

TRANSPORTMINISTERIET OG REALDANIA

ANALYSE AF POTENTIALER I PARKÉR OG REJS ANLÆG VED STATIONER

SAMMENFATNING

MARTS 2015



COWI

INDHOLD

1	ANALYSEN KORT FORTALT	4
2	KONKLUSIONER	6
3	ANBEFALINGER	12

PROJEKTNR. A060359
DOKUMENTNR. A060359-Sammenfatning
VERSION 3.0
UDGIVELSESDATO 25-03-2015
UDARBEJDET HGR
KONTROLLERET MKS
GODKENDT HGR

1 ANALYSEN KORT FORTALT

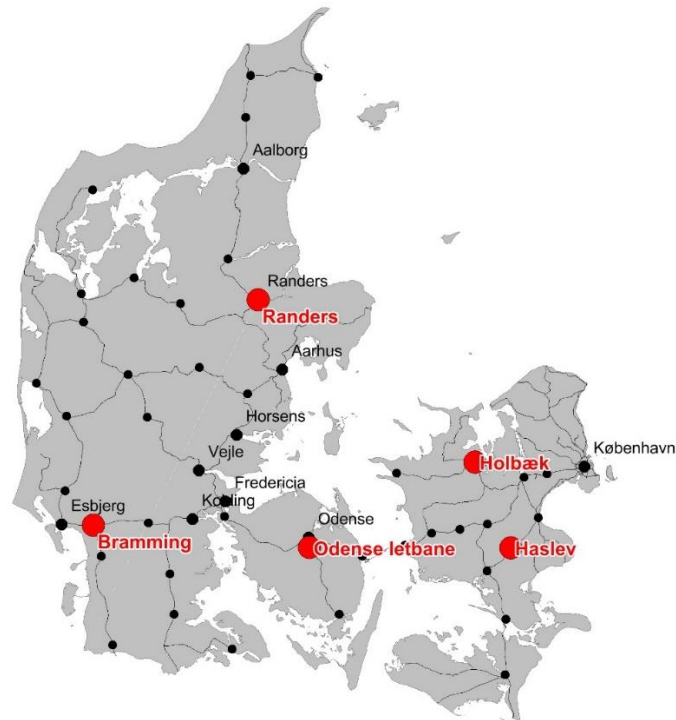
Transportministeriet og Realdania igangsatte i efteråret 2014 en analyse for at opnå et bredere vidensgrundlag, som kan medvirke til at fremtidige beslutninger om Parkér og Rejs anlæg for biler træffes på et mere oplyst grundlag. COWI har gennemført analysen.

Baggrunden er det overordnede politiske ønske om at gøre den kollektive transport så attraktiv som muligt, blandt andet ved at forbedre sammenhængen mellem transportformer. Her kan Parkér og Rejs anlæg ved stationer bidrage til at gøre det attraktivt at ændre sin rejse fra en ren biltur til en tur, hvor man kombinerer bil og kollektiv trafik.

I dansk sammenhæng er der kun spredte erfaringer om potentialer og udfordringer ved at udvide omfanget af Parkér og Rejs anlæg. Analysen er derfor dykket ned i de faglige emner om potentielle brugeres ønsker og behov, det trafikale potentiale, samspil med øvrig byudvikling samt finansiering, organisering og samfundsøkonomiske aspekter.

Analysen blev gennemført for det første med et litteraturstudie, hvor der blev indhentet erfaringer fra Danmark og udlandet. For det andet med en analyse blandt alle kommende superlyn stationer og alle øvrige stationer med forventet forbedret betjening. Analysen startede med at vurdere rejsemønstre og potentielle oplande med en GIS baseret analyse for hver af stationerne blandt andet med brug af data for Landstrafikkens 907 modelzoner. Resultatet blev sammen med overordnede kvalitative vurderinger af bymæssige forhold (bystørrelse, placering i bymiljø mv) brugt til at vælge ca. 15 stationer, som herefter blev screenet yderligere i forhold til de bymæssige forhold.

Screeningen blev til sidst anvendt til at vælge fem eksempel anlæg i fem byer. For hvert af de fem eksempel anlæg blev de valgte faglige emner derefter analyseret mere detaljeret. De fem anlæg blev valgt for at kunne illustrere forskelle, afhængig af banebetjening, rejsemønstre, geografiske rejsemål, bystørrelser og placering i bymiljøet, uden at valget skal ses som en prioritering af vigtige anlæg.



2 KONKLUSIONER

Parkér og Rejs ved stationer spiller allerede i dag en rolle, hvor tal for Region Sjælland eksempelvis indikerer, at cirka fem procent af de påstigende passagerer på stationer benytter Parkér og Rejs med bil ved afrejsestationen.

De kommende års investeringer i banenettet, som resulterer i kortere rejsetider, vil øge potentialet for Parkér og Rejs. Det kan endda overvejes, om etablering af flere Parkér og Rejs pladser på nogle stationer er nødvendig for at rumme den passagervækst, som tidligere er beregnet i Trafikplan for den statslige jernbane 2012 – 2027 udgivet af Trafikstyrelsen.

Potentielle Parkér og Rejs brugere udgøres især af pendlere, der rejser i myldretider, hvor trængsel på vejnettet kan øge togets konkurrenceevne i forhold til brug af bil målt på rejsetid.

Potentielle brugere vægter den samlede rejsetid mellem bolig og arbejdsplads højt, når de skal vælge transportmiddel. Selvom det er hurtigt at tage bilen fra bolig til en station med Parkér og Rejs anlæg, så skal det også være hurtigt at komme fra ankomststationen til arbejdspladsen. Dette er ikke specielt for Parkér og Rejs brugere, men gælder alment for den kollektive trafik.

Uden for hovedstadsområdet gælder, at mange stationer allerede har Parkér og Rejs pladser, og at udbuddet af pladser kan øges ved udbygning af antal pladser i terræn uden større påvirkninger af de nuværende fysiske rammer. Analysen inkluderer ikke stationer på S-togsnettet eller Kystbanen i hovedstadsområdet, hvor der sandsynligvis vil være flere steder med tæt bebyggelse og vanskelige vilkår for udvidelse i terræn.

For samspil med byudