

## Bilag 5 - Byrumsanalyse

På baggrund af de store udviklingsprojekter i Vanløse bymidte ønsker Teknik- og Miljøudvalget, at lokalplanlægningen skal ses i sammenhæng med en samlet plan for hele området med hensyn til trafikbetjening, detailhandelsstruktur og byrum.

Neden for redegøres for hovedpunkterne i den byrumsanalyse, der er udarbejdet for Vanløse Bymidte.

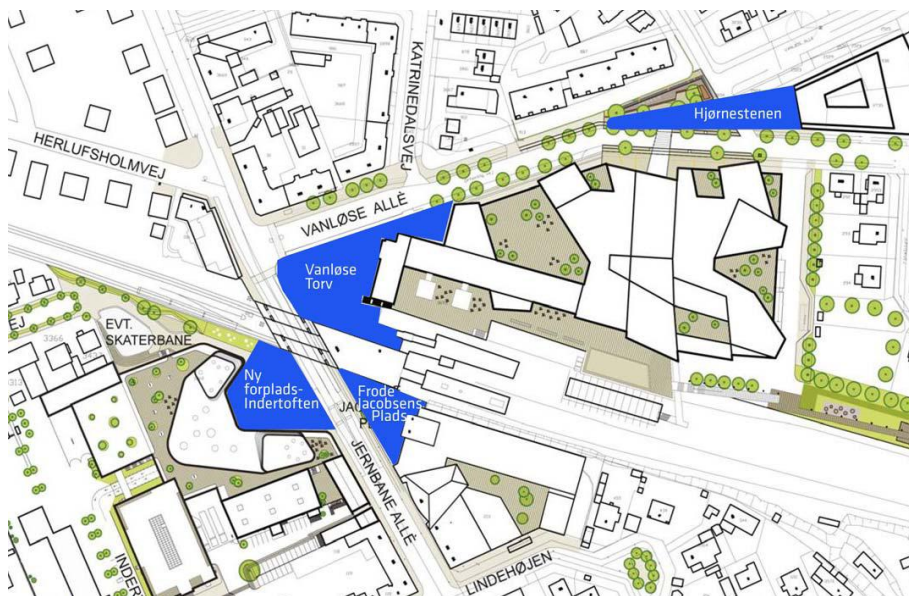
De udviklingsprojekter i Vanløse bymidte, der ligger til grund for analysen er Galleri A" ved Apollovej, Vanløse Allé og Vanløse Torv, "V360" ved Jernbane Allé og Indertoften "og "Hjørnestenen" ved Vanløse Allé og Apollovej, samt et evt. kommende sti- og parkprojekt på det ubebyggede areal langs banen mellem Vanløse Station og Flintholm Station.

Projekterne betyder, at der bliver etableret flere nye byrum. Det giver nye muligheder for at skabe sammenhænge og forbindelser mellem de nye og de eksisterende byrum, ligesom de enkelte byrums funktioner og udformning skal overvejes.

Der er tale om 4 primære byrum og en række sekundære byrum i form af forbindelser og ankomstarealer.

### De primære byrum er:

1. Vanløse Torv,
2. Frode Jakobsens Plads,
3. 'Den nye forplads ved Indertoften "V360"
4. "Hjørnestenen" byrum



*De primære byrum i Vanløse*

Det er oplagt at se Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og 'den nye forplads ved Jernbane Allé i sammenhæng som tre pladser, der supplerer hinanden.

Ved anlæggelsen af den nye forplads ved Jernbane Allé opstår der således en oplagt mulighed for, i samspil med Frode Jakobsens Plads og Vanløse Torv, at danne et større byrum, hvor bymidtens forhold omkring cykelparkering, stiforbindelser, opholdspladser forbedres.

### **1. Vanløse Torv**

Vanløse Torv er bymidtens centrale plads og samtidig den største, men den er langt mindre intensivt udnyttet end Frode Jakobsens Plads. Restaurenten i stueetagen udnytter del af arealet langs facaden til udeservering i sommerhalvåret og et areal mellem metrosøjlen og stationstårnet anvendes periodisk til cykelparkering. Det efterlader et stort areal, med gode solforhold, forrest på pladsen, som kunne komme i spil til flere opholdstilbud, eller den kunne på anden måde rumme funktioner, der kunne afhjælpe pladsproblemerne på Frode Jakobsens Plads. Fremover bliver der adgang til Galleri A fra den nordlige lidt tilbagetrukne del af torvet. Dette bør torvet understøtte med tværgående bevægelseslinjer.

