

Bilag 6 - Hørings svar

Hej Emmy

d. 6. marts 2015

Vi har stadig problemer med at kunder og folk ikke kan komme forbi vores butik for bare cykler der bliver kastet alle steder.

Men efter de nye ekstra stativer foran vesterbrogade 74, har vi alligevel fået en lille smule mere luft, som faktisk har gjort at vi nu kun får halvt så mange kundeklager, over at man ikke kan komme til eller at flugt og brandveje er spærret, som jo potentielt kan være livsfarligt.

Så alt i alt ønsker vi og vores kunder bestemt ikke at I

stopper her, for som udgangspunkt burde man godt kunne udvide op til lysreguleringen, for svingbanen kommer først i næste regulering.

Med venlig hilsen

Patrick Storgaard

Servicechef

Føtex Vesterbrogade

Tlf: 3355 9621

E-mail: ps.vesterbrogade@foetex.dk

Hej Emmy

d. 17. marts 2015

Movia har kontaktet operatøren på linje 26 og 6A for at høre nærmere om hvad de har oplevet ifm. trafikforsøget på Vesterbrogade, hvor kommunen har inddraget lidt af højresvingbanen til at etablere cykelparkering (se eventuelt vedlagte skitse). Tilbage meldingen fra operatørerne på linje 26 og 6A har været at buschaufførerne ikke har bemærket nævneværdige problemer ved denne ændring.

Movia har også i tilføjelse til dette udarbejdet en hastighedsanalyse på stoppestedsniveau for at bekræfte om hastigheden for busserne er forringet eller forbedret efter trafikforsøget er implementeret .

Movia kan konstatere, at nettohastigheden i dagtimerne (9-15) er faldet fra 1. kvartal 2014 til 1. kvartal 2015 på den relevante strækning. I morgen- og eftermiddagsmyldretiden ses ingen signifikante ændringer. Det største fald ses for linje 6A, hvor hastigheden er 2,9 km/t lavere i 1. kvartal 2015 sammenlignet med samme periode i 2014. For linje 26 er faldet 2.1 km/t i dagtimerne. (Se også vedlagte analyse)

Jeg håber denne analyse og tilbage melding fra operatørerne kan bruges til det videre arbejde og evaluering af projektet.

Med venlig hilsen

Anil Sharma

Projektleder
Strategi og Anlæg, Trafik og Plan

Direkte: +45 36 13 16 41

E-mail: ANS@moviatrafik.dk



Hej Emmy

I forlængelse af vores tidligere tilbagemelding vedr. Trafikforsøget på Vesterbrogade har Movia ikke mulighed for at komme med en økonomisk vurdering af konsekvenserne for busdriften på linje 6A og 26, på grund af den minimale forringelse af køretiden på under 20 sek. i dagtimerne jf. vedlagte køretidsanalysen.

Movia vurderer dog, at det vil være uhensigtsmæssigt at gøre trafikforsøget permanent og dermed forværre køretiden linje 6A og 26 i udadgående retning. Baggrunden for denne vurdering skyldes især, at Movia allerede indenfor den nærmeste fremtid overvejer at indsætte ekstra ressourcer på linje 6A mellem Hovedbanegården og Rødovrehallen, da man på nuværende tidspunkt oplever en del udfordringer mht. overholdelse af køreplanen (dvs. pålideligheden) på linjen.

Overordnet set virker det ulogisk at man tilføjer ekstra ressourcer til en linje og derefter forværre situationen yderligere ved at gøre trafikforsøget permanent.

Jeg ved godt det måske ikke er præcist det svar du ønskede i forbindelse med den politiske indstilling du ar ved at udarbejde, men jeg har desværre ikke mulighed for at komme nærmere en besvarelse af nedenstående spørgsmål.

Jeg sender også denne mail til Økonomiforvaltningen, således de er orienteret omkring den økonomiske vurdering er kommet med ifm. trafikforsøget på Vesterbrogade.

Med venlig hilsen

Anil Sharma

Projektleder
Strategi og Anlæg, Trafik og Plan

Direkte: +45 36 13 16 41

E-mail: ANS@moviatrafik.dk



Notat



Til:

Sagsnummer
ThecaSag-152675
Movit-3063351

KK

Kopi til:

Sagsbehandler SBA
Direkte +45 36 13 16 77
Fax -
sba@moviatrafik.dk

ANS

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

15. april 2015

Fremkommelighedsanalyse af projekt v Vesterbrogade 74

Indledning

Dette notat indeholder en analyse af en ændring i fremkommelighedsforholdene for linje 6A og 26 på Vesterbrogade i retning mod henholdsvis Rødovrehallen og Ålholm Plads. Københavns kommune har inddraget en del af højresvingsbanen frem mod Frederiksberg Allé, og har bedt Movia om at vurdere konsekvenserne for busserne af dette tiltag.

