centalkommunerne
- TU 2006-2009, hvor der er registreret 2.143 indkøbsture til centalkommunerne, udført af 1.653 personer, hvoraf 1.370 er bosiddende i centalkommunerne og 283 udenfor

Der er tale om to repræsentative stikprøver blandt personer i alderen 10-84 år. For interviewpersonerne er alle ture på en specifik dag detaljeret kortlagt.

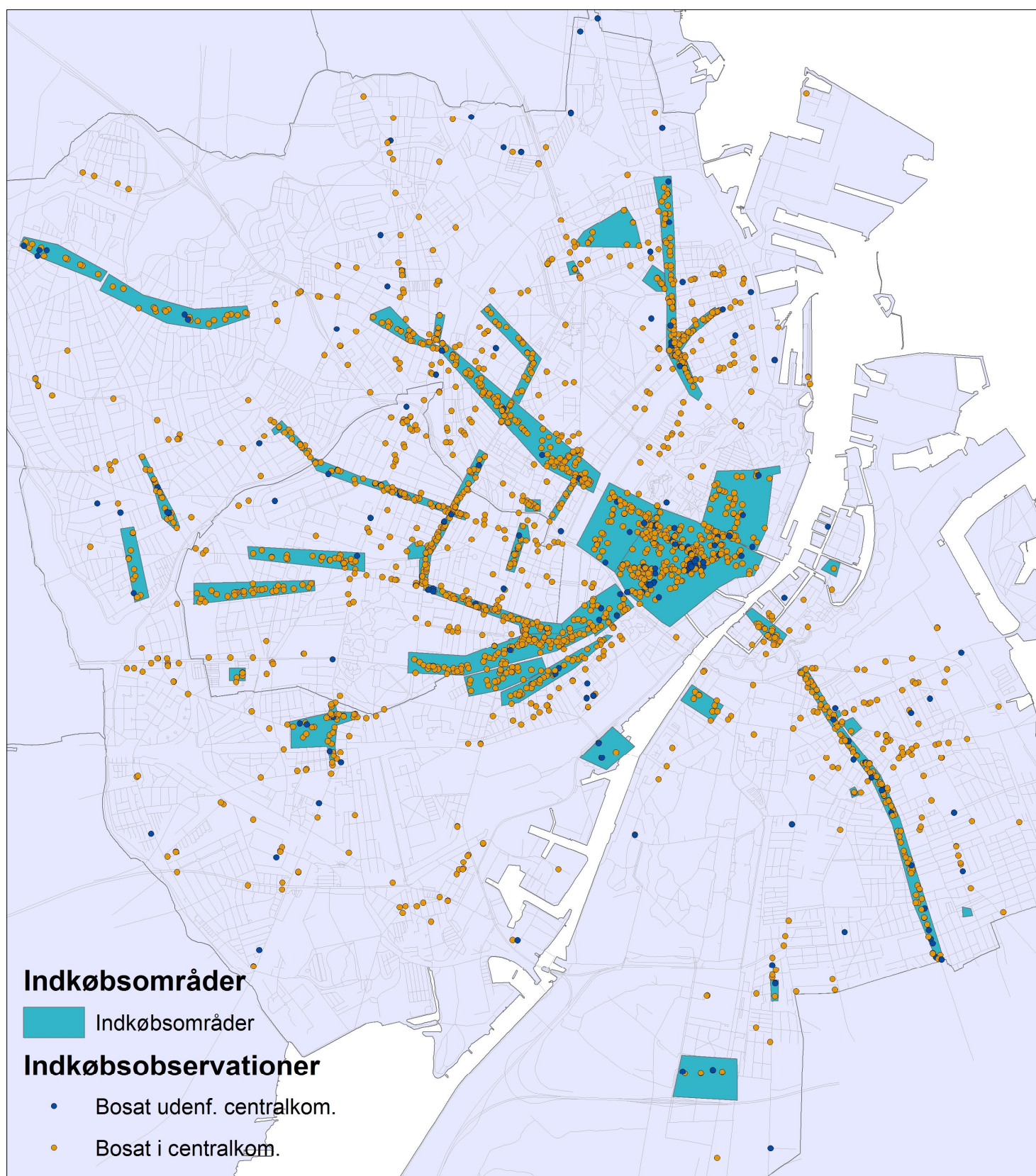
Interview i 2005 dækker alle dage i perioden februar-juni. Interview i 2006-2009 dækker alle dage i året med undtagelse af 2006, hvor der først er interviewet fra maj måned. Det vurderes ikke at have betydning for denne udredning, at stikprøven ikke er helt repræsentativ mht. hvilke måneder af året der er interviewet på, hvorfor der ikke vægtes for det.

De to datasæt adskiller sig ved, at det kun er beboere i centalkommunerne der er interviewet i 2005 og i princippet alle danskere, som er interviewet i perioden 2006-2009. Metodisk er de to undersøgelser praktisk taget ens. Når man lægger de to datasæt sammen, har man fortsat en repræsentativ stikprøve for beboere i centalkommunerne, hvorimod data for beboere udenfor skal vægtes med en faktor 3,3 for at være repræsentativ i det samlede materiale. Der opregnes forholdsmæssigt efter antal interviewpersoner.

Der analyseres på respondenternes indkøbsture, der i denne sammenhæng defineres som en tur, hvor det formål, som der *rejses til* er indkøb. Det er altså turens endemål, der definerer formålet. I princippet har man en ny tur, hver gang en respondent har et nyt formål, som han/hun rejser til. En dag hvor der rejses fra hjem til arbejde til indkøb til hjem består således af tre ture. Er der to indkøb efter hinanden i forskellige butikker, er det i princippet to forskellige ture. Det er imidlertid kendt at netop den slag "kædeindkøb" er underrepræsenteret i undersøgelsen, idet respondenterne ofte opfatter det som én tur.

I alt 5.578 af de 6.295 indkøbsture, som er registreret i de to TU datasæt (89 %), kan stedfæstes geografisk - se figur 1. Det skal bemærkes, at prikker i samme koordinat dækker over hinanden, således at kortet ikke umiddelbart illustrerer, hvor hyppigt der er registreringer på bestemte lokaliteter. Fx. er der mange registreringer af rejser til Magasin, hvorimod mange mindre butikker slet ikke har registrerede indkøbsture. Ved tolkning af figuren skal man også være opmærksom på, at indkøbsture fortaget af personer bosiddende udenfor centalkommunerne er underrepræsenteret jvf. bemærkninger om vægting ovenfor.





Figur 1. Registrerede indkøbsrejser til centralkommunerne opdelt på beboere/ikke beboere. Bemærk prikker i samme koordinat dækker over hinanden

## 3.2 CVR data

Der er benyttet et dataudtræk fra det Centrale Virksomheds Register fra 2010, hvor der er udvalgt virksomheder som:

- Er kategoriseret som detailhandel
- Har én eller flere ansatte
- Er beliggende i centalkommunerne

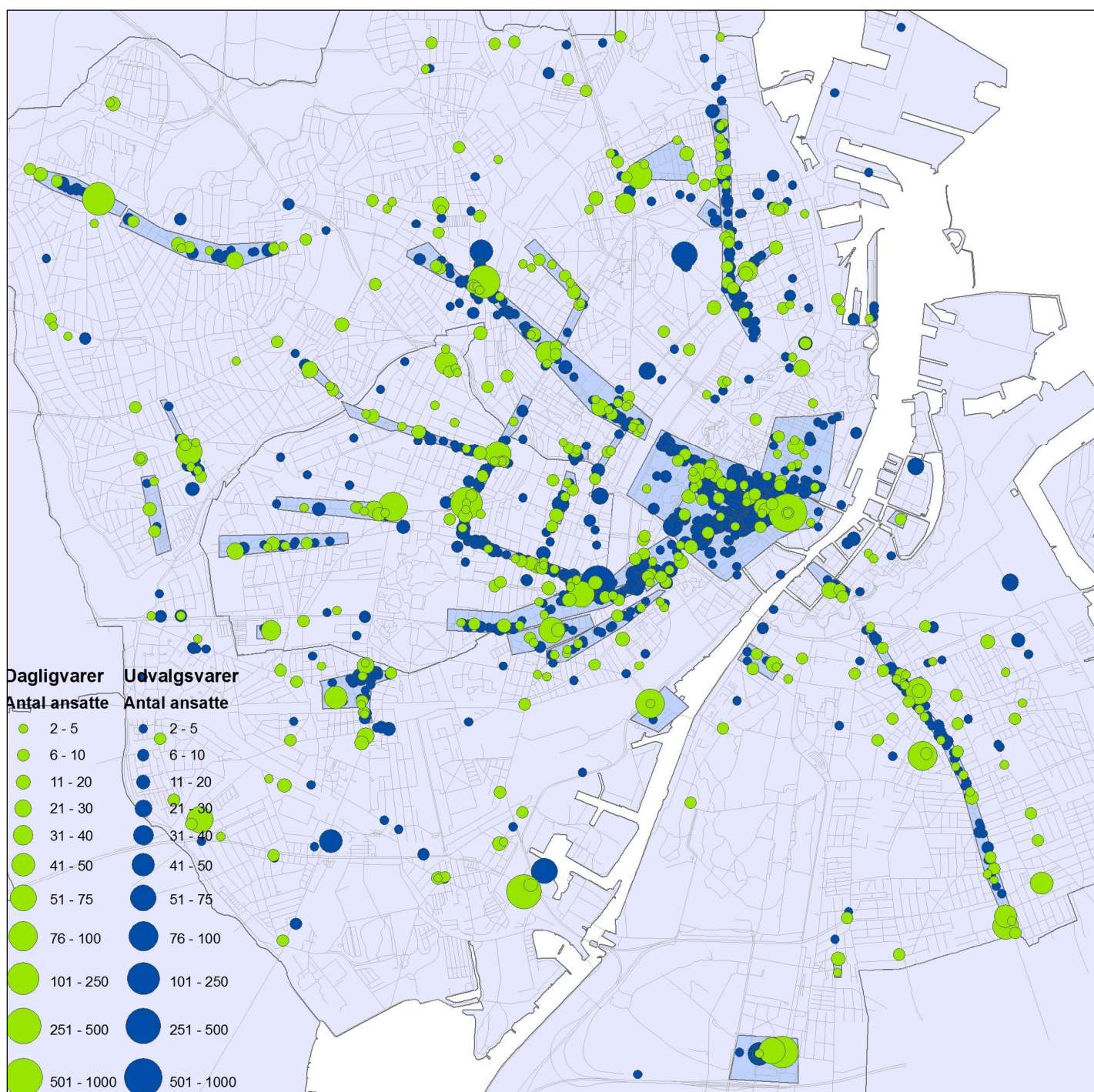
I alt omfatter udtrækket 2.349 detailhandelsbutikker med tilsammen 14.218 ansatte.

