

Foranalyse af Vanløse Bymidte

MAJ 2024



FORANALYSE AF VANLØSE BYMIDTE

Maj 2024

Rådgiverteam:
Urban Creators
RAW Mobility
BARC Rådgivning

urban
creators

RAWMOBILITY

BARC
BARC

Udarbejdet på vegne af Københavns Kommune



INDHOLD

Indledning	3
1.1 Formål, proces og læsevejledning	4
1.2 Et historisk blik på Vanløse Bymidte	5
1.3 Vanløse Bymidte i dag – en bydel i vækst	6
1.4 Forudsætninger for foranalysen	8
1.5 Proces og aktiviteter	10
Vision for udviklingen af Vanløse Bymidte	14
Udfordringer og potentialer	16
3.1 Tre delanalyser	17
3.2 Hovedkonklusioner fra egenartsanalysen	18
3.3 Hovedkonklusioner fra den trafikale analyse	20
3.4 Hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen	24
Trafikale greb	28
4.1 Overblik over de foreslåede trafikale greb	29
<i>Muligt trafikalt greb 1</i>	30
<i>Muligt trafikalt greb 2</i>	32
<i>Muligt trafikalt greb 3</i>	34
To scenarier for udviklingen af Vanløse Bymidte	36
5.1 Intro til scenarieudviklingen	37
5.2 Scenarie 1: Vanløses handelsplads – med byliv og kultur for hele bydelen	40
5.3 Scenarie 2: Et sanseligt mødested i et grønt kvarter	48
5.4 Fra scenarier til anlægsprojekt	56
5.5 Den videre proces og organisering	58
5.6 Opsamling - fra foranalyse til sammenhængende bymidte	59

1

Indledning

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

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



1.1

Formål, proces og læsevejledning

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

Helhedsorienteret tilgang

En helhedsorienteret tilgang skal sikre sammenhæng mellem analysens tre delelementer:

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

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

Det trafikale fokus har skabt et solidt grundlag for at arbejde med byrumsløsningerne. Gennem videoanalyser er cyklister og gåendes flow over pladsen blevet registreret. Desuden er der gennemført grundige trafikanalyser og beregninger af

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

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

Proces, resultat og næste skridt

Foranalysen blev igangsat i april 2023 og er gennemført i tre faser med hhv. analyse, afprøvning af midlertidige cykelparkeringstiltag samt skitsering af mulige scenarier. Undervejs har lokale interessenter, brugere af stedet og borgere været inddraget i processen, og forsøg med fokus på cykelparkering er afprøvet på pladsen i efteråret 2023.

Analysen bygger videre på tidligere gennemførte undersøgelser samt input fra involvering af borgere og interessenter, blandt andet i forbindelse med udarbejdelsen af bydelsplanen i 2021 og tidligere høringssvar omkring bymidten. Resultatet er en samlet foranalyse for Vanløse Bymidte. Målet har været, at få et så bredt udsnit af stemmer med i foranalysen som muligt. Borgere og interessenter har bidraget i interviews, fokusgrupper og til workshop om bymidten, og forbiplaner på ga-

den og særlige brugergrupper som Hus Forbi-sælgerne, er blevet inddraget.

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

Læsevejledning

Der gives først en historisk indflyvning til Vanløses udvikling og de forudsætninger, der er ramme-sættende for den mulige udvikling af bymidten. Dernæst opsummeres konklusionerne fra de tre analyser, der har været en del af arbejdet: egenartsanalysen, den trafikale analyse og cykelparkeringsanalysen.

På baggrund af delanalyserne skitseres to scenarier: Et urbant med fokus på kultur og byliv, og et grønt med fokus på natur og ophold. Scenarierne tjener til at vise forskellige muligheder for en fremtidig omdannelse af Vanløse Torv. De to scenarier kan kombineres til en vis grad, men vil kræve beslutninger om tildeling af plads til begrønning eller ophold.

Fælles for de to scenarier er, at der skal være plads til flowet af mennesker, men også plads til ophold og de elementer, der bidrager til at skabe et byrum med høj kvalitet.

1.2 Et historisk blik på Vanløse Bymidte

Landsbyen Vanløse

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

Fra landsby til stationsby – bymidten flytter

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

Flere funktioner og brugere – samme plads

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

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

Landsbyen Vanløse har få beboere tilbage

1855

Vanløse Station åbner

1898

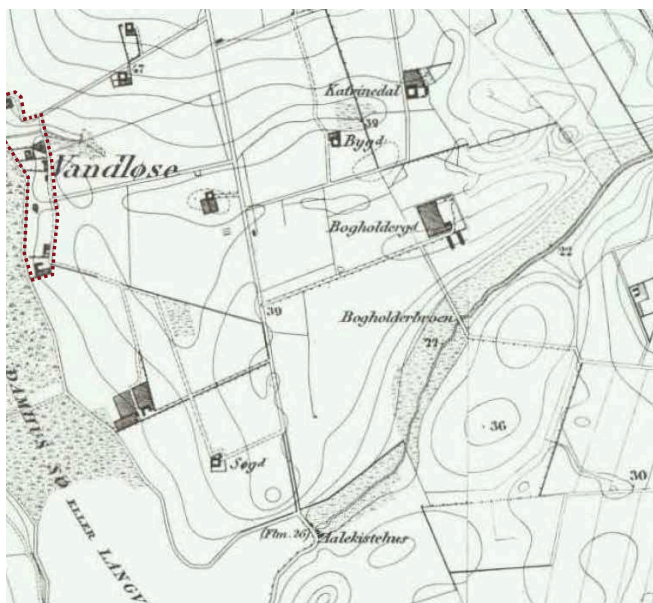
Vanløse metrostation åbner
Vanløse Kulturstation åbner

2005

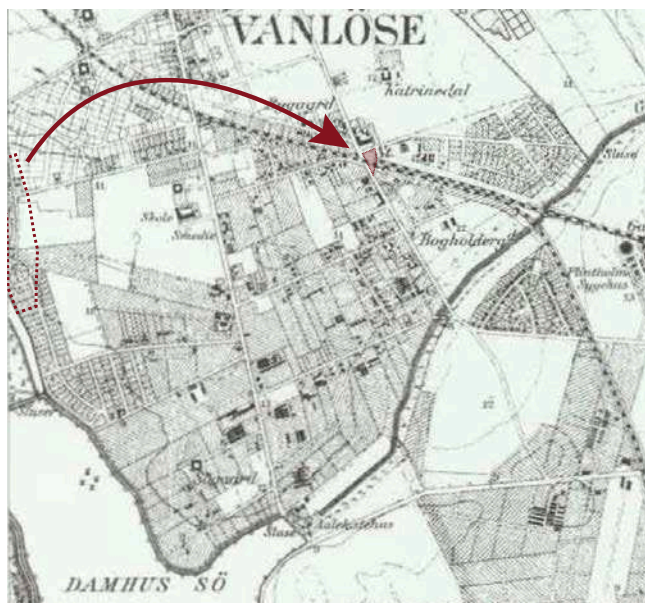
Kronen åbner
Boliger, caféer og indkøb

2017

Fremtidig udvikling af
Indertoften II



Vanløse landsby - kort 1855, Vanløse Bydelsatlas, Københavns Kommune



Vanløse - kort 1915, Vanløse Bydelsatlas, Københavns Kommune



Vanløse - kort 2024, Baggrundskort og bygninger, Geodatastyrelsen

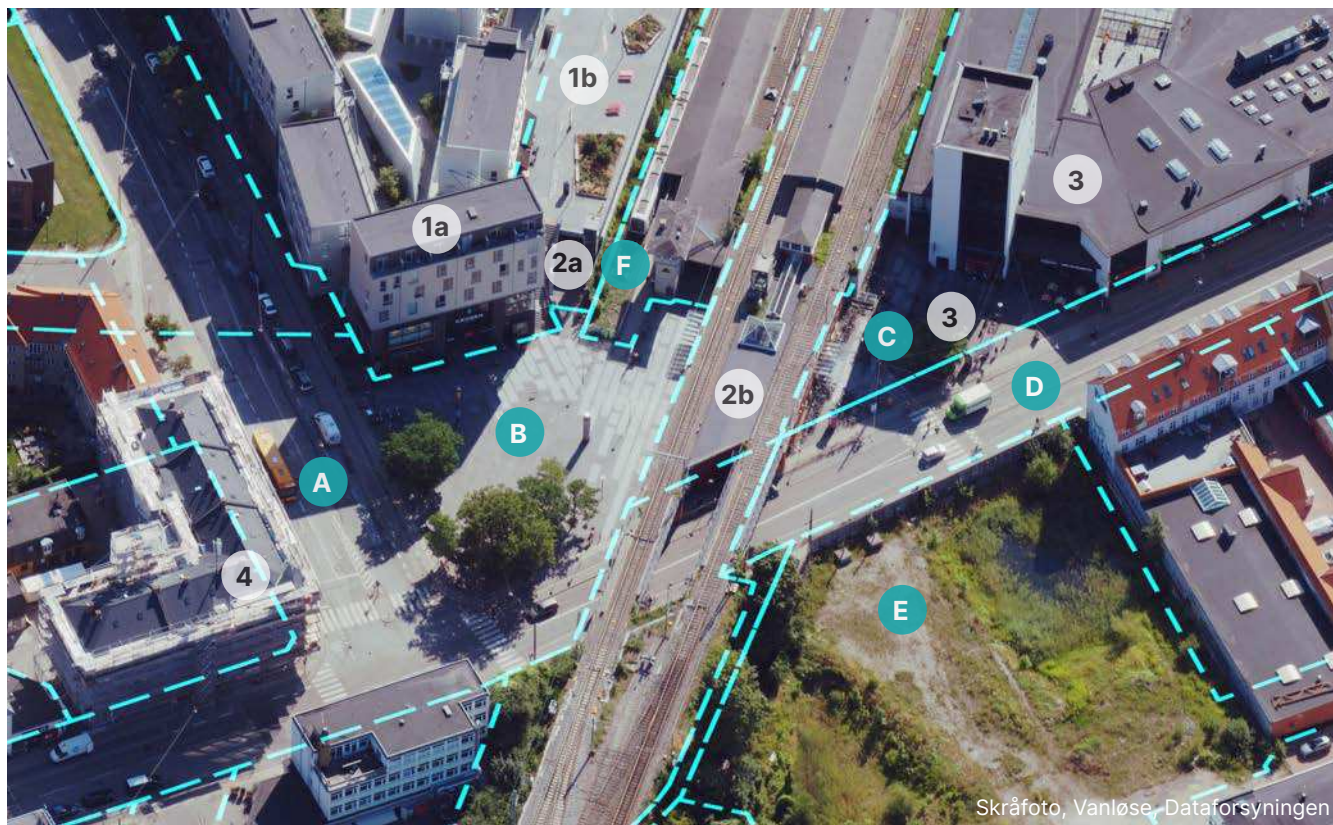
1.3 Vanløse Bymidte i dag – en bydel i vækst

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

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

Mobilitetsknudepunkt, mødested og markedsplads

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



Skråfoto, Vanløse, Dataforsyningen

Ejerforhold omkring Vanløse bymidte

Arealer

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

Bygninger

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

A. Jernbane Allé – strøggade med megen trafik

Vanløse Bymidte ligger langs Jernbane Allé, som er hovedhandelsstrøget i Vanløse. Jernbane Allé har trods sin beskedne vejbredde en høj mængde biltrafik, der vidner om stor aktivitet i bymidten, men også at vejen er en attraktiv genvej for gennemkørende trafik. Jernbane Allé er udpeget som strøggade i Kommuneplan 2019, se [side 20](#).

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

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

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

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

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

Vanløse Allé løber nord for Vanløse Torv. Vejen brydes af et mindre trekantet byrum og fortsætter

over i Apollovej. Fra Vanløse Allé er der adgang til indkøbscenteret Kronen, boligerne på toppen og parkeringskælder. Vejen fremstår grøn med allébeplantning på det meste af strækningen. Ved Vanløse Torv breder vejprofilen sig ud med busbaner i begge vejsider, hvilket betyder, at vejen må krydses i to etaper.

E. Indertoften II – bymidten udvides

Et nyt byggeri 'V-360' på Indertoften syd for Jernbane Allé, i daglig tale 'Fengergrunden', har været under udvikling over en længere periode. Byggeriet skal erstatte industrielle punktbebyggelser mod Jernbane Allé, som allerede er nedrevet. Her kommer serviceerhverv på de første etager i bunden samt hotellejligheder i to tårne på toppen.

F. Metroens hvilespor udgør en barriere, som kan forskønnes

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

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

Kronen, som stod færdig i 2017, har fået nye ejere, som er i gang med en revitalisering af ejendommen, der på nuværende tidspunkt indeholder butikscenter i bunden og boliger opført som 'rækkehuse' på toppen. Der er potentiale for, at centret åbner sig mere mod Vanløse Torv, fx med mere udeservering.