Projektet blev gennemført den 7. januar 2015. Til at analysere konsekvenserne for busserne er Movias TDR anvendt – dette er bussens kommunikationssystem, og udgør en stikprøve på ca. 90 % af alle busser. Som før-periode anvendes 1. kvartal 2014 (fra 7. januar), og som efterperiode anvendes 1. kvartal 2015 (fra 7. januar). I begge tilfælde udtages vinter- og påskeferie. To strækninger er analyseret; en for 6A (Vesterbros Torv 1528 – Frederiksberg Allé 1529) og en for 26 (Vesterbros Torv 1528 – Værnedamsvej 2303). I analysen tages udgangspunkt i nettohastigheden, således kan antal på- og afstigere ved stoppestederne ikke influerer resultatet.

Konklusion

Movia konstaterer, at nettohastigheden i dagtimerne (9-15) er faldet fra 1. kvartal 2014 til 1. kvartal 2015 på den relevante strækning. I morgen- og eftermiddagsmyldretiden ses ingen signifikante ændringer. Det største fald ses for linje 6A, hvor hastigheden er 2,9 km/t lavere i 1. kvartal 2015 sammenlignet med samme periode i 2014. For linje 26 er faldet 2.1 km/t i dagtimerne.

Hvorvidt faldet udelukkende skyldes ændringen omkring Vesterbrogade 74 er ikke til at sige, da linje 6A i dagtimerne i retning mod Rødovrehallen har oplevet problemer med pålideligheden, og tiltaget kan derfor ikke ses isoleret. Det er dog klart, uanset årsagen, at der ses et fald i dagtimerne for linjerne på den omtalte strækning, mellem Vesterbros Torv og Frederiksberg Allé.

Analyse

Måned	Linje	2014	2015
Januar	6A	3185	2271
	26	1887	1349
Februar	6A	2879	3033
	26	1710	1798
Marts	6A	2124	2276
	26	1259	1348

Tabel 1 Antal observationer total pr. måned fordelt på linje

I tabel 1 ses antal observationer i perioderne, og på baggrund af tabellen vurderes det, at datagrundlaget er tilstrækkeligt i forhold til at beskrive udviklingen i nettohastigheden for busserne.

Tabel 2 viser nettohastigheden for linje 6A for 1. kvartal i 2014 og 2015. I morgen og eftermiddagsmyldretiderne ses kun begrænset forskel i hastigheden, hvorimod hastigheden er faldet i dagtimerne. Forskellen i dagtimerne svarer til en reduktion i køretiden på 16 sekunder.

Hvis det antages at fordelingen af nettohastigheder kan beskrives tilnærmelsesvis som en normalfordeling kan et t-test anvendes til at sammenligne hastighederne. Antallet af observationer taget i betragtning synes denne antagelse at holde stik, da et t-test normalt er retvisende ved stikprøver over 30.

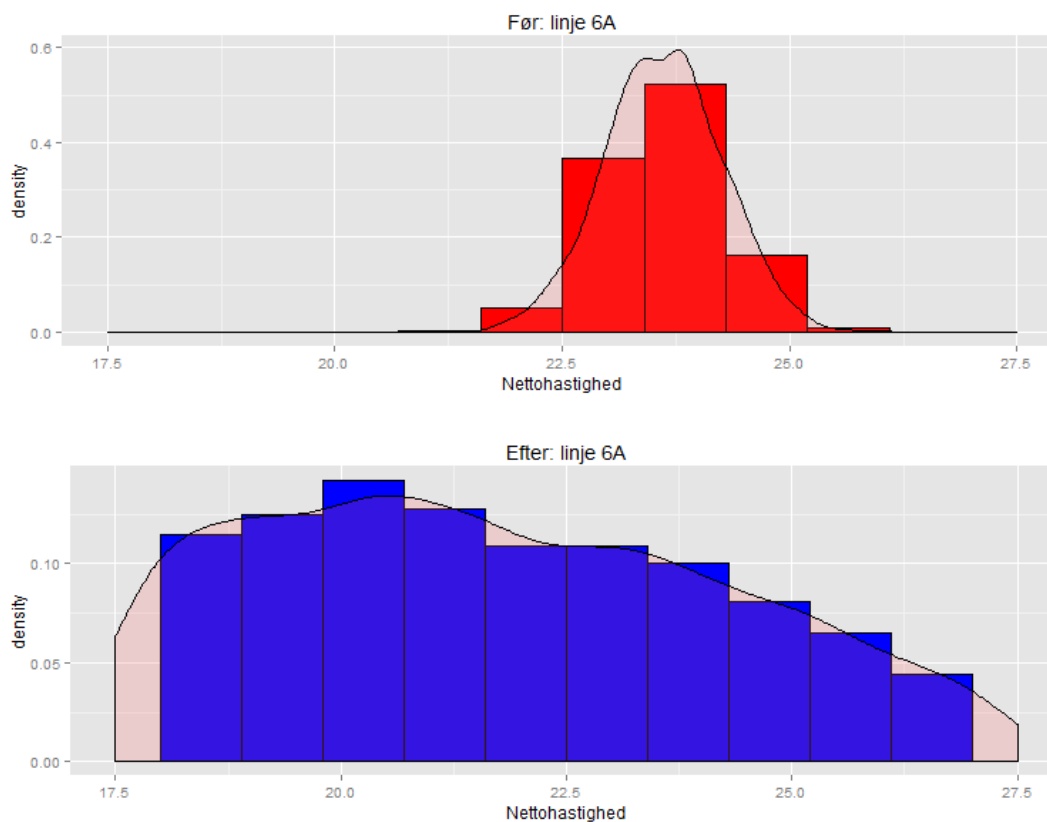
Linje 6A/Nettohastighed	2014	2015	Difference
Morgen (7-9)	22,9	24,2	1,2
Dagtimer (9-15)	23,6	20,6	-2,9
Eftermiddag (15-18)	20,4	20,5	0,1

Tabel 2 Nettohastigheder i km/t i 2014 og 2015 for linje 6A (1. kvartal)

Der er således signifikant forskel på nettohastigheden i dagtimerne i 2014 og 2015, og nettohastigheden er derfor faldet, jf. tabel 1. I morgen- og eftermiddagsmyldretiden er forskellene ikke signifikante, hvorfor tiltaget ikke har haft nogen betydning. Det fremgår også af bilaget, at kurven for hastigheden i 2015 i alle tre måneder ligger under kurven for 2014 i dagtimerne.

Dette illustreres også tydeligt at variansen, som dagtimerne imellem er blevet større. En måde at illustrerer situationen på er ved at simulere en fordeling af køretider, som ses på figur 1. Det røde histogram viser normalfordelingen af nettokøretider før (2014) og den blå for 2015. Under normalfordelingsantagelsen, som forventes at være gældende ved store stikprøver, ligger 5 % af nettokøretiderne på strækningen for linje 6A under 22,5 km/t i løbet af dagtimerne. I 2015 er tallet omtrentligt 50 %, det vil sige en 10 gange større sandsynlighed for at

bussens nettohastighed er under 22,5 km/t.



Figur 1 Fordeling af simulerede nettohastigheder for linje 6A før og efter i dagtimerne