I CVR-registret skelnes ikke konsekvent mellem kunderettede butikker og kontorer fx. hovedsæder for større butikskæder. Således indgår fx. Fonas hovedsæde i Parken og Statoils hovedsæde i Sydhavnen. Erfaringsmæssigt er der fejloplysninger og mangler i CVR registret, og der kan forekomme fejllokaliseringer, når CVR registrets adresser omsættes til koordinater. Der er ikke foretaget en generel korrektion for disse fejl og mangler, der ikke vurderes at have væsentlig betydning for de samlede resultaterne. I zoomet på Vanløse er der foretaget en minutøs gennemgang og fejlretning af CVR registrets oplysninger.

CVR indeholder en detaljeret kodning af butikstyper, som her er kodet i to kategorier: Dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker. Registret omfatter en registrering af, hvor mange ansatte der er i den enkelte butikker, hvilket også er en indikation af butikkens størrelse.

I figur 2 er vist alle detailhandelsbutikker med to eller flere ansatte. Figuren viser størrelsen målt på antallet af ansatte. I større centre kan flere butikker være registreret på samme koordinat, og flere prikkerne vil så dække over hinanden.

## Kundernes transport til detailhandlen



Figur 2. Detailhandelsbutikker i København efter størrelse (antal ansatte) og opdelt efter, om de handler med dagligvarer eller udvalgsvarer

### 3.3 Detailhandelsområder

Registreringen af detailhandelsbutikkernes lokalisering (figur 2) og af, hvor der i TU er registreret indkøb (figur 1), har dannet udgangspunkt i en indkredsning af sammenhængende detailhandelsområder i centralkommunerne – se figur 3. Der er taget udgangspunkt i en inddeling som Tetraplan har udarbejdede for hele landet for Detailhandelsudvalget<sup>4</sup>. Denne inddeling er raffineret og detaljeret for centralkommunerne.

Tilsammen dækkes 79 % af detailhandelsbutikker med én eller flere ansatte, repræsenterende 82% af alle butiksansatte af de indkredsede områder. I alt 79 % af alle stedfæstede indkøbsrejser kan henføres til områderne.

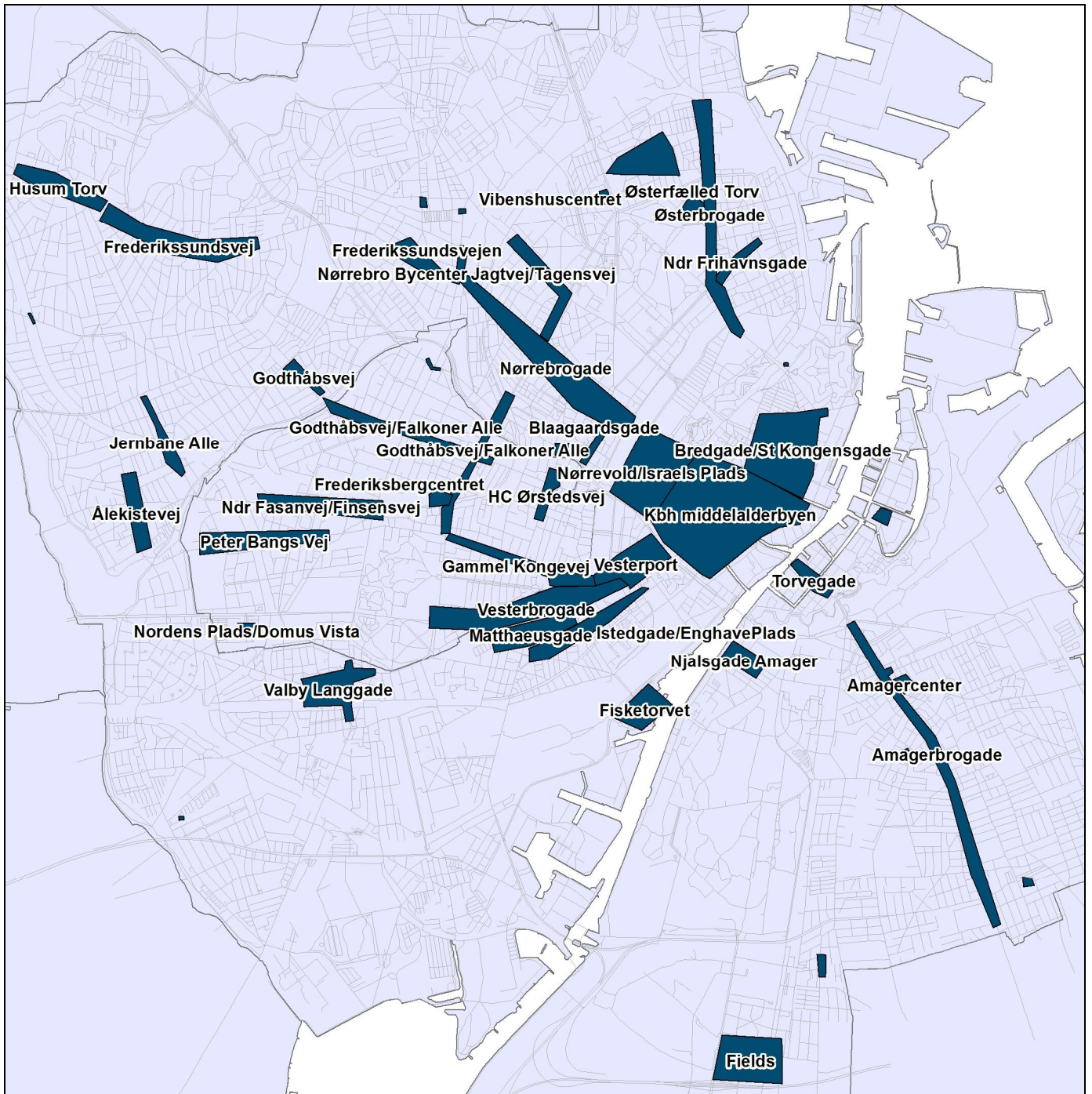
Der foreslås følgende klassificering af indkøbsområderne – se figur 4:

- **Mega storcentre:** Fields og Fisketorvet
- **Mindre bycentre:** Nørrebrocentret, Amagercentret og Frederiksbergcentret
- **Brogader:** Brogaderne samt tætbeliggende og ”brogadelignende” indkøbsgader
- **Indre by:** middelalderbyen mm
- **”Løse” supermarkeder:** Supermarkeder som ikke ligger i sammenhængende indkøbsområder
- **Vestlige områder:** Indkøbsgader og –områder beliggende i kommunens vestlige områder

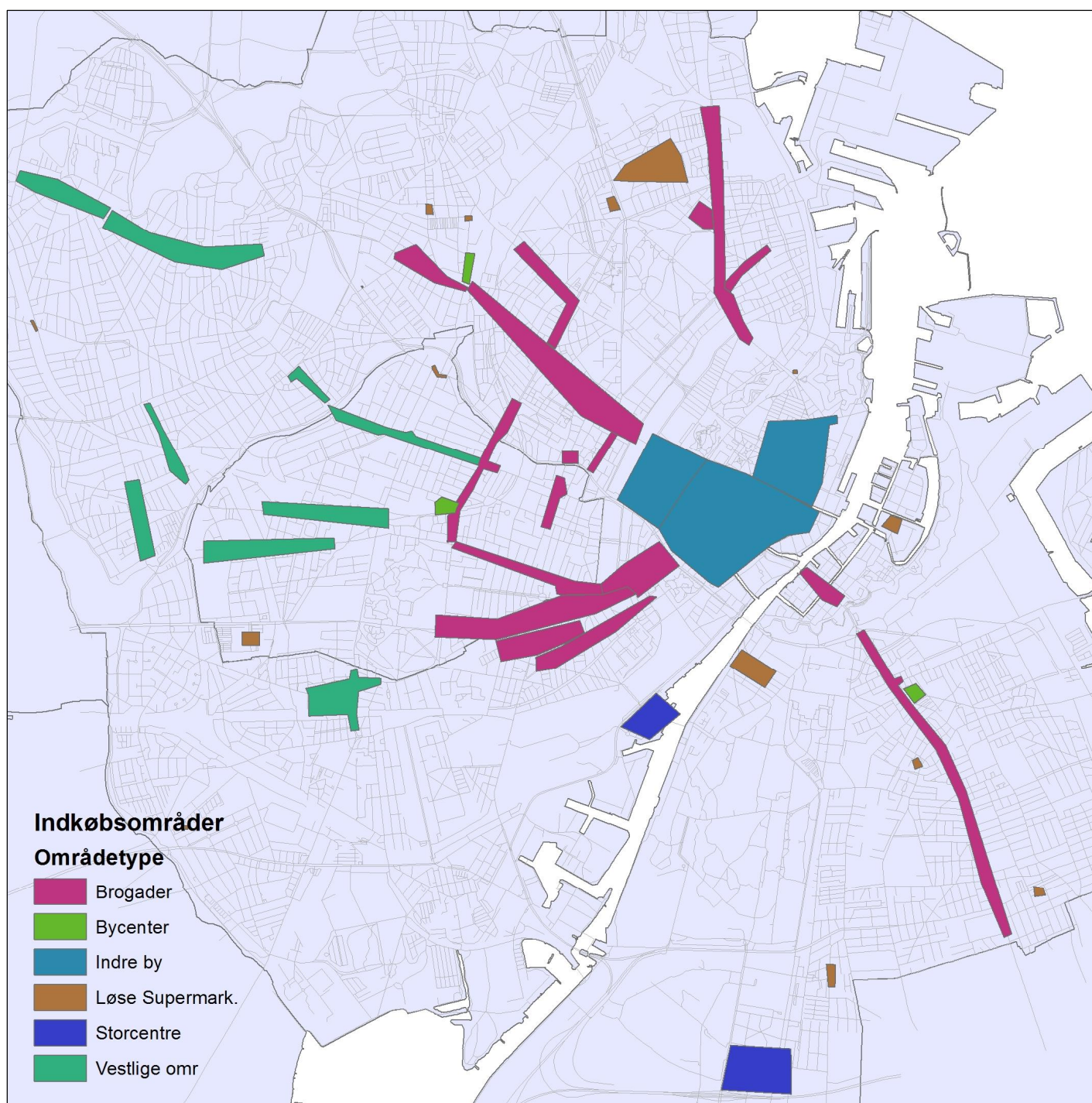
Klassificeringen skal bedst muligt afspejle, at der er tale om områder, med forskellig butikssammensætning, og hvor kunderne har en markant forskellig transportadfærd fx. mht., hvor langt de kommer fra, og hvilke transportmidler de bruger, når de foretager indkøb. Klassificeringen er i første omgang foretaget intuitivt. I kapitel 4 ses nærmere på, om klassificeringen også afspejler sådanne forskelle.