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

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

2a. Cykelparkeringshuset – underudnyttet og usynligt potentiale

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

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

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

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

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

1.4 Forudsætninger for foranalysen

Delanalyserne og de undersøgte scenarier beror på nogle forudsætninger, som er afdækket i analysearbejdet, og som har indflydelse på mulighederne for udviklingen af Vanløse Bymidte.

Busfremkommelighed

Det er en forudsætning for foranalysen, at konsekvenser for bussernes fremkommelighed ved en eventuel inddragelse af vejarealer afdækkes, samt at bussernes fremkommelighed påvirkes mindst muligt.

Metroens hvilespor (spor 2)

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

Indretning af Frode Jakobsens Plads

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

Indertoften II

I lokalplan 465, Indertoften II er der givet mulighed for ny bebyggelse. Arealet er ejet af Holberg Fenger Gruppen. De fremtidige planer for området er ikke medtaget i scenarierne i foranalysen.

Placering af ledninger i bymidten

I både Jernbane Allé og Vanløse Allé ligger der mange ledninger i form af både større transmissionsledninger og en lang række data- og telekabler, se side 9. Det vil derfor være nødvendigt at lave prøvegravninger i forbindelse med evt. plantning af træer langs alléerne.

På henholdsvis Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads er der mindre udfordringer med ledninger. På Vanløse Torv er der umiddelbart en stor del af pladsen uden større ledningstræk, hvor det vil være muligt fx at plante i dybden eller etablere et vandelement. Der ligger enkelte datakabler som skønnes umiddelbart muligt at flytte. Banedannark og Metroselskabet har flere kabler liggende i torvet, men de ligger langt oppe mod stationsbygningen, og således ikke ude i selve torvet, hvorfor de ikke umiddelbart er til gene for evt. beplantning eller anden form for byinventar.

På Frode Jakobsens Plads er der i dag plantet en række træer. Mens den sydøstlige del af pladsen har et større ledningstræk liggende, er der muligheder for evt. beplantning i den nordvestlige side, så længe respektafstande til banen overholdes.

Brand og redning

Eksisterende brand- og redningsveje bibeholdes.



Foto: Urban Creators

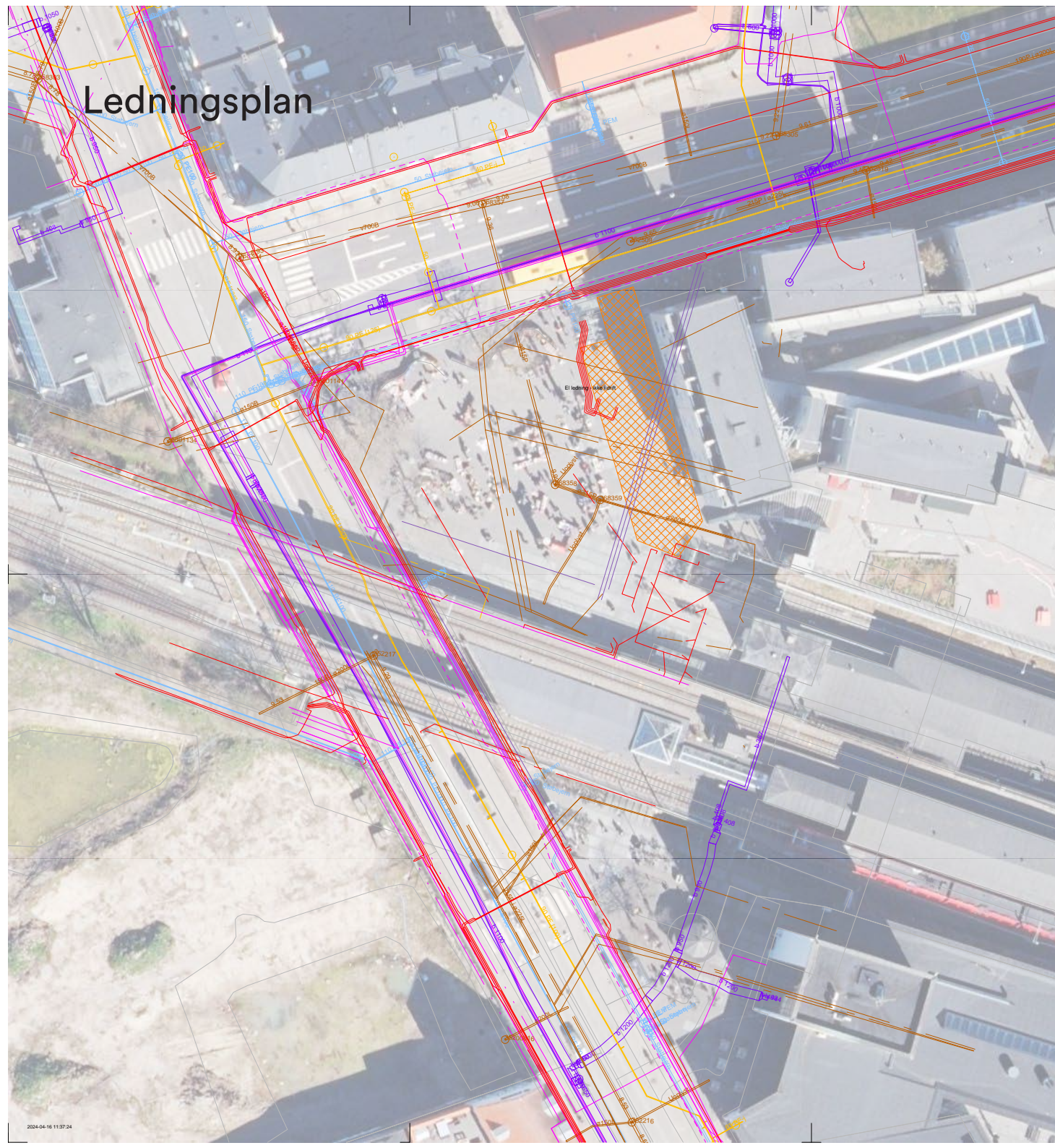
Metroens hvilespor på Vanløse Torv foran indgang til cykelparkering (uden for billedet).























Foto: Urban Creators

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

Ledningsplan



Signatur:

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



Noter:

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

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

Kunde : Københavns Kommune Dato: 16.04.2024

Sag : Vanløse Bymidte Mål: 1:250

Emne : Ledningsplan Tegn. nr.: 1400

Sags nr. : 2023_029 Tegn. :NTH Kontrol :CW Godk. :CW

RAWOABILITY

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

11/162016 4.38

1.5

Proces og aktiviteter

På skuldrene af eksisterende viden og lokal inddragelse

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

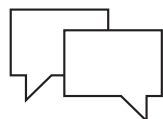
Der findes desuden en række tidligere analyser og planer, der er relevante for bymidtens fremtidige udvikling.

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



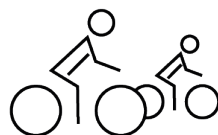
BESIGTIGELSE OG DESK RESEARCH
af eksisterende analyser, viden og planer

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



INTERESSENTINVOLVERING
med grundejere og nøgleinteressenter

- Afdækning af mulighedsrum
- Formulering af fælles vision



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

- Trafikanalyse
- Cykelparkeringsanalyse



EGENARTSANALYSE
VANLØSE BYMIDTE
med registrering og analyse og udpegning af egenart

- Egenartsanalyse



BORGERINVOLVERING
med input til visionen, til afprøvnin-
gerne og til de skitserede scenarier

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

En inddragende proces

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

Den fælles vision og lokale viden har udgjort fundamentet for afprøvnin-
gerne og for de skitserede scenarier i denne foranalyse.

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

Processen har indeholdt følgende elementer:

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

Fase 1 - Analysefasen

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

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

Fase 2 - Afprøvningsfasen

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

Fase 3 - Idégenereringsfasen

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

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

En række lokalboder var bemandede af hhv. Lokaludvalget med info om bl.a. Bydelsplanen, Bymidtegruppen med info om deres visionsfolder og store model af bymidten, og Metroselskabet og Movia med information og dialog om bymidstens funktion som station og knudepunkt. På et centralt ideværksted, bemandede af rådgiverteamet og Københavns Kommune, kunne deltagerne komme med input til scenarierne.

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

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



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



Vanløse Torv foran Kronen.



Borgernes input undervejs:

Input til visionen

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

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

Pop-up dialog under afprøvninger

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

Kvaliteter i dag:

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

Mangler i dag og drømme til fremtidens bymidte

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

Input til Åbent Værksted

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

Bedre kobling mellem bygninger og byrum

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

Mobilitet og trafik – fokus på tryghed

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

Mere grønt og vand

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

Byrum og byliv – mangler opholdsmuligheder

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

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

- Skab en helhedsorienteret løsning.

2

Vision for udviklingen af Vanløse Bymidte

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

Visionen er blevet til i samarbejde med Vanløse Lokaludvalg, og blev præsenteret for borgerne ved det årligt tilbagevendende event "Vanløse på den 2. ende", hvor borgerne havde mulighed for at give deres besyv med.



Vision

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

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

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

3

Udfordringer og potentialer

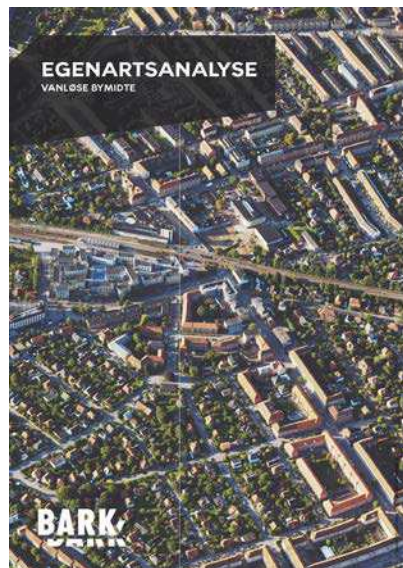
Jernbanen og større veje opdeler i dag bymidten i mindre arealer. Forbipasserende trafik, uhensigtsmæssig cykelparkering og få gode offentlige opholdsmuligheder resulterer derfor i et rodet, fragmenteret og lidt forblæst byrum, der opleves som afkoblet fra det ellers grønne og imødekommende kvarter.

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



3.1 Tre delanalyser

Den samlede foranalyse består af tre delanalyser, som supplerer hinanden og giver et samlet overblik over forholdene i bymidten.



Egenartsanalyse
Et byarkitektonisk blik på bydelen

Udarbejdet af BARK Rådgivning

Vanløse Bymidte
Foranalyse
Cykelparkeringsanalyse
Februar 2024



Cykelparkeringsanalyse
Udarbejdet af RAW Mobility

Vanløse Bymidte
Trafikal analyse

BILAG TIL DEN SAMLEDE FORANALYSE

APRIL 2024

urban
creators

Trafikal analyse
Udarbejdet af Urban Creators

3.2

Hovedkonklusioner fra egenartsanalysen

Bymidten er mangfoldig, sammensat og varieret

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

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

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

Stationen - identitetsbærende livsnerve med lukkede facader

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

fremstår stationen meget lukket med indadvendte funktioner og inaktive facader.

Bymidten er mangefacetteret og kontrastfyldt med usammenhængende byrum domineret af infrastruktur

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

Bymidten har utidssvarende byrum med behov for kvalitetsløft

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

Potentialer

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

Udfordringer

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



Foto: Jonathan Ussing Magyar

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



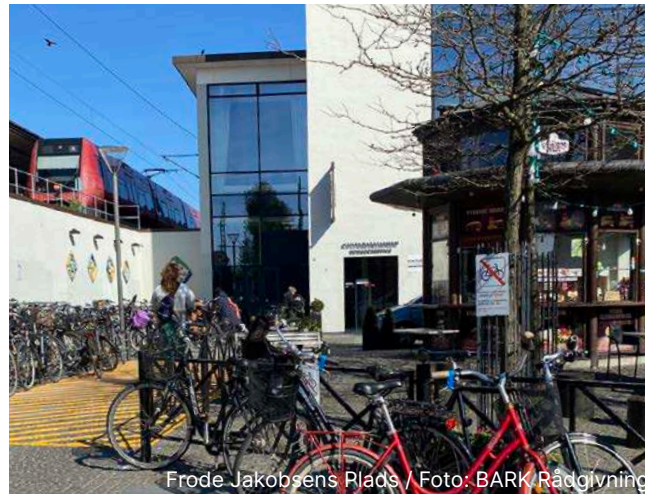
Vanløse Torv mod stationen / Foto: BARK Rådgivning

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



Vanløse Torv set fra Jernbane Allé / Foto: BARK Rådgivning

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



Frode Jakobsens Plads / Foto: BARK Rådgivning

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



Frode Jakobsens Plads / Foto: BARK Rådgivning

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

3.3

Hovedkonklusioner fra den trafikale analyse

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

Koblinger til omkringliggende bydele

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

Jernbane Allé er udpeget som strøggade

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

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





Det er vigtigt at understøtte det gode skift

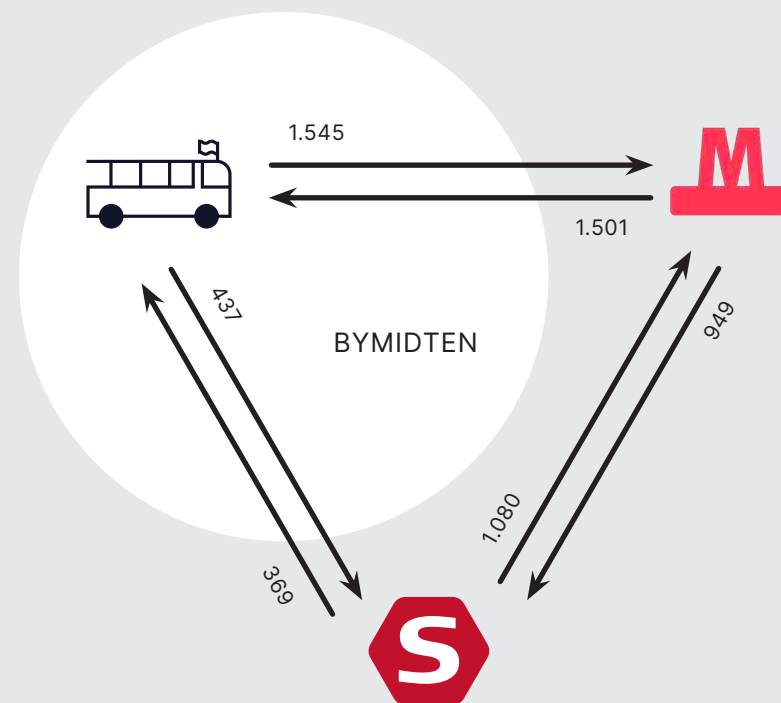
Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads spiller en vigtig rolle som forpladser til Vanløse St., der med både metro og S-tog har udviklet sig til et større trafikalt knudepunkt.