### **2. Frode Jakobsens Plads**

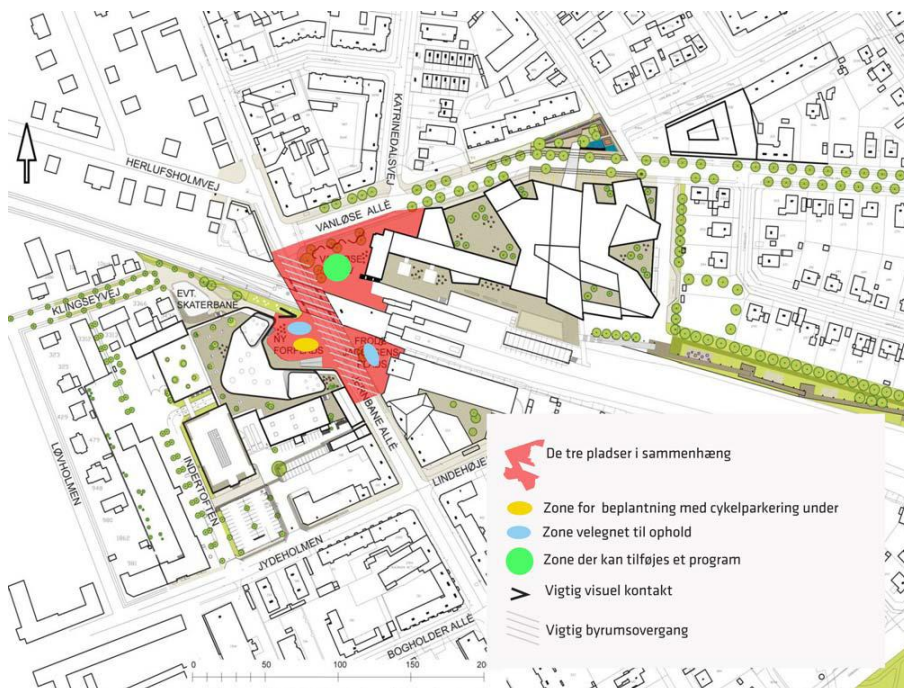
Frode Jakobsens Plads er en lille, aktiv plads, der i dag er domineret af cykelparkering, et heget opholdsareal omkring den nyopførte pavillon og Føtex´ udstillingsvarer. Der er gode solforhold på pladsen, men opholdsmulighederne bør forbedres og forøges. Med opførelse af Galleri A, som omfatter overdækkede cykelparkeringspladser i umiddelbar tilknytning til center og S-togstation/Metro vil der ske en væsentlig forbedring af bymidtens cykelparkeringsforhold, hvilket også kan medvirke til at afhjælpe forholdene på Frode Jakobsens Plads.

### **3. Ny forplads ved Indertoften**

Den nye forplads ved Jernbane Allé bliver væsentlig større, men har ikke så god solorientering som Frode Jakobsens Plads. Det vil derfor være hensigtsmæssigt i forhold til bylivet at placere cykelparkering på den mest skyggefulde del af pladsen - for eksempel under grupper af træer. Det vurderes, at det vil være muligt at få cyklister til at parkere cyklerne her, hvis det er let at krydse vejen.

Samtidig foreslås det at samle forpladsen og Frode Jakobsens Plads på tværs af Jernbane Allé ved hjælp af belægninger, som en samlet flade, der er hævet i forhold til resten af Jernbane Allé, eller på anden måde markerer sammenhængen og lette krydsning for fodgængere. Hvis overgangen markeres og Jernbane Allé kan hastighedsdæmpes, vil der opstå et bedre flow samlet set, men bør nærmere vurderes i forhold til de trafikale behov.

De tre pladser bør bindes sammen via en passage gennem stationsbygningen, via Jernbane allé og jernbanebroen. For at danne en større samhørighed med Vanløse Torv kan passagen under banen opgraderes i form af belysning, kunst eller lignende.



Forslag til sammenhæng mellem Vanløse Torv, Frode Jakobsens Plads og ny forplads

#### 4. Hjørnestenen og pladsen foran

Pladsrummet ved Hjørnestenen og Hjørnestenens byrumspotentialer kan anskues på flere måder, men det vurderes, at den mest hensigtsmæssige er som to adskilte rum, hvor det ene består af trappen og pladsen i tilknytning til denne og det andet af et lille, rolig, grønt parkrum - en slags 'buffer' mellem villakvarteret og bycentret.

Det er oplagt at løse villabebyggelsen/stokbebyggelsens møde med butikscenteret Galleri A ved at udforme en lokal plads, der formidler overgangen mellem byens to skalaer.

Trapperummet skal udformes med henblik på at kunne tilbyde både adgang og flere former for ophold. Forpladsen til trapperummet udformes som forlængelse af trappen. Der kan integreres cykelparkering i forpladsens udformning. Pladsens sydvestlige spids udformes med store træer, der både skærmer mod bebyggelsen og skaber et rum med opholdsmulighed med den karakter man kender fra karrébebyggelsernes hjørnepladser.

Krydsningsmuligheden over Apollovej til Galleri A's indgang fastlægges i forbindelse med den endelige udformning af pladsen.

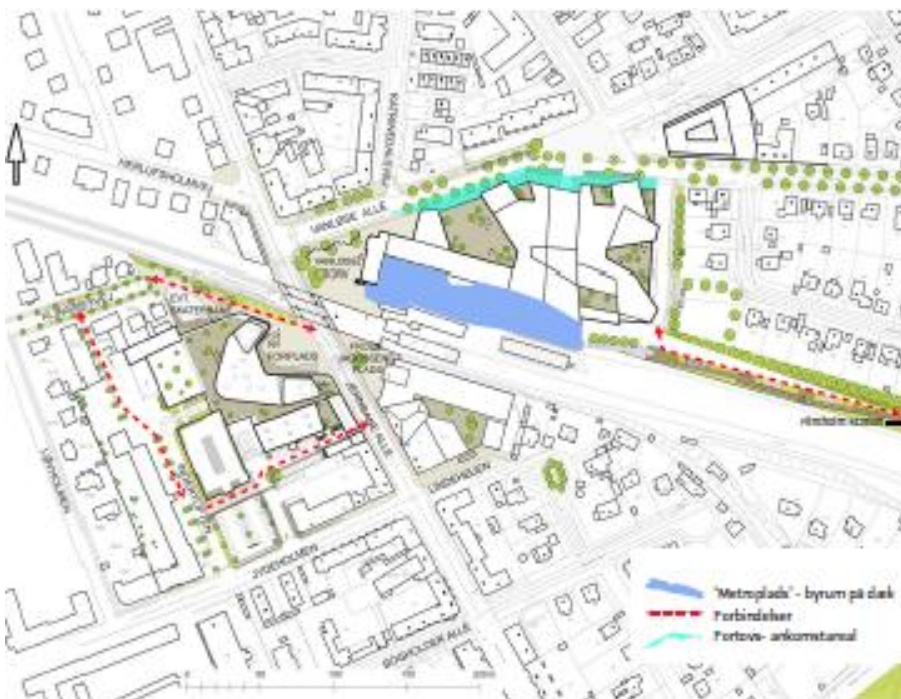


Hjørnestejnens byrum

### Sekundære Byrum

Følgende forbindelser og ankomstarealer skal medvirke til at integrere de nye bebyggelser og byrum i den eksisterende by.

1. 'Metroplads' på dækket af Galleri A
2. Fortovs og ankomstarealer ved Galleri A
3. Forbindelsen langs banen til Flintholm Station
4. Den nye vej mellem Galleri A og villakvarteret
5. Forbindelserne fra Indertoften til Klingseyvej og Jernbane Allé
6. Stiforbindelsen fra Klingseyvej langs banen til Jernbane Allé



Sekundære byrum og forbindelser

### **1. Metroplads på dækket af Galleri A**

Der bliver tale om en hævet, sydvendt plads der forbinder Galleri A med metroperron via en broforbindelse. Samtidig fungerer dækket som overdækning af cykelparkeringen til centret. Visuelt hænger pladsen også sammen med stationsområdet. Pladsen bliver en del af det nye center og de aktiviteter, der forgår her. Der er direkte forbindelse til Vanløse Torv, og der er en potentiel forbindelse til Flintholm Station.

### **2. Fortovs- ankomstarealer ved Galleri A**

Der bliver adgang til selve Galleri A og de enkelte butikker med udstillingsvinduer mod det udvidede fortovsareal langs Vanløse Allé og Apollovej. Der gøres i projektet for det nye center meget ud af at skabe en åben, varieret og indbydende facade, idet det er intentionen at der skabes en attraktiv 'butiksgade' med den plads det kræver til mødesteder og at flere fodgængere kan passere hinanden.

### **3. Ny vej fra Apollovej til parkeringskælder**

Der etableres en vejforbindelse mellem Galleri A og villaerne ved Jupitervej. Langs forbindelsen opføres en lang mur, der afslutter og indrammer boligbebyggelsen. Muren vil blive beplantet med klatreplanter, og der plantes en tæt træække, som vil lukke af mod centeret og give villaerne en grad af privathed.

### **4. Forbindelse fra Galleri A/Vanløse Station til Flintholm Station**

Det er intentionen, at der i forlængelse af Galleri A kan anlægges en rekreativ park med en cykel- og gangsti langs banen med forbindelse til Flintholm Station og centerfunktionerne her. Stien og parken skal samtænkes med den oven for nævnte Metroplads og det kommende projekt for forbedring af forholdene ved Flintholm Station.

### **5. Forbindelserne fra Indertoften til Klingseyvej og Jernbane Allé**

Den nye bebyggelse V360 ved Jernbane Allé sammenbygges med Indertoften 12 og 10 og lukker derved for gennemgangen. Det er derfor vigtigt at fastholde stiforbindelserne fra Indertoften til Jernbane Allé og Klingseyvej for ikke at skabe 'dead ends' og dermed give området bagsidekarakter.

### **6. Stien langs banen fra Klingseyvej til Jernbane Allé**

Buskbeplantning på baneskråningen kan med fordel erstattes af lavere begrønning, som blomstereng, bunddække el. lign., hvori de eksisterende træer bliver stående. Derudover skal belysningen understøtte trygheden på stien.

Det foreslås i projektet V360, at bygge en cykelparkering ind i baneskråningen i ca. 1/3 af stiens udstrækning. En løsning, der kun bør realiseres, hvis børneinstitutionen samtidig flyttes, og der skabes et åbent rum mellem den nye bebyggelse og banen, da den ellers vil forstærke flaskehalseffekten og fornemmelsen af utryghed. Der er dog ingen umiddelbare planer om at flytte institutionen.