---

<sup>4</sup> Tetraplan for Detailhandeludvalget. ”Detailhandelkunders transport”. 2006



Figur 3. Detailhandelsområder i centalkommunerne



Figur 4. Klassificering af detailhandelsområder i centalkommuner

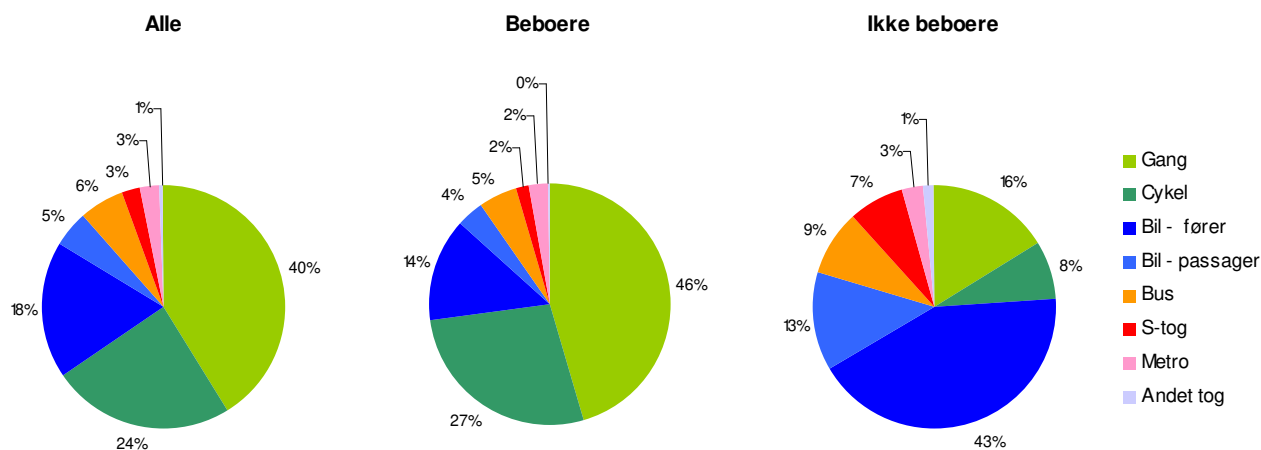
## 4 Indkøbsturene - samlet set

I dette kapitel introduceres til kundernes transportadfærd, når de handler ind i butikker beliggende i centalkommunerne. Der ses på det samlede materiale dvs. alle registrerede ture.

### 4.1 Transportmidler

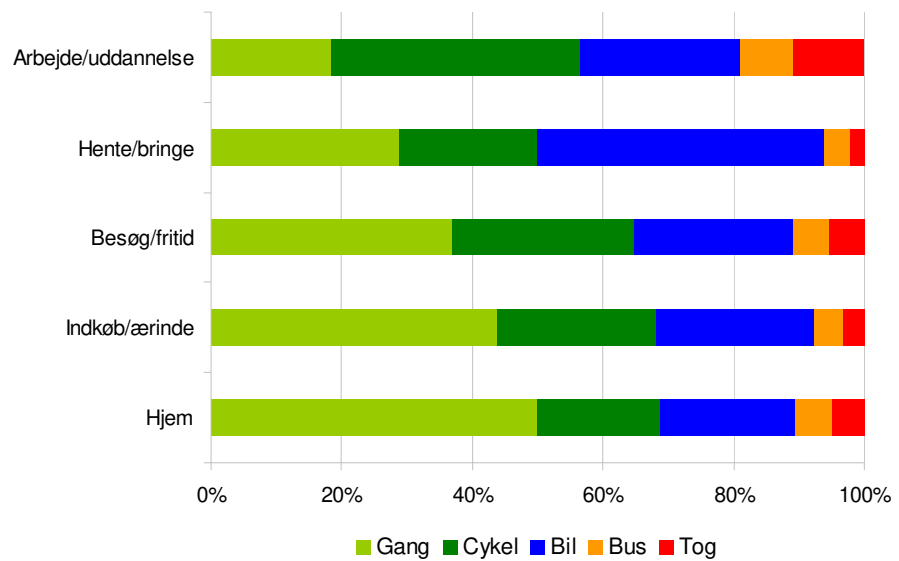
Gang er det dominerende transportmiddel, når der skal købes ind i København - se figur 5. 40 % af alle ture, hvor formålet er at komme til et indkøbssted, foretages til fods. I knap en fjerdedel af alle indkøbsture er der kørt på cykel, og i knap en fjerdedel af turene anvendes bil som fører eller passager. Den kollektive transport har kun en beskedne andel af markedet, når man ser på indkøbsture.

Der er stor forskel på transportmiddelvalget blandt indbyggere og besøgende udefra, hvilket har en naturlig sammenhæng med afstand fra bopæl til indkøbssteder. Dertil kommer, at det formentlig er dagligvareindkøb, der dominerer beboernes indkøb og udvalgsvarer der dominerer de besøgendes indkøb i området. Langt størstedelen af alle indkøbsture (84 %) udføres af beboere i centalkommunerne, og derfor slår deres adfærd også tydeligt igennem, når man ser på alle indkøbsture.



Figur 5. Transportmidler for detailhandlens kunder på ture til butikker i centalkommunerne **målt på alle indkøbsture**

Det har betydning for transportmiddelvalget, hvilken aktivitet indkøbsturen kombineres med – se figur 6. Sandsynligheden for at bruge bil til indkøb er størst, hvis man foretager indkøb i kombination med, at der hentes eller bringes andre personer. Sandsynligheden for at der benyttes kollektiv transport er størst, hvis indkøbet foretages i forlængelse af, at man har været på arbejde/uddannelse.



Figur 6. Aktivitet som indkøbsrejsen starter ved og transportmiddel



## 4.2 Turlængde

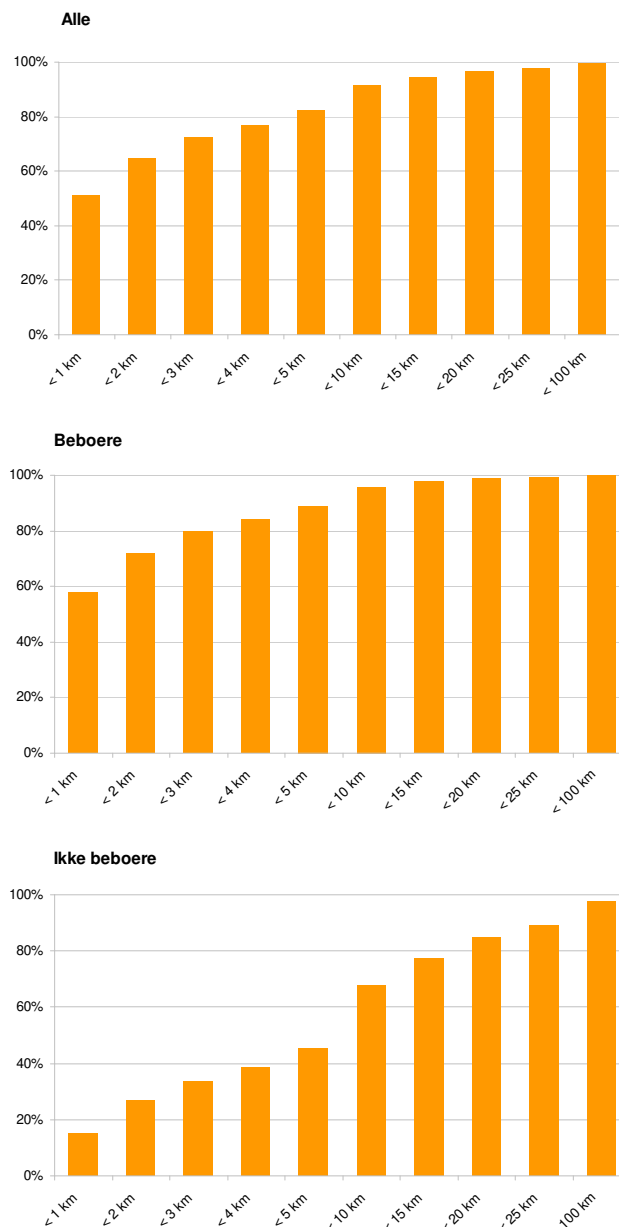
En gennemsnitlig indkøbstur til butikker i centrankommunerne er lige knap 4 kilometer lang, hvilket dækker over mange korte og få lange indkøbsture. En indkøbstur for en beboer er i gennemsnit betydelig kortere end for en besøgende - se tabel 1.

Tabel 1. Turlængder for indkøbsture til centrankommunerne

	Gennemsnit	Median
Beboere	2,4 km	1 km
Ikke beboere	10,5 km	6 km
Alle	3,7 km	1 km

Forskelle i turlængder afspejler sig også i de kumulerede kurver over rejselængder, som er vist i figur 7. Hvor 80 % af alle beboere har deres indkøbsture i centrankommunerne i en afstand under 3 kilometer, så har kun 33 % af ikke-beboerne det.

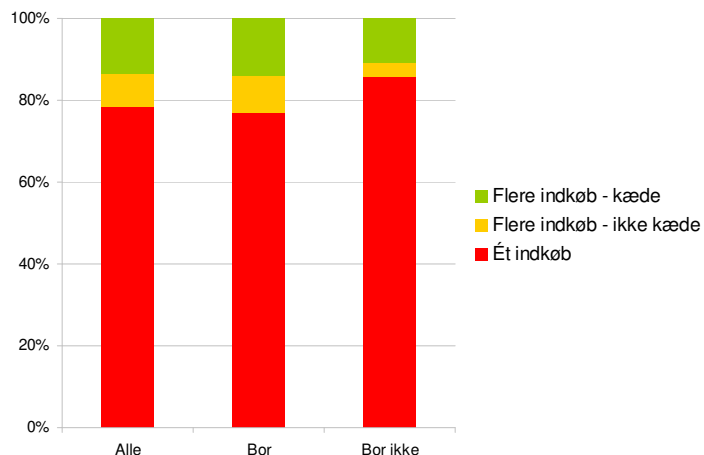
Figur 7. Kumulerede turlængder for indkøbsture i centrankommunerne



### 4.3 Turkæder

For at få et billede af i hvilket omfang indkøb foretages som enkelte besøg i butikkerne eller i et samlet forløb, hvor der besøges flere butikker, er der lavet en opgørelse af, om den samme person foretaget ét eller flere indkøb på samme dag.

Og hvis der er flere indkøb, om disse sker i forlængelse af hinanden eller på forskellige tider af dagen. Som det fremgår af figur 8, så er langt de fleste indkøb enkeltstående. Beboere har en andel flere indkøbs turkæder end ikke beboere.

