

## **Parkér & Rejs i Hovedstadsområdet**

*af Mette Haas, Trafikplanlægger, DSB og Andreas Røhl, Trafikplanlægger, Banestyrelsen*

Begrebet Parkér & Rejs (herefter P&R) dækker over kombinationen af bil og kollektiv transport, dvs. de situationer, hvor bilisten kører fra boligen til en station eller en busterminal, parkerer bilen, og rejser videre med tog eller bus. På hjemrejsen foregår skiftet i modsat rækkefølge.

Formålet med dette indlæg er at redegøre for det arbejde vedrørende P&R, der p.t. finder sted i hovedstadsområdet, samt at få en bred debat med tilhørerne om mål, muligheder og effekt af P&R.

I det følgende beskrives baggrunden for Parker & Rejs Samarbejdet i Hovedstadsområdet, forudsætninger for at overflytte "rene" bilister til P&R samt hvilke kriterier, der er lagt til grund for valg af P&R pilotprojekter. Endvidere berøres de metodiske problemer, der er knyttet til test af forskellige former for virkemidler og endelig en mere overordnet diskussion af muligheder med og effekten af at fremme P&R.

### ***Baggrunden for Parker & Rejs Samarbejdet i Hovedstadsområdet (PORSH)***

P&R er på ingen måde et nyt fænomen. Således er der allerede i dag 4000-5000 pendlere, der dagligt parkerer ved stationer i hovedstadsområdet for derefter at rejse videre med tog eller bus. Knap 80% rejser til en af de fire "citystationer" (Kbh. H, Vesterport, Nørreport eller Østerport). De 4000 – 5000 P&R brugere skal ses i forhold til, at der dagligt pendler ca. 150.000 til Københavns og Frederiksberg kommune fra andre kommuner, heraf er ca. 50% "rene" bilister<sup>1</sup>.

HT, Vejdirektoratet, DSB og Banestyrelsen har for ca. 1½ år siden i fællesskab igangsat et arbejde, der har til formål at vurdere fordele og ulemper ved at forbedre forholdene for P&R i hovedstadsområdet. Arbejdet er delt op i tre faser:

- Første fase er afsluttet og bestod af indsamling og vurdering af såvel danske som udenlandske analyser af og erfaringer med P&R, samt interviews med pendlere i hovedstadsområdet.
- Anden fase består i at få konkrete erfaringer med at fremme P&R i hovedstadsområdet. For det første ved at markedsføre de stationer i hovedstadsområdet, hvor der allerede i dag er ledige p-pladser (denne markedsføring er bl.a. sket i sammenhæng med, at Københavns Kommune d. 30.06.00 indførte parkeringsrestriktioner i de Københavnske brokvarterer). For det andet ved at gennemføre og evaluere 4-8 pilotprojekter med P&R terminaler, hvor virkemidler som dynamisk trafikinformation, videoovervågede p-pladser mv. afprøves.
- Tredje fase består i at udarbejde en overordnet strategiplan for P&R i Hovedstadsområdet på baggrund af erfaringerne i fase 1 og 2. Strategiplanen skal indeholde en vurdering af potentialet for P&R i Hovedstadsområdet (herunder en cost-benefit vurdering af

---

<sup>1</sup> Parker & Rejs i Hovedstadsområdet – analyser og erfaringer s. 16 + 21

konceptet) samt, hvis en udbygning af P&R faciliteter vurderes relevant, udstikke retningslinjerne for denne.

Årsagen til den trinvise fremgangsmåde er dels, at en udbygning af P&R faciliteter er en særdeles bekostelig affære, dels at tidligere både danske og udenlandske erfaringer med P&R ikke er entydigt positive.

Formålet med at forbedre forholdene for P&R i hovedstadsområdet er:

- at reducere biltrafikken og dermed udgifterne til udbygning af vejnettet
- at øge antallet af rejsende med kollektiv transport

Ideelt set skal dette føre til:

- en reduktion af transport- og parkeringsbehovet i de indre bydele, og derved skabe et bedre bymiljø
- en reduktion af trafikens miljøgener (luft- og støjforurening)
- en reduktion af antallet af trafikuheld.