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

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

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

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



Busserne er essentielle for bymidten

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

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





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

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

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



Vanløse Torv – ophold på bæk dominerer

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

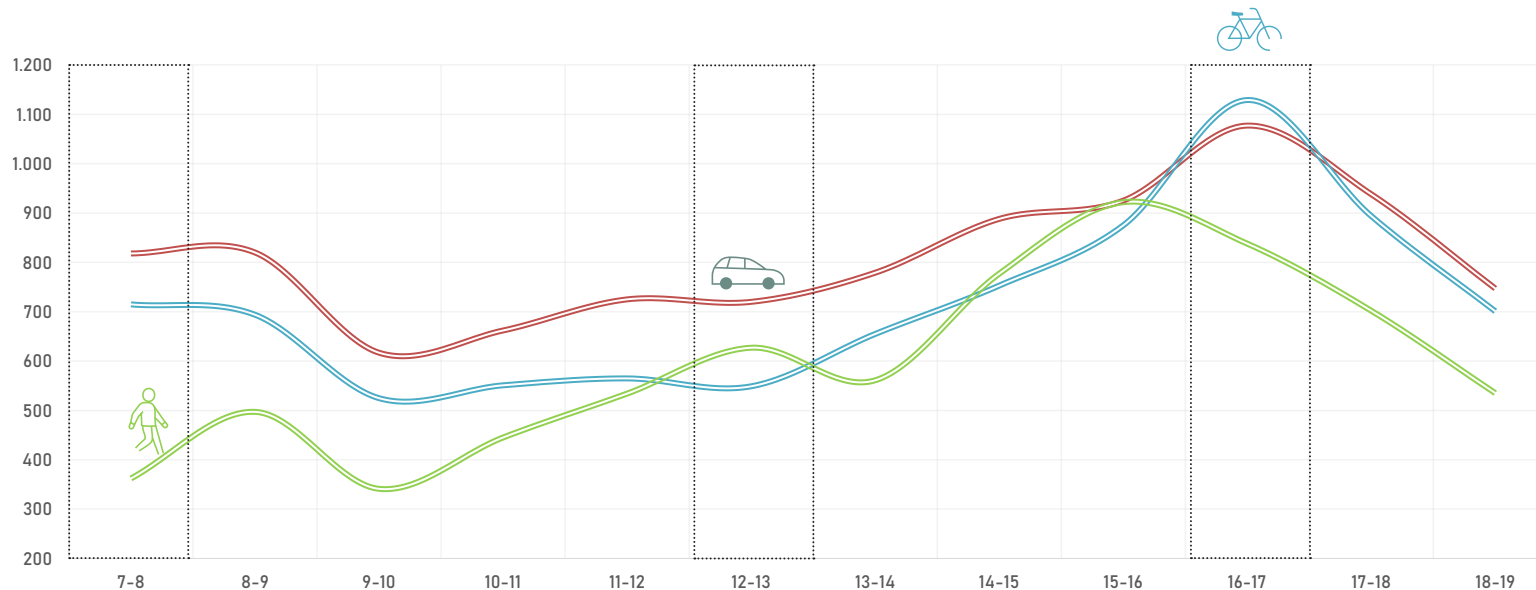
Af andre interessante indblik kan nævnes at:

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



Frode Jakobsens Plads – vi venter på bussen

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



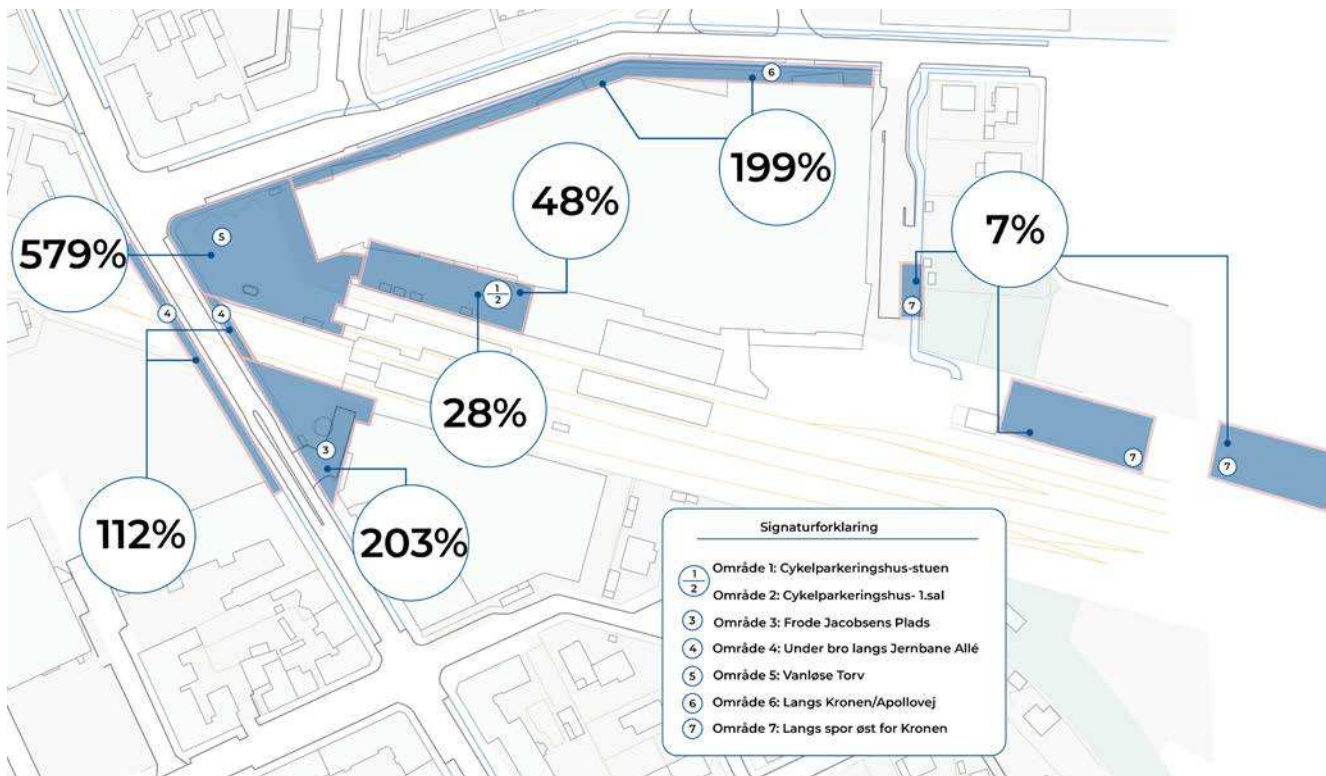
3.4 Hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen

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

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

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

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



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

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

Cykelparkering på Vanløse Torv

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

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

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

Cykelparkering på Frode Jakobsens Plads

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

Der er umiddelbart flere grunde til dette. Generelt er cyklister ikke altid 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.



Foto: BARK Rådgivning

Afprøvning af midlertidig cykelparkering på Vanløse Torv, oktober 2023.



Foto: RAW Mobility

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

Flow på Vanløse Torv

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

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

Vanløse Allé/Apollovej

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



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

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

Anbefalinger til fremtidig indretning

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

Bedre ankomst til cykelparkeringshuset

En række tiltag kan bidrage til at cykelparkeringshuset fremstår mere imødekomende, så cyklister i højere grad parkerer dér end på pladsen. Dette omfatter tydelig skiltning, bedre belysning i ankomstområdet, renovering/mere velkommende indretning, tryghedsskabende belysning og adgang (åbning) mod nord.

En klar forbedring vil også være at afkorte metrosporet ca. 10 m. for at få bedre sammenhæng mellem cykelparkeringsanlægget og adgang til perron for henholdsvis S-tog og Metro. Således vil adgang til cykelparkeringsanlægget blive tydeligere og skabe en endnu bedre sammenhæng og adgang til den kollektive transport. Der er dog i dag visse bindinger, der umiddelbart forhindrer denne løsning, se uddybende beskrivelse i afsnit "[1.4. Forudsætninger for foranalysen](#)".

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

Ryd op i byrumsinventaret

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

Cykelparkering på Vanløse Torv

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

Adskil cyklisternes og fodgængernes flow

I den fremtidige programmering af Vanløse Torv 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 Vanløse Torv, men dog umiddelbart nedsat deres fart ind over fortovet. For at undgå, at cyklisterne anvender dette område som adgang til Vanløse Torv, bør der skabes og skiltes bedre

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

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

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

Koordineret og intensiveret cykeloprydning

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

4

Trafikale greb

Som ramme for scenarieudvikingen, er der i foranalysen undersøgt mulige trafikale greb for Jernbane Allé og Vanløse Allé, samt hvilke mulighedsrum disse greb skaber. Valget og sammensætningen af de trafikale greb er essentielt for at skabe de ønskede kvaliteter i bymidten.



4.1

Overblik over de foreslåede trafikale greb

Der er undersøgt tre greb i den trafikale analyse, der til dels kan kombineres:

1. Jernbane Allé som busgade og nedlæggelse af venstresvingsbane på Vanløse Allé
2. Helt ned i fart på Jernbane Allé og nedlæggelse af venstresvingsbane på Vanløse Allé
3. Helt ned i fart på Jernbane Allé og om-disponering af venstresvingsbane på Vanløse Allé

I tabellen til højre gives en oversigt over, hvordan de tre greb kan sammensættes på hhv. Jernbane Allé og Vanløse Allé. Sammensætningen af de mulige trafikale greb giver forskellige byrumsmæssige kvaliteter, som indgår i de to scenarier, og udfoldes på de efterfølgende sider.

	JERNBANE ALLÉ	VANLØSE ALLÉ
TRAFIKALT GREB 1	Busgade uden biltrafik (ændring af vejprofilet og indsnævring af kørebanen)	Mindre vejareal med venstresving forbudt (ændring af vejprofilet og indsnævring af kørebanen)
TRAFIKALT GREB 2	Helt ned i fart (regulering af hastighed + ny belægning)	
TRAFIKALT GREB 3		Ny indretning af vejareal med venstresving forbudt (om-disponering af vejarealet, fx med separat højresvingsbane og busbane)

Muligt trafikalt greb 1

Jernbane Allé som busgade og nedlæggelse af venstresvingsbane på Vanløse Allé

Formålet med dette trafikale greb er skabe et fredeliggjort trafikmiljø ved at lukke Jernbane Allé for gennemkørende biler imellem Jydeholmen og Vanløse Allé. Jernbane Allé gøres til busgade med servicekørsel tilladt og venstresvingsbanen på Vanløse Allé frem mod Jernbane Allé nedlægges.

At skabe et mere fredeliggjort trafikmiljø vil invitere til mere ophold på de to pladser. Desuden kan det bidrage til at skabe en mere sammenhængende bymidte ved at etablere pladsdannelse hen over vejen.

I denne løsning kan kørebanearealet på Jernbane Allé indsnævres, så der skabes ca. 1,5 meter ekstra plads til fortov eller evt. grønne elementer, der kan bidrage til kvaliteten på pladserne og til oplevelsen af Jernbane Allé som strøggagde.

Konsekvenserne på det omkringliggende vejnet ved denne løsning er beregnet i den trafikale analyse, som udgør et selvstændigt bilag.

På Vanløse Allé kan nedlæggelse af venstresvingsbanen give plads til et fremskudt stoppested og dermed trække læskærmen væk fra Vanløse Torv.