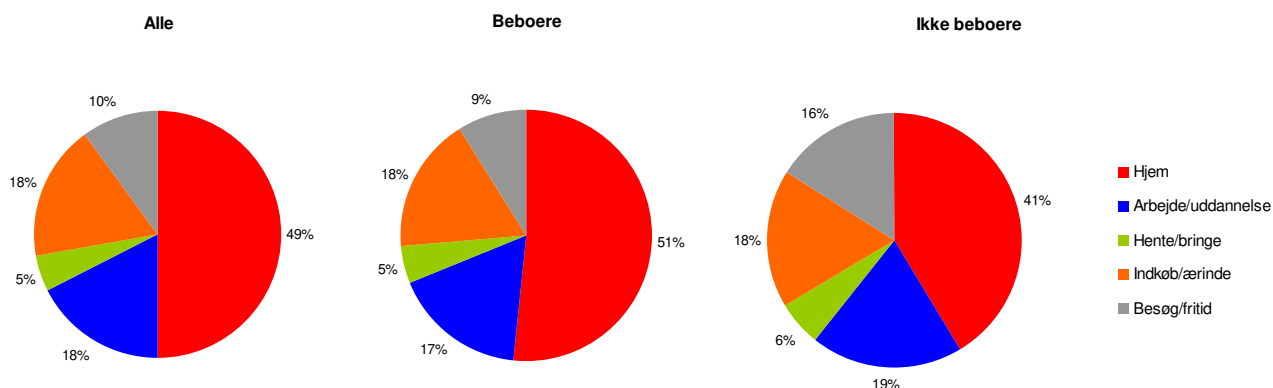


Figur 8. Et eller flere indkøb på samme dag? % af personer som foretager indkøb

I figur 9 er vist en opgørelse af, hvilken aktivitet de handlende kommer fra. I denne figur er indkøb, som det ofte gøres i transportanalyser, slået sammen med rejseformålet "ærinde", der dækker over besøg i bank, hos læge, på offentlige kontorer mm.

Halvdelen af alle indkøbsrejser har sit udgangspunkt i hjemmet. En femtedel er efter arbejde/uddannelse, og en femtedel efter et andet indkøb eller ærinder. En tiendedel køber ind efter et privat besøg eller anden fritidsaktivitet.

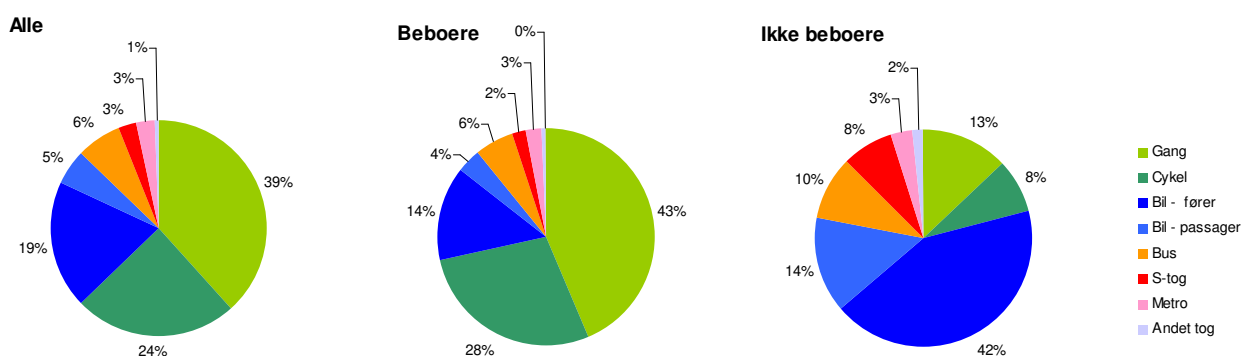
Ikke-beboere har et lidt andet mønster end beboerne, når de foretager indkøb i central-kommunerne, idet de sjældnere handler ind direkte hjemmefra, men til gengæld oftere kombinerer private besøg og fritidsaktiviteter med indkøb i København.



Figur 9. Hvilken aktivitet kommer indkøbsrejsende fra?

I den tidligere beskrivelse af indkøbsturene er tegnet et billede af det samlede antal indkøbsture, uanset om de er en del af en turkæde eller ej. Der kan argumenteres for, at dette giver et fortegnede billede med for mange gangture, da det sædvanlige mønster vil være, at der benyttes gang til tur nummer to, tre m.fl. i indkøbskæden. Men det er måske den første biltur, der har været udløsende for, hvor indkøbet finder sted.

For at vurdere omfanget af denne problemstilling er i figur 10 vist en opgørelse af transportmiddelfordeling, hvis man alene ser på det første transportmiddel i indkøbskæden. Man finder praktisk taget samme fordeling som i figur 5, hvor alle ture indgår. Det er derfor rimeligt, at alle vurderinger foretages på det samlede materiale over ture, uanset hvor i turkæden de finder sted.



Figur 10. Fordeling på transportmidler for detailhandelskunders ture til butikker i centalkommunerne **målt på første tur i turkæden**

#### 4.4 Detailhandlen i områdetyper

I tabel 2 er vist, hvordan de forskellige områdetyper er sammensat mht. dagligvarebutikker og udvalgsvarebutikker. Det er opgjort både på antallet af ansatte og på antallet af butikker. Tabellen viser store forskelle områdetyperne imellem. De vestlige områder minder, målt på antal butikker, om fordelingen i de to butikstyper i brogaderne. Målt på antal ansatte minder sammensætningen i de vestlige områder om den, man ser helt udenfor alle zoner, dvs. de spredte butikker rundt om i byen. Der vendes i kapitel 6 tilbage med et zoom på området i Vanløse og butikssammensætningen her.

*Tabel 2. Sammensætning af butikstyper i de forskellige områdetyper.  
Butikker med én eller flere ansatte*

		Dagligvarer	Udvalgsvarer
<b>Ansatte</b>	Udenfor zoner	53 %	47 %
	Indre by	22 %	78 %
	Bycenter	23 %	77 %
	Brogader	35 %	65 %
	Storcentre	30 %	70 %
	<i>Vestlige områder</i>	<i>61 %</i>	<i>39 %</i>
	Løse Supermarkeder	94 %	6 %
	Alle	39 %	61 %
<b>Butikker</b>	Udenfor zoner	41 %	59 %
	Indre by	10 %	90 %
	Bycenter	4 %	96 %
	Brogader	26 %	74 %
	Storcentre	5 %	95 %
	<i>Vestlige områder</i>	<i>31 %</i>	<i>69 %</i>
	Løse Supermarkeder	61 %	39 %
	Alle	24 %	76 %

## 5 Kunders transport

### 5.1 Seks områdetyper

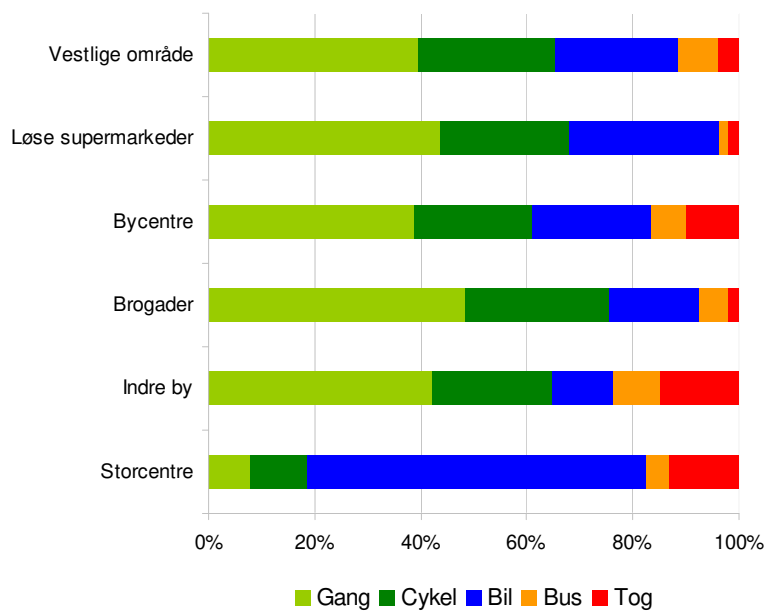
I tabel 3 er vist fordeling af de registrerede indkøbsture på de forskellige områdetyper. Der er stor forskel på, hvor mange registreringer der er i de enkelte grupper, med brogaderne som dem med flest registreringer og de mindre bycentre samt de "løse" supermarkeder, som dem med færrest. Datagrundlaget vurderes at være tilstrækkeligt indenfor hver af de seks områdetyper til at opnå rimelige pålidelige resultater mht. kundernes transportadfærd.

*Tabel 3 Detailhandel kundernes fordeling efter i hvilken områdetype indkøbet finder sted.*

	Beboer	Ikke beboer	Alle
<i>Vestlige område</i>	17 %	9 %	16 %
Løse supermarkeder	6 %	3 %	6 %
Bycentre	11 %	7 %	10 %
Brogader	44 %	27 %	41 %
Indre by	17 %	30 %	19 %
Storcentre	4 %	24 %	7 %
	100 %	100 %	100 %

I figur 11 er vist kundernes fordeling på transportmidler i de seks områder. De vestlige områder ligner i sammensætning på transportmidler i meget grove træk alle områder undtagen indre by og storcentre. Eller sagt på en anden måde, indre by og storcentre skiller sig ud fra resten af byen i spørgsmålet om kundernes transport. Til indre by spiller kollektiv transport en betydelig større rolle end de andre steder. Til storcentre er bilen mere dominerende end andre steder.

## Kundernes transport til detailhandlen



Figur 11. Butikkunders transportmidler til forskellige områdetyper

I tabel 4 er en opgørelse over fra hvilken aktiviteter kunderne kommer i de forskellige områdetyper. De mest markante træk finder man i storcentrene, som relativt sjældent kombineres med andre indkøb/ærinder, samt i indre by, hvor en relativt mindre andel af turene er hjembaserede end for de øvrige områder.

Tabel 4. Hvilken aktivitet indkøbsrejsende kommer fra opdelt på områdetyper

Fraformål	Storcentre	Indre by	Brogader	Bycentre	Løse super markeder	Vestlige område
Hjem	50 %	40 %	48 %	51 %	59 %	56 %
Arbejde/uddannelse	16 %	24 %	16 %	19 %	16 %	17 %
Hente/bringe	8 %	4 %	5 %	5 %	3 %	5 %
Indkøb/ærinde	15 %	22 %	20 %	13 %	12 %	14 %
Besøg/fritif	11 %	11 %	12 %	11 %	9 %	8 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

I tabel 5 er vist en beregning af den gennemsnitlige rejselængde for indkøbsturene til de forskellige områder. Igen skiller storcentrene og indre by sig ud, men længere rejselængder. Men også til de mindre bycentre ser man længere rejselængde end til de vestlige områder.