I hvilket omfang det rent faktisk via P&R er realistisk at indfri disse formål, vil blive diskuteret sidst i dette oplæg.

### ***Forudsætninger for at overflytte "rene" bilister til P&R***

I løbet af første fase af arbejdet blev der som nævnt indsamlet erfaringer samt foretaget interviews med pendlere i hovedstadsområdet.

Tidligere analyser og erfaringer er gengivet i den interne rapport "Parker & Rejs i Hovedstadsområdet – analyser og erfaringer" udarbejdet for projektet af Anders Nyvig A/S, juni 1999.

De foretagne interviews blev udført af Megafon i samarbejde med Anders Nyvig A/S og fandt sted i form af kvalitative gruppeinterviews med såvel P&R brugere som "rene" bilister. Resultaterne er præsenteret i en intern rapport "Motiver for og Barrierer mod Park & Ride" fra februar 1999.

Konklusionerne fra de kvalitative interviews er på sin vis ikke overraskende: Overordnet er interviewpersonerne positive overfor ideen om P&R. På det konkrete plan er mange imidlertid kritiske overfor den kollektive transport. Kritikken går bl.a. på manglende pålidelighed og komfort.

For bilisterne er en negativ forestilling om det kollektive trafikprodukt én årsag til fravalget af kollektiv transport. En anden vigtig årsag til fravalget af kollektiv transport er, at kun få bilister oplever alvorlige ulemper knyttet til brugen af bil, eksempelvis parkeringsproblemer ved arbejdspladsen.

En forudsætning for at kunne overflytte bilister til P&R er, at bilisternes krav til kollektiv transport opfyldes. Det indebærer, at den kollektive transport skal tilbyde ledige siddepladser, hyppige afgang, høj komfort og en samlet rejsetid dør-til-dør, der nogenlunde svarer til rejsetiden i bil.

Skal bilister i mærkbart omfang overflyttes til P&R, bør forbedringerne af den kollektive transport desuden suppleres med foranstaltninger, der begrænser biltrafikken. Specielt parkeringsrestriktioner kan motivere bilister til at benytte kollektiv transport, men også kapacitetsproblemer på vejnettet kan medvirke til et skift af transportform (til bus dog kun i det omfang, at der eksisterer busprioritering).

At graden af ulemper ved bilen har stor betydning for valget af transportform illustreres af, at en stor del af P&R brugerne benytter P&R, fordi de oplever ulemper ved brug af bilen, snarere end fordi de oplever P&R som et godt og velfungerende produkt. Dermed dog ikke være sagt at P&R ikke af visse pendlere opleves som et tilfredsstillende produkt – for det gør P&R. Dette er blot ikke hovedårsagen til valget af P&R.

To udtalelser fra P&R rejsende illustrerer dels forskelligheden i holdningen til kollektiv trafik og dels hvordan ulemper ved anvendelse af bilen ofte er den udløsende årsag til valget af P&R:

*”Togene er som overfyldte veteranog, men jeg har ikke råd til et parkeringskort og slet ikke til parkometerpriserne”*

*”Man føler sig til grin, når man kører 20 km/t på motorvejen. Det har jeg ikke temperament til, så vil jeg hellere bruge tiden til noget andet i toget.”<sup>2</sup>*

I rapporten ”Parker & Rejs i Hovedstadsområdet – analyser og erfaringer” (side 26) sammenfattes i prioriteret rækkefølge forudsætningerne (udfra udenlandske erfaringer) for at få mange til at benytte P&R:

- Parkering i bymidten er vanskelig og/eller dyr
- Der er fremkommelighedsproblemer på vejene
- Rejsetiden bliver kortere ved skift til kollektiv transport
- Brugernes omkostninger falder
- P&R anlæggene er overvågede
- P&R anlæggene er let tilgængelige fra det overordnede vejnet
- Der gives god information og markedsføring
- Busser/tog kører regelmæssigt og til tiden.