Løsningen vil stadig give biladgang til parkeringshuset i Kulturstationen via Lindehøjnen og i Kronen via Apollovej.

Opmærksomhedspunkter:

Gennemkørende trafik flyttes til andre veje

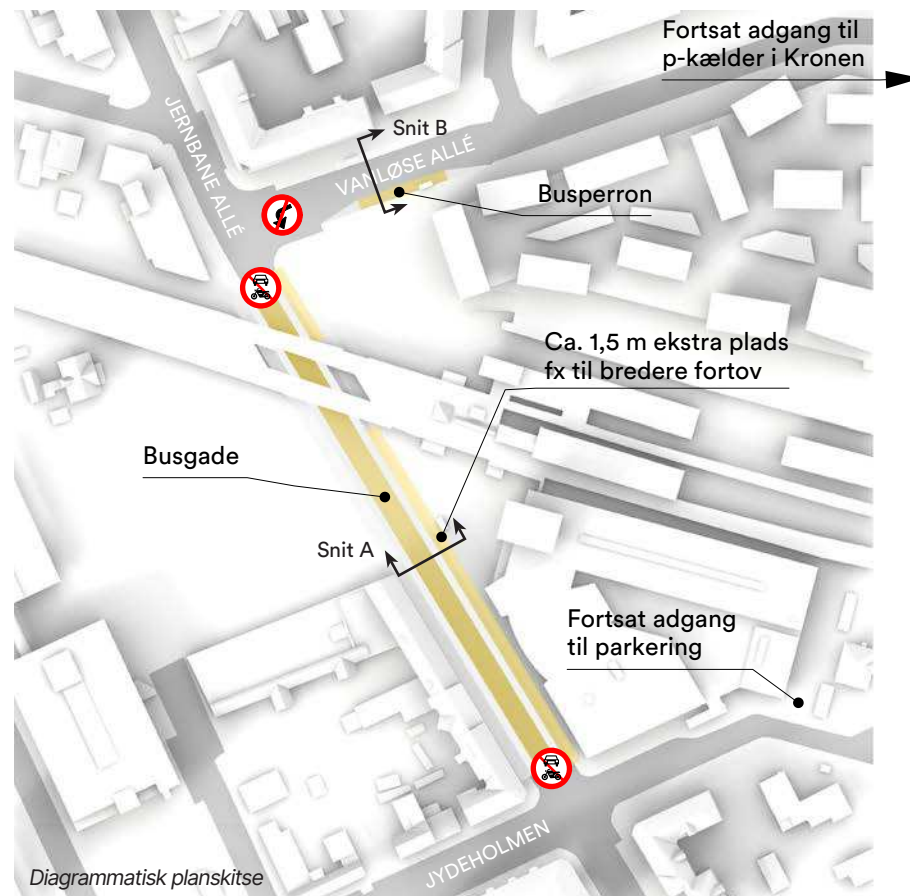
Løsningen vil betyde, at en stor del af den gennemkørende trafik flyttes til Ålekistevej og Vanløse Allé/Apollovej, der får en væsentlig stigning i trafikmængden. Ifølge Københavns Kommunes trafikmodel vil trafikken på Apollovej næsten blive fordoblet, hvilket kan skabe en ny barriere i bydelen, særligt for de mange krydsende fodgængere. Derfor anbefales det at etablere et nyt krydsningspunkt med støttepunkt på midten. Ålekistevej er udpeget som fordelingsgade i Kommuneplan 2019, hvilket indebærer at den skal sikre forbindelse mellem bydelene. Det vil derfor understøtte kommunens inddeling af byens vejnet, hvis den gennemkørende trafik flyttes fra Jernbane Allé til Ålekistevej.

Flere højresvingende på Vanløse Allé

Det betyder også mere højresvingende trafik i krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé, hvilket skal håndteres i trafiksignalet, så det ikke forsinker busserne.

Behov for cykelstier på Jydeholmen

Jydeholmen får også fordoblet trafikmængden ved denne løsning. Derfor anbefales det, at der etableres cykelstier og evt. fartdæmpning på Jydeholmen inden denne løsning afprøves. Desuden vil der være væsentligt mere svingende trafik i krydset Jydeholmen/Jernbane Allé, hvilket også skal håndteres for ikke at påvirke bussernes fremkommelighed.



Hvilke kvaliteter kan dette trafikale greb understøtte?

Roligt trafikmiljø, der inviterer til mere ophold og flere, der går og cykler

En trafikal fredeliggørelse af Jernbane Allé kan bidrage til et mere roligt trafikmiljø og dermed skabe bedre rammer for ophold, og et levende handelsliv samt invitere flere til at gå og cykle. Løsningen vil gøre det meget lettere at færdes på tværs af gaden. Desuden vil en ensartet belægning på Frode Jakobsens Plads på tværs af Jernbane Allé bidrage visuelt til oplevelsen af en pladsdannelse og en sammenhængende bymidte.

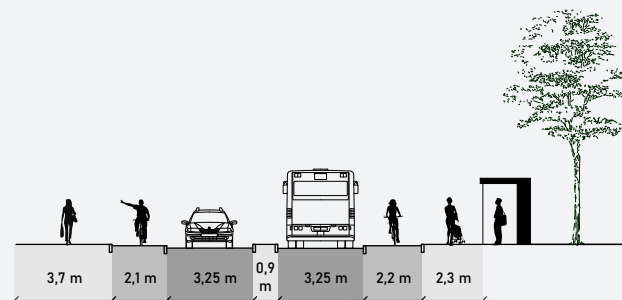
Mere plads til grønne elementer

At der fortsat skal køre busser i begge retninger på Jernbane Allé betyder, at det ikke er muligt at indsnævre vejarealet betydeligt, selvom vejen lukkes for biltrafik. Men løsningen kan frigive lidt ekstra plads (1,5 meter) på Jernbane Allé – enten til grønne elementer (fx plantekasser), bredere fortov eller lign.

Rydde op i byrumsinventar på Vanløse Torv og skabe bedre forhold for buspassagerer og cyklister

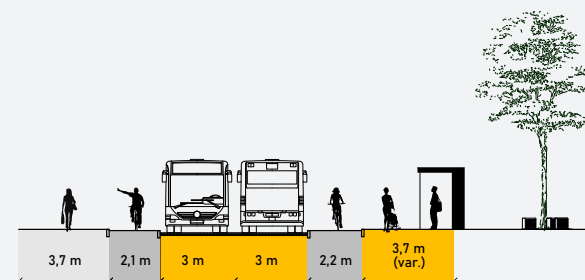
På Vanløse Allé vil nedlæggelse af venstresvingsbanen give mulighed for at flytte buslæskærmen fra Vanløse Torv ud på en perron, så der etableres et fremskudt stoppested. Dette vil hjælpe til at "rydde op" i det eksisterende, forskelligartede inventar på Vanløse Torv og give plads til en anden indretning. Busperronen vil desuden forbedre forholdene for både cyklister og buspassagerer, da på- og afstigende passagerer ikke skal træde direkte ud på cykelstien.

SNIT A: JERNBANE ALLÉ



Eksisterende situation

Ved Frode Jakobsens Plads

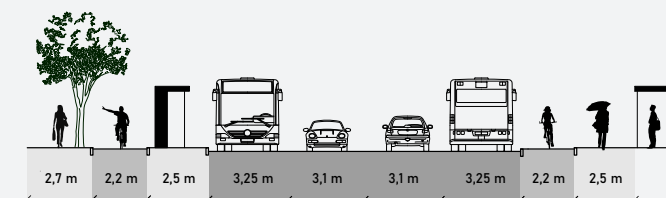


Mulig løsning: Busgade uden biltrafik

Ændring af vejprofil med bredere fortov mod Frode Jakobsens Plads og pladsdannelse med belægning.

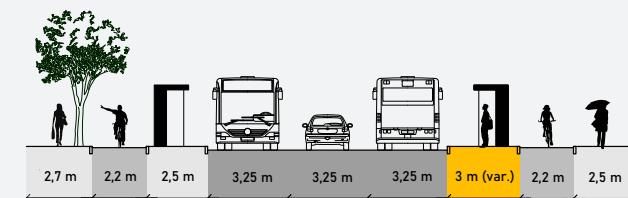
*De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.
Variable bredder er angivet med (var.)*

SNIT B: VANLØSE ALLÉ



Eksisterende situation

Ved stoppestedet Vanløse Torv



Mulig løsning: Ingen venstresving

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

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

Muligt trafikalt greb 2

Helt ned i fart på Jernbane Allé og nedlæggelse af venstresvingsbane på Vanløse Allé

Formålet med denne greb er at gøre det mindre attraktivt for den gennemkørende trafik at vælge Jernbane Allé ved at sænke hastigheden til 30 km/t. Hastighedsnedsættelsen suppleres med en busvenlig fartdæmpende foranstaltning og ny belægning, der visuelt kan bidrage til oplevelsen af pladsdannelse.

Et mere fredeliggjort trafikmiljø kan bidrage til at skabe et mere attraktivt og lokalt mødested, og skabe plads til at bydelens beboere og besøgende kan mødes til både hverdag og fest på fx et solrigt hjørne.

Konsekvenserne på det omkringliggende vejnet ved denne løsning er beregnet i den trafikale analyse, som udgør et selvstændigt bilag. Løsningen indeholder også en nedlæggelse af venstresvingsbanen på Vanløse Allé. Det vil potentielt reducere trafikken på Jernbane Allé til samme mængde trafik som på Vanløse Allé i dag.

Opmærksomhedspunkter:

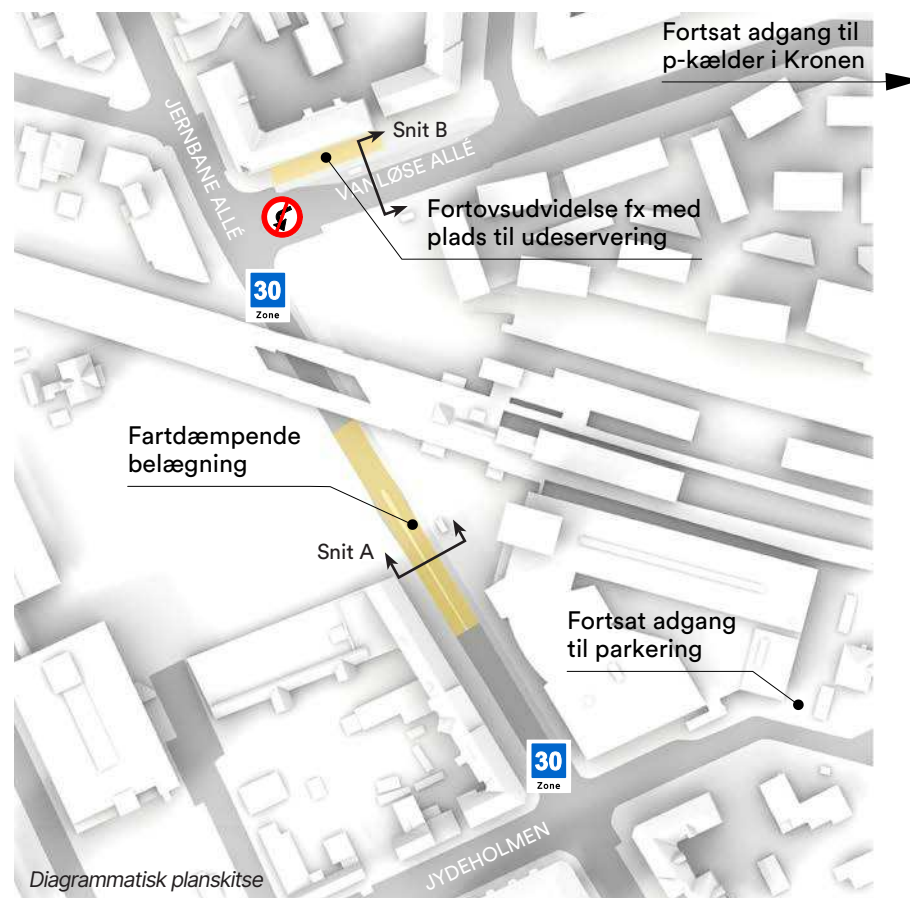
Gennemkørende trafik flyttes til andre veje

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

Denne løsning bør derfor suppleres med cykelstier på Jydeholmen og evt. fartdæmpning. På Apollovej/Vanløse Allé anbefales det at etablere et nyt krydsningspunkt med støttepunkt på midten, samt evt. fartdæmpning. Det kræver en nærmere analyse at se på, hvordan disse trafikforskydninger påvirker fremkommeligheden på andre veje.

Omprofilering flytter kantsten ”tilbage”

Dele af fortovet i den nordlige vejside af Vanløse Allé blev indsnævret, da der for ca. 10 år siden blev gjort plads til busperron. Den viste løsning flytter kantstenene tilbage til deres tidligere udgangspunkt, men nedlæggelse af venstresvingsbanen betyder, at der også er plads til at beholde busperonen og de positive kvaliteter, som anlæggelsen af denne har medført.



Diagrammatisk planskitse

Hvilke kvaliteter kan dette trafikale greb understøtte?