Tabel 5. Rejselængde for indkøbsture opdelt på områdetyper

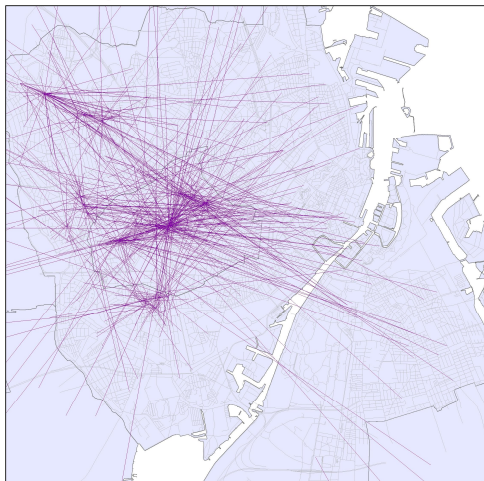
	Storcentre	Indre by	Brogader	Bycentre	Løse super markeder	Vestlige område
Middelværdi beboere	6,7	2,3	1,9	3,1	2,2	2,5
Median beboere	4,5	1,0	0,8	1,5	1,0	1,0
Middelværdi ikke-beboere	13,4	12,3	8,1	8,1	6,3	5,1
Median ikke-beboere	9,0	6,5	5,0	2,5	7,0	4,6
Middelværdi alle	10,5	4,8	2,6	3,7	2,6	2,7
Median alle	8,0	1,8	1,0	1,5	1,0	1,0

I figur 12 er vist en optegning af de registrerede indkøbsture til de seks områdetyper, idet start og endemål er forbundet i luftlinje<sup>5</sup>. Det skal bemærkes, at der på kortene er mange korte rejser, som ikke fremgår så tydeligt visuelt i så små billeder. Ved at zoome kan man komme tættere på de enkelte områder, hvorved også de korte rejser fremgår tydeligere.

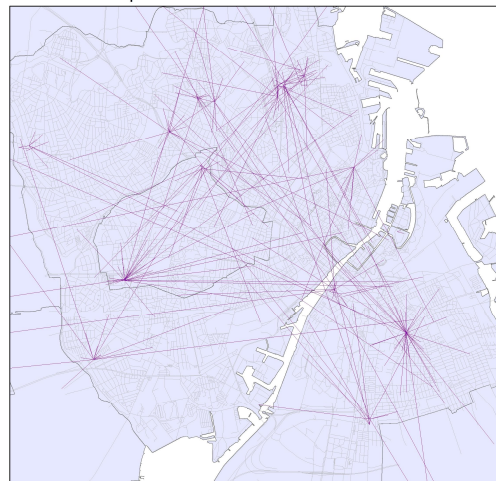
<sup>5</sup> Af anonymitetshensyn er de præcise koordinater for start og slut forskubbet en anelse, men det har ikke betydning for fortolkningen af kortene

## Kundernes transport til detailhandlen

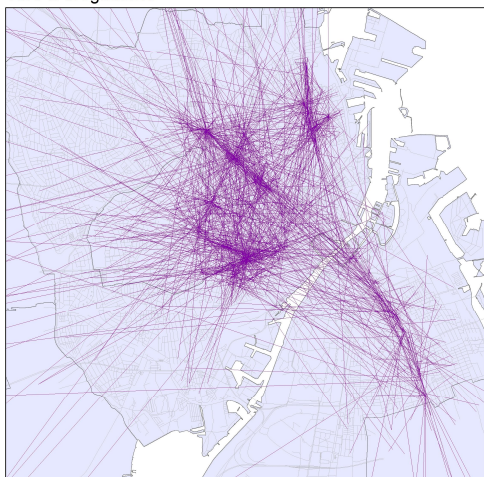
Ture til vestlige områder



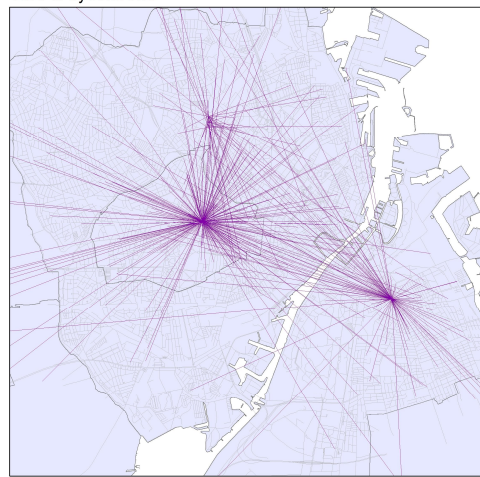
Ture til løse supermarkeder



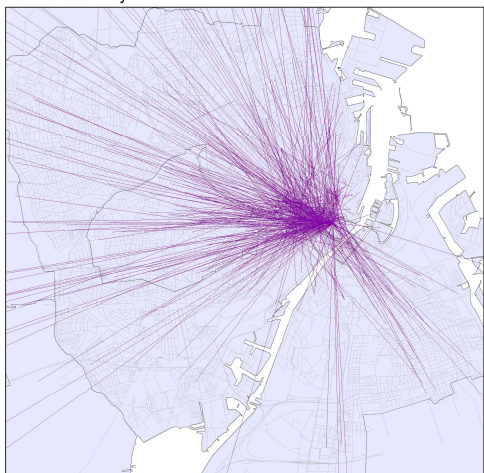
Ture til brogaderne



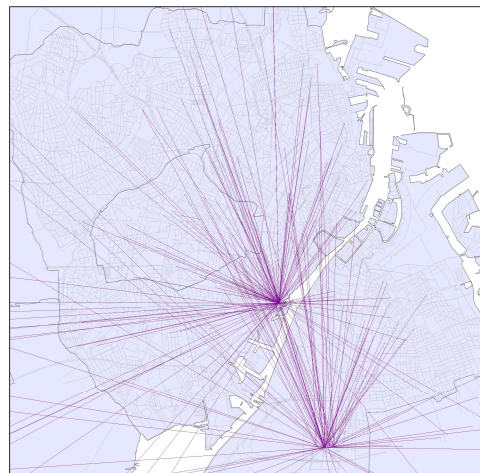
Ture til bycentre



Ture til Indre by



Ture til storcentre



Figur 12. TU registrerede indkøbsrejser til områderne.  
Start- og slutpunkt forbundet i luftlinjeafstand



## 5.2 De vestlige områder

I dette kapitel ses nærmere på indkøbsrejserne til de vestlige områder. I tabel 5 er vist, fra hvilket formål de indkøbsrejsende som går/cykler, kører bil, bruger bus eller kommer med tog kommer fra, og hvor lange deres rejser er. Indkøbsrejsende med tog er dem som skiller sig mest ud, idet indkøbet ofte sker i forlængelse af en arbejds-/uddannelsesrejse. For alle andre sker de fleste indkøb i en tur som har udgangspunkt i hjemmet. Det er værd at bemærke, at gennemsnitsrejselængden for indkøbsture med bil er forholdsvis kort – mere end halvdelen er under fire kilometer.

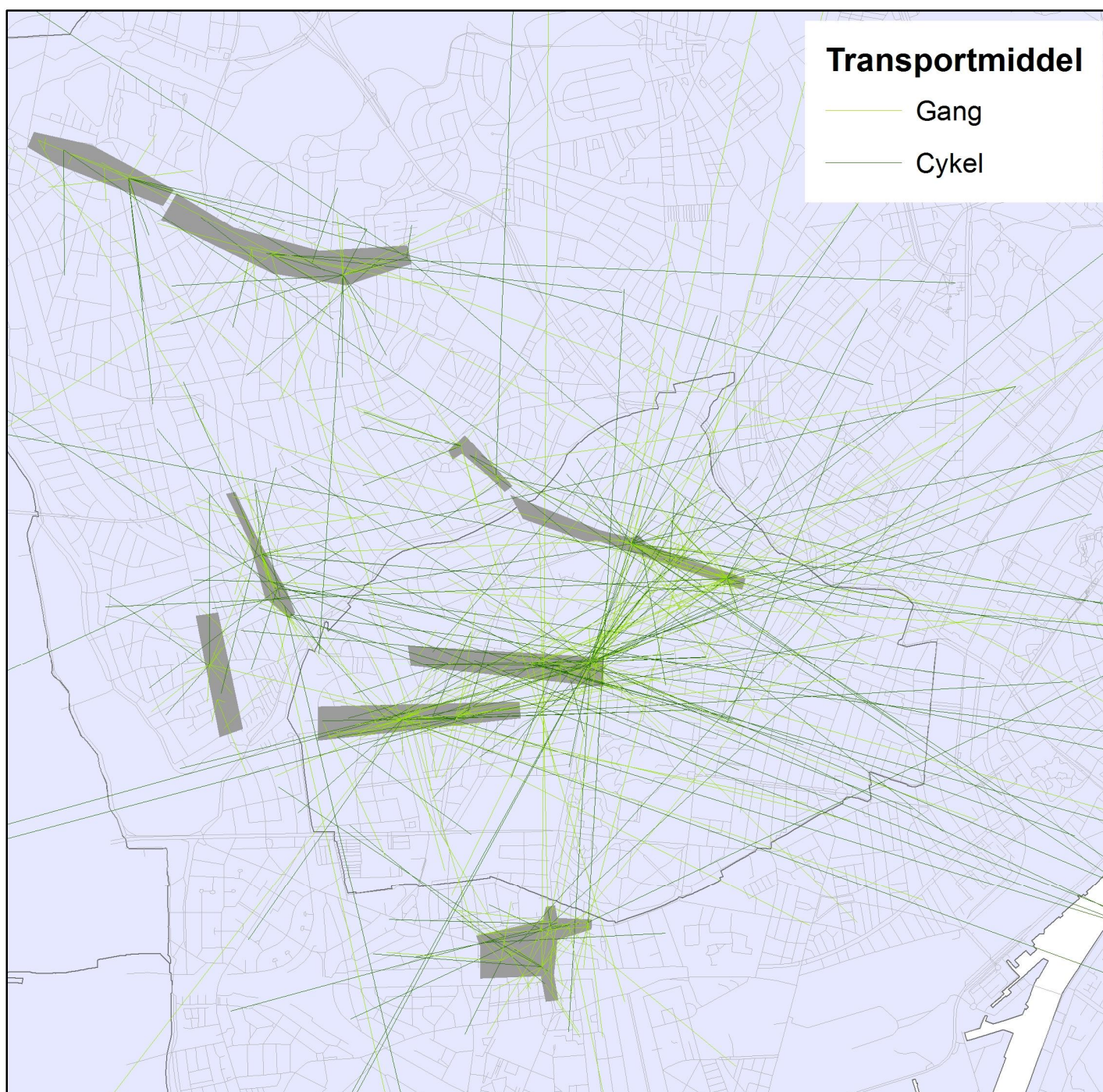
Tabel 5. Rejseformål og –længde for indkøbsrejsende i de **vestlige områder** opdelt på forskellige transportmidler

	Gang og cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
<b>Fra formål</b>					
Hjem	61 %	47 %	56 %	21 %	56 %
Arbejde/uddannelse	13 %	19 %	24 %	66 %	17 %
Hente/bringe	4 %	9 %	7 %	0 %	5 %
Indkøb/ærinde	14 %	15 %	13 %	7 %	14 %
Besøg/fritid	8 %	10 %	0 %	7 %	8 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Rejselængde</b>					
Middelværdi	1,2	5,3	4,4	10,5	2,7
Median	0,5	4,0	3,6	9,8	1,0