På listen kan tilføjes yderligere to forudsætninger, der også nævnes af de interviewede pendlere. For det første skal der være siddepladser i tog/busser. For det andet skal turen fra byterminalen til arbejdspladsen ikke være for tidskrævende eller for besværlig. Flere nævner, at det er en forudsætning, at der ikke skal foretages en busrejse for at komme fra togstationen til arbejdspladsen, men også skift fra én toglinje til en anden opleves som en barriere.

Et vigtigt instrument til at fremme P&R er udenfor ”trafikselskabernes” rækkevidde, nemlig forringelser af bilisternes forhold. Desuden er der en række barrierer for at benytte P&R som er relateret til kollektiv transport i al almindelighed, barrierer som ikke påvirkes ved en indsats koncentreret om terminalerne. Ikke desto mindre er arbejdet med P&R terminaler fokus for anden fase af arbejdet med P&R.

---

<sup>2</sup> Citaterne stammer fra Motiver for og Barrierer mod Park & Ride, s. 12 + 15.

## ***Kriterier for valg af pilotprojekter***

Det er planen at igangsætte pilotprojekter med forbedrede P&R faciliteter ved 4-7 eksisterende terminaler inden for de kommende 2 år afhængig af finansieringsmulighederne. I øjeblikket overvejes det at lave pilotprojekter ved følgende terminaler:

Ydre dele af byfingrene:

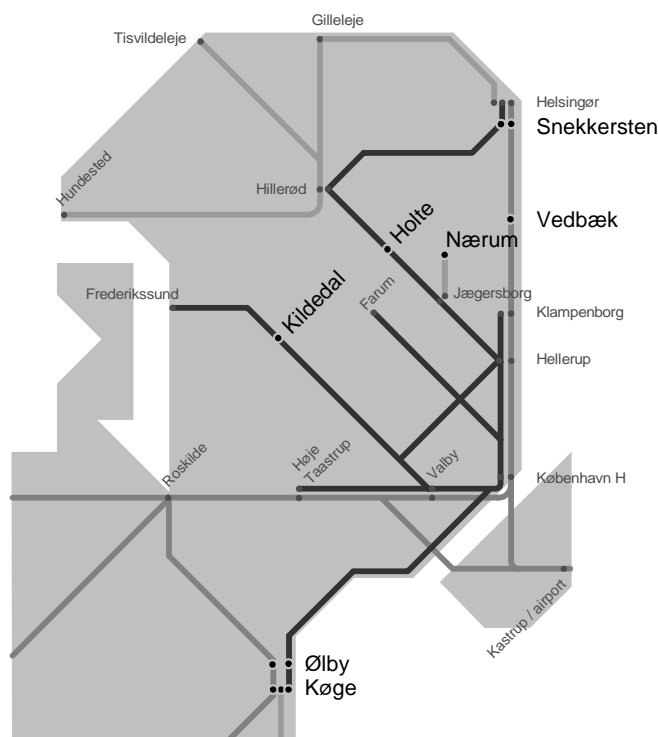
- Køge Station
- Ølby Station
- Snekkersten Station

Indre dele af byfingrene:

- Kildedal Station (en ny station i forbindelse med etablering af dobbeltspor på strækningen Ballerup-Frederikssund)
- Holte Station
- Nærum Station (primært rettet mod kombinationen bil-bus)
- Vedbæk Station

Det skal understreges, at der er tale om forslag til pilotprojekter. Såvel dialogen med kommuner og amter som nærmere analyse af anlægsomkostningerne kan føre til ændringer, dels i antallet af pilotprojekter, og dels til at visse af de her nævnte pilotprojekter opgives til fordel for andre, der måtte vise sig mere velegnede. Dog er arbejdet med Kildedal, Nærum og Vedbæk så langt fremme, at de forventes realiseret.

Forslag til pilotprojekter (fremhævet, stor skrift):



Endvidere vil relevante erfaringer fra Høje Taastrup Station, hvor der i juni 2000 er åbnet en overvåget betalingsparkering, blive inddraget i det videre arbejde.

Antallet af parkeringspladser i forbindelse med hvert enkelt pilotprojekt forventes at ligge på mellem 100 og 300 pladser.