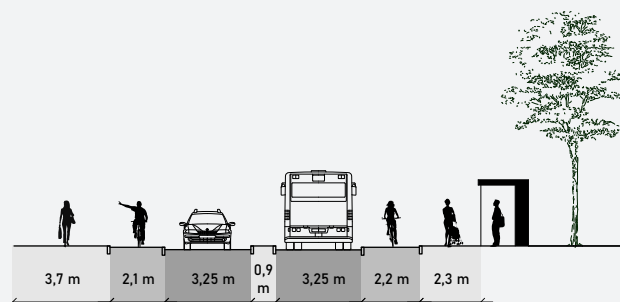
Mindre biltrafik og en pladsdannelse på tværs af Jernbane Allé

En reduktion af biltrafikken vil forbedre krydsningsmulighederne og oplevelsen af en trafikal fredeliggørelse og pladsdannelse på tværs af Jernbane Allé.

Bredere fortov på det solrige hjørne på Vanløse Allé

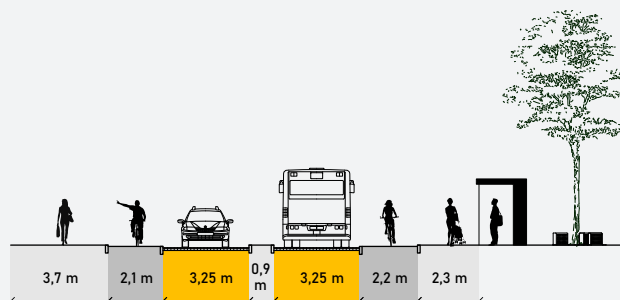
Ved en omprofilering af vejen kan dette give mulighed for at udvide fortovet på vejens nordside og give plads til et bredere fortov og mere udeserve-ring på det solrige hjørne på Vanløse Allé.

SNIT A: JERNBANE ALLÉ



Eksisterende situation

Ved Frode Jakobsens Plads

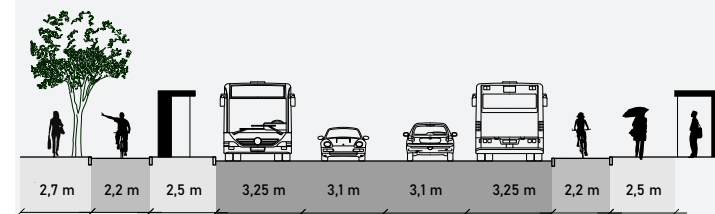


Mulig løsning: Helt ned i fart

Regulering af anbefalet max. hastighed til 30 km/t med fartdæmpende belægning.

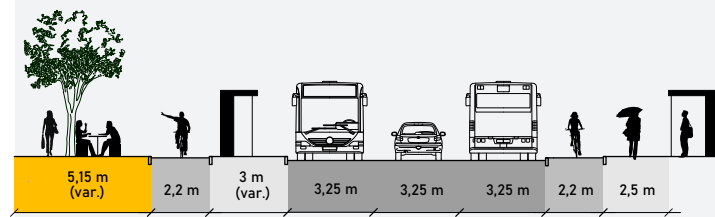
De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.

SNIT B: VANLØSE ALLÉ



Eksisterende situation

Ved stoppestedet Vanløse Torv



Mulig løsning: Ingen venstresving

Ændring af vejprofil med nedlæggelse af venstresvingsbane, der giver plads til fortovsudvidelse fx med plads til udeserve-ring.

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

Muligt trafikalt greb 3 Helt ned i fart på Jernbane Allé og omdisponering af venstresvingsbane på Vanløse Allé

Ligesom trafikgreb 2 er formålet med dette greb, at gøre det mindre attraktivt for den gennemkørende trafik at vælge Jernbane Allé ved at sænke hastigheden til 30 km/t suppleret med en busvenlig fartdæmpende foranstaltning og en ny belægning, der visuelt kan bidrage til oplevelse af en pladsdannelse.

Et mere fredeliggjort trafikmiljø kan i dette greb medvirke til at skabe et attraktivt og velfungerende knudepunkt, hvor bl.a. bussernes fremkommelighed prioriteres.

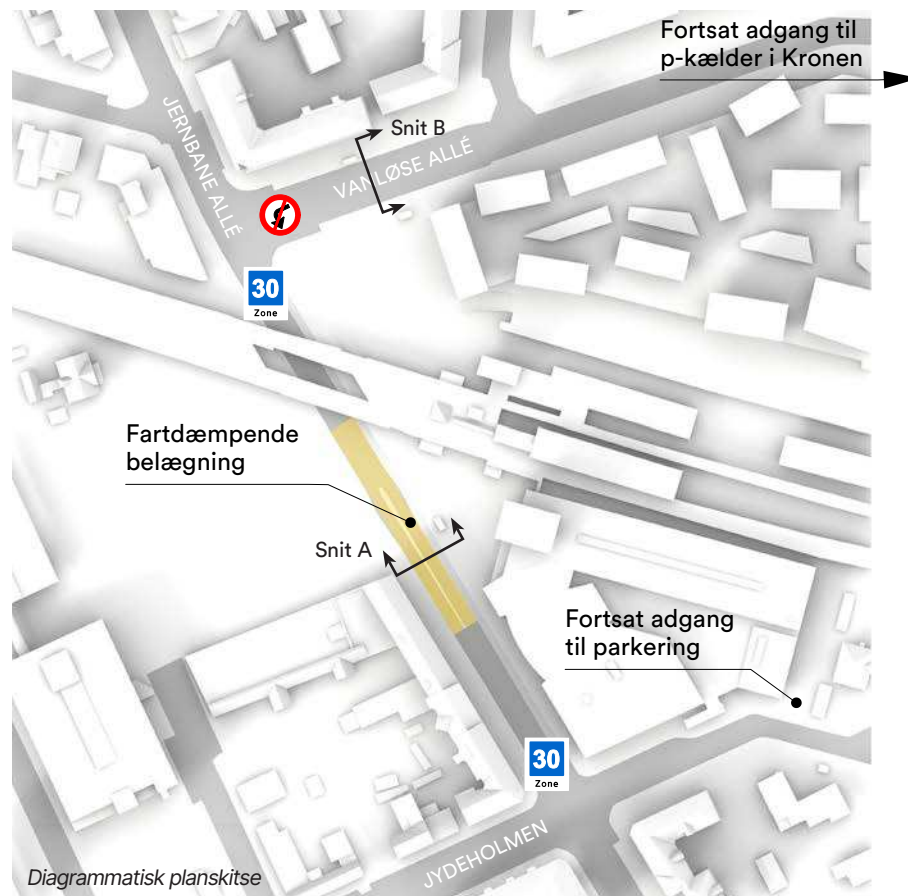
Ligesom trafikgreb 2 indeholder denne løsning også en nedlæggelse af venstresvingsbanen på Vanløse Allé, men i dette trafikale greb benyttes vejarealet i stedet til en separat højresvingsbane og egen busbane.

Opmærksomhedspunkter:

Gennemkørende trafik flyttes til andre veje

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

Denne løsning bør derfor suppleres med cykelstier på Jydeholmen og evt. fartdæmpning. På Apollovej/Vanløse Allé anbefales det at etablere et nyt krydsningspunkt med støttepunkt på midten, samt evt. fartdæmpning. Det kræver en nærmere analyse at se på, hvordan disse trafikforskydninger påvirker fremkommeligheden på andre veje.



Hvilke kvaliteter kan dette trafikale greb understøtte?

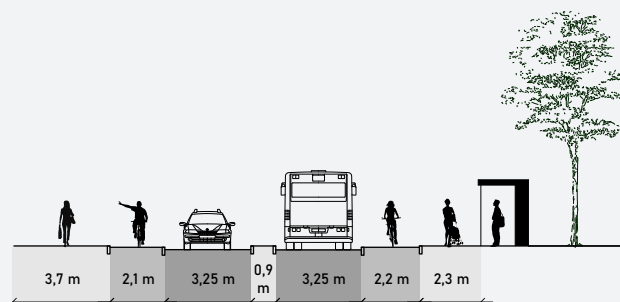
Mindre biltrafik og en pladسدannelse på tværs af Jernbane Allé

En reduktion af biltrafikken vil forbedre krydsningsmulighederne og oplevelsen af en trafikal fredeliggørelse og pladسدannelse på tværs af Jernbane Allé.

Bedre busfremkommelighed

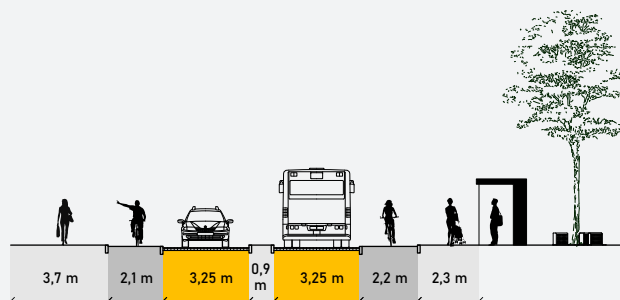
Det vil forbedre busfremkommeligheden at separere højresvingsbanen og busbanen på Vanløse Allé.

SNIT A: JERNBANE ALLÉ



Jernbane Allé i dag

Ved Frode Jakobsens Plads

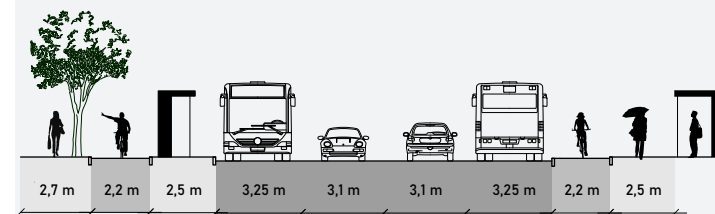


Helt ned i fart

Regulering af anbefalet max. hastighed til 30 km/t med fartdæmpende belægning.

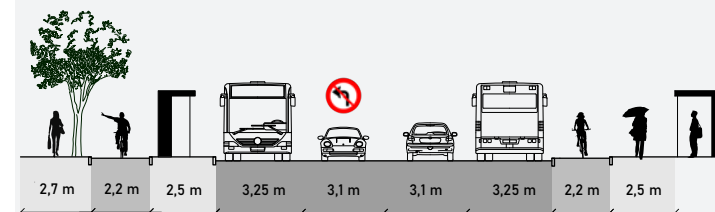
De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.

SNIT B: VANLØSE ALLÉ



Vanløse Allé i dag

Ved stoppestedet Vanløse Torv



Ingen venstresving

Omdisponering af venstresvingsbane, fx separat højresvingsbane og busbane.

De angivne mål i tværprofilerne er afrundede.

5

To scenarier for udviklingen af Vanløse Bymidte

På baggrund af analyserne af trafik, cykelparkering, byliv og byrum, samt borger- og interessedinddragelse, skitseres to forskellige scenarier for at vise forskellige muligheder for en fremtidig omdannelse af Vanløse Bymidte.

Fælles for de to scenarier er, at der skal være plads til dagligdagens fodgængerstrømme til og fra stationen, cykelparkeringshuset, til Kronen og busstoppestederne. Samtidig har der har været øje for visionen om at skabe et attraktivt, lokalt mødested og knudepunkt, der styrker sammenhængskraften og den særlige identitet i Vanløse.



5.1

Intro til scenarieudviklingen

På baggrund af input, analyser og dialog med ejere og interessenter er udarbejdet to scenarier, der sætter en retning for udviklingen af Vanløse Bymidte. Det ene med vægt på at understøtte Vanløses urbane karakter, det andet med vægt på at understøtte Vanløses grønne karakter.

”Fremtidens bymidte skal være et mangfoldigt, levende sted med et blomstrende kultur- og erhvervsliv med plads til alle.”
– Vision for udviklingen

De to scenarier udelukker ikke hinanden, og kan kombineres til en vis grad i et videre arbejde med at konkretisere udviklingen af fremtidens Vanløse Bymidte. Det kræver dog, at der træffes nogle valg ift. vægtning af plads til det grønne og plads til ophold.

Scenarie 1: Vanløses handelsplads – med byliv og kultur for hele bydelen

Scenarie 1 handler om at styrke handelslivet og de kulturelle funktioner i Vanløse. Det omfatter blandt andet at samle pladserne omkring stationen og brede torvedannelsen ud, skabe bedre koblinger mellem bygninger og byrum og styrke muligheden for udeservering. I scenarie 1 er beskrevet hvordan de trafikale greb på Jernbane Allé og Vanløse Allé kan medvirke til at skabe rammerne for disse kvaliteter.

Scenarie 2: Et sanseligt mødested i et grønt kvarter

Scenarie 2 handler om at skabe et sanseligt mødested i bymidten, som en del af bydelens grønne karaktertræk. Det handler blandt andet om at tilføre grønne elementer i bymidten, skabe ro ved at simplificere byrumsinventaret, samt minimere og maskere støj ved at nedrosle trafikken og introducere beroligende vandelementer. I scenarie 2 er det beskrevet hvordan de trafikale greb på Jernbane Allé og Vanløse Allé kan medvirke til at skabe rammerne for disse kvaliteter.