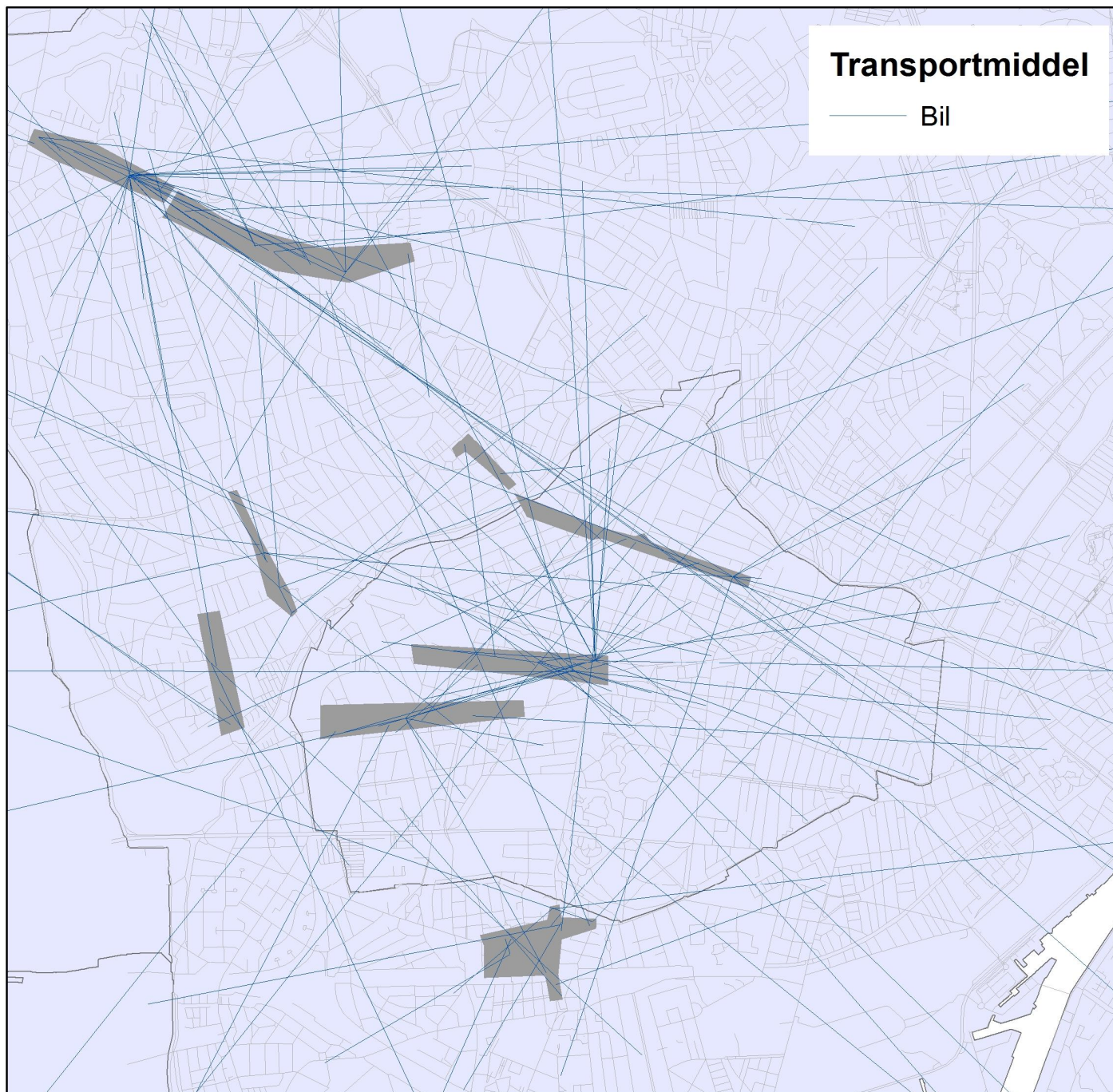
På figur 13-15 er vist en optegning af de registrerede indkøbsture i det vestlige område, opdelt på om der er benyttet cykel/gang (figur 13), bil (figur 14) eller kollektiv transport (figur 15). Adressepunkter er af anonymitetshensyn forskudt en anelse, hvilket ikke har betydning for figurerne.

I tabel 6 er vist profilen af kunderne i de vestlige områder opdelt efter hvilket transportmiddel, de benytter. Profilen er opdelt på: bopæl, alder, køn, beskæftigelse, bil- ejerskab og husstandsindkomst. Man finder bl.a. flg. forskelle:

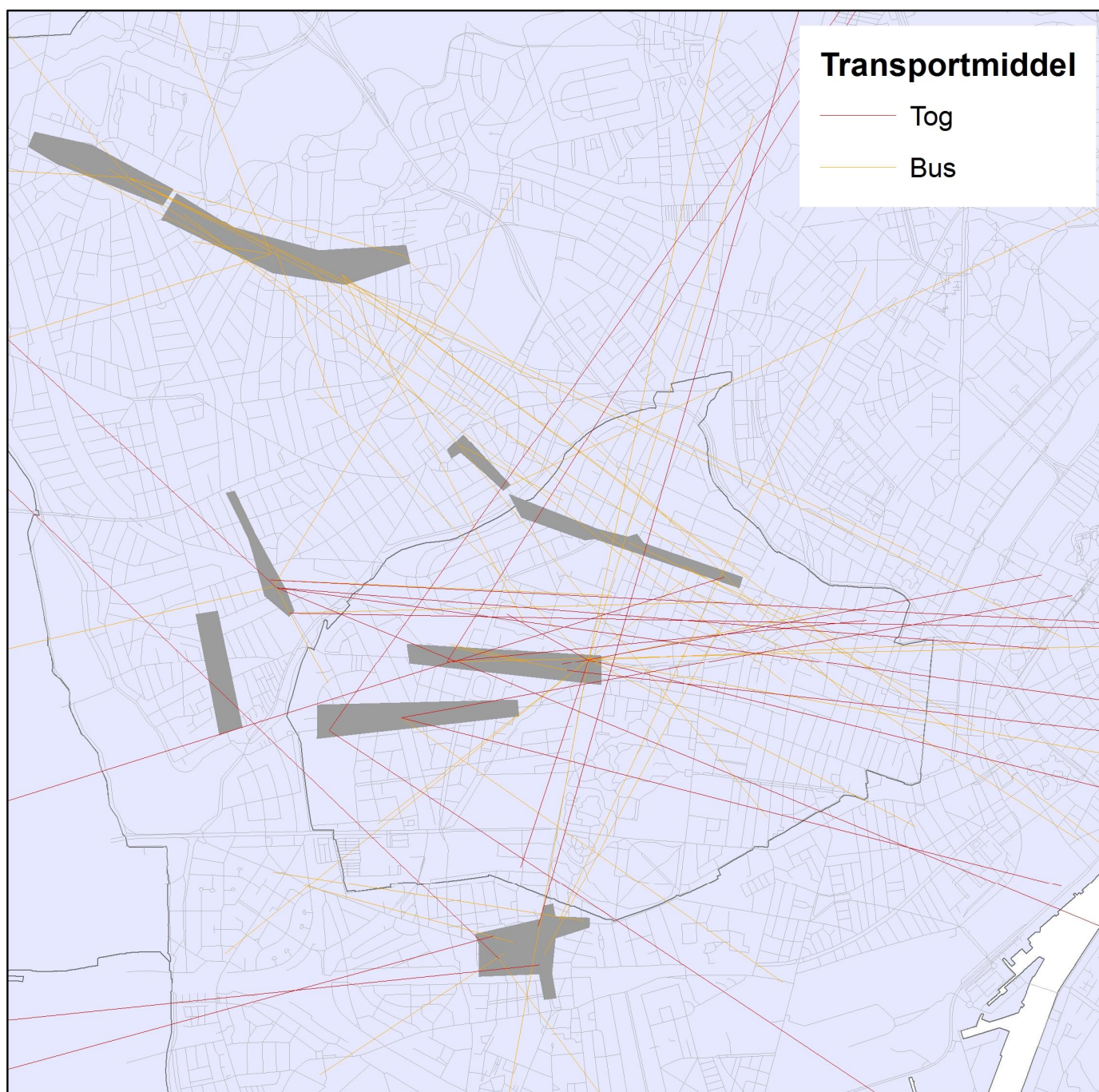
- En indkøbsrejsende som *går eller cykler* er karakteriseret ved at ligne gennemsnittet af en indkøbsrejsende med den eneste forskel, at han/hun lidt oftere end gennemsnittet er bosat i centalkommunerne og i en husstand uden bil
- En indkøbsrejsende som *kører i bil* er karakteriseret ved oftere end indkøbsrejsende generelt at bo udenfor centalkommunerne, være en mand, være på arbejdsmarkedet, have bil (naturligvis) og have en højere husstandsindkomst
- En indkøbsrejsende som *bruger bus* er som gennemsnit betragtet ældre end alle som køber ind i området, det er som oftest en kvinde, mange er udenfor erhverv, har ikke bil og har en relativ lav indkomst



Figur 13. TU registrerede indkøbsrejser på **cykel eller til fods** til de vestlige områder. Start- og slutpunkt forbundet i luftlinjeafstand



Figur 14. TU registrerede indkøbsrejser i **bil** til de vestlige områder. Start- og slutpunkt forbundet i luftlinjeafstand



Figur 15. TU registrerede indkøbsrejser med **kollektiv transport** til de vestlige områder. Start- og slutpunkt forbundet i luftlinjeafstand

Tabel 6. Profil af indkøbsrejsende i de vestlige områder opdelt på transportmidler

