

Vanløse Bymidte Trafikal analyse

BILAG TIL DEN SAMLEDE FORANALYSE

APRIL 2024

Omslag: analysens rammer

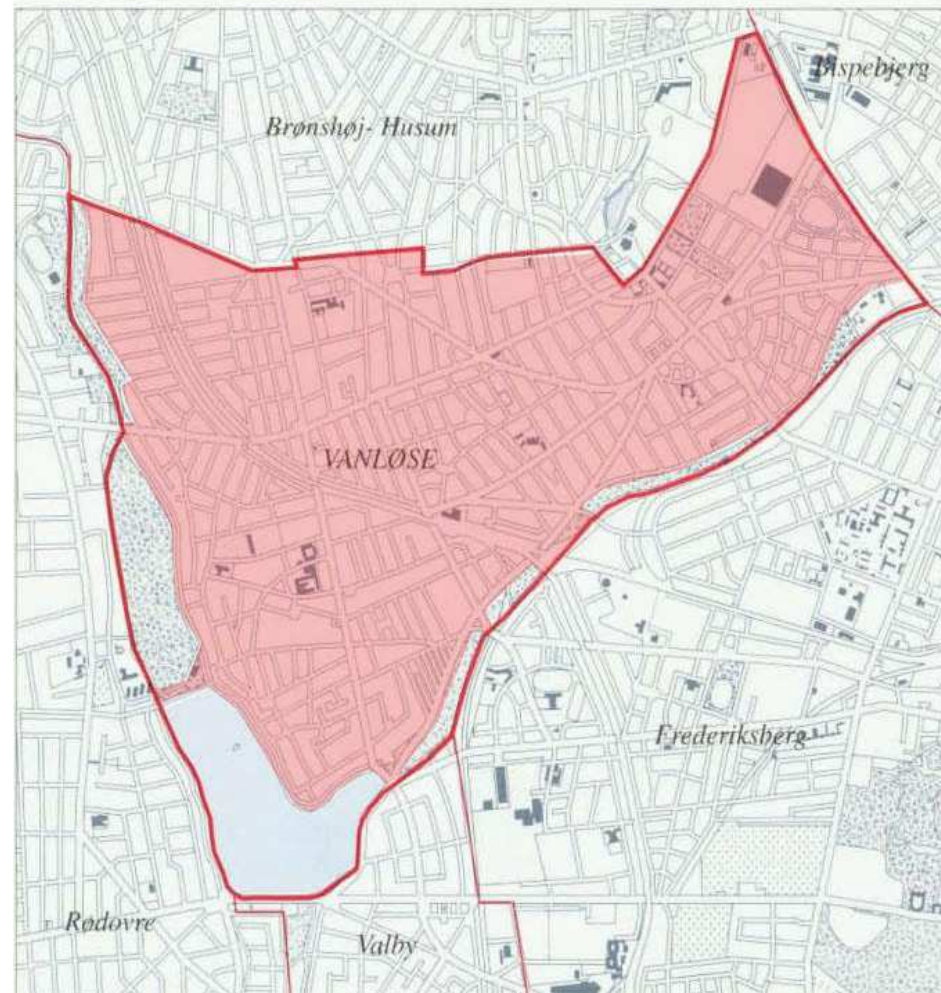
På baggrund af et overordnet politisk ønske og lokalt behov for at se på Vanløse bymidte som et sammenhængende byrum, er der udpeget et behov for en trafikale analyse, der bl.a. undersøger muligheder og begrænsninger ved evt. inddragelse af vejarealer på Jernbane Allé og Vanløse Allé.

Ved Budget 2022 blev der afsat midler til en foranalyse vedr. cykelparkering på og omkring Vanløse Station, og ved Budget 2023 blev der afsat midler til en samlet foranalyse for Vanløse Bymidte, herunder denne trafikale analyse.

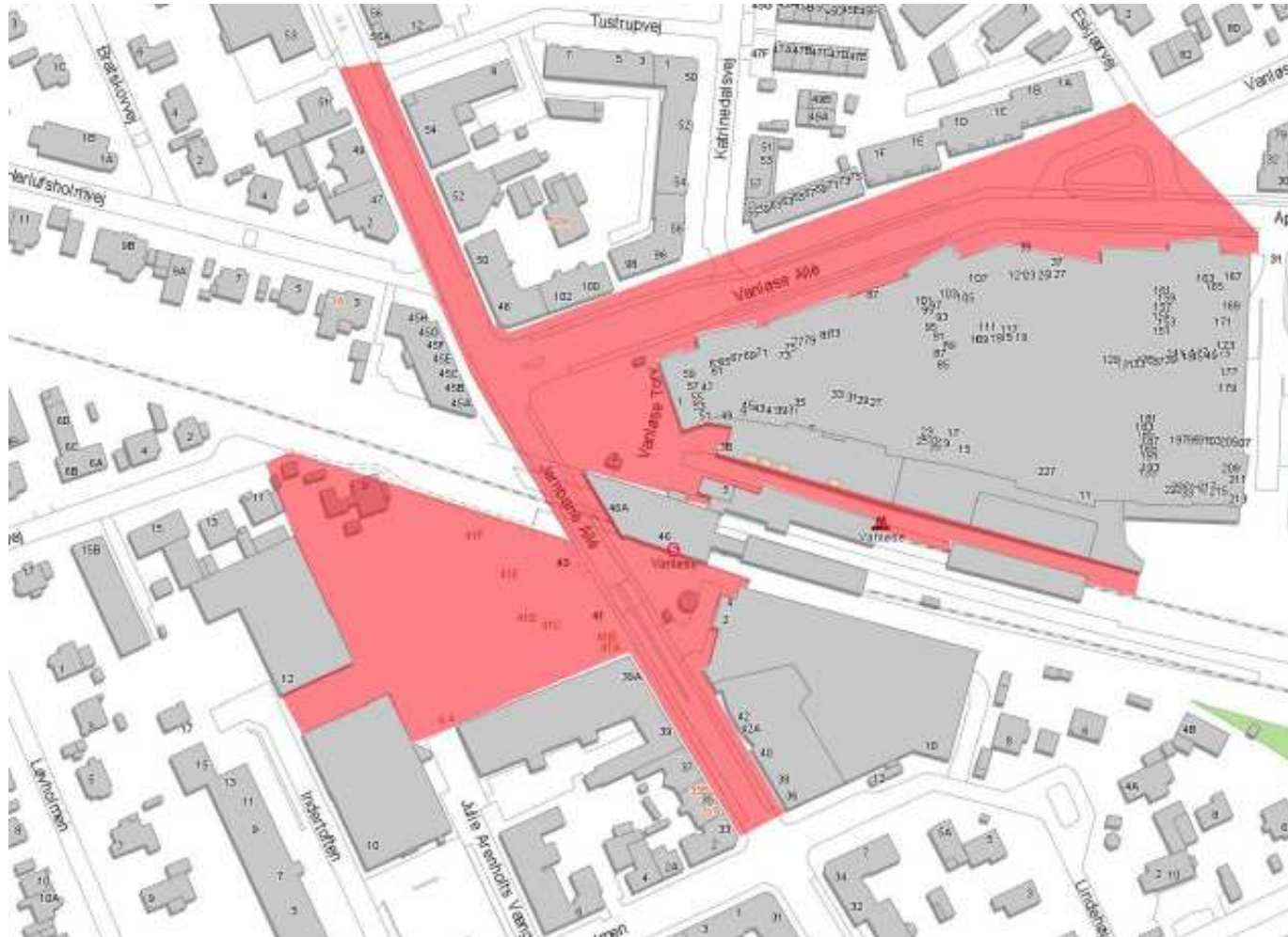
De tre analyser er slået sammen for at sikre en sammenhængende proces med en helhedsorienteret tilgang, og består af følgende delelementer:

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

Denne trafikale analyse udgør et bilag til den samlede foranalyse, der afleveres til videre politisk behandling i foråret 2024, med henblik på at foranalysen skal danne beslutningsgrundlag for et kommende anlægsprojekt, som kan spilles ind til Budget 2025.



PROJEKTAFGRÆNSNING TRAFIK



PROJEKTAFGRÆNSNING BYRUM/BYKIDTE

1

Trafikal analyse

I det følgende afsnit analyseres en række eksisterende trafikale forhold, som benyttes til scenarieudviklingen for Vanløse Bymidte. Den trafikale analyse skal danne grundlag for en fremtidig udvikling af Vanløse Bymidte, samt en afsøgning af de fysiske muligheder og begrænsninger i det trafikale rum omkring Vanløse Bymidte.

1.1

Vanløse bydel: Det overordnede færdselsbillede

Vanløse bydelen 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.

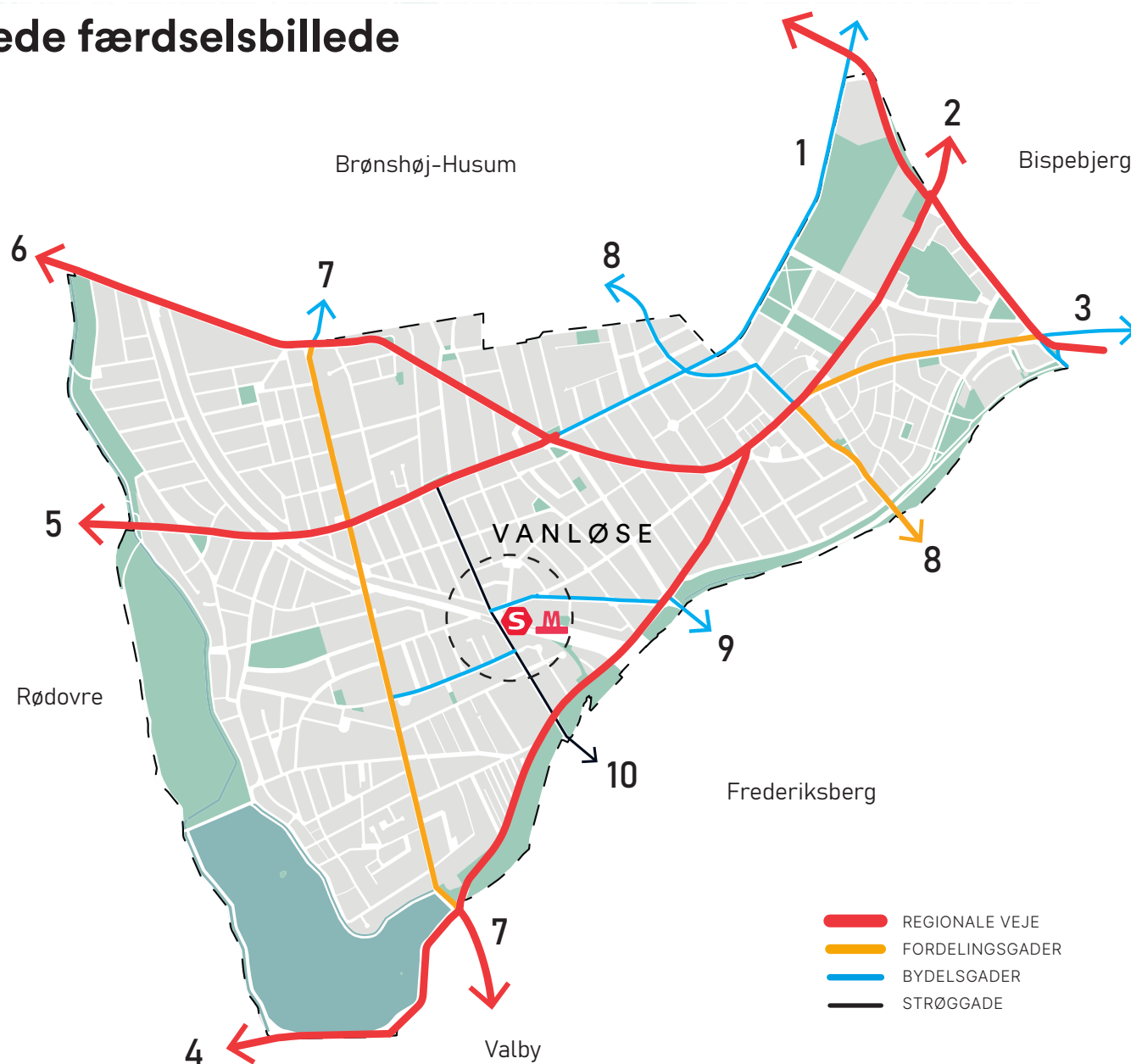
Koblinger til omkringliggende bydele

Vanløse grænser op til bydelene Brønshøj-Husum, Bispebjerg og Valby, og kobler sig desuden til Rødovre og Frederiksberg.

Fra øst forbinder Vanløse til Bispebjerg via Bellahøjvej (1), Hillerødgade (2) og Hulgårdsvej (3). Hulgårdsvej forgrener sig og forbinder Vanløse til Valby via Grøndals Parkvej (4), til Rødovre via Jyllingevej (5) og til Rødovre/Brønshøj-Husum via Slotsherrensvej (6).

På nord-sydgående strækninger forbinder Vanløse sig til Brønshøj-Husum og Valby via Ålekistevej (7), til Brønshøj-Husum og Frederiksberg via Annebergvej-Primulavej-Godthåbsvej (8) og til Frederiksberg via Vanløse Allé-Apollovej (9) og Jernbane Allé (10).

I relation til bymidten er det især koblingerne til Frederiksberg (via Jernbane Allé og Vanløse Allé/Apollovej) som de fremtidige trafikale ændringer i bymidten vil have indflydelse på.



Vejstatus (ejerforhold)

På kortet ses et overblik over ejerforhold for vejene omkring bymidten. Bymidstens hovedårer – Jernbane Allé, Vanløse Allé/ Apollovej og Jydeholmen – er kommunale veje. Det resterende vejnet omkring bymidten består af private fællesveje, som betjener de omkringliggende boligkvarterer.

På flere af de tilsluttende private-fællesveje til Jernbane Allé nord for bymidten er der indført indkørselsforbud med ærindekørsel tilladt. Det minimerer mængden af gennemkørende trafik i villakvarteret, og holder gennemkørende biltrafik koncentreret til Jernbane Allé. Det betyder også at Vanløse Allé/Apollovej har en vigtig rolle som bedste alternative rutevalg for bilister fra nord, som ikke fortsætter deres rejse ad Jernbane Allé.



Figur 1: Ejerforhold og tilgængelighed

Overblik over ejerforhold for vejnettet omkring bymidten, samt skiltning med indkørselsforbud med ærindekørsel tilladt på Jernbane Allé.





Figur 2: Gennemsnitshastighed
Gennemsnitshastighed for biler hele døgnet fordelt på retning.

		HELE DØGNET	MYLDRETID	UDENFOR MYLDRETID
RETNING 1 – MOD SYD	GENNEMSNITSHASTIGHED	30,1 KM/T	29,5 KM/T	30,6 KM/T
	85% FRAKTIL	41,3 KM/T	40,9 KM/T	41,6 KM/T
RETNING 2 – MOD NORD	GENNEMSNITSHASTIGHED	30,1 KM/T	29,6 KM/T	30,4 KM/T
	85% FRAKTIL	41,9 KM/T	41,8 KM/T	41,1 KM/T

Hastighed for biler

Vanløse er omfattet af Københavns Kommunes tiltag "København ned i fart", som betyder at hastigheden på stort hele kommunens vejnet sænkes med 10 km/t. For størstedelen af vejnettet i Vanløse Bydel betyder det at hastigheden sænkes fra 50 km/t til 40 km/t. På flere vejstrækninger, særligt koncentreret i villakvarterer, vil den anbefalede hastighed på 30 km/t stadig være gældende. På de regionale veje sænkes hastigheden på Jyllingevej fra kommunegrænsen til Jyllinge St. fra 60 km/t til 50 km/t.

De første zoner i Vanløse, herunder bymidten, implementeres i august 2023, og resten af zonerne forventes implementeret i 1. kvartal 2024.

Målinger af bilisternes gennemsnitshastighed på Jernbane Allé viser at den i begge retninger ligger på omkring 30 km/t, både i og uden for myldretiden. Det tegner et billede af at det er de signalregulerede kryds, og afstanden imellem, der holder gennemsnitshastigheden nede – og ikke alene mængden af biltrafik. Lavest er hastigheden omkring de signalregulerede kryds ved bymidten og ved tilslutningerne i begge ender ved Jyllingevej og Grøndals Parkvej, hvor højre- og venstresving naturligt sænker bilisternes hastighed.

For 85%-fraktilen, altså gennemsnitshastigheden for 85% af bilisterne, viser målingerne at hastigheden i begge retninger ligger på omkring 41-42 km/t. Den planlagte hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t vil altså nogenlunde matche gennemsnitshastigheden for langt de fleste bilister. Hvis hastighedsbegrænsning som aktivt virkemiddel for reduktion af biltrafikken skal have større effekt, er der argument for at sænke hastigheden yderligere – på dele eller hele strækningen.

Trafikmængder og retningsfordeling

Der er i dag en væsentlig biltrafik på Jernbane Allé, som har betydning for det samlede mulighedsrum, både trafikalt og byrumsmæssigt. Seneste tællinger fra Københavns Kommune (Maj 2023) opgør biltrafikken på Jernbane Allé nord for T-krydset ved Vanløse Allé til ca. 9.600 (HDT) og syd for Vanløse Allé til 9.400 (HDT). På Vanløse Allé udgør biltrafikken 6.400 (HDT).

Tællinger af cykeltrafikken på Jernbane Allé opgør antallet af cyklister til 5.600-5.700 (HDT), hvilken er ca. halvdelen af den tilsvarende biltrafik. På Vanløse Allé er cykeltrafikken ligesom biltrafikken markant lavere med 3.100 (HDT) talte cyklister.

Ladcykelandelen for begge strækninger udgør 5%-7% af cykeltrafikken. Tællinger fra cykelparkeringsanalysen viser, at der er meget få parkerede ladcykler i bymidten og cykelparkeringshuset, hvilket indikerer at ladcykeltrafikken primært er gennemkørende trafik (se cykelparkeringsredegørelse).

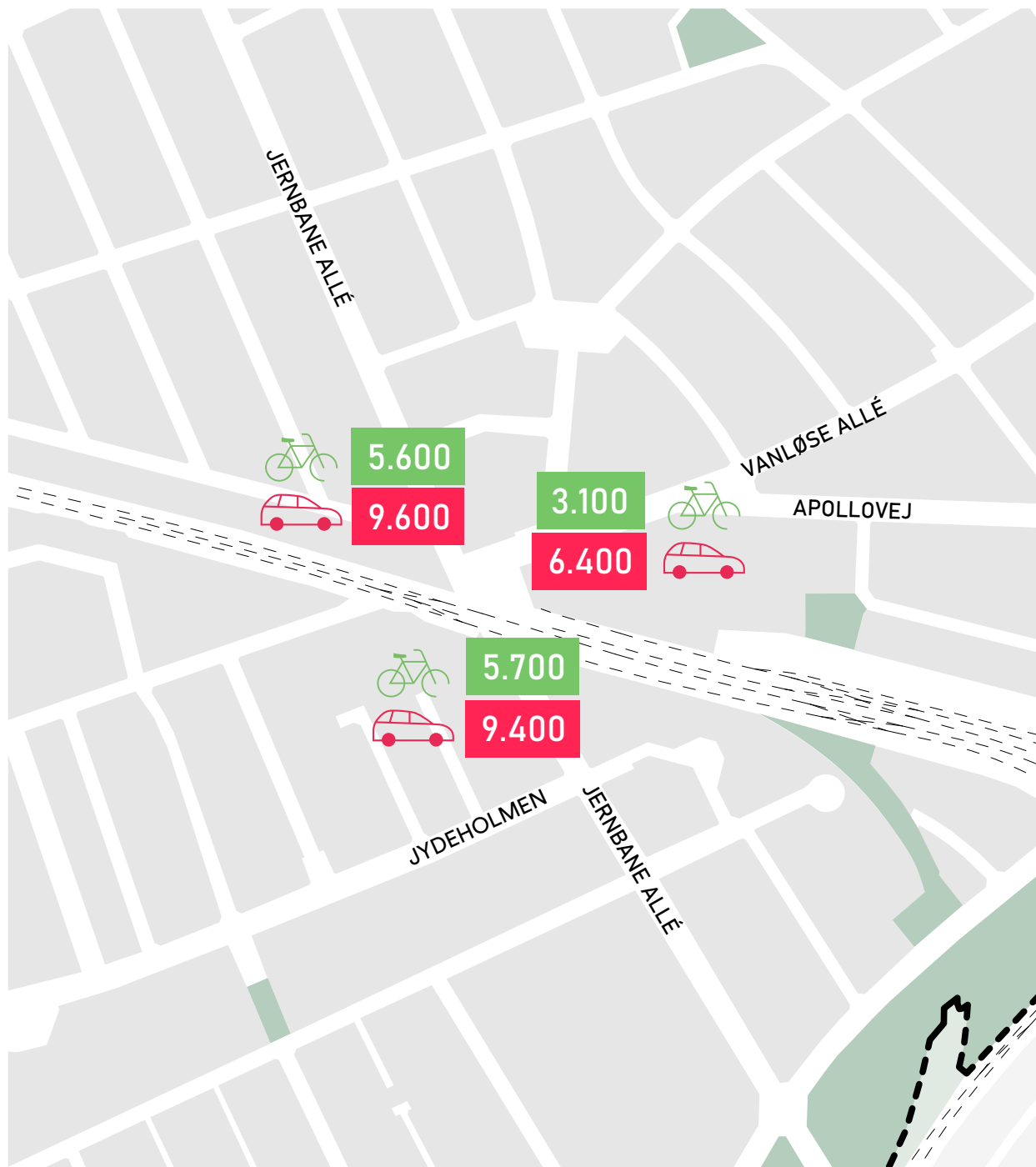
Seneste krydstælling fra Københavns Kommune (Maj 2023) viser at ca. 62% af bilisterne fra nord på Jernbane Allé og ca. 67% af bilisterne fra syd kører lige ud i T-krydset ved Vanløse Allé i tidsrummet 7-19. Det samme gør sig gældende for cykeltrafikken hvor ca. 70% af cyklisterne i begge retninger fortsætter deres tur ad Jernbane Allé.

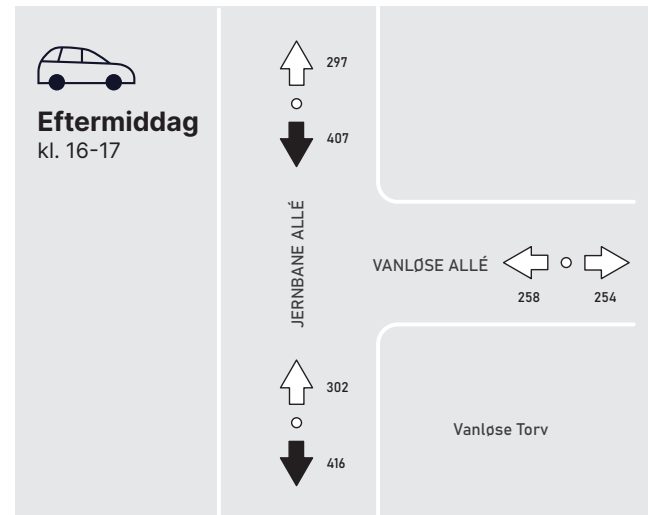
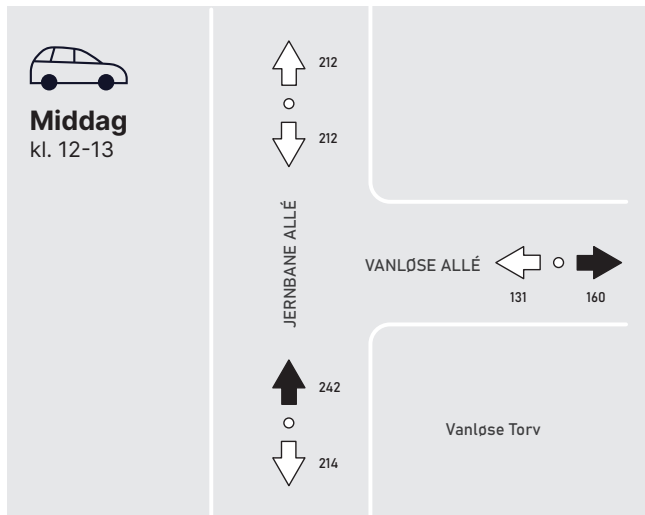
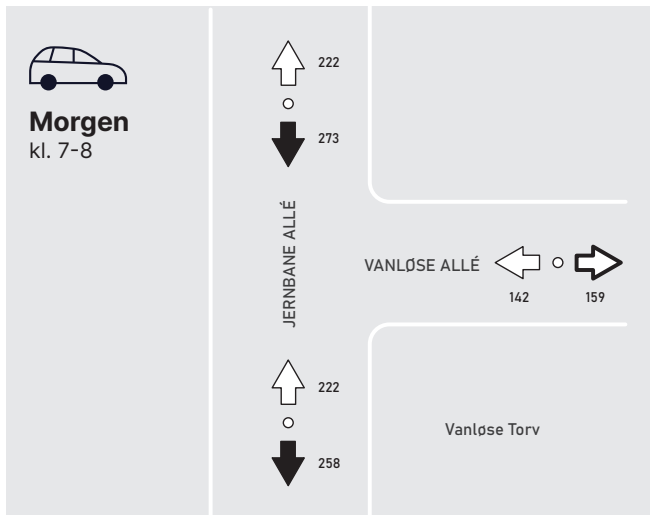
På Vanløse Allé er valg af retning ligeledes nogenlunde ens for cyklister og bilister, med en overvægt af venstresvingende trafik. Ca. 54% af bilisterne og ca. 63% af cyklisterne foretager et venstresving i T-krydset.



Figur 3: Trafikmængder

Tællinger af cykel- og biltrafik i maj 2023 opgjort som hverdagsdøgntrafik (HDT).

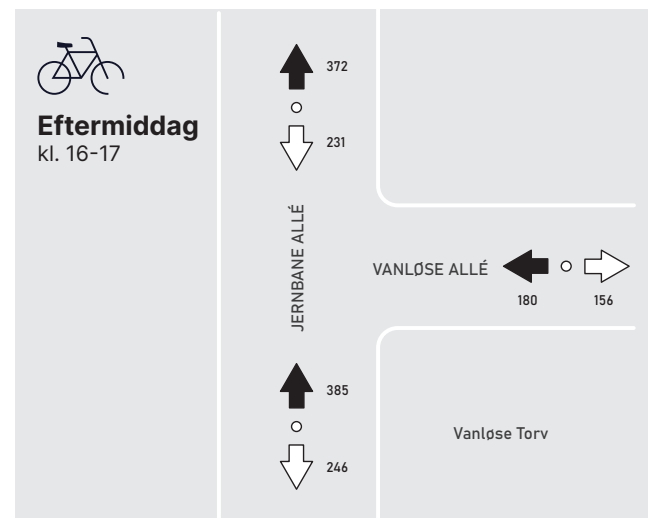
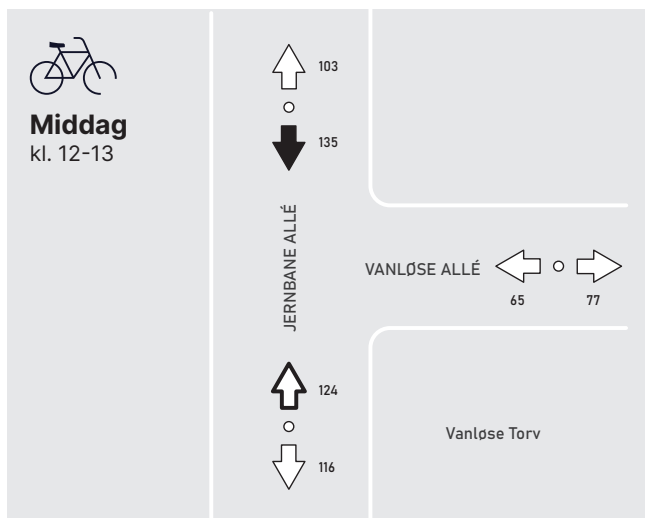
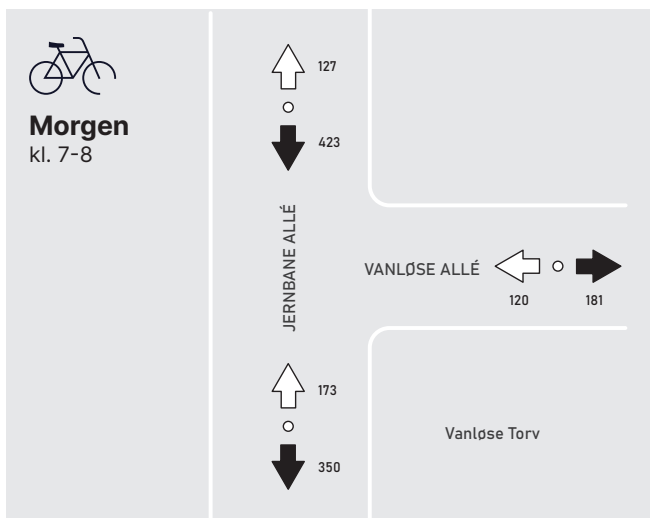




Den dominerende retning (markeret med sort pil) er mod syd på Jernbane Allé, både før og efter T-krydset. På Vanløse Allé er der en lille overvægt af bilister mod øst. Krydstællingerne viser, at en overvægt af morgenbilisterne på Jernbane Allé fortsætter lige ud i krydset (57%) i retning mod Frederiksberg.

Syd for T-krydset er der en lille overvægt af bilister på Jernbane Allé, der har retning mod nord. 67% af middagsbilisterne fortsætter lige ud, resten drejer til højre ad Vanløse Allé. Nord for krydset er der lige mange bilister i begge retninger. På Vanløse Allé er der en lille overvægt af bilister mod øst.

Der er en klar overvægt af bilister mod syd på Jernbane Allé, både før og efter T-krydset. Der er desuden flere bilister mod nord, end om morgenen, hvilket kan skyldes at hjemturen kombineres med indkøb. På Vanløse Allé er fordelingen jævn for begge retninger, men med markant mere trafik end morgen og middag.



På Jernbane Allé er der en klar overvægt af cyklister mod syd, både før og efter T-krydset. På Vanløse Allé er der en overvægt af cyklister mod øst. Billedet for morgencyklisterne matcher altså det tilsvarende billede for morgenbilisterne.

Syd for T-krydset er der en lille overvægt af cyklister på Jernbane Allé, der har retning mod nord. Nord for krydset er der en lille overvægt af cyklister mod syd. På Vanløse Allé er der generelt få cyklister, med en lille overvægt i østlig retning.

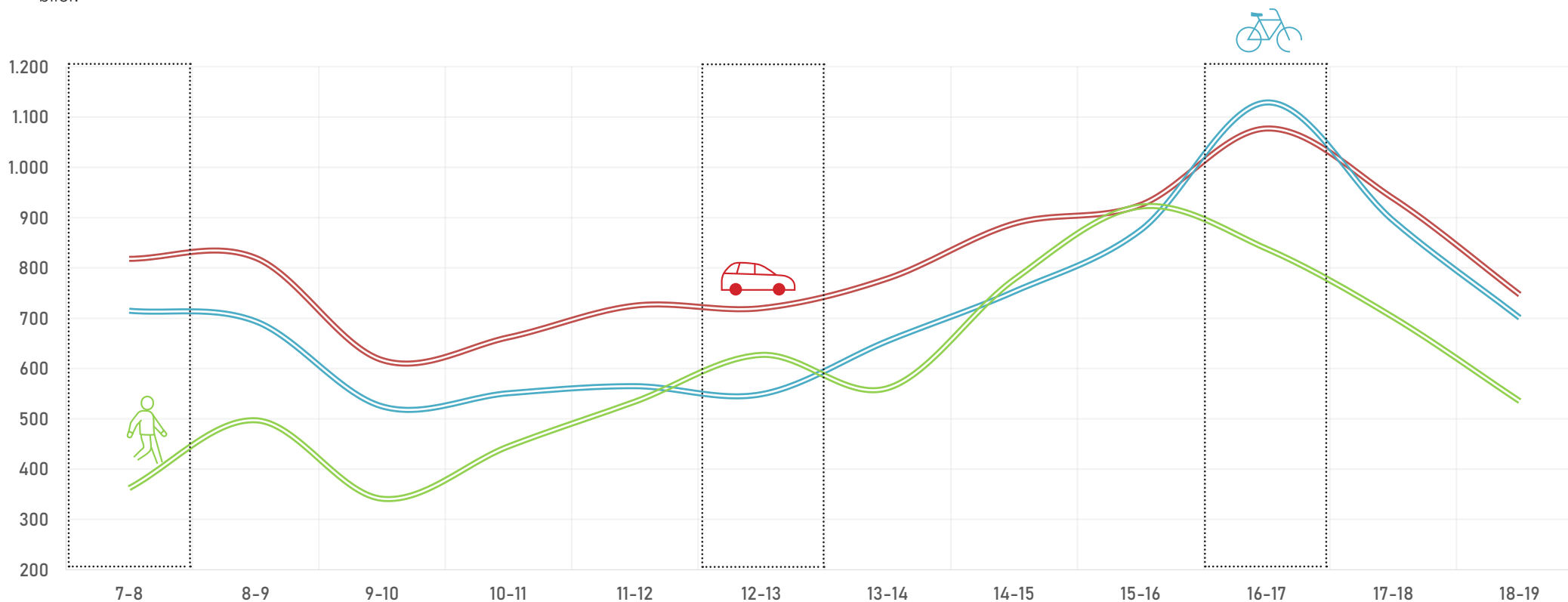
På Jernbane Allé er der samlet set flere cyklister end morgen og middag, med en klar overvægt af cyklister mod nord på Jernbane Allé, både før og efter T-krydset. På Vanløse er der en lille overvægt af cyklister mod vest. Samlet set tegnes et billede af at morgencyklisterne i retning mod Frederiksberg vender "hjem" igen om eftermiddagen.

Gaderummets puls – krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé

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

De individuelle "peaks" er ikke jævne. Overordnet er der generelt flest biler, med undtagelse af tidsrummet 16-17, hvor antallet af cyklister overstiger antallet af biler.

Der er flest fodgængere i krydset i tidsrummet 15-16, hvorimod peak for bilister og cyklister er i tidsrummet 16-17. At der generelt er flere trafikanter i eftermiddagsspidsstimen end morgenspidsstimen, og at disse ikke er jævne, kan måske delvist forklares med indkøbsaktiviteter i Kronen.



1.2 Kollektiv trafik og flows i bymidten

Både 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. Det har indflydelse på mobilitetsadfærden for alle trafikanter i og omkring bymidten, idet 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.

På den helt store klinge fungerer metrostationen Vanløse St. også som international "gate" for rejsende mod lufthavnen, der benytter sig af enten bus eller taxi som tilbringermiddel til stationen, for at fortsætte rejsen med metro.

Den kollektive trafik spiller derfor en central rolle, når det kommer til at beskrive de trafikale forhold i bymidten.

I 2022 udgjorde antal passagerer til S-tog på Vanløse St. på en gennemsnitlig hverdag 5.600, hvilket gør Vanløse St. til den 10. mest travle S-togsstation i Københavns Kommune (ud af 24).

For metroen er der i gennemsnit for et hverdagsdøgn 10.527 passagerer/rejsende fra Vanløse St. (2022), hvilket gør Vanløse St. til den sjette mest benyttede metrostation på linje M1 og M2. Nedenstående tabel viser at 56% af disse rejser også involverer min. ét skift til bus, enten på den første eller sidste del af rejsen.



	S-TOG	METRO	BUS					
LINJE	C OG H	M1 OG M2	9A	22	26	10	31	142
PASSAGERER	5.600	10.527						
AFSTIGERE			1.257	578	396	249	170	54
PÅSTIGERE			1.206	633	299	291	194	37
REJSER DER INKLUDERER MIN. ÉT SKIFT MED BUS	3.531	5.912						



Figur 4: Passagerer i den kollektive trafik
Antal passagerer på en gennemsnitlig hverdag for metro, S-tog og bus.

Datakilder: DSB, Metroselskabet og Movia (rejsekortdata).

Busbetjening af 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.

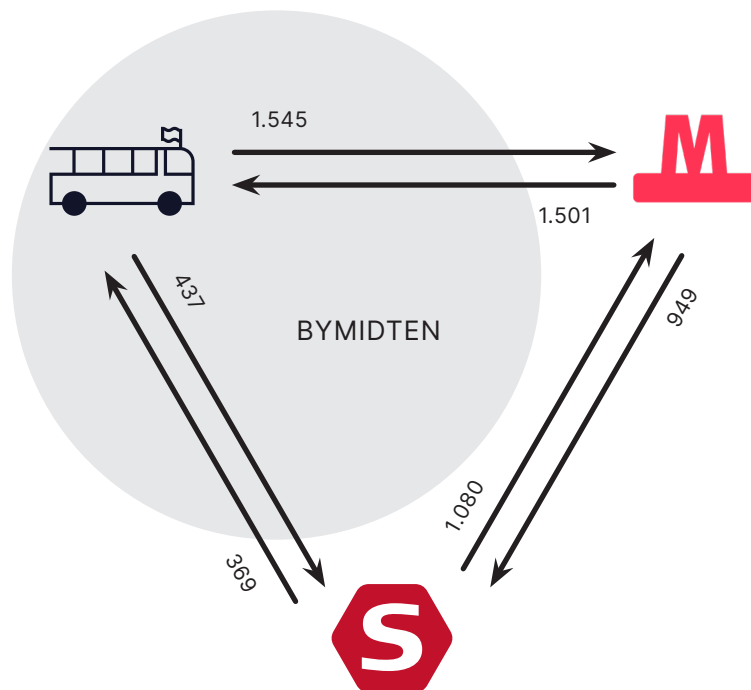
Linje 9A kører i myldretiden med en frekvens på 7-8 min., og har bl.a. en vigtig rolle i koblingen til Vanløse St. for et opland i Rødovre, som ligger mellem banefingrene Frederikssund og Høje-Taastrup. Linje 26 kører i myldretiden med en frekvens på 15 min. og forbinder et opland i Brønshøj-Husum og 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. Fremkommeligheden for buslinje 22 og fastholdelse af linjeføringen på Jernbane Allé er derfor essentiel.

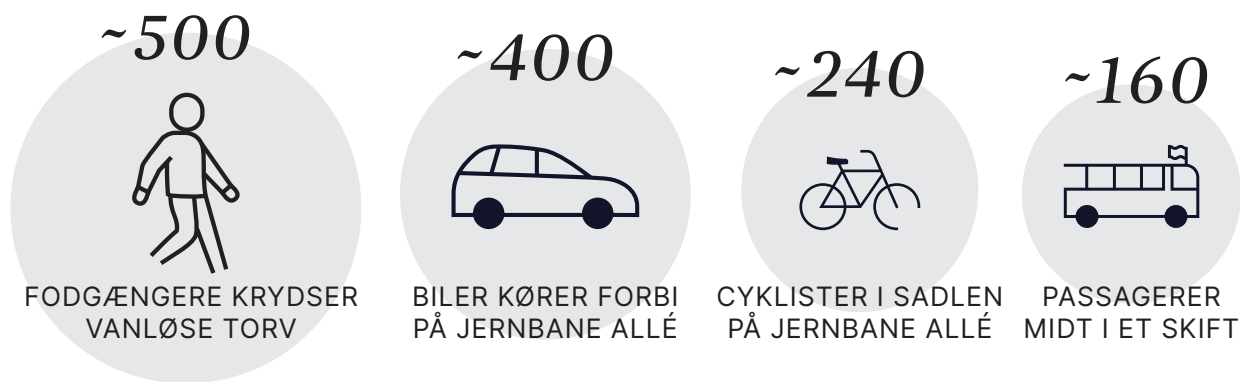


Figur 5: Linjeføring og frekvens for busser
Kortet viser linjeføring og frekvens i myldretiden for busser, der betjener bymidten, samt S-togs- og metrolinjer, der betjener Vanløse St.





Hvis du brugte en time i bymidten, ville du i gennemsnit opleve...



Skifteadfærd og fodgængerflow

Passagertal og fodgængertællinger viser tydeligt, at der er både mange passagerer til den kollektive trafik og stor aktivitet i bymidten. Seneste tællinger fra Københavns Kommune viser at 11.904 gående krydser Vanløse Torv på en almindelig hverdag (Maj 2023), med en opregnet hverdagsdøgntrafik på 14.400. Det er markant flere gående end bilister på Jernbane Allé. Af disse har ca. 63% af de gående, der krydser Vanløse Torv i tidsrummet 7-19, retning mod stationen og Kronen – den resterende andel har retning mod vest.

De største skift i den kollektive trafik foregår mellem bus og metro, både fra bus til metro og metro til bus, med ca. 1.500 passagerer for hver skifteretning. De i alt 2029 passagerer, der skifter mellem S-tog og metro, krydser hverken Vanløse Torv eller Frode Jakobsens Plads, da de skifter fra perron til perron.

Samlet set er der 3852 rejsende, der skifter mellem bus/metro eller bus/S-tog på en gennemsnitlig hverdag, som krydser bymidten, enten via Vanløse Torv eller Frode Jakobsens plads. De udgør altså en væsentlig andel af det samlede fodgængerflow i bymidten.



Figur 6 (øverst): Skift i den kollektive trafik
Antal passagerer der skifter mellem bus, metro og S-tog. Datakilde: Rejsekortdata, Movia.

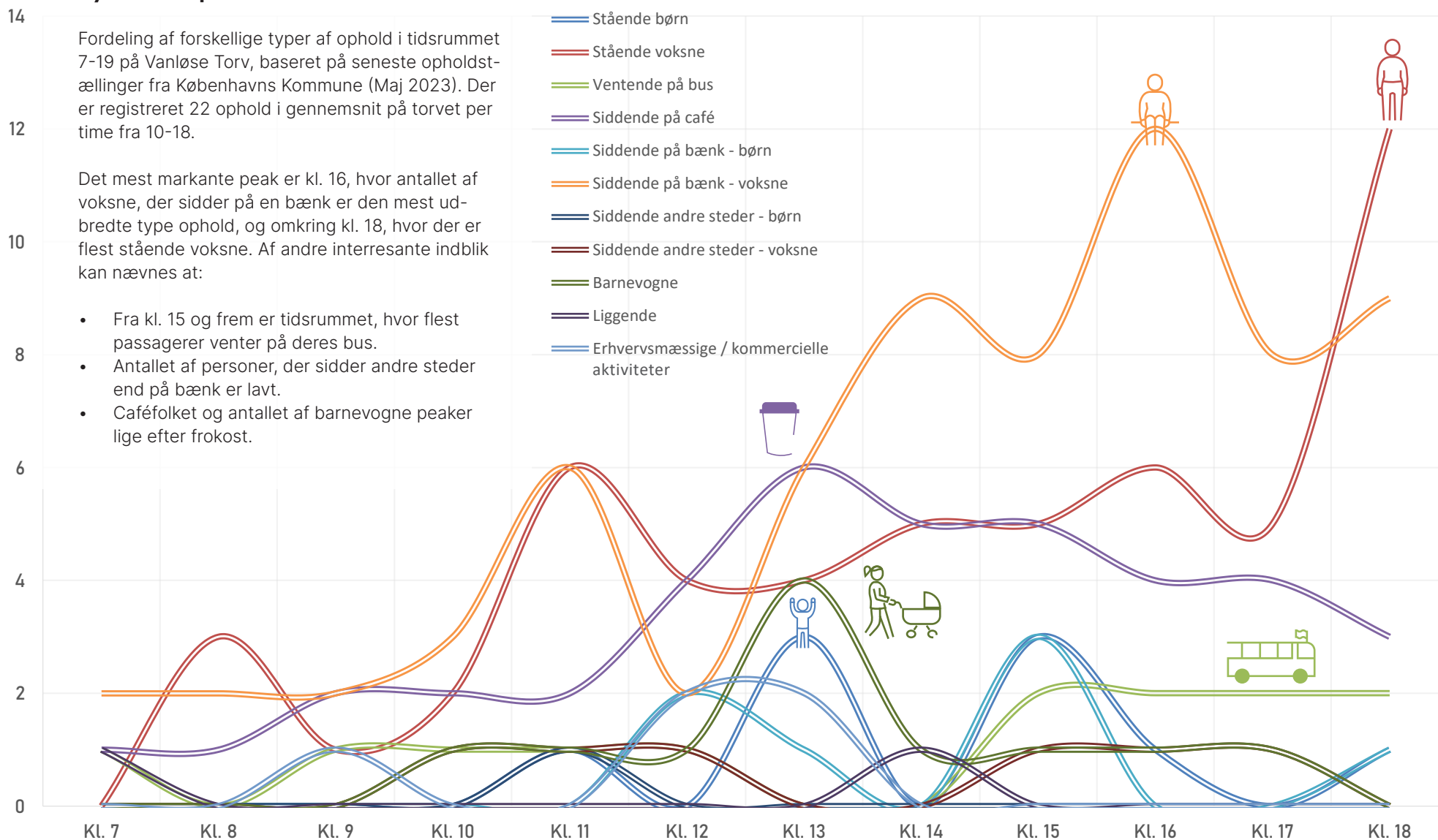
Figur 7 (nederst): Et øjeblikbillede af flows i bymidten

Bymidstens puls – Vanløse Torv

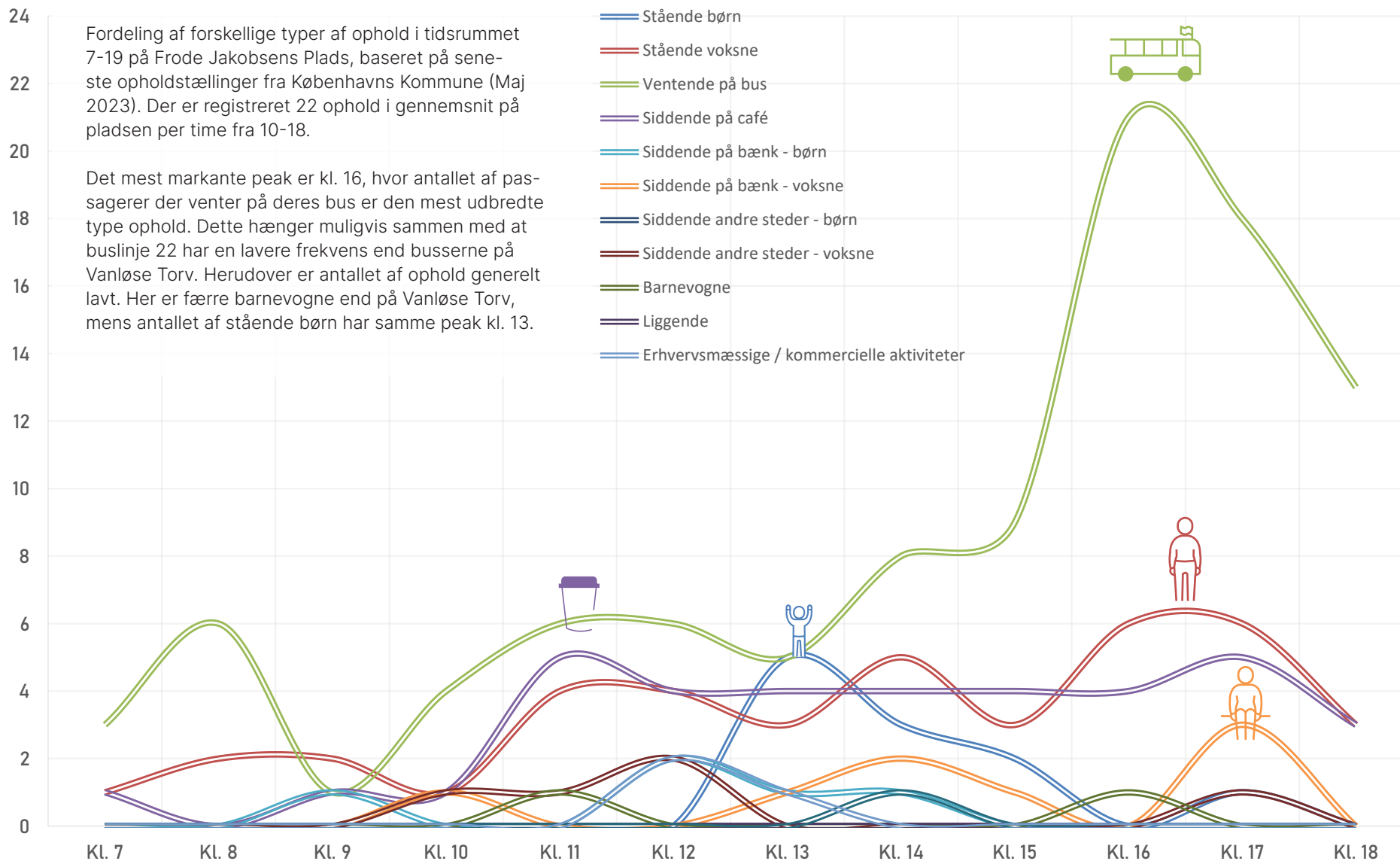
Fordeling af forskellige typer af ophold i tidsrummet 7-19 på Vanløse Torv, baseret på seneste opholdstællinger fra Københavns Kommune (Maj 2023). Der er registreret 22 ophold i gennemsnit på torvet per time fra 10-18.

Det mest markante peak er kl. 16, hvor antallet af voksne, der sidder på en bænk er den mest udbredte type ophold, og omkring kl. 18, hvor der er flest stående voksne. 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 bænk er lavt.
- Caféfolket og antallet af barnevogne peaker lige efter frokost.



Bymidstens puls – Frode Jakobsens Plads



1.3 Jernbane Allé: muligheder og begrænsninger

Jernbane Allé er udpeget som strøggade i Københavns Kommuneplan 2019.

Strøggader er handelsmæssige samlingspunkter med en stor koncentration af butikker samt café og restaurationsmiljøer. Gode muligheder for ophold langs gaden samt for krydsning af gaden skal have høj prioritet, og cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert.

Biltrafikken skal foregå med lav hastighed, og bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikken.

Cyklister har i dag cykelstier langs hele Jernbane Allé. Koblinsen til det overordnede cykelstinet er god, med forbindelse til cykelstier på både Jyllingevej mod nord og Grøndals Parkvej mod syd, samt på de tilstødende kommunale veje Vanløse Allé og Jydeholmen.

På hele Jernbane Allé er bustrafikken blandet med biltrafikken, og der er med undtagelse af stoppestedet Grøndals Parkvej i den sydlige retning, ikke perroner til ind- og udstigning.

På strækningen mellem Vanløse Allé og Jydeholmen består kørebanen af to kørespor, et i hver retning. Køresporene er separeret af en midterhelle frem mod stoppestedet på Frode Jakobsens Plads, og spærrelinjer i begge retninger fra stoppestedet frem mod T-krydset ved Vanløse Allé, hvilket ikke muliggør overhaling. Det betyder at buslinje 22 effektivt sætter en prop i trafikken, hver gang bussen holder ved stoppestedet.

Muligheder og begrænsninger for omprioritering af vejareal

Der er en række muligheder og begrænsninger for inddragelse eller omprioritering af vejareal på Jernbane Allé på strækningen mellem Vanløse Allé og Jydeholmen.

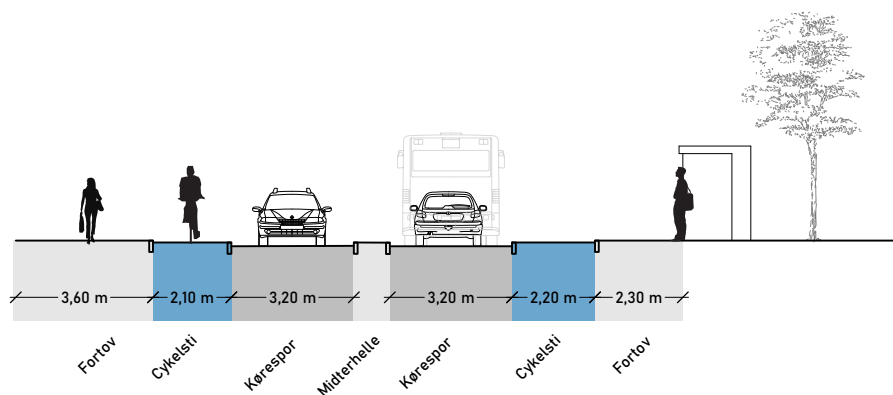
Det er ikke muligt at indsnævre køresporenes bredde, hvis busserne fortsat skal prioriteres. Med udgangspunkt i nuværende linjenet, ses det ikke som en mulighed at omlægge ruteføringen for linje 22 til en anden vejstrækning, da buslinje 22 er den næstmest benyttede buslinje i bymidten og antallet af på- og afstignere er relativt højt.

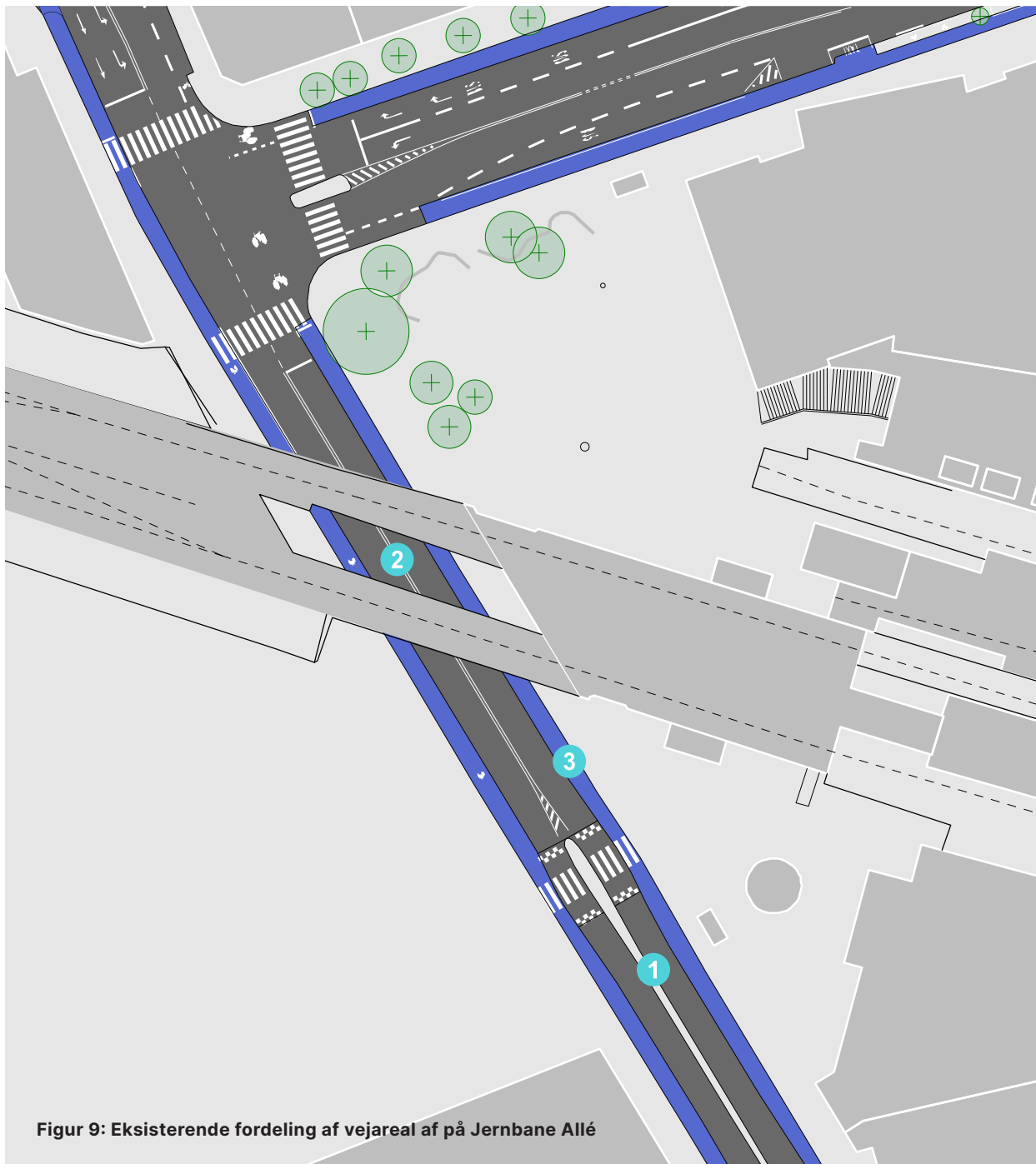
Det er heller ikke muligt at inddrage vejareal ved nedlæggelse af parkeringspladser, da strækningen fra Vanløse Allé til Jydeholmen ikke har vejsideparkering. Ensretning af Jernbane Allé, med det formål at inddrage et kørespor, ses heller ikke som en optimal løsning, da dette vil påvirke busdriften og forringe serviceniveauet, og kan skabe forvirring hos passagererne med opdeltede stoppestedspar.



Figur 8: Jernbane Allé 1:200

Eksisterende tværprofil for Vanløse Allé ved stoppestedet på Frode Jakobsens Plads.





Figur 9: Eksisterende fordeling af vejareal af på Jernbane Allé

Nedenfor er beskrevet tre mulige løsninger, hvis konsekvenser skal undersøges nærmere:

1. En mulighed er reducere vejarealet med fx indsnævring udformet som et "timeglasstoppested". Det vil betyde at kørebanelen på strækningen fx ved Frode Jakobsens Plads indsnævres til ét kørespor i alt. Busser der holder vil altså sætte en prop i trafikken og virke stærkt trafikreducerende. Løsningen vil prioritere busstrafikkens fremkommelighed i endnu højere grad. Busserne bør prioriteres i de lysregulerede kryds ved Vanløse Allé og Jydeholmen, så de ledes først ind på strækningen.
2. En anden mulighed er at arbejde med en samlende plads/torvedannelse henover Jernbane Allé, hvis ønsket er en mere byrumsmæssig karakter. En ensartet belægning i niveau med Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads vil øge mulighederne for krydsning for bløde trafikanter og understøtte flows fra forskellige retninger. Løsningen kræver, at bilisternes hastighed reduceres yderligere, som maksimum til 20 km/t, hvis der fortsat skal være biladgang.
3. Frigørelse af areal til andet formål, der understøtter en samlet bymidte, kan også muliggøres ved at blande trafikken. Blandet bil/bus- og cykeltrafik vil frigøre areal fra cykelstierne, som i stedet kan anvendes til fx begrønning, cykelparkering eller mere fortovsareal. Hastigheden bør være 20 km/t. Løsningen kan kombineres med tiltag, der begrænser eller helt fjerner den gennemkørende biltrafik, hvilket giver større trafikssikkerhed og bedre fremkommelighed for busser og cyklister.

1.4 Vanløse Allé: muligheder og begrænsninger

Vanløse Allé/Apollovej er udpeget som bydelsgade i Københavns Kommuneplan 2019.

Bydelsgader skal sikre fordeling og afvikling af trafikken inden for de enkelte bydele, og bustrafikkens og cykeltrafikens fremkommelighed skal prioriteres højere end biltrafikkens.

Desuden skal biltrafik søges minimeret gennem trafiksaneringer i form af fx busprioritering og busgader.

Både cyklister og busser har i dag god fremkommelighed. For cyklister er der cykelstier i begge vejsider, som ligeledes tilsluttes cykelstier på Jernbane Allé.

Fremkommeligheden for bustrafikken er sikret frem mod T-krydset Jernbane Allé med en lang kombineret bus- og højresvingbane. Der er plads til at ca. 2 højresvingende bilister kan holde foran bussen, som altså får en forlomme når busserne holder ved stoppestedet. Der er etableret perron ved stoppestedet med plads til at to busser holder samtidigt.

Den øvrige biltrafik afvikles med separat venstresvingbane. Der er ingen venstresvingende busser fra Vanløse Allé, da både 9A og 26 drejer til højre ad Jernbane Allé.

Bustrafikken fra Jernbane Allé drejer til venstre ind på Vanløse Allé. Der er en kort busbane ved stoppestedet på Vanløse Torv, men ingen perron.

Da venstresvingende cyklister fra Jernbane Allé ind på Vanløse Allé passerer krydset i en separat signalfase fra busser og biler, kommer disse ikke umiddelbart i konflikt med på- og afstigere. Der kan dog være konflikter mellem på- og afstigere og cyklister fra syd på Jernbane Allé, der drejer til højre ind på Vanløse Allé.

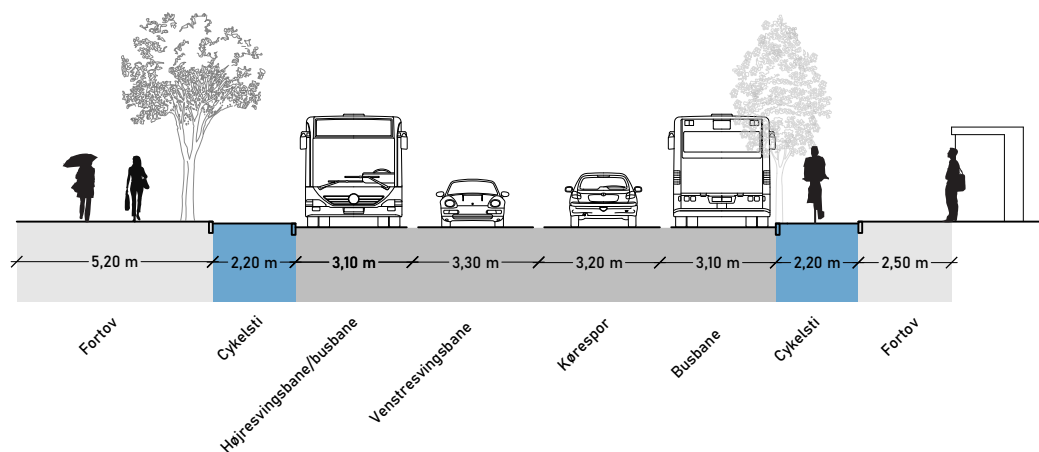
I forlængelse af busbanen er der én afsætningsplads for taxi, som fx er vigtig for de passagerer, der skal videre med metro til lufthavnen. Ved en evt. fremtidig ny designløsning for Vanløse Allé, kan det undersøges om der er behov for ekstra afsætningspladser.

Mod øst på Vanløse Allé/Apollovej smaller cykelstien ind. Trærækken, der deler kørebane og cykelsti, besværliggør udvidelser af cykelsti og/eller fortov på den sydlige vejside, og ses derfor ikke som en mulig fremtidig designløsning.



Figur 10: Vanløse Allé 1:200

Eksisterende tværprofil for Vanløse Allé ved stoppestedet på Vanløse Torv.





Figur 11: Eksisterende fordeling af vejareal på Vanløse Allé

Muligheder og begrænsninger for omprioritering af vejareal

Med udgangspunkt i dagens situation er der ikke mulighed for væsentlig inddragelse eller omprioritering af vejareal på Vanløse Allé, uden at det har negative konsekvenser for busserne.

I et scenarie med vejlukning for biltrafik på Jernbane Allé på strækningen mellem Vanløse Allé og Jydeholmen, kan venstresvingsbanen på Vanløse Allé nedlægges. Det samme gør sig gældende i et scenarie hvor der fortsat tillades bilkørsel på Jernbane Allé, men med venstresving forbudt for bilister fra Vanløse Allé. Det overskydende areal kan enten omprioriteres eller inddrages til fordel for busstrafikken, lette trafikanter eller mere byliv. Nedenfor er beskrevet tre forskellige mulige løsninger, hvis konsekvenser skal undersøges nærmere:

1. At frigøre de højresvingende bilister og busser i to separate kørespor. Det vil øge fremkommeligheden for busstrafikken yderligere.
2. At skabe bedre forhold for på- og afstigere ved busstoppestedet på Vanløse Torv med en perron tilsvarende perronen i modsatte vejside. Især i spidstimerne, hvor der er mange på- og afstigere, kan løsningen afhjælpe eventuelle konflikter mellem trafikanter. Hvis læskærmen samtidig flyttes ud på perronen, åbnes byrummet mere op med mere plads til fodgængere i "slusen" mellem Kroens facade og halvvæggen med bænke.
3. At genetablere fortovsbredden i den nordlige vejside og udligne knækket på cykelstien. Ved etablering af busbanen blev dele af fortovsarealet inddraget og cykelstien forskubbet for at gøre plads til busperron.

2

Trafikmodelberegninger af to trafikale greb

En mulighed for at skabe en mere sammenhængende Vanløse bymidte og mere plads til bylivet er, at arbejde med en fredeliggørelse eller omdisponering af vejarealet på Jernbane Allé. Vejen benyttes i dag dagligt af godt 9.000 bilister, og en evt. fremtidig ændring af vejen vil derfor påvirke trafikmønstret i hele bydelen. For at vurdere de trafikale konsekvenser er der foretaget beregninger i Trafikmodellen Compass.

2.1 Scenarier i analysen

Denne foranalyse rummer ikke mulighed for at teste trafikale ændringer i et 1:1 forsøg i virkeligheden. Derfor er trafikmodellen COMPASS (COpenhagen Greater Area Model for PASSenger Transport) benyttet som grundlag for at regne på tre forskellige trafikale scenarier for Vanløse Bymidte. Der er naturligvis en vis usikkerhed forbundet med resultaterne, men det er det bedste grundlag, vi har, og den bygger på et kæmpestort datasæt.

- **Basisscenarie i 2035**, som indeholder alle de større besluttede infrastrukturprojekter i Hovedstadsområdet fx. Letbane i Ring 3, Metro til Sydhavn og hastighedsnedsættelser i Københavns Kommune. Desuden er modellen tilpasset, så den bedst muligt afspejler de trafikale forhold i Vanløse, som vi forventer de ser ud i 2035. Dette scenarie bruges som grundlag til vurdering af vejændringer beskrevet i de næste to scenarier:
- **Trafikalt greb 1**, hvor Jernbane Allé er nedroslet til 20 km/t på strækningen fra Jydeholmen til Vanløse Allé
- **Trafikalt greb 2**, hvor Jernbane Allé er lukket for biltrafik på strækningen mellem Vanløse Allé og Jydeholmen, så det kun er cykler og busser, der kan køre igennem

Resultaterne for år 2035 viser, at trafikken er steget på Jernbane Allé sammenlignet med i dag. "Trafikrapport for Vanløse", SNC Lavalin, 2020, der også indeholder en beregning i COMPASS viser desuden, at den gennemkørende trafik også vil stige betydeligt frem til 2035. Desuden indikerer modellen, at op mod 1/3 af biltrafikken kører hele vejen igennem Jernbane Allé. (se figur 1)

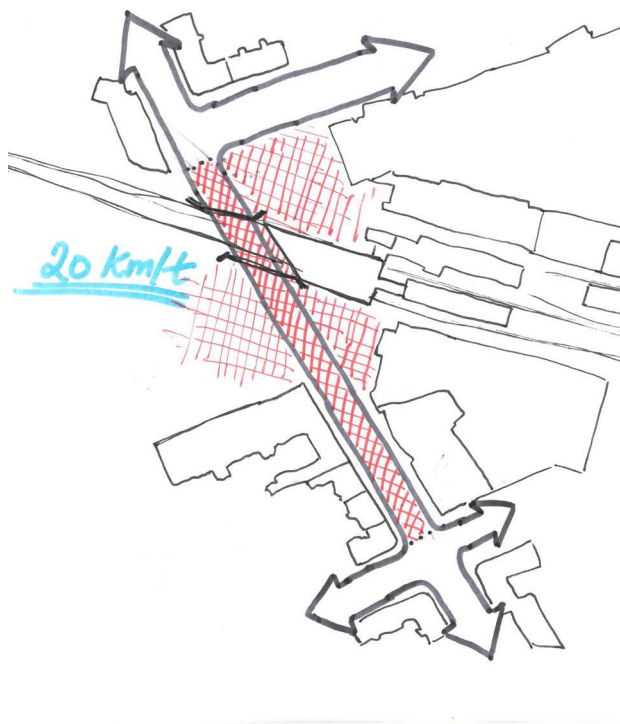


Figur 12: Hverdagsdøgntrafik - basisscenarie
COMPASS-beregning for basisscenariet i 2035, der viser hverdagsdøgntrafikken i hver retning.



2.2

Trafikalt greb 1: Jernbane Allé - delstrækning på 20 km/t



Dette trafikale greb indeholder en skiltet hastighed på 20 km/t på Jernbane Allé på strækningen mellem Jydeholmen og Vanløse Allé.

Formålet med løsningen er, at mindske den gennemkørende biltrafik forbi bymidten, så vejens barriere mindskes, og der opnås et mere fredeliggjort trafikmiljø og større sammenhæng. Dermed kan Jernbane Allé i højere grad få karakter af en strøggade.

COMPASS-beregningerne viser, at denne trafikale løsning har overraskende stor effekt, da trafikken på Jernbane Allé, syd for banen, falder med ca. 50pct. (se figur 3). En stor del af trafikken, der før var gennemkørende benytter nu 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.

At effekten af dette tiltag er så stor, kan skyldes, at den modstand der er lagt ind modellen for at simulere at busserne stopper trafikken evt. er for "hård", også set i lyset af at bussen kun kommer hver 20. min.

Det kan også forklares med, at denne ændring, netop betyder, at det nu bliver hurtigere at tage de omkringliggende veje trods tæt trafik, trods ændringen kun sker på sådan en lille strækning.

Det vurderes umiddelbart at effekten af dette tiltag kan være overestimeret i COMPASS, men at der må forventes en vis forskydning af den rent gennemkørende trafik, når hastigheden sænkes og vejen indsvævres til et spor ved busstoppestederne.

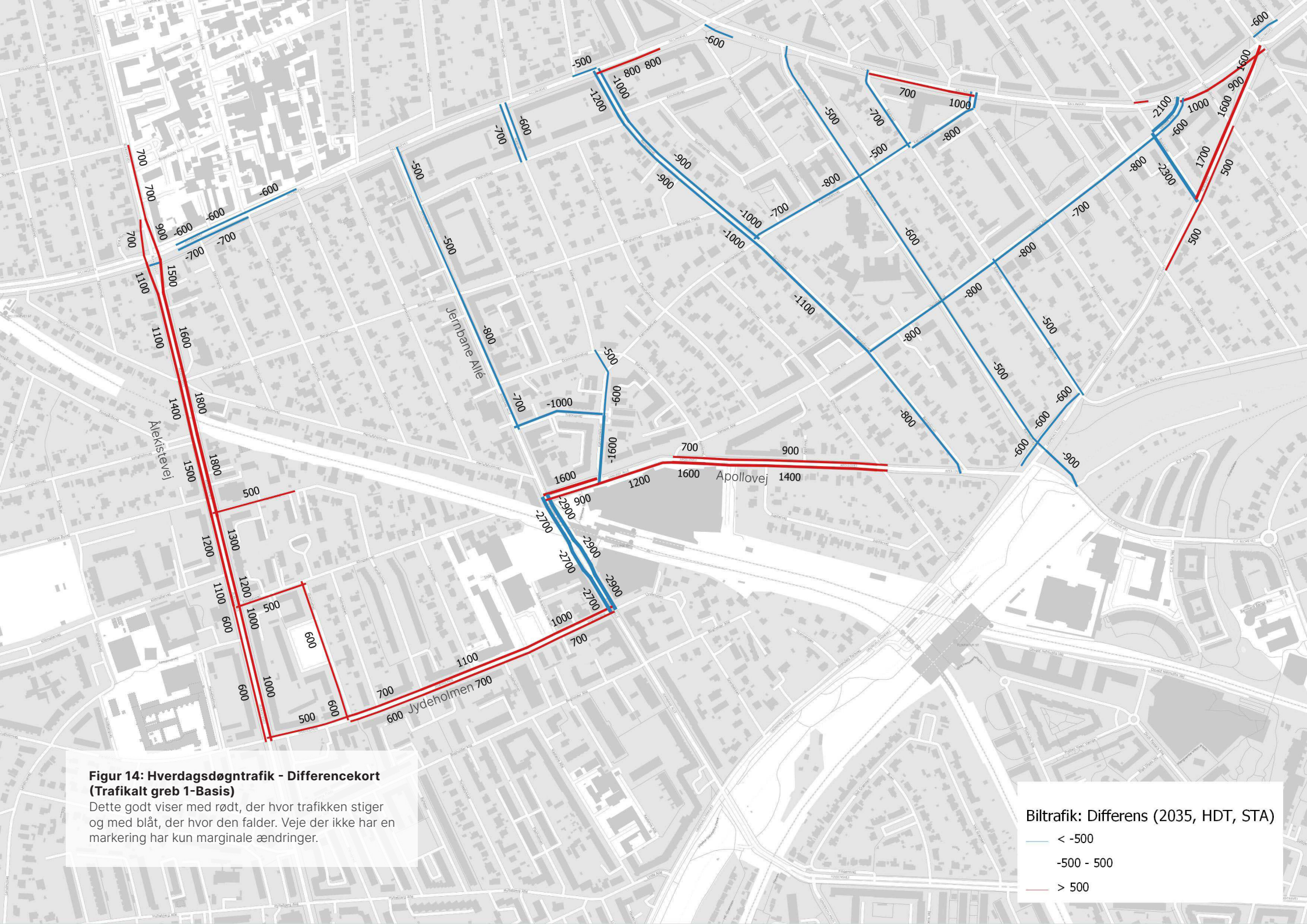
COMPASS indikerer, at trafikken på Jernbane Allé syd for banen reduceres til lidt knap 5.000 biler i døgnet. Med denne trafikmængde og med en hastighed på 20 km/t er det i princippet muligt at gøre vejen til en busgade. Som nævnt tidligere i trafikanalysen er dette ikke så velafprøvet en løsning i Danmark, men findes flere steder i udlandet. En sådan løsning ville muliggøre at den eksisterende cykelsti kunne bruges til byliv eller beplantning.

I en viderebearbejdning af dette forslag er det trafikale greb ændret til 30 km/t, hvilket må forventes at give en mindre reduktion af trafikken og derfor også mindre forskydninger.



Figur 13: Skitse af trafikalt greb 1

Strækningen mellem Jydeholmen og Vanløse Allé neddrøstles til en hastighed på 20 km/t



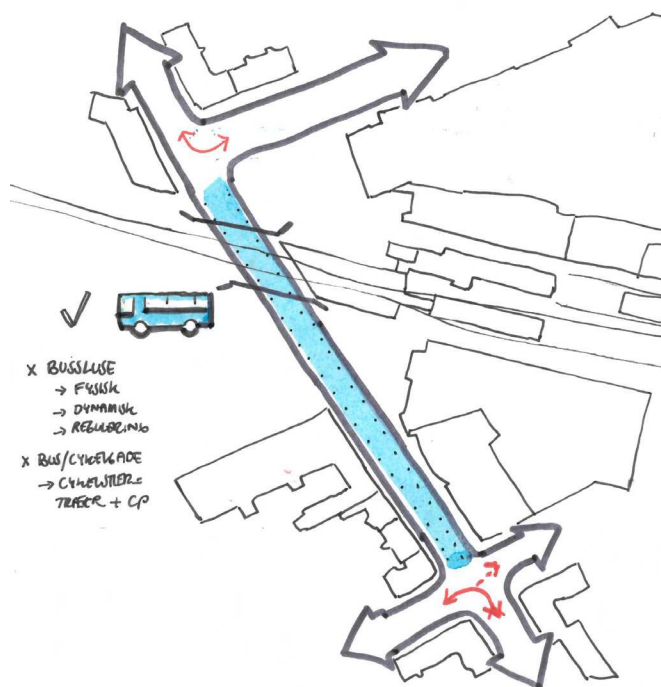
Figur 14: Hverdagsdøgnetrafik - Differencenkort (Trafikalt greb 1-Basis)

Dette godt viser med rødt, der hvor trafikken stiger og med blå, der hvor den falder. Veje der ikke har en markering har kun marginale ændringer.

Biltrafik: Differens (2035, HDT, STA)

- < -500
- -500 - 500
- > 500

2.3 Trafikalt greb 2: Jernbane Allé - delstrækning med vejlukning for biltrafik



Dette trafikale greb indeholder en lukning af Jernbane Allé for biltrafik syd for banen og etablering af en bussluse. Det betyder, at biltrafik fra syd til Kronen enten skal holde i parkeringshuset ved Kulturhuset og gå den sidste strækning eller køre ad Apollovej i stedet.

Effekten af denne løsning er en markant reduktion af biltrafikken på hele Jernbane Allé, hvor scenarie 1 kun gav markante ændringer syd for banen. En stor del af den gennemkørende trafik flyttes til Ålekistevej og Vanløse Allé/Apollovej, der får en væsentlig stigning i trafikmængden. Ålekistevej er udpeget som fordelingsgade i Kommuneplan 2019, hvilket indebærer at den skal sikre forbindelse mellem bydelene og skal håndtere med trafik end strøggaderne. Det vil derfor understøtte kommunens inddeling af byens vejnet, hvis den gennemkørende trafik flyttes fra Jernbane Allé til Ålekistevej.

Princippet i denne løsning er, at Jernbane Allé kan udleve sit fulde potentiale som strøggade med bredere fortov og mere grønt og en pladsdannelse på tværs.

Lukningen af Jernbane Allé betyder, at trafikken på Apollovej stiger med knap 50 pct. og vil ifølge modelberegningerne få ca. 10.000 køretøjer på et hverdagsdøgn i år 2035. Dette kan skabe en ny barriere i bydelen, særligt for de mange krydsende fodgængere. Det betyder også mere svingende trafik i krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé, hvilket skal håndteres, så det ikke forsinker busserne (se figur 5).

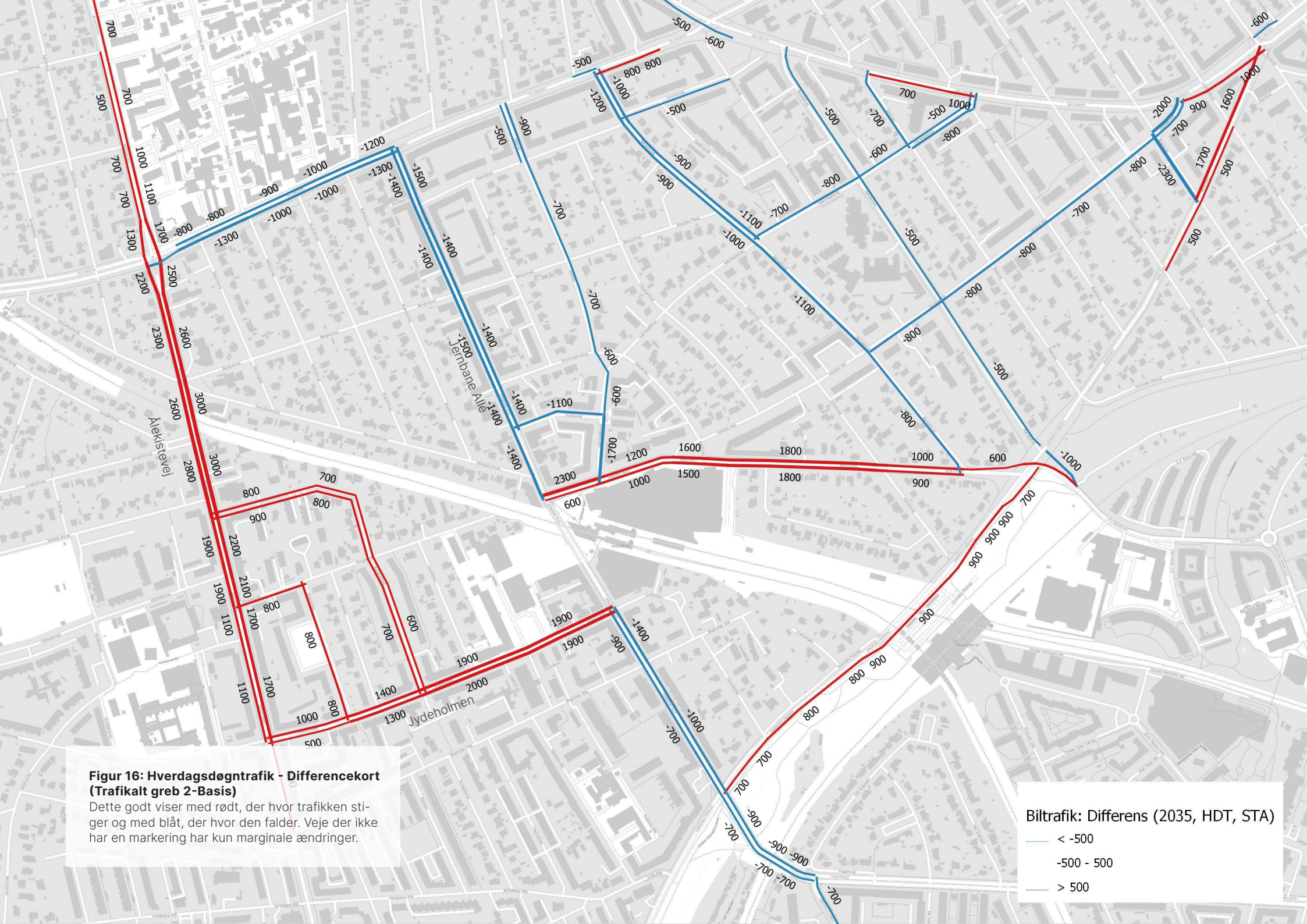
Jydeholmen forventes at få fordoblet trafikmængden ved denne løsning, og der vil komme væsentligt mere svingende trafik i krydset Jydeholmen/Jernbane Allé. Der kan derfor være behov for supplerende tiltag, fx cykelstier på Jydeholmen, for at skabe en tryk og sikker trafikløsning for alle og sikre at bussernes fremkommelighed ikke påvirkes.

Fordelen ved dette scenarie er, at strækningen mellem Jydeholmen og Vanløse Allé friholdes for biler og der kan etableres en pladsdannelse hen over vejen, der binder bymidten sammen. Denne pladsdannelse skal dog tage hensyn til bustrafikken.



Figur 15: Skitse af trafikalt greb 2

På strækningen mellem Jydeholmen og Vanløse Allé etableres en bussluse, så denne vejstrækning lukkes helt for biltrafik



Figur 16: Hverdagsdøgnetrafik - Differenc kort (Trafikalt greb 2-Basis)

Dette godt viser med rødt, der hvor trafikken stiger og med blåt, der hvor den falder. Veje der ikke har en markering har kun marginale ændringer.

Biltrafik: Differens (2035, HDT, STA)

- < -500
- -500 - 500
- > 500