På baggrund af udsagn fra P&R rejsende og ”rene” bilister samt de udenlandske erfaringer med P&R kan der opstilles en række ønsker til P&R terminalerne, dels vedrørende beliggenhed og kollektiv betjening dels vedrørende indretningen af den enkelte terminal. Formålet med pilotprojekterne er at vurdere disse ønskers betydning for brugen af P&R.

De pilotprojekter der overvejes (se ovenfor) er af samme grund valgt ud fra, at de repræsenterer forskellige typer af P&R terminaler hvad angår:

- Trafikbetjening (bus såvel som tog (S-tog såvel som regionaltog)).
- Beliggenhed i byfinger systemet (de foreslåede pilotprojekter ligger mellem 10 og 40 km. fra Indre by).
- Virkemidler, der kan afprøves.

Fælles for de valgte pilotprojekter er først og fremmest kollektiv betjening af høj standard, dvs. ledige siddepladser i toget/bussen, høj frekvens og direkte forbindelser til centrum.

Virkemidlerne, der ønskes testet i forbindelse med pilotprojekterne er:

- Dynamisk skiltning bl.a. i form af trafikinformation på indfaldsvejene.
- Markedsføring (både generel og lokal markedsføring).
- Flere parkeringspladser.
- Kvaliteten af parkeringspladserne, herunder belægningstype og beplantning.
- Forbedring af adgangsforhold fra vejnettet.
- Forbedring af omstigningsforhold mellem bil og kollektiv transport
- Videoovervågning på terminal.
- Samarbejde med dagligvarebutikker således, at pendleren kan forudbestille sine indkøb.
- Øvrige forbedringer rettet mod service, tryghed og æstetik på terminalerne.
- Tiltag rettet mod den sidste del af rejsen (fra tog eller bus til arbejdspladsen).

Udover de her nævnte virkemidler - hvoraf ikke alle vil blive afprøvet på hver enkelt terminal - bliver visse funktioner standard på alle P&R pladser, eksempelvis belysning og fast skiltning med P&R logo.

### ***Metode overvejelser i forbindelse med test af virkemidler***

Ved visse stationer er den eksisterende parkeringskapacitet dagligt fuldt eller næsten fuldt udnyttet på trods af, at ovennævnte virkemidler ikke findes. Erfaringer med P&R i hovedstadsområdet viser således, at avancerede virkemidler så som overvågning, internet indkøb og dynamisk skiltning – i hvert fald ved nogle stationer - ikke er en betingelse for at tiltrække P&R brugere.

Det drejer sig bl.a. om Køge, Snekkersten og Karslunde. Fælles for disse terminaler er et stort opland, rimelige tilkørselsforhold, kollektiv trafik af høj kvalitet, relativ lang afstand til København samt en stor mængde mennesker i løbet af dagen.

På den baggrund implementeres samtlige virkemidler ikke ved hver eneste P&R pilotprojekt. Udfordringen bliver så at finde ud af, hvilke og hvordan de forskellige virkemidler tiltrækker brugerne. Her tænkes specielt på dynamisk skiltning og overvågning som er særdeles

omkostningstunge, men også f.eks. belægning, da det jo ikke er nødvendigt at asfaltere parkeringspladserne, hvis det er uden betydning for brugerne.

Spørgsmålet er derfor, hvordan en test af effekten af de enkelte virkemidler, specielt dynamisk skiltning og overvågning, bør gribes an.

Det kræver en reference situation, hvilket er kompliceret eftersom der ikke findes to stationer, der er ens. En måde at teste de enkelte virkemidler på er ved at opstarte anlæg kun med de mest nødvendige virkemidler i brug (hvad der anses for de mest nødvendige må bero på en vurdering). Hvis det/de implementerede virkemidler ikke er tilstrækkelige, må pladsen så gradvist yderligere forbedres.

På den måde undgås det at implementere unødvendige virkemidler. Der er dog også ulemper ved denne fremgangsmåde. For det første, at det stadig vil være vanskeligt at overføre resultaterne fra et pilotprojekt til et andet. For det andet, at der muligvis opstår en form for synergieffekt, når flere virkemidler implementeres samtidigt, en effekt som ikke opnås, hvis virkemidlerne implementeres gradvist. Flere virkemidler, der implementeres på én gang signalerer tydeligere, at nu "sker der noget" end en gradvis forbedring. Under alle omstændigheder er det nødvendigt med spørgeskemaundersøgelser, der kan klarlægge brugernes motiver til valg af P&R konceptet.