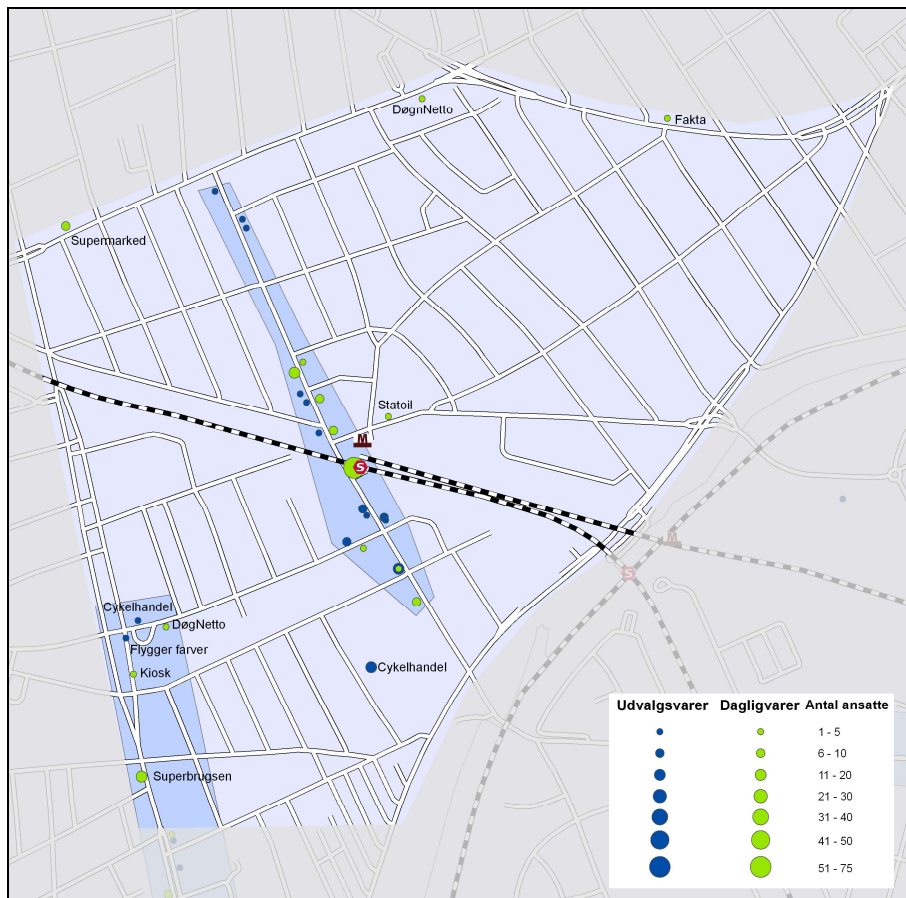
	Gang og cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
<b>Bopæl</b>					
Centralkommuner	71 %	20 %	7 %	3 %	100 %
Udenfor centralkommuner	14 %	59 %	14 %	14 %	100 %
Alle	65 %	23 %	8 %	4 %	100 %
Centralkommune	98 %	77 %	83 %	67 %	91 %
Udenfor centralkommune	2 %	23 %	17 %	33 %	9 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Alder</b>					
10-18	5 %	2 %	2 %	0 %	4 %
19-30	21 %	19 %	17 %	38 %	21 %
31-50	42 %	49 %	32 %	56 %	43 %
51-65	19 %	23 %	13 %	3 %	19 %
66-84	14 %	7 %	36 %	3 %	13 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Middelværdi	44	43	52	37	44
Median	42	42	50	36	42
<b>Køn</b>					
Mand	37 %	53 %	22 %	52 %	40 %
Kvinde	63 %	47 %	78 %	48 %	60 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Beskæftigelse</b>					
Skoleelev/studerende	19 %	7 %	13 %	24 %	16 %
Udenfor erhverv	28 %	16 %	49 %	3 %	26 %
I arbejde	53 %	77 %	37 %	72 %	59 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Antal biler</b>					
Ingen bil	52 %	4 %	79 %	76 %	43 %
En bil	44 %	81 %	21 %	21 %	50 %
To eller flere biler	5 %	15 %	0 %	3 %	7 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Husstandsindkomst</b> (100.000 kr. pr. år)					
Middelværdi	439	640	316	447	482
Median	375	600	286	345	420

## 6 Et zoom på Vanløse

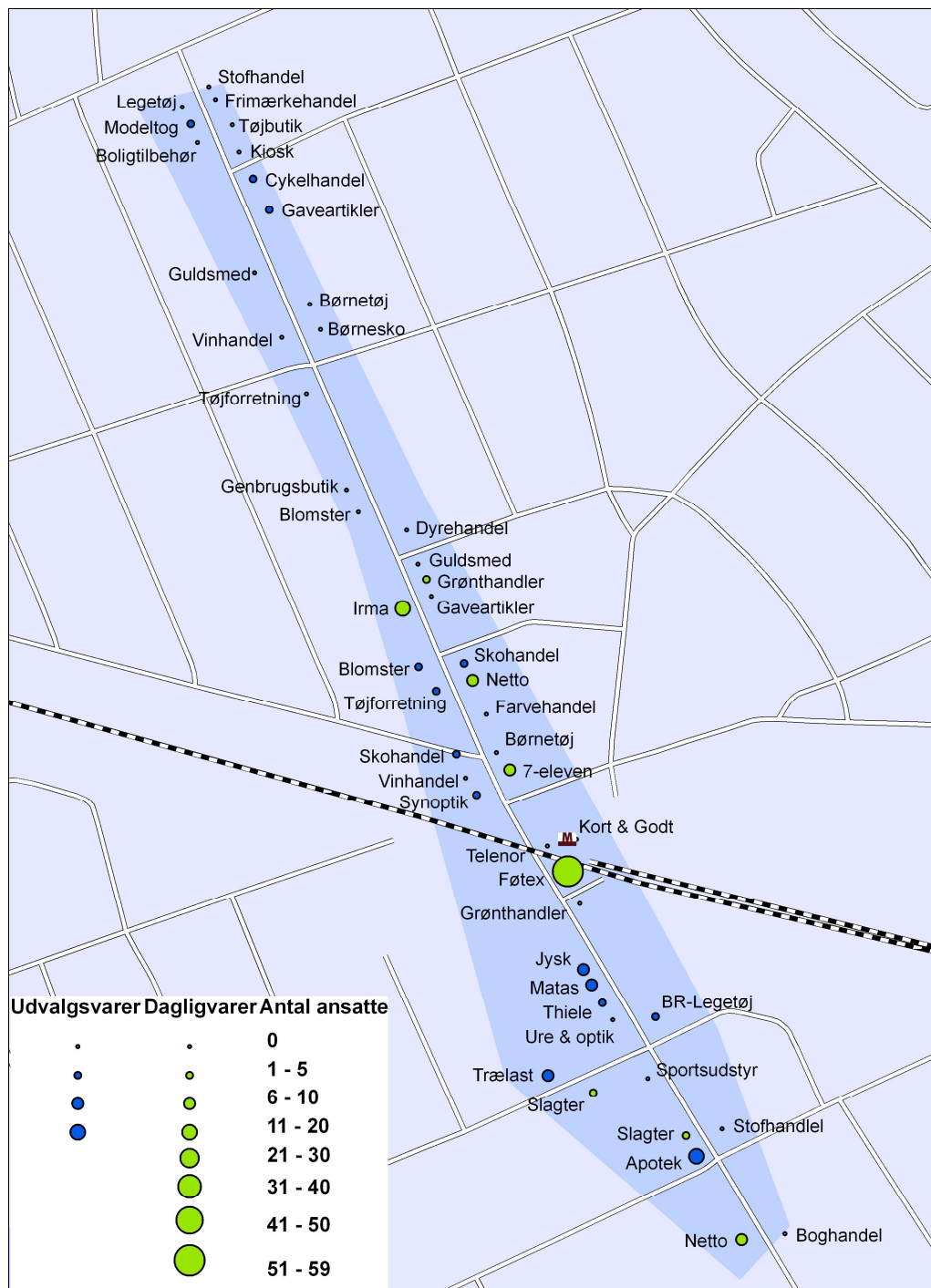
### 6.1 Butikstruktur

På figur 16 er alle butikker med én eller flere ansatte i området vist, og på figur 17 er et zoom på Jernbane Allé, hvor også butikker uden ansatte er taget med. Kortene baseres på en gennemgang af CVR registret, hvor der er sket en fejlopretning i området jvf. de fejlkilder der er beskrevet i kapitel 3. Derudover er der bl.a. ved brug af Google Street Map sket en navngivning af de enkelte butikker, så det tydeligt fremgår af kortene, hvilken type af butikker, der er tale om.

Det fremgår med stor tydelighed af kort 16, at Jernbane Allé er områdets absolut største indkøbsgade. Derudover er der på Ålekistevej en koncentration af butikker, men man er her i kanten af det område, der må forventes at blive influeret af omlægningerne. Der ligger enkelte andre butikker i området, men de er så få (eller små), at den videre analyse koncentrerer sig om de konsekvenser, der vil være på for detailhandlen på primært Jernbane Allé og sekundært på Ålekistevej.



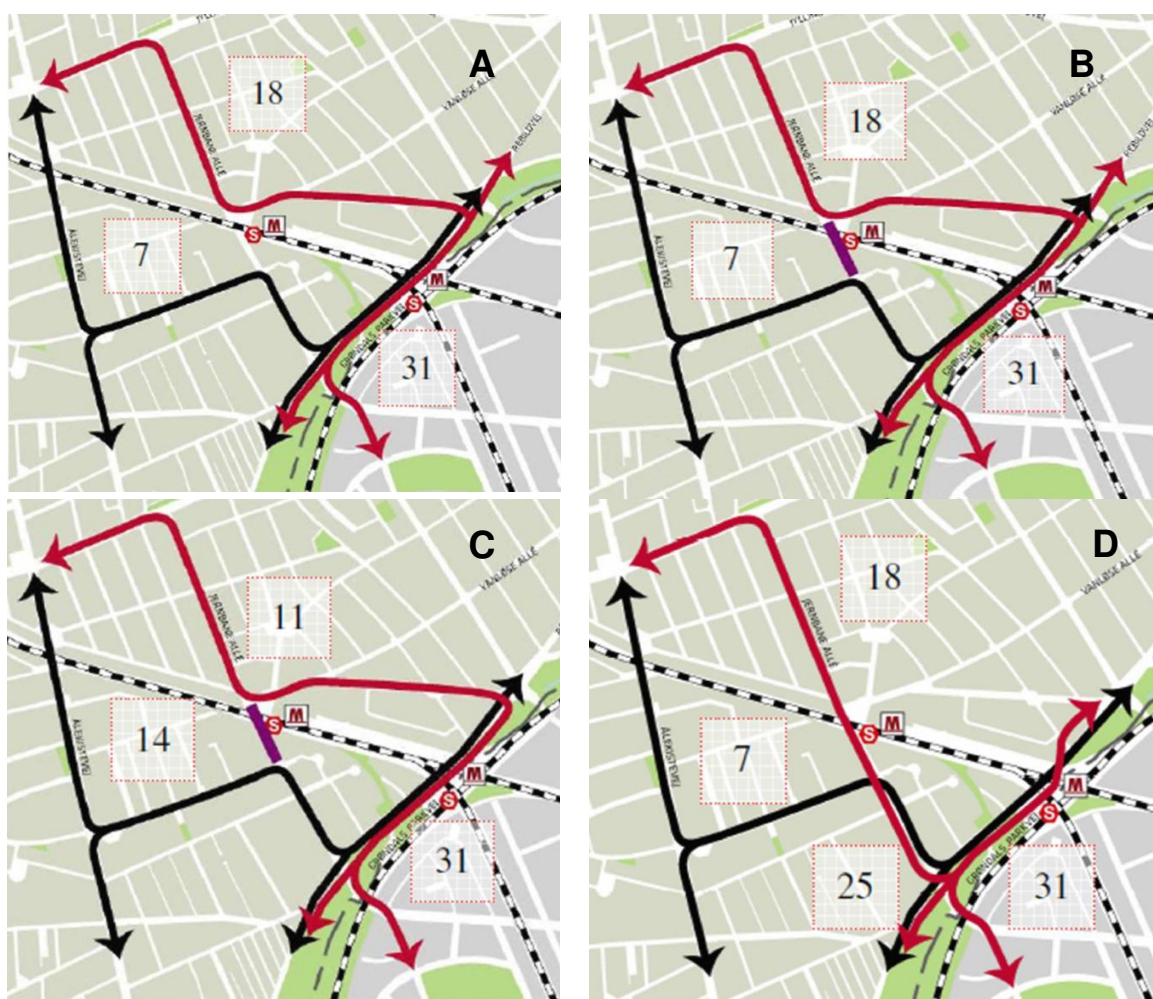
Figur 16. Butikker med mere end én ansat i Vanløse. Jernbane Allé – se figur 17



Figur 17. Alle butikker på Jernbane Allé

## 6.2 Scenarier for 2018

I figur 18 er vist de forslag til ændringer i bustrafikken, som samarbejdspartnerne i Busnet 2018 har opstillet. Busnettet er det samme i variant A og B, der alene adskiller ved, at der i forslag B er lukket helt for biltrafikken på Jernbane Allé under Vanløse Station. Variant B og C adskiller sig dels ved, at der i C kun delvist lukkes for biltrafikken på jernbane Allé og i smålet om fordeling af busser via Jydeholmen og Jernbane Allé. I forslag D kører busserne igennem på Jernbane Allé.