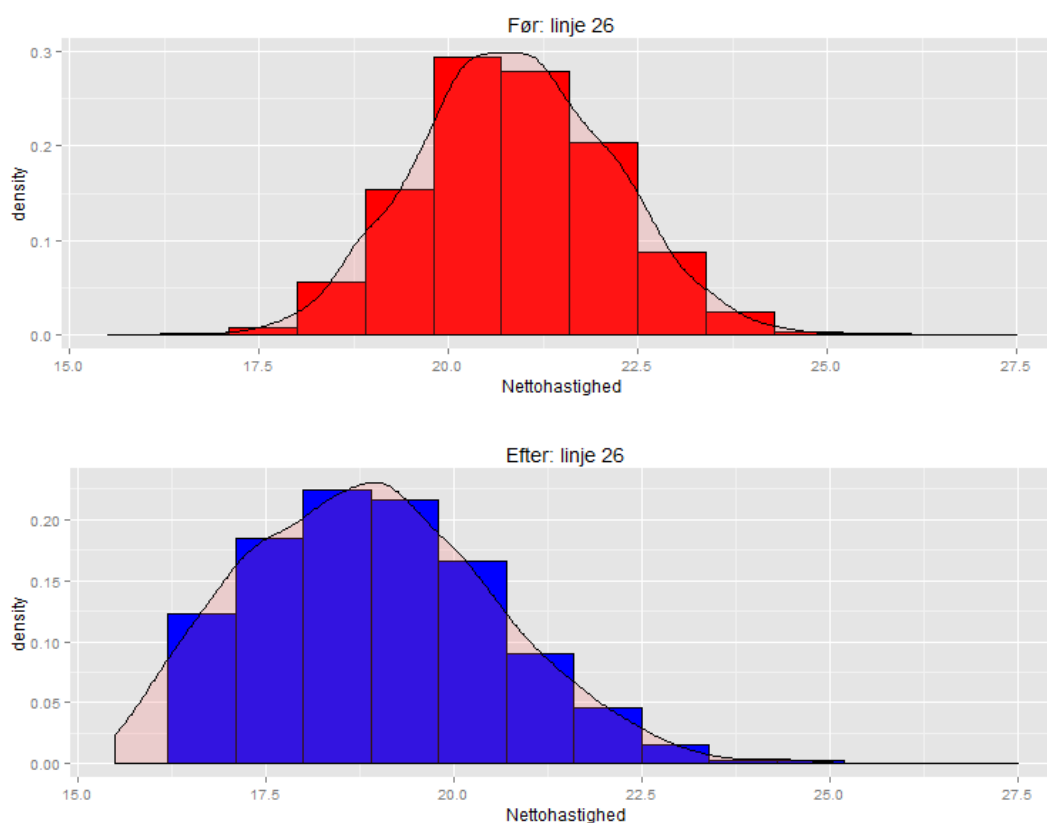
En tilsvarende tendens ses for linje 26, tabel 2. Nettohastigheden er signifikant lavere i 2015, sammenlignet med 2014. Linjen oplever et fald i hastigheden på 2,1 km/t i dagtimerne (svarende til 12 sekunder), og i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne ses ingen reelle forskelle.

Linje 26/Nettohastighed	2014	2015	Difference
Morgen (7-9)	20,6	20,4	-0,2
Dagtimer (9-15)	20,9	18,7	-2,1
Eftermiddag (15-18)	16,9	16,9	0,1

Tabel 3 Nettohastigheder i km/t i 2014 og 2015 for linje 26

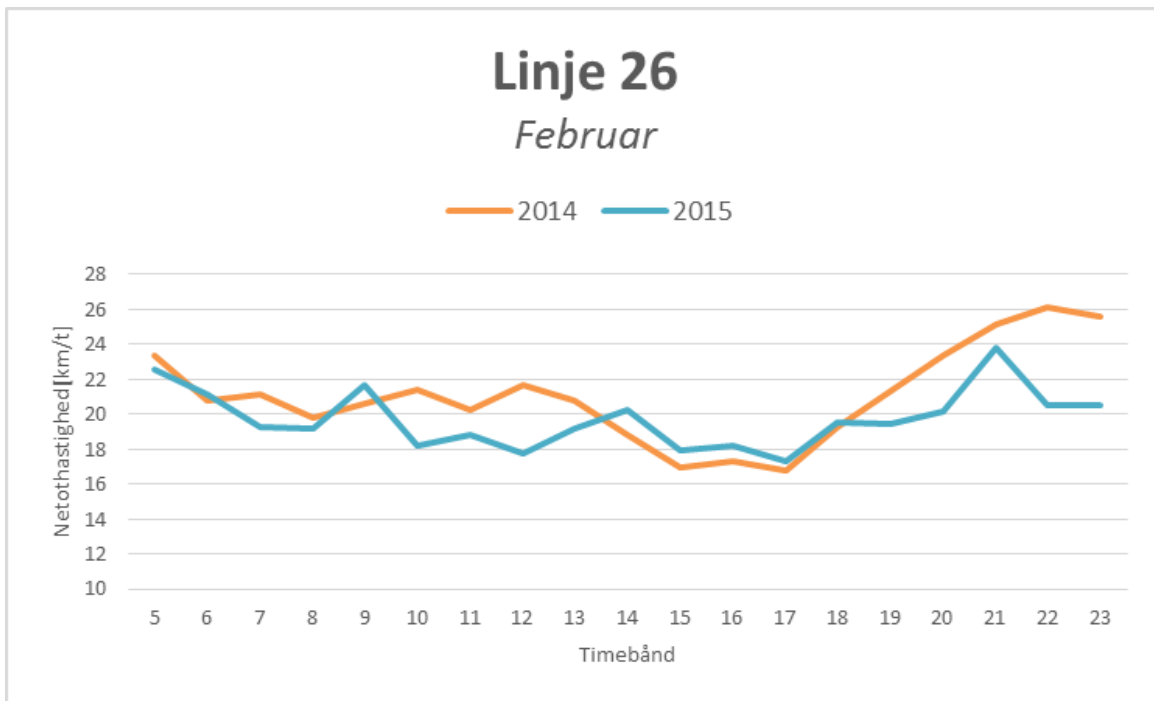
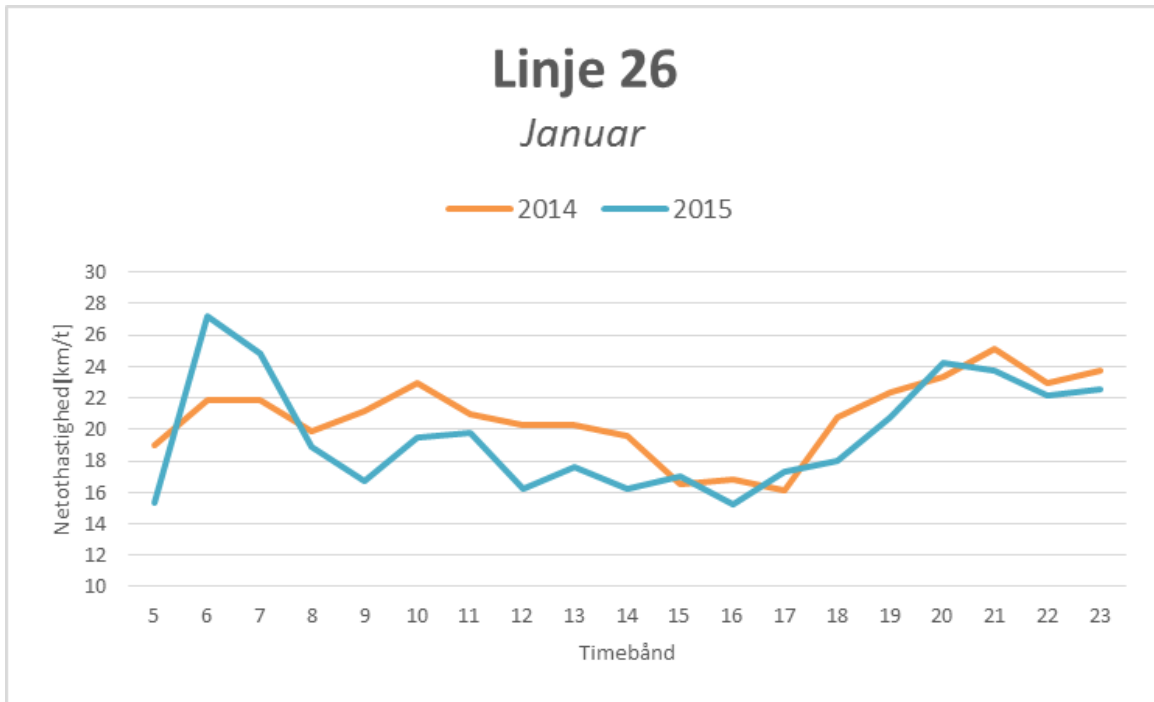
Her ses et mindre fald i variationen i dagtimerne end for linje 6A, dette kunne skyldes, at nettohastigheden i forvejen var lavere for linje 26, da linjen skal foretage et højresving i krydset, hvor 6A kører lige ud, og på den måde vil ændringen påvirke variationen i mindre omfang.