Inspiration for scenarier: Enghave Plads

Kvalitetsløft af bydelsplads på Vesterbro – stationsplads og mødested

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

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

Klar overordnet inddeling af byrummet og de forskellige funktioner

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

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

Sammenlignelige steder – med plads til alle

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

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

Både Enghave Plads og Vanløse Bymidte med Vanløse Torv og Frode Jacobsens Plads er placeret ved en vigtig færdselsåre. Jernbane Allé er ligesom Istedgade i dag udpeget som strøggade. De senere år er der arbejdet for at omdanne Istedgade til at have karakter af Strøggade med fokus på sæk-

ning af trafikhastighed, bedre forhold for cyklister og fodgængere, og mere plads til handelsliv med flere opholdsmuligheder. Den opgraderede Enghave Plads er en stationsforplads og bydelsplads, der har mange af de kvaliteter, som Vanløse Bymidte potentielt kan få og tjener derfor som inspiration for de to scenarier.



Signaturbænk Enghave Plads / Foto: BARK Rådgivning



Vandelement Enghave Plads / Foto: BARK Rådgivning



Enghave Plads / Foto: Københavns Kommune.

5.2

Scenarie 1: Vanløses handelsplads – med byliv og kultur for hele bydelen

I dette scenarie for fremtidens bymidte er Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads med et markant løft blevet til Vanløses hjerte med plads til kunst og kultur og flere opholdsmuligheder både til hverdag og fest. Vægten på kunst og kultur understøtter Vanløses mangfoldige egenart og giver plads til mange brugergrupper og ekstra liv på pladsen.

Ligesom i dag er der mange, der dagligt bruger stationen, går i Kronen for at handle og gå på cafe, besøger biblioteket eller går til fritidsaktiviteter i Kulturstationen. Aktiviteterne inde i bygningerne er mere synlige og pladsen er indrettet, så både kommercielle og kulturelle aktiviteter kan rykke ud på pladserne.

Udeservering, opholdsmuligheder og scene

Der er kommet mere plads til udeservering langs facaderne, og et større byrumsmøbel på Vanløse Torv skærmer mod vejen og skaber både siddepladser og en scene under de gamle træers store kroner. Her optræder musikanter, og nogle gange er der dans på torvet. Hermed skabes der de opholdsmuligheder, der mangler i dag – både for dem, der køber og ikke køber noget.

Stemning, belysning og flytbart inventar

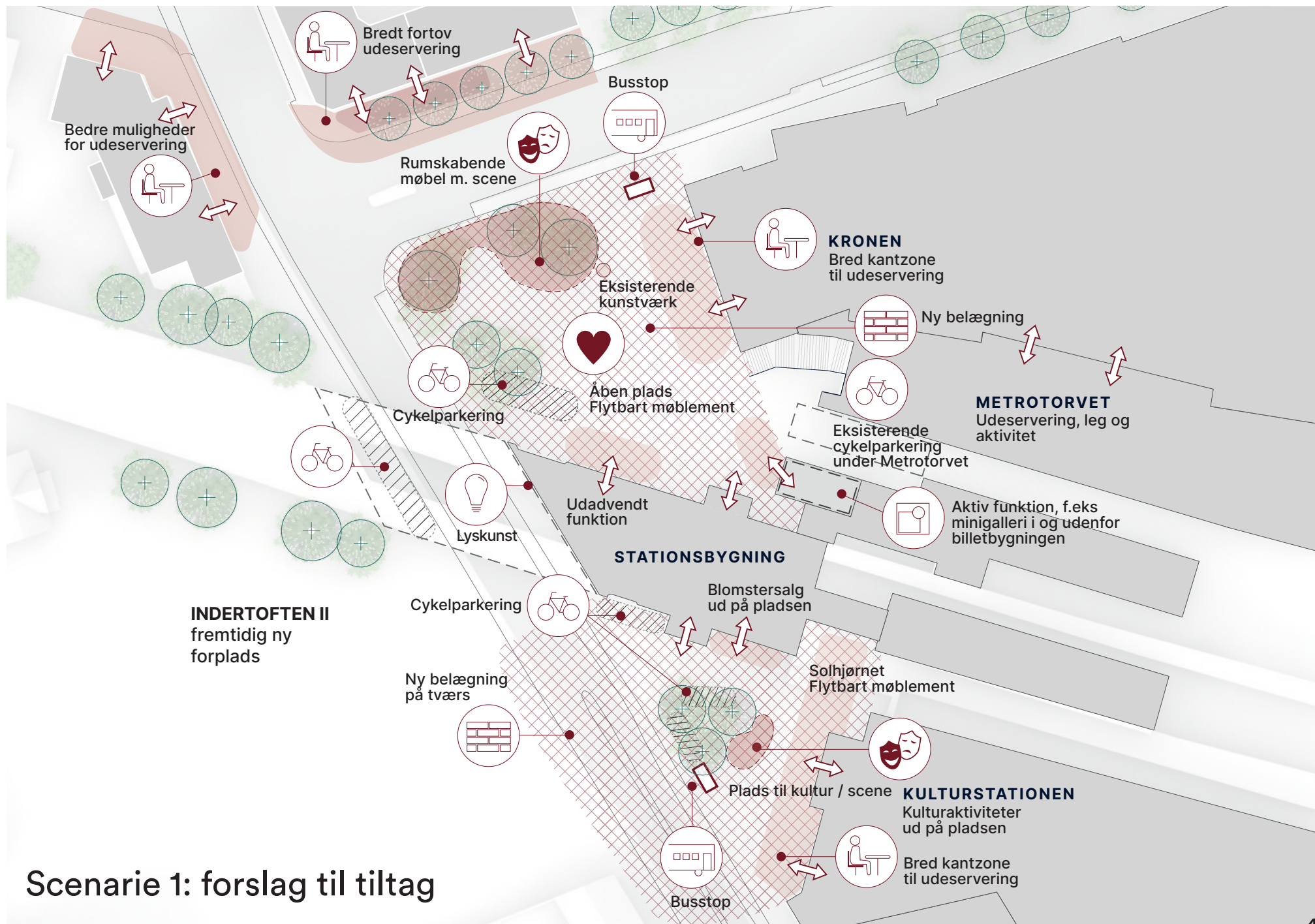
Ny stemningsfuld belysning i bymidten sætter scenen. Det eksisterende kunstværk på Vanløse Torv integreres i den nye plads. Under jernbanebroen bidrager ny belysningskunst til en mere tryk og identitetsskabende oplevelse, og ved indgangen til Kulturstationen bærer væggen fx et nyt lyskunstværk, der understreger det særlige ved Vanløse.

Et mindre podium på Frode Jakobsens Plads bruges til oplæsninger og børnekulturaktiviteter. Let og flytbart møblement i bymidten kan stilles op som tilskuerpladser foran scenen og podiet, når der er arrangementer, eller flyttes efter behov, læ og sol.

Sammenhængende belægning

Det er nemt at bevæge sig i bymidten med rollator, kørestol og barnevogne. Belægningen på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads flyder ud over Jernbane Allé og forbinder begge sider af strøggaden på dette sted og giver en mere attraktiv bymidte. På Vanløse Allé og Jernbane Allé reduceres trafikken og hastigheden, blandet andet med bedre overgange, der også forbinder til den nye plads over for Frode Jakobsens Plads.





Scenarie 1: forslag til tiltag



Foto: MattFromLondon.

Styrk muligheden for udeservering og midlertidige aktiviteter i bymidten

Nye brede kantzoner langs facaderne giver plads til udeservering og byliv. Nye aktive funktioner i stationsbygningen og det gamle billethus kan animere byrummene med fx udvidelse af eksisterende blomstersalg eller minigalleri.

Caseeksempel: I London er der flere steder, hvor de karakteristiske lokaler under højbanen er anvendt til udadvendte aktiviteter som fx. cafeer, barer eller gallerier. De transparente og aktive facader styrker koblingen mellem bygningen og bylivet på pladsen foran, liv og lys fra de rå lokaler animerer pladsen og styrker stedets særlige karakter og relation til stationen og højbanen.

Eksempel på udadvendt funktion i stueetage under højbane. Camden, London.



Projekt: Schønner. Foto: Martin Schubert.

Integrer belysning som rumskabende element for at styrke byrummets kvaliteter hele døgnet

Et større byrumsmøbel på Vanløse Torv skærmer mod vejen og skaber både siddepladser, og en scene under de gamle træers store kroner. Ny stemningsfuld belysning i bymidten sætter scenen.

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

Eksempel på belysning i rumskabende element. Store Torv, Aarhus.



Copyright: Kristine Jensen/Christina Capatillo

Skab en variation i opholdsmulighederne, så flere brugergrupper tænkes ind

Let og flytbart møblement i bymidten kan stilles op som tilskuerpladser foran scenen og podiet, når der er kulturelle events, eller flyttes efter behov, læ og sol.

Caseeksempel: Scenen er et samlingspunkt på Prags Boulevard. Den er både et stort byrumsmøbel, men inviterer samtidig til optræden og kulturelle aktiviteter. De robuste og flytbare stole kan både sættes op som tilskuerrækker til scenen eller flyttes, så pladsen er fri og åben. Møblementets fleksibilitet understøtter forskellig anvendelse af byrummet og imødekommer på den måde forskellige brugere.

Eksempel på inventar som inviterer til forskellig brug. Prags Boulevard, København.



Foto: Valby Lokaludvalg.

Skab koblinger mellem bygninger og byrum, og styrk kulturen i byrummene

Kulturstationen er Vanløses kulturelle knudepunkt og mødested. Ved at flytte lokaler ned i stueetagen og skabe et mikromiljø omkring indgangen styrkes koblingen mellem byrum og kulturstationen på 1. sal.

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

Eksempel på et kulturhus med fokus på unge som markerer sig i byrummet. KraftWerket, Valby



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

Brug lyskunst som fortællende element

Ved indgangen til Kulturstationen bærer væggen et nyt litterært lyskunstværk. Værket animerer en del af stationsbygningens lukkede facade og bringer bibliotekets litterære kultur ud i byrummet.

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

Eksempel på stedspicifikt litterært kunstværk, Valby



Foto: Lyngby-Taarbæk Kommune.

Bred torvet ud og skab sammenhæng på tværs

Belægningen på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads flyder ud over Jernbane Allé og forbinder begge sider af strøggaden på dette sted og giver en mere attraktiv bymidte.

Caseeksempel: Belægningen fra brede fortove flyder i et afgrænset areal ud over gaden og skaber sammenhæng på tværs af hovedgaden i Lyngby. Belægningsskiftet tydeliggør, at her ændres den trafikale situation til i højere grad at være på cyklister og fodgængeres præmisser. Det skaber oplevelsen af et sammenhængende byrum med bedre plads til handels- og kulturlivet.

Eksempel på sammenhængende belægning, der inviterer handelslivet ud af husene. Lyngby Hovedgade, Lyngby

Scenarie 1: mulige tiltag på Vanløse Torv

På de følgende sider uddybes forslagene til konkrete tiltag i scenarie 1 på hhv. Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og øvrige tiltag, som illustreret på side 41. De lokales ønsker er indarbejdet i bedst mulig omfang, og der gives et overblik over ejerforhold og evt. relevant interessentinddragelse.



Plads til ophold og bylivets udfoldelse

"Maven" af Vanløse Torv friholdes til åben plads, med fortsat plads til bylivsaktiviteter som fx loppe-marked, juletræssalg mv. I det nordvestlige hjørne placeres et signaturelement, som kan binde torvet sammen, fx et større byrumsmøbel og sceneelement, så mulighederne for offentligt ophold udvides, hvor der er sol. Elementet vil samtidig skærme mod vejen, og skabe en variation i opholdsmuligheder, der indtænker flere brugergrupper.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

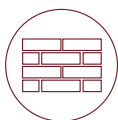
Videoanalyser af cyklisternes adfærd viser, at cyklister i høj grad vælger at cykle diagonalt ind over Vanløse Torv fra T-krydssets hjørne. En strategisk placering af elementer i zonen kan i nogen grad motivere cyklister til at trække deres cykel eller cykle langs kanterne.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune

Relevant interessentinddragelse:

De lokale erhvervsdrivende
Bymidtegruppen og Lokaludvalget
Kulturstationen - biblioteket m.fl.
Unge og Tryghedsnetværket



Ensartet belægning binder bymidten sammen

En ensartet belægning, der flyder ud over Jernbane Allé på sydsiden af banen, kan binde Frode Jakobsen Plads og den nye forplads på Indertoften II sammen. Det foreslås, at den samme belægning går igen på Vanløse Torv for at skabe en fornemmelse af én samlet bymidte.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Der bør være fortsat opmærksomhed på de eksisterende ledelinjer. Der er desuden udtrykt ønske om mere gangvenlig belægning i borgerinddragelsen, hvilket dette tiltag fint kan understøtte, såfremt der vælges en jævn og tætliggende belægning, som er tryk for alle brugergrupper at færdes på i glatføre, og ligeledes er cykel- og busvenlig.

Hvem ejer arealet?

Københavns kommune ejer Vanløse Torv og vejarealerne. Holberg Fenger Gruppen ejer Frode Jakobsens Plads og Indertoften på modsatte side.

Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen



Udeservering og fortovsudvidelse på Vanløse Allé

En udvidelse af fortovsarealet på nordsiden af Vanløse Allé med det formål at skabe plads til udeservering, samt give mere plads til fodgængere, vil styrke allerede etablerede bylivsfunktioner.

Ved at gribe bymidtens hjørner, understøttes en sammenhængende bymidte fra facade til facade.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Løsningen kræver en ændret indretning af vejarealet på Vanløse Allé, som er undersøgt og nærmere beskrevet på [side 33](#).

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune

Relevant interessentinddragelse:

Den lokale erhvervsforening GEV.
Movia (i forhold til flytning og reetablering af busperron).



Udvidet udeservering ved Kronen

Mere plads til mere udeservering foran Kronen vil understøtte bylivet - også i de mindre aktive timer.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Den trafikale analyse viser, at opholdet for café-besøgende peaket omkring frokosttid. I samme tidsrum er antallet af anden ophold på Vanløse Torv relativt lav.

Der bør desuden være opmærksomhed på de eksisterende ledelinjer i flowzonen langs Kronens facade. Ledelinjerne foreslås udvidet, jf. "[Anbefalinger til fremtidig indretning](#)", på side 27 under hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune

Relevant interessentinddragelse:

NREP som ejer Kronen



Cykelparkering på torvet og under jernbanebroen

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

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

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

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

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

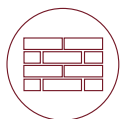
Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune

Relevant interessentinddragelse:

DSB Ejendomme og Metroselskabet inddrages ift. endelig placering.

Scenarie 1: mulige tiltag på Frode Jakobsens Plads



Ensartet belægning binder bymidten sammen

En ensartet belægning, der flyder ud over Jernbane Allé på sydsiden af banen, kan binde Frode Jakobsen Plads og den nye forplads på Indertoften II sammen. Det foreslås, at den samme belægning går igen på Vanløse Torv for at skabe en fornemmelse af én samlet bymidte.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Som beskrevet på side 44 bør der være opmærksomhed på ledelinjer og valg af belægning, der fremmer tilgængeligheden for alle.

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen
DSB ejendomme



Kultur og sceneelement med kobling til Kulturstationen

Kulturstationen er Vanløses kulturelle knudepunkt og mødested. Ved at flytte lokaler ned i stueetagen og skabe et mikromiljø omkring indgangen styrkes koblingen mellem byrum og kulturstationen på 1. sal.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

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

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen
Kulturstationen
Lokaludvalget



Yderligere begrønning og cykelparkering

Tilføjelse af mere begrønning på Frode Jakobsens Plads vil skærme de kulturelle aktiviteter foran Kulturstationen fra flowet til og fra stationsindgangen og trafikken på Jernbane Allé. Cykelparkering flyttes ud af hjørnet mellem station og Kulturstationen, for at give plads til et solhjørne, og indpasses i det grønne.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Egenartsanalysen peger på, at der er meget varierende byrumsinventar på Frode Jakobsens Plads, og at opholdsmulighederne begrænser sig til området midt på pladsen. Ved at flytte cykelparkering skabes der plads til offentligt ophold i det solrige hjørne.

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

Relevant interessentinddragelse:

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

Scenarie 1: øvrige tiltag



Mulighed for aktivering af stationsbygningen

Aktivering af stationsbygningens nordvendte facade med udadvendte aktiviteter, fx udeservering eller kulturelle tiltag, kan bidrage til at styrke Vanløse Torvs særlige karakter og relation til stationen og højbanen.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune ejer arealet på Vanløse Torv (gulvet). Facade og stationsbygning ejes af DSB.

Relevant interessentinddragelse:

DSB ejendomme



Lyskunst under jernbanebroen og/eller Kulturstationens facade

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

Hvem ejer arealet?

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

Relevant interessentinddragelse:

DSB ejendomme
Kulturstationen
Holberg Fenger Gruppen



Aktiv funktion i den gamle billetbygning

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

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Denne mulighed er også nævnt af Metroselskabet, som beskrevet på side 8 i afsnit "1.4. [Forudsætninger for foranalysen](#)".

Hvem ejer arealet?

Metroselskabet

Relevant interessentinddragelse:

Metroselskabet
De lokale erhvervsdrivende
Evt. Kulturstationen

5.3

Scenarie 2: Et sanseligt mødested i et grønt kvarter

I dette scenarie for fremtidens bymidte har Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads fået et markant løft med grønne og sanselige elementer i hovedrollen, som bygger videre på særlige Vanløse-motiver i form af grønne træer og vand. De nye grønne elementer styrker bymidtens relation til de omkringliggende grønne kvarterer. Bymidten er blevet et sanseligt mødested - en pause på den lange lige gade. Det grønne indrammer Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads, skærmer mod trafikken på Vanløse Allé og Jernbane Allé, og skaber samtidig en sammenhæng på tværs af byrummene.

Mere grønt og ny belysning

De nye plantebede er placeret, så flowet over Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads styres på en bedre måde end i dag. Plantebedene skaber beskyttede nicher til ophold med siddekanter eller bænke med høj ryg i gode materialer af en høj kvalitet. Beplantningen er varieret og sammensat, så den styrker biodiversiteten og samtidig skaber oplevelser året igennem. Ny belysning understøtter følelsen af rum mellem de grønne øer og skaber trykthed.

Nærheden til Damhusengen gør det muligt, at grønne tage på busstoppestederne kan tiltrække blomsterelskende insekter, og dermed understøtte biodiversiteten og oplevelsen af et levende byrum.

Vandelement og solgård

Et nyt vandelement er integreret i belægningen på Vanløse Torv. Vandet er et sanseligt, foranderligt og poetisk element, som bliver et naturligt samlingspunkt for pladsen og kan nydes både fra de offentlige bænke og af cafégæster på pladsen. Det rislende vand indbyder børn til leg og introducerer et nyt lydunivers som kan dæmpe oplevelsen af trafik fra de nærliggende veje.

På Frode Jakobsens Plads skabes en sydvendt solgård i det inderste hjørne med gode offentlige bænke for at skabe varierede muligheder for ophold og et smukt staudebed, sammensat med fokus på duft, farver og insektvenlige blomster. Solgården markerer indgangen til Kulturstationen.

Ny belægning hvor der er mest flow

Ny belægning hvor der er mest flow tydeliggør byrummets primære gangzoner til og fra stationen og hovedindgangene til hhv. Kronen og Kulturstationen. Den nye belægning gør det nemt at bevæge sig i bymidten med rollator, kørestol og barnevogne og kan udvides, så den ruller ud over Jernbane Allé og skaber kontakt til den kommende forplads på Indertoften II og skaber sammenhæng.





Scenarie 2: forslag til tiltag



Styrk forbindelsen til det omkringliggende kvarter med en grøn og sanselig bymidte.

Nye grønne elementer skærmer bymidtens pladser fra de omkringliggende veje og skaber samtidig en sammenhæng på tværs af byrummene.

Caseeksempel: Gentofte Torv er en pause og et sanseligt byrum midt på Gentoftegade - en lang lige handelsegade. Trafikal fredeliggørelse, en materialebevidst og helhedsorienteret belægningsstrategi, frodig begrønning, belysning og plads til ophold var omdrejningspunktet for det arkitektoniske løft af Gentoftegade og Torvet. Halvmure og beplantning skaber zoner til flow, ophold, udeservering og leg og skærmer mod trafikken.

*Eksempel på et sanseligt lokalt mødested på en handelsegade
Gentofte Torv, Gentofte*



Skab tydelige zoner til flow og ophold med grønne øer.

De nye plantebede er placeret så flowet til og fra stationen over Vanløse Torv og Frode Jakobsens plads styres på en bedre måde end i dag. Plantebedene skaber beskyttede nicher til ophold med siddekanter eller bænke med høj ryg i gode materialer af en høj kvalitet.

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

Eksempel på grønne øer som skaber forskellige zoner til fx. udeservering, ophold og flow, Tapperitorvet, Carlsberg, København.



Væk sanserne, styrk biodiversiteten og oplevelsesværdien med ny varieret beplantning

Den nye beplantning i Vanløse Bymidte er varieret og sammensat, så den styrker biodiversiteten og samtidig skaber en variation i oplevelser året igennem fx med fokus på duft, farver og sommerfuglevenlige blomster.

Caseeksempel: På Enghave Plads i København er der plantet mere end 5.000 farverige og insektvenlige blomster og 10.000 blomsterløg. Det styrker biodiversiteten og skaber en varieret og sanselig oplevelse i byrummet året igennem. Pladsen er etableret ovenpå en metrostation, så den nye beplantning er etableret i bede på et underliggende etagedæk.

Eksempel på insektvenlig og sanselig ny beplantning, etableret på dæk. Enghave Plads, København.



Foto: LYTT Architecture.

Ensret byrumsinventaret med fokus på elementer af høj kvalitet

Københavnerbænke placeres i solrige nicher på Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads. Bænkene er robust inventar af høj kvalitet, med en høj ryg, som tiltaler flere brugergrupper. Det skaber en sammenhæng på tværs af København, at inventaret er ensartet og de nye Københavnerbænke er et kvalitetsløft af de offentlige siddepladser i Vanløse Bymidte.

Caseeksempel: På Dantes Plads i København er byrummet møbleret med klassiske Københavnerbænke, et signaturdesign for hovedstaden. Udover de faste bænke er der udeservering med flytbart ensartet og klassisk inventar. Inventaret på den lille plads har et ensartet udtryk, men tilbyder både kommercielle og gratis offentlige opholdsmuligheder.

Eksempel på tidsløst Københavnerinventar i høj kvalitet, Dantes Plads, København.



Foto: LYTT Architecture.

Skab tydelighed og tryghed med ny belægning og belysning på gangarealer og i nicher

En løber i ny, ensartet belægning tydeliggør de primært gangzoner til og fra stationen og hovedindgangene til hhv. Kronen og Kulturstationen. Ny belysning skaber tryghed og kan varieres, så den understøtter oplevelsen af 'at gå på løberen' eller opholde sig i et rum mellem de grønne øer.

Caseeksempel: I Ordrup har det lokale torv fået et kvalitetsløft som en del af fornyelsen af den lange handeleggade. Torvet har i større omfang fået ny belægning, inventar, beplantning og belysning. Et bordfodboldspil opfordrer til leg og forsamling på torvet, og den nye belysning skaber tryghed og er med til at udvide "åbningstiden" hele året rundt.

Eksempel på ny løber i sammenhængende belægning og belysning på lokalt torv i Ordrup, Gentofte.



Foto: BARK Rådgivning.

Brug vandet som et sanseligt element, der skaber et beroligende lydbillede og dæmper oplevelsen af trafik.

Et nyt sanseligt vandelement på Vanløse Torv animerer byrummet og introducerer et nyt lydunivers, som kan dæmpe oplevelsen af trafik fra de nærliggende veje.

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

Eksempel på vandelement som skaber liv og leg. Svendborg Torv, Svendborg.

Scenarie 2: mulige tiltag på Vanløse Torv

På de følgende sider uddybes forslagene til konkrete tiltag i scenarie 1 på hhv. Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og øvrige tiltag, som illustreret på side 49. De lokales ønsker er indarbejdet i bedst mulig omfang, og der gives et overblik over ejerforhold og evt. relevant interessentinddragelse.



Grønne opholdsmuligheder

Plantebedene placeres, så flowet til og fra stationen over Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads styres på en bedre måde end i dag. Plantebedene skaber beskyttede nicher til ophold med siddekanter eller bænke med høj ryg i gode materialer af en høj kvalitet.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Videoanalyser af cyklisternes adfærd viser, at cyklister i høj grad vælger at cykle diagonalt ind over Vanløse Torv fra T-krydsets hjørne. En strategisk placering af grønne elementer i zonen kan i nogen grad motivere cyklister til at trække deres cykel eller cykle langs kanterne.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune



Vandelement

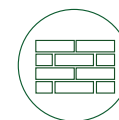
Et nyt sanseligt vandelement på Vanløse Torv, som fx dyser, introducerer et nyt lydunivers, som kan dæmpe oplevelsen af støj fra trafikken på de nærliggende veje, samt skaber en legende og fri stemning på pladsen.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Ledningsplanen på side 9 viser, at der er bedst mulighed for indpasning af et vandelement og dertilhørende vandtank under belægningen i det nordvestlige hjørne af pladsen. Dette går godt i tråd med placering af de grønne opholdsmuligheder, samt det eksisterende mikroklima, da dette er det mest solrige hjørne af torvet.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune



Ny belægning hvor der er mest flow

En løber i ny, ensartet belægning tydeliggør de primære gangzoner til og fra stationen og hovedindgangen til Kronen. Ny belysning skaber tryghed og kan varieres, så den understøtter oplevelsen af 'at gå på løberen' eller opholde sig i et rum mellem de grønne øer.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

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

I flowzonerne langs stationsbygningens nordvendte facade, samt Kronens facade, ligger desuden ledelinjer, som foreslås udvidet jf. "[Anbefalinger til fremtidig indretning](#)" på side 27 under hovedkonklusioner fra cykelparkeringsanalysen.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune



Udeservering med flytbart inventar

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

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Den trafikale analyse viser, at opholdet for café-besøgende peaker omkring frokosttid. I samme tidsrum er antallet af anden ophold på Vanløse Torv relativ lav.

Hvem ejer arealet?

Københavns Kommune

Relevant interessentinddragelse:

NREP som ejer Kronen.



Cykelparkering hvor der er skygge

Der gøres plads til cykelstativer på Vanløse Torv langs stationsbygningens nordvendte og skyggefyldte facade, hvor vilkårene for aktivt byliv er mindre attraktive. Fremkommeligheden for fodgængere kan forbedres, hvis der ryddes op i cykelparkeringen.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

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

Afprøvningen har vist, at det er muligt at friholde pladsen for utilsigtede cykelparkeringer, hvis der tilbydes cykelparkering i et afgrænset område på pladsen, samt god tilgængelig til cykelparkeringshuset i de primære adgangs zoner.

Hvem ejer arealet?

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

Relevant interessentinddragelse:

DSB ejendomme

Scenarie 2: mulige tiltag på Frode Jakobsens Plads



Et grønt pauserum

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

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

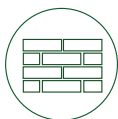
Den trafikale analyse viser, at den mest udbredte type ophold på Frode Jakobsens Plads er ventende passagerer til buslinje 22, som kører med en frekvens på 20 min. i myldretiden. Ved at skabe plads og ro i zonen understøttes det gode skift og en behagelig ventetid.

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

Relevant interessentinddragelse:

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



Ny belægning hvor der er mest flow

En løber i ny, ensartet belægning tydeliggør de primære gangzoner til og fra stationen og hovedindgangen til Kulturstationen. Løberen anlægges i samme stil som løberen på Vanløse Torv, og vil skabe en oplevelse af sammenhæng mellem torvet og Frode Jakobsens Plads.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

Som beskrevet på side 50, ligger der i dag fliser, der fletter sig sammen med brostensbelægningen tilsvarende Vanløse Torv. Af bæredygtighedshensyn bør det overvejes om en overvejende del af disse kan bevares og/eller indarbejdes i nyt belægningsmønster for løberen.

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen
DSB

Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen



Solgård

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

Klassiske bænke med høj ryg (Københavnerbænke), der matcher designlinjen for Københavns Kommune, giver god komfort for alle brugergrupper og bidrager med et roligt visuelt udtryk.

Opmærksomhedspunkter fra analyserne

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

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen
Kulturstationen

Scenarie 2: øvrige tiltag



Grøn forplads på Indertoften II

Som tilføjelse til grønne elementer på Frode Jakobsens Plads, bør det overvejes at plante/anlægge lignende beplantning på den kommende forplads på Indertoften II, som kan bidrage til at skabe oplevelsen af en sammenhængende, grøn bymidte.

Hvem ejer arealet?

Holberg Fenger Gruppen

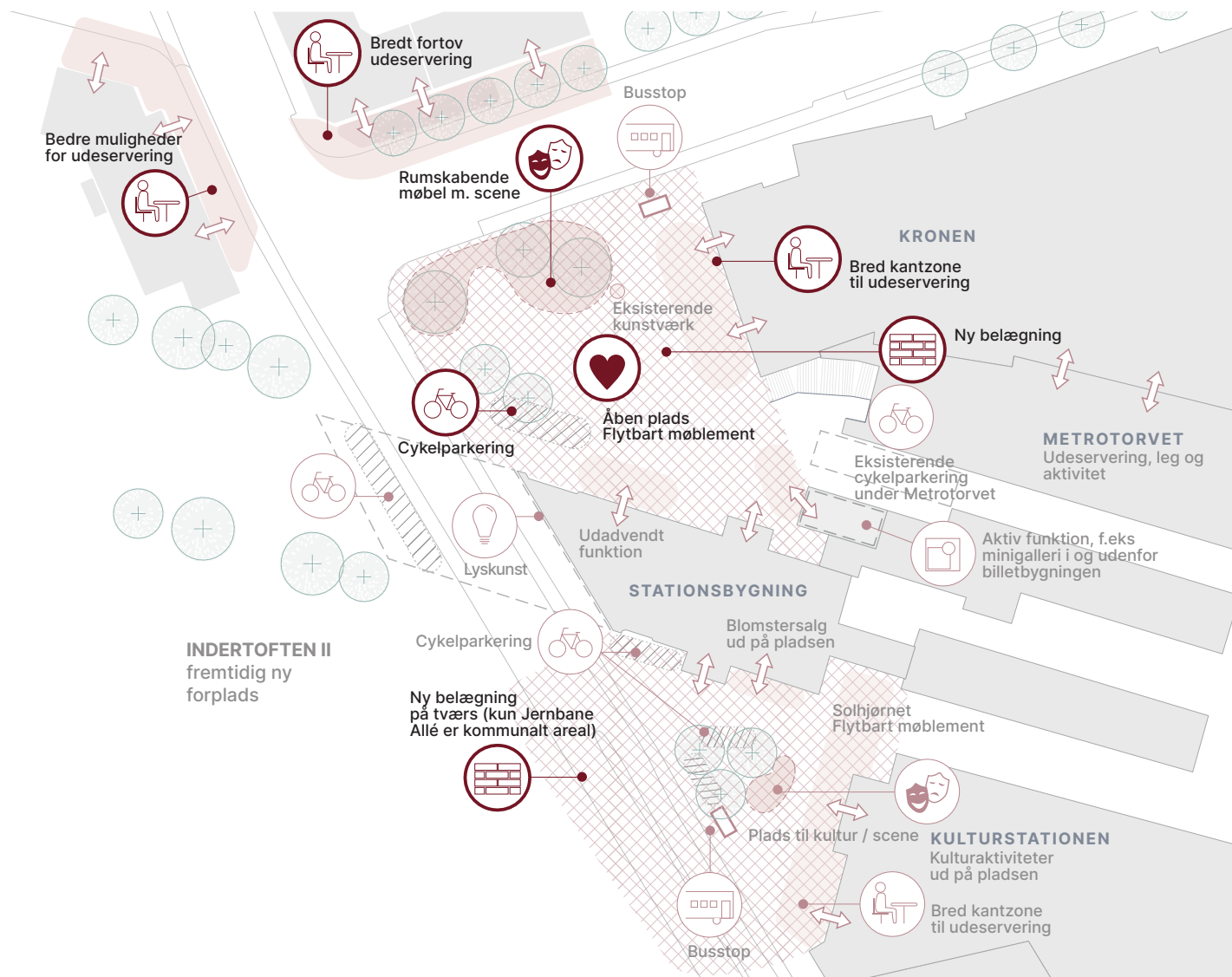
Relevant interessentinddragelse:

Holberg Fenger Gruppen.

5.4 Fra scenarier til anlægsprojekt

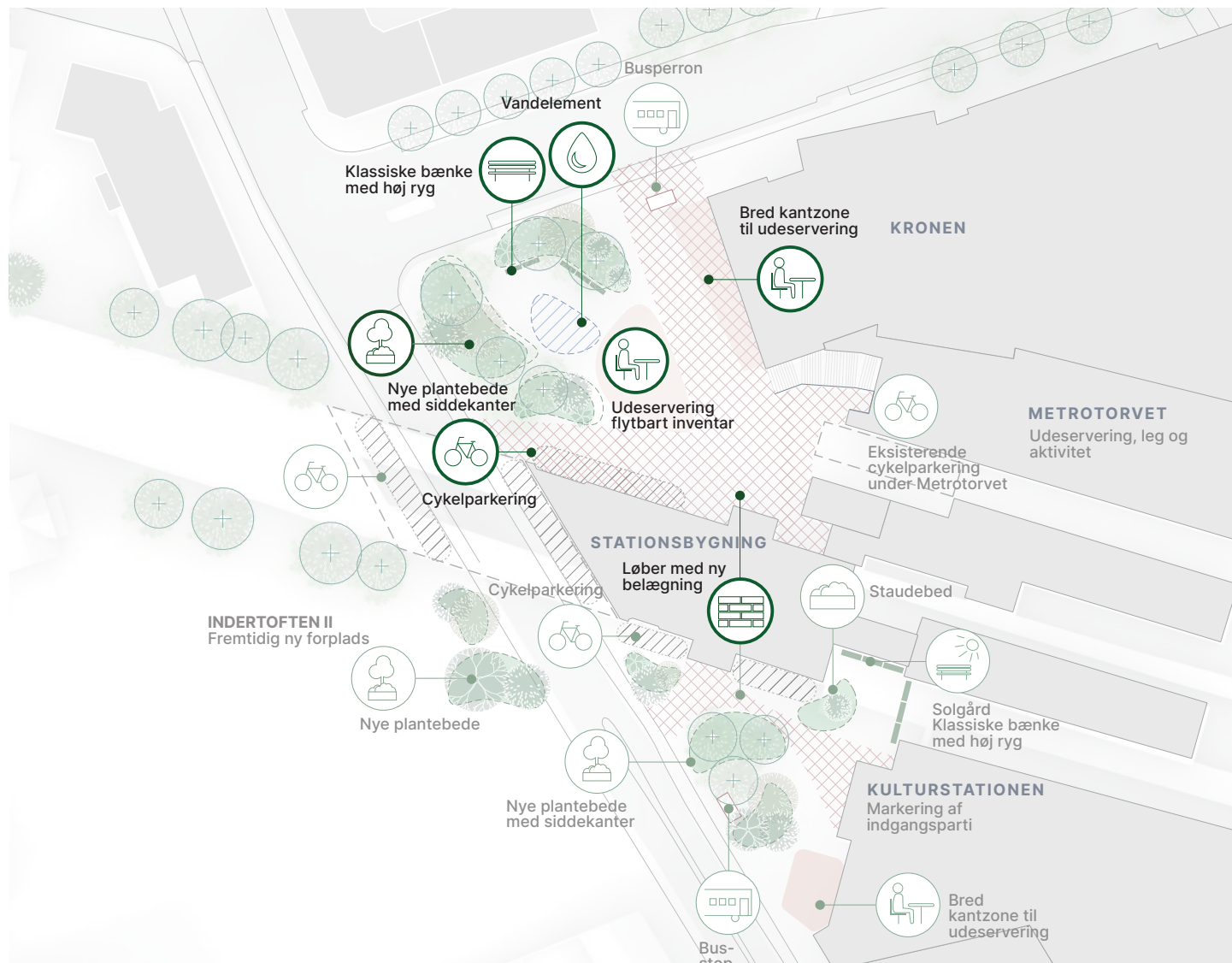
Scenarie 1: den næste fase

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



Scenarie 2: den næste fase

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



5.5

Den videre proces og organisering

Trafikforsøg kan være vejen frem

Foranalysen indeholder både større og mindre tiltag. En ændring af Jernbane Allé fra Jydeholmen til Vanløse Allé til busgade med servicekørsel er et af de større tiltag, der vil få betydning for en større del af Vanløse. De trafikale konsekvenser af dette tiltag er i analysen undersøgt vha. en trafikmodel. I den videre proces kan det overvejes at gennemføre et trafikforsøg over nogle måneder for at få et bedre billede af de trafikale forskydninger der sker med dette tiltag. Derudover vil fremtidige trafikforsøg også give viden om prioriteringen af tiltagene på Vanløse Allé.

Lokalt samarbejde om videre drift og udvikling af bymidten

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

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

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



Ofelia Plads / Foto: Tita (Unsplash)



Kyssetrappen Ofelia Plads / Foto: rminedaisy (Unsplash)

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

5.6

Opsamling - fra foranalyse til sammenhængende bymidte

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

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

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

Den samlede vurdering på baggrund af delanalyserne og dialogen med brugere og interessenter er, at der er mange muligheder for at skabe en sammenhængende bymidte, men at dette vil kræve prioriteringer af pladsfordelingen såvel som den trafikale adgang for de forskellige funktioner i området.

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

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

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

Vil man skabe mere plads i byrummet, kræver det en nedrosling af trafikken på Jernbane Allé og Vanløse Allé.

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

Den mulige fredeliggørelse af Jernbane Allé kan fx bidrage til at samle de tre pladser, og give mere plads til bylivets udfoldelse, samt frigive areal til fodgængere og handlende på den østlige side mod Kulturstationen.

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

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

En mere nøgtern indretning af både Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads kan sikre, at der fortsat er plads til både bevægelse og ophold.

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

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

Analyse- og scenariearbejdet viser, at det er muligt at skabe gode opholdsmuligheder i koncentrerede klynger, der kan skabe en ny byrumsopfattelse, og samtidig friholde plads til de væsentligste flows. En rød tråd i byrumsinventar på begge sider af stationen, samt et "gulv", der sikrer tilgængelighed for alle, kan binde byrummet sammen.

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

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