Figur 18. Varianter for Busnet i 2018. Tallene viser antal busser pr. time på strækningen



Der er regnet<sup>6</sup> på de trafikale konsekvenser i 2018 af disse ni scenarier:

- **Basis 2018:** Ingen ændringer i busnet og infrastruktur
- **Scenarie 3:** 2018 med et omlagt busnet i de fire varianter (A, B, C og D)
- **Scenarie 4:** 2018 med et omlagt busnet i de fire varianter (A, B, C og D) og med fremkommelighedstiltag for busserne i signaler, ved stop og på strækninger

I de trafikale beregninger estimeres de samlede biltrafikmængder, idet det forudsættes at gang og cykeltrafikken er uberørt af ændringerne. Der er ikke regnet på konsekvenser for den kollektive transport, men det forudsættes, at alle forslag betyder, at flere vil benytte bus og tog i kombination. Forslagene bygger netop på den idé, at ved at køre alle busser til Flintholm Station og her skabe gode skiftemuligheder opleves det samlede kollektive transporttilbud som mere attraktivt.

Trafikberegningerne viser, at det samlede antal biler i området praktisk taget er det samme i basissituationen for 2018 og i de forskellige scenarier. Derfor betyder ingen af forslagene, at der kommer færre potentielle indkøbsbilister i det samlede område. En forskel mellem scenarierne er derimod, *hvor* bilerne kører. I tabel 7 er vist, hvordan biltrafikken på centrale indkøbsstrøg i Vanløse berøres i scenarierne sammenholdt med en situation uden ændringer.

Tabel 7. Antal biler i tre centrale snit i eftermiddagsmyldretiden i en basissituation i 2018 samt forskel mellem basis og de forskellige scenarier

	Biler i spidstimen Basis 2018	% flere eller færre biler ifht. basis 2018						
		Busomlægninger*			Fremkommelighed			
		3A	3C	3D	4A	4B	4C	4D
Jernbane Alle Nord	740	8%	0%	6%	-11%	-19%	16%	2%
Jernbane Alle Syd	867	7%	3%	7%	12%	-57%	2%	3%
Ålekistevej	1.642	-1%	2%	0%	10%	10%	-3%	-1%

\*Der foreligger ikke trafiktal for scenarie 3B

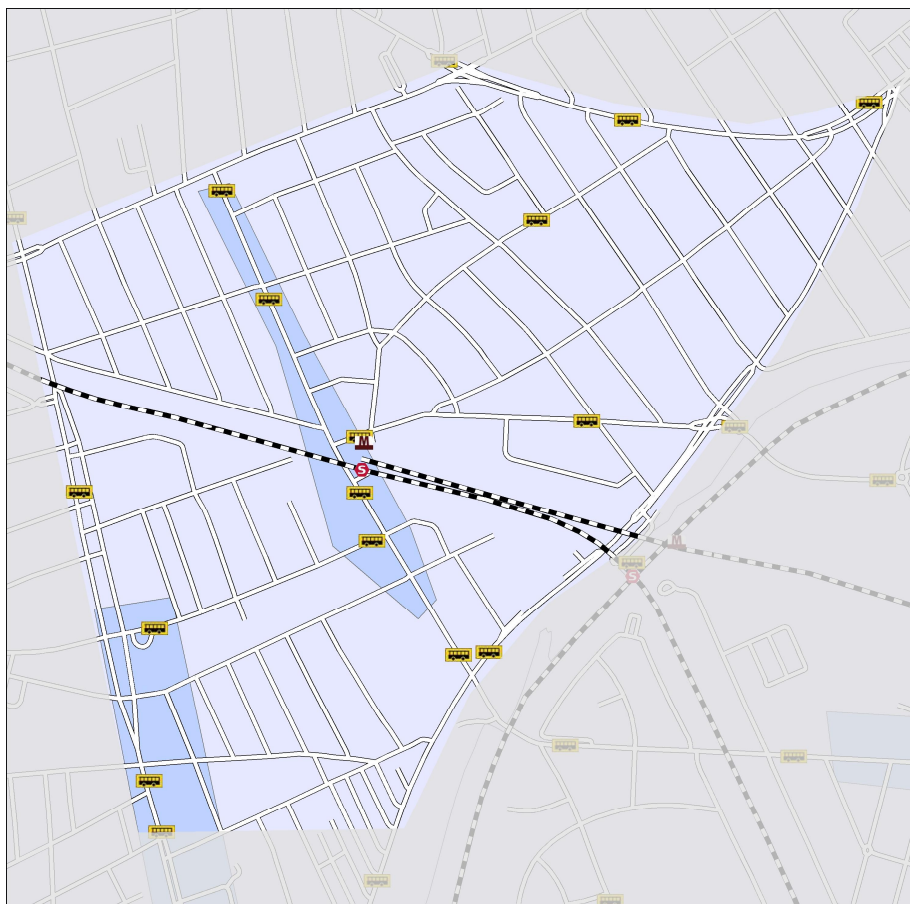
### 6.3 Konsekvenser for detailhandlen

Samlet set så får ingen af tiltagene betydning for de totredjedele af detailhandelskunderne i Vanløse, som kommer til *fods eller på cykel*. De vil fortsat kunne vælge de veje og stier, de hidtil har benyttet.

Det er et udpræget mønster at *togkunder* foretager indkøb på vej hjem fra arbejde eller uddannelse. Med en forventning om flere kollektivbrugere med tog, evt. i kombination med bus, giver det potentielt også flere kunder i butikkerne.

<sup>6</sup> COWI. "Trafikale vurderinger af ændret busnet ved Flintholm Station". August 2010 samt supplerende beregningsudtræk

Scenariernes konsekvenser i form af- og påstigningsmønstre ved stoppesteder kendes ikke, men det vurderes ikke, at nogle af scenarierne samlet set betyder væsentligt længere gangafstande, idet alle stoppesteder beliggende i eller ved indkøbsgaderne fortsat betjenes. Der er imidlertid et mindre segment af busbrugere, som kan blive berørt. For nogle af de ældre busbrugere, der skal på indkøb, har det stor betydning, hvis gangafstande mellem stoppesteder til indkøbssteder bliver lange. På figur 19 er vist områdets stoppesteder. Kun i forslag D opretholdes stoppestedet ved Føtex. Enkelte indkøbsrejse hertil vil i alternativ A, B og C få længere gangafstand.



Figur19 Stoppesteder i Vanløse

For biltrafikken på de centrale indkøbsgader ser man jvf. tabel 7, at:

- Busomlægningerne alene uden fremkommelighedstiltag (scenarierne 3A, 3C og 3D – der foreligger ikke tal for 3B) berører ikke biltrafikken negativt på de centrale indkøbsstrøg. Tværtimod så beregnes i de fleste situationer en øgning af biltrafikken udover, hvad man ellers kunne forvente.
- Busomlægninger sammen med fremkommelighedstiltag (scenarierne 4A, 4B, 4C og 4D) berører de forskellige indkøbsstrøg i forskellig grad. De trafikale ændringer på Ålekistevej er beskedne eller positive (mere trafik). På Jernbane Allé vil man derimod få en mærkbar forandring især i scenarie 4B.

Man kender ikke præcist sammenhængen mellem antallet af biler, der passerer de enkelte indkøbsstrøg og antallet af indkøbsrejsende til lokalområdet. Det ændrer ikke nødvendigvis den enkelte bilists indkøbsmønster, hvis der foretages ændringer fx. i form af vejlukninger. Nogle vil anvende andre veje og parkeringssteder, når de frekventerer de sædvanlige indkøbssteder. Antager man imidlertid, at detailhandlen påvirkes proportionalt med ændringen i antallet af biler, der kører forbi butikkerne, og tager man i betragtning, at 23 % af butikkernes kunder kommer i bil, så ser man for Jernbane Allé at:

- I scenarie 4A kommer der ca. en tiendedel flere biler i den sydlige del og en tiendedel færre i den nordlige end i en basissituation i 2018. Samlet set sker der altså en omfordeling, hvor 2,5 % af kunder til detailhandlen i den nordlige del potentielt berøres<sup>7</sup>.
- I scenarie 4B sker der et så stort fald i biltrafikken i begge ender af vejen, at det potentielt berører 13 % af detailhandelskunderne i den sydlige del og 4 % i den nordlige.
- I scenarierne 4C og 4D stiger mængden af biler både på den nordlige og sydlige del af Jernbane Allé, og derfor antages det at detailhandlen ikke berøres negativt, snarere tværtimod.

Samlet set er scenarie 4B det eneste af alle scenarierne, der potentielt i væsentligt omfang kan påvirke detailhandelskunder i bil på Jernbane Allé. Langt den største del af de bilende kunder er imidlertid lokale. De vil næppe skifte indkøbssted alene pga. en vejlukning. Under forudsætning af at der fortsat er tilkørsels- og parkeringsmuligheder i området, vil mange formentlig købe ind de samme steder, som de hidtil har gjort. Dertil kommer, at scenarie 4B er det af alle scenarie, hvor man potentiel har bedst muligheder for at fredeliggøre indkøbsgaden, idet biltrafikmængden mindskes betydeligt. Det kan i sig selv tiltrække nye kunder - til fods eller på cykel.

---

<sup>7</sup> 23 % af kunderne er i bil og 11 % af disse berøres potentielt