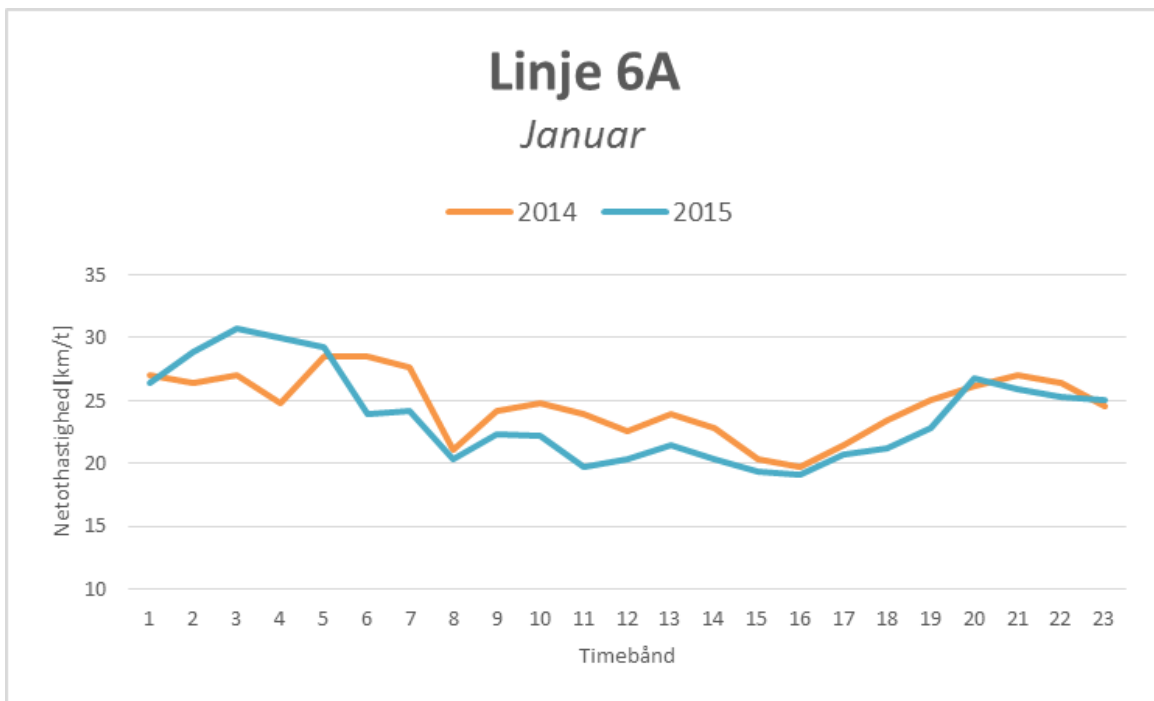
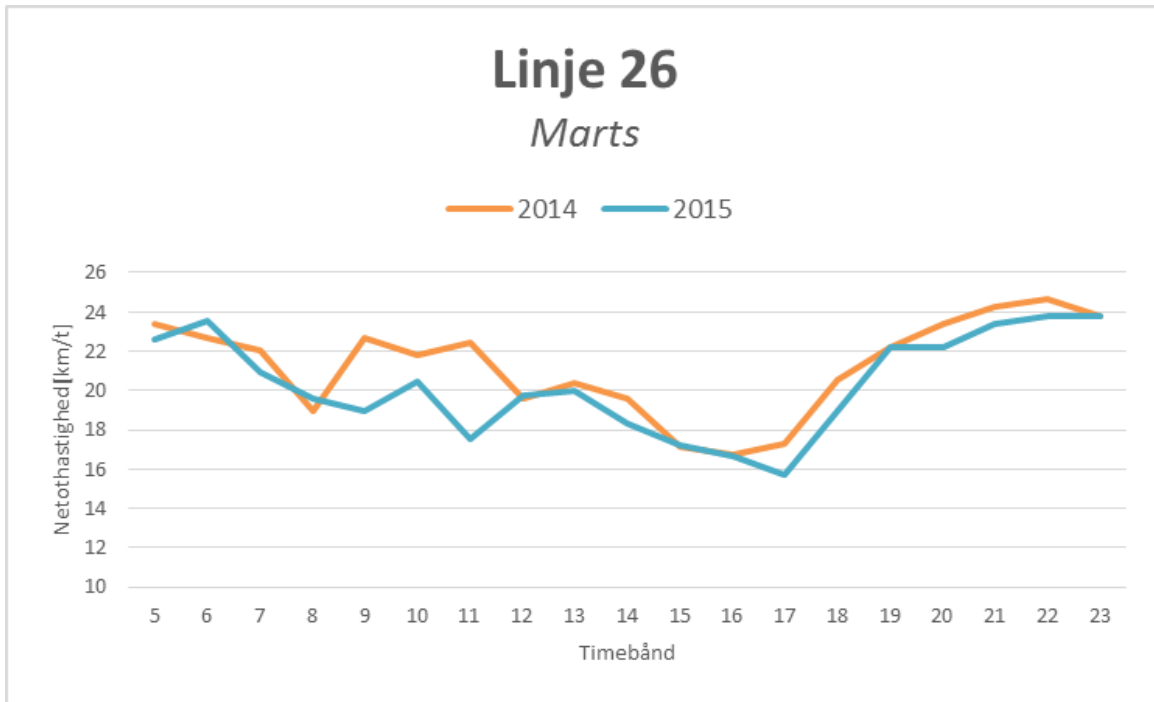
Denne teori understøttes af simulerede nettokøretider på figur 2. Grundet forskydelsen i middelværdien ses en generelt lavere hastighed, og fordelingen i efter-situationen ser ud til at være venstreskæv (for at bibeholde samme akseindstillinger) – det er den dog ikke, fordelingen er ikke mindre normalfordelt, middelværdien er bare 2,1 km/t lavere, og på den måde vil flere ture opleve lavere hastigheder efter etableringen af tiltaget.