### ***Effekterne af P&R***

En ting er, om de enkelte virkemidler har den tilsligtede effekt, noget andet og vigtigere er, om selve P&R konceptet er fornuftigt. Spørgsmålet er, om P&R er et hensigtsmæssigt middel til at indfri de formål, der blev ridset op i indledningen til dette indlæg:

- at reducere biltrafikken og dermed udgifterne til udbygning af vejnettet
- at øge antallet af rejsende med kollektiv transport

Det spørgsmål kan ikke besvares endeligt, før der har været lejlighed til at evaluere de igangsatte pilotprojekter - og selv da vil svaret formentlig kunne diskuteres.

Én ting synes dog sikkert - baseret på de udenlandske erfaringer. P&R er intet mirakelmiddel og kan ikke alene føre til reduktioner på ovennævnte områder.

P&R synes kun at føre til en reduktion af biltrafikken, hvis det fremmes i takt med, at antallet af parkeringspladser i bykernen reduceres. Samtidig er det væsentligt, at P&R terminalerne lokaliseres så tæt som muligt på, hvor pendlerne bor. Dette taler for, at P&R terminaler anlægges i en vis afstand af bykernen. Imod etableringen af P&R anlæg nær bykernen (eksempelvis ved stationer langs den planlagte ringbane) taler også, at disse arealer ofte er attraktive og derfor dyre arealer, og således med fordel vil kunne bruges til andre formål, eksempelvis butikker, boliger og/eller kontor arbejdspladser.

Tidsbegrænset parkering i bykernen i kombination med P&R fører ikke til reduceret biltrafik, snarere tværtimod. Det skyldes, at langtidsparkerende i bykernen som oftest vil blive erstattet af indkøbsrejsende og/eller besøgsrejsende med kortere opholdstid således, at trafikken pr. parkeringsplads øges.

P&R fører isoleret set til flere rejsende med kollektiv transport. Imidlertid kan det hævdes, at P&R fastholder og måske endda fremmer et aktivitetsmønster baseret på bil, hvilket på længere sigt fører til et fald i efterspørgslen efter kollektiv transport - ikke mindst i tidsrummet uden for myldretiden, hvor trængslen og parkeringsproblemerne vil være begrænsede.

I rapporten ”Parker & Rejs i hovedstadsområdet – analyser og erfaringer” hedder det følgende om en situation med flere P&R pladser kombineret med parkeringsrestriktioner i bykernen:

*”Hvis trafikbelastningen [i ovennævnte situation] ikke skal øges og kundeunderlaget i den kollektiv trafik ikke skal formindskes, må kun en mindre del af langtidsparkeringspladserne erstattes af korttidspadser, og resten bør nedlægges eller reserveres til lokale beboere.”<sup>3</sup>*

En anden ulempe ved P&R er, at en øget tilstrømning af kollektiv rejsende primært finder sted i myldretiden, hvor kapaciteten allerede i dag er begrænset. Dermed er der en fare for, at nye P&R rejsende, der står på tog/busser langt fra byen, tager siddepladserne fra andre kollektivbrugere, der står på et par stop nærmere byen.

Ved valget af pilotprojekter, er det tilstræbt at tage højde for denne situation ved så vidt muligt at udvælge terminaler, der betjenes af forbindelser med ledig kapacitet.

Kildedal ligger i Frederikssundfingern, hvor der inden for kort tid åbnes et 2. spor på strækningen Veksø – Ballerup. Dette indebærer, at kapaciteten på strækningen forøges. Køge, Ølby og Holte betjenes af linjerne E, A og/eller A+, dvs. de linjer, hvor de nye S-tog først sættes i drift. Udskiftningen af togene på disse linjer forventes at være komplet i år 2001 og er beregnet til at øge kapaciteten med 20-25%.

Det er også fundet relevant at gennemføre pilotprojekter langs kystbanen (Vedbæk og Snekkersten). Årsagen er, at Kystbanen inden længe bliver betjent af det nye Øresundstog, hvilket vil betyde forbedret komfort, service og kapacitet for togrejsende på denne strækning.

En anden potentiel konsekvens af P&R er, at kundegrundlaget for den kollektive trafik formindskes i de tyndere befolkede områder. På den baggrund bør en eventuelt beslutning om en væsentlig udbygning af P&R faciliteter ideelt set afvente analyser af, om en forbedring af den kollektiv trafiks føderuter til den/de pågældende terminaler er mere effektiv og økonomisk.

En opgave, der også skal løses i relation til pilotprojekterne, er udarbejdelse af cost-benefit vurdering af P&R. P&R anlæg er særdeles dyre at anlægge. Således viser de første prisoverslag for pilotprojekterne, at prisen på en parkeringsplads er omkring 50.000 kr. (i alle tilfælde er der tale om anlæg i tilknytning til eksisterende stationer). Hertil kommer så eventuelle omkostninger til drift af overvågning og dynamisk skiltning.

Prisen for hver ny kollektivbruger må endda formodes at være højere endnu. Således viser analyser af brugen af P&R anlæg i Tyskland, at kun ca. halvdelen af brugerne af nye P&R anlæg er tidligere ”rene” bilister eller personer, der tidligere parkerede ved andre terminaler.

---

<sup>3</sup> Parker & Rejs i hovedstadsområdet – analyser og erfaringer, s. 28.

Den sidste halvdel er personer, der tidligere cyklede eller kørte kollektivt til stationen/hele vejen til arbejde eller nye rejsende.<sup>4</sup>

Er målet udelukkende at skaffe flere passagerer til den kollektive transport, skal det hele tiden vejes op mod investeringer i andre tiltag – eksempelvis overvåget cykelparkering – viser sig mere fornuftigt end investeringer i P&R anlæg.

Betalingsparkering er et middel til at gøre investeringerne i P&R faciliteter mere attraktive, men i forbindelse med pendling har det imidlertid - såvel i Danmark som i udlandet - vist sig vanskeligt at få bilister til at betale for parkering i udkanten af byerne. I Megafons interviews med pendlere fremgår det også, at bilisterne føler uvilje mod at betale for parkering ved stationerne. En yderligere understregning af det vanskelige i at få pendlerne til at betale for at parkere er, at mange bilister anser det for at være økonomisk ufordelagtigt både at køre i bil og med kollektiv transport eftersom de faste omkostninger til bilen skal betales uanset om bilen kombineres med kollektiv transport.<sup>5</sup>

## ***Afslutning***

Det igangværende projekt om P&R i hovedstadsområdet håber gennem erfaringer fra pilotprojekterne i løbet af de næste par år at få større indsigt i effekterne af P&R, og hvordan konceptet bør anvendes for at få den tilsigtede effekt. Som det fremgår ovenfor er det ikke umiddelbart givet. Men som det allerede er nævnt, er det ikke realistisk at forvente, at etablering af P&R anlæg er en mirakelkur til løsning af hverken miljø eller trængselsproblemer eller til en betydelig større efterspørgsel eller kollektiv trafik. På den anden side er P&R et blandt flere midler – der under de rette omstændigheder, kan bidrage til løsning af disse problemer. For med større sikkerhed at kunne definere de rette omstændigheder, skal der flere konkrete erfaringer på bordet.

Endeligt er det ikke realistisk, at projektets parter alene skal bære omkostningerne til etablering af P&R anlæg. Projektet har da også opnået støtte gennem Trafikministeriets Trafikpulje, og forventes endvidere støttet gennem andre puljer. Ligeledes bidrager involverede kommuner og amter. Resultaterne af erfaringerne fra pilotprojekterne i en plan for etablering af flere P&R anlæg i hovedstadsområdet, skal der også findes en finansieringsmodel, hvor alle relevante parter bidrager.

---

<sup>4</sup> Miljøhensyn eller bedrag, s. 19.

<sup>5</sup> Motiver for og Barrierer mod Park & Ride, s. 25 + 41.