

Parkér & Rejs i Hovedstadsområdet - Erfaringer og fremtidig strategi

Kristoffer Kejser, DSB S-tog a/s, Trafikanalyse og -planlægning

Baggrund og metode

DSB, HUR, Vejdirektoratet og Banestyrelsen har for ca. 4 år siden i fællesskab igangsat et arbejde, der har til formål at vurdere fordele og ulemper ved at forbedre forholdene for Parkér & Rejs (P&R) i hovedstadsområdet. Arbejdet er netop nu i sin afsluttende fase, hvorfor der indenfor de nærmeste 1-2 måneder må forventes at ligge et endeligt strategipapir færdigt, hvori erfaringer fra arbejdet gennemgås og anbefalinger for det fremtidige arbejde med Parkér og Rejs i hovedstadsområdet gennemgås. Derfor vurderer samarbejdspartnerne, at det er relevant at præsentere arbejdets konklusioner på Trafikdage i Aalborg, på trods af, at der også sidste år var en præsentation af de foreløbige evalueringer af pilotprojekterne.

Arbejdet har omfattet 3 faser, som har haft følgende indhold:

- Første fase 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 bestod i at få konkrete erfaringer med at fremme P&R i hovedstadsområdet, bl.a. ved at gennemføre og evaluere 5 pilotprojekter med P&R terminaler, hvor virkemidler som dynamisk trafikinformation, videoovervågede p-pladser, markedsføring mv. er blevet afprøvet.
- Tredje fase bestod i at udarbejde en overordnet strategiplan for P&R i Hovedstadsområdet på baggrund af erfaringerne i fase 1 og 2.

Resultater

Da styregruppen endnu ikke har behandlet de endelige konklusioner, som arbejdsgruppen har draget på baggrund af arbejdet, så må de her præsenterede resultater anses for at være foreløbige.

Der kan drages mange konklusioner på baggrund af det foreliggende arbejde. Nogle af disse er:

- Det har været muligt at få bilister til at skifte fra bil til Parkér og Rejs, men der er også eksempler på at rejsende, der tidligere cyklede til stationen, har skiftet cyklen ud med bilen. Udbygningen af Parkér og Rejs kapaciteten kan således have forskellige effekter på transportmønstret - både hensigtsmæssige og uhensigtsmæssige i fht. en samfundsøkonomisk vurdering.
- Det eksisterende potentiale for nye Parkér og Rejs brugere er under de nuværende trafikale betingelser ikke særlig stort. Det skyldes bl.a. at kun få bilture på indfaldsvejene går til de centrale byområder, hvor Parkér og Rejs kan være attraktivt pga. gode togforbindelser. Samtidig udføres langt størstedelen af rejser til og fra city med kollektiv trafik i dag.
- Mange brugere af P&R foretrækker at bruge en station tæt på bopælen til Parkér og Rejs. Samtidig vil det oftest være den mest rentable løsning ud fra en samfundsøkonomisk vurdering. Dette peger på, at man i højere grad bør satse på mange lokale Parkér og Rejs anlæg fremfor færre anlæg af regional betydning.

Udover at redegøre for arbejdets konklusioner vil indlægget give en status på de nuværende udsigter for en videre udbygning af Parkér og Rejs, samt bud på, hvordan en fremtidig organisering af dette arbejde kan og bør tilrettelægges.

Emneindplacering

4. Kollektiv transport

Hans Ege Jørgensen, HUR

27. februar 2003

Trafikdage i Ålborg 2003, Paper om "Parker og rejs - generelle erfaringer og muligheder"

Indlæggets baggrund og formål

Parker og Rejs er en rejsemåde, hvor trafikanten starter i eget transportmiddel, parkerer og fortsætter med tog eller bus.

Med stigende trængselsproblemer i Hovedstadsregionen er behovet for anvendelse af Parker og Rejs og anden intermodal adfærd voksende. Flere får selv gavn af at være P&R-trafikanter, og behovet for aflastning indfaldsveje og hele tæbbyen er voksende.

I forlængelse af EU's hvidbog og ønsker om at reducere trængsel og fremme bæredygtige trafikformer er intermodal adfærd i Hovedstadsregionen et tema et stadig voksende behov og nødvendighed.

Men det kræver samarbejde, regionalt samarbejde. Problemer i én del af regionen kan ofte kun løses i en anden del. Men dér kan det måske ikke forekomme så nødvendigt at anvende penge på det. Mere viden og bedre overblik kan fremme etablering af faciliteter. Men regionale og statslige investeringer er nødvendige bidrag.

HUR arbejder sammen med bl a Vejdirektoratet, DSB og Banestyrelsen om at få indført samarbejdsmodeller for etablering af anlæg og på at få etableret forsøg også med nye former for højklassede P&R-anlæg med stor sikkerhed, komfort, service og kvalitet i designet – former der måske specielt i en fremtid med øget trængsel på vejene vil være attraktive også for trafikanter som betaler for brugen.

Bil-Parker og Rejs kan være ganske bekosteligt pr plads, men alternativet, f eks nye underjordiske parkeringsanlæg i tæbbyen, er betragteligt dyrere. Nye samarbejdsformer og finansieringsmåder med også private investorer kan sætte skub i projekterne. Disse alternative former vil blive præsenteret.

Cykel Parker og Rejs er væsentligt billigere og mindre pladskrævende, men måske mindre futuristisk i sit arkitektoniske udtryk og derfor ikke helt så interessant i investeringssammenhæng.

Samtidig udgør P&R i sammenhæng med en regional parkeringspolitik i Trafikplan 2003 et muligt, væsentligt bidrag til en samlet trafikløsning. Kan Parker og Rejs-pladser i én del af regionen aflaste parkeringsfaciliteter i en anden del af regionen.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Der er 2001-02 indsamlet viden i forbindelse med evaluering af brugen af nye P&R-anlæg, analyseret v hj a TU-data samt registreret brug af hidtidigt eksisterende anlæg til biler og cykler i hovedstadsregionen, så der foreligger en oversigtlig samlet viden om trafikanternes adfærd. Det kan på den baggrund vurderes, hvor der kan være yderligere potentialer og skønnes, hvor der vil være grundlag for planlægning af nye faciliteter.

Det empiriske grundlag

Såvel for bil- som cykel-P&R-brugen foreligger nu viden om den trafikale adfærd, og dermed også om hvilke tilbud, der måske er vanskeligere at få trafikanterne til at bruge. Ny viden viser, hvilke krav den Parker og Rejs'ende trafikant stiller i dag. Hvor anlæg er attraktive, hvor er potentialerne. En regional strategi kan formuleres, flere forsøg iværksættes, etapeudbygning realiseres – og med helt forskellige tilgange for henholdsvis biler og cykler.

Resultater

Anlæggene skal primært ligge i boligenden af rejsen.

Endestationer på baneanlæg har dog et større opland.

På den anden side peger det på mange lokale anlæg, da boligområderne jo er placeret spredt over hele regionen.

Udenlandske paralleller vil blive fremvist.

Forslag til emneindplacering

"Transportplanlægning, trafikplanlægning og byplanlægning".

v. Hans Ege Jørgensen eller Claes Nilas