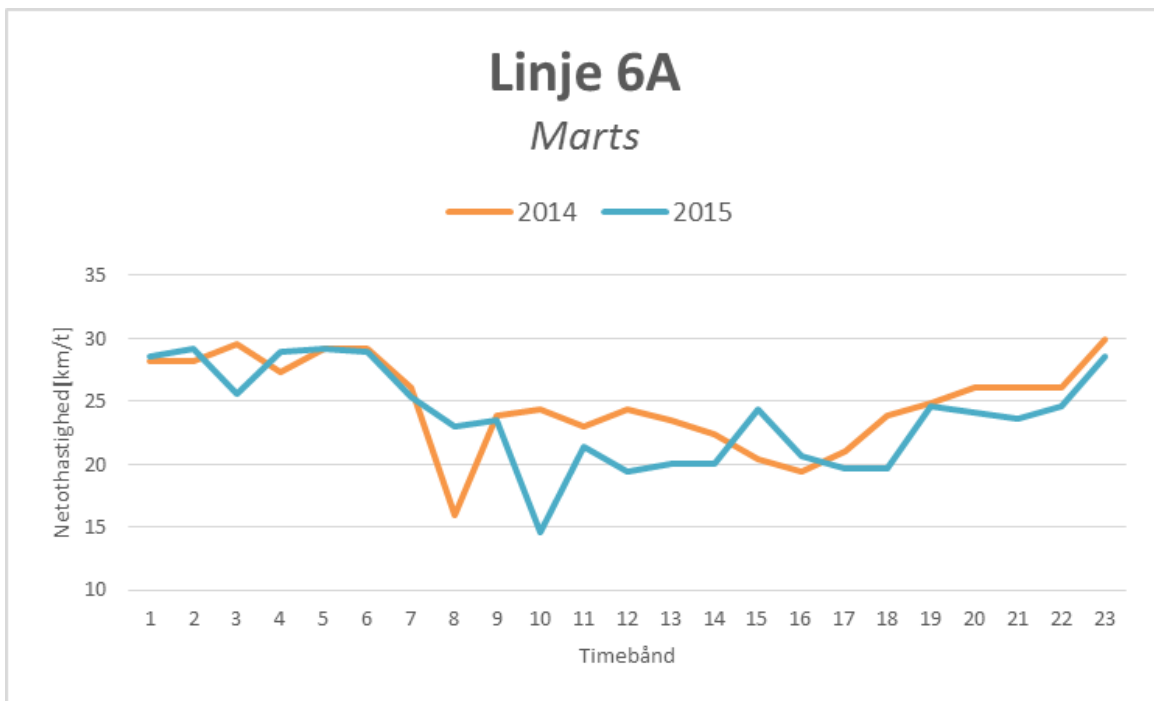
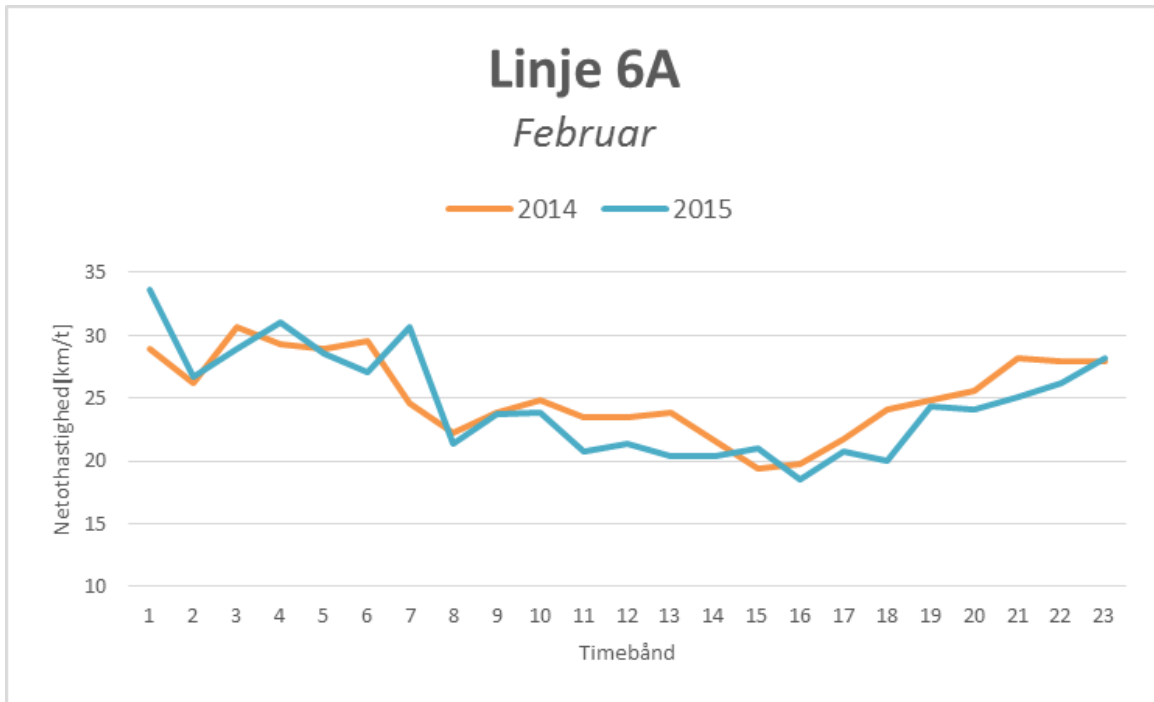


Figur 2 Fordeling af simulerede nettokøretider for linje 26 før og efter i dagtimerne

Bilag









Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

Telefon
20337483

E-mail
ZN6j@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800176

Forslag til Vesterbro Lokaludvalgs udtalelse om trafikforsøg ved Føtex på Vesterbrogade

Trafiksnak foran Føtex.

Vesterbro Lokaludvalg arrangerede tirsdag d. 14/4 kl. 16 gadehøring om forsøgsordningen med udvidet cykelparkering foran Føtex på Vesterbrogade. Nærværende input tager således udgangspunkt i samtaler i mellem repræsentanter fra Lokaludvalget og trafikanter og handlende på Vesterbrogade.

Ordningen er en succes

Folk synes helt grundlæggende, at det er en rigtig god idé at inddrage noget af bilisternes højresvingsbane til fordel for cykelparkering og fremkommelighed foran Føtex. Efter samtale med flere forbipasserende, fremgår det tydeligt, at behovet for mere plads er stort og nærværende for alle trafikanter og handlende.

Det er endvidere Lokaludvalgets indtryk, at biltrafikken på Vesterbrogade er stort set upåvirket af, at noget af højresvingsbanen er inddraget. Selv i myldretiden er der ikke mange, der benytter den lange højresvingsbane mod Værnedamsvej. Der er efter Lokaludvalgets vurdering ikke behov for en svingbane af den længde fra før forsøgsordningen. Man kan endda overveje at inddrage mere af svingbanen.

15-04-2015

Sagsnr.
2015-0092955

Det er fortsat svært at komme forbi lige foran indgangen

Mange af borgerne kunne dog stadig se forbedringsmuligheder for fremkommeligheden foran Føtex. Således var der flere, der udtrykte skepsis overfor at Føtex' udstillinger (med fx blomster) fylder så meget, som de gør. Man kunne i denne forbindelse appellere til Føtex om at holde udstillingerne en smule tilbage – også af hensyn til de handlende.

Dokumentnr.
2015-0092955-4



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vesterbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Der var også flere borgere, der kunne se det smarte i at lave en alternativ tilgang til cykelparkeringen lige foran indgangspartiet. Det er Vesterbro Lokaludvalg enig i. Man kunne inddrage det ene cykelparkeringsfag lige foran indgangen. Det ville frigive plads til forbipasserende, så man f.eks. kan komme forbi med en klapvogn, uden at skulle ind i butikken først.

Som en anden mulighed fremhæver Lokaludvalget, at man kunne omlægge skråparkeringen på fortovet til parallelparkering og fastholde skråparkering på det nye areal.

Det handler også om cykelkultur

Flere påpegede også, at det handler om cykelkultur. Der er mange, der parkerer ulovligt og derved spærrer for forbipasserende. Det er et problem, mener Vesterbro Lokaludvalg. Hvis vi skal lykkes med at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere, er det helt afgørende, at vi alle sammen respekterer anvisningerne.

Venlig hilsen

Thomas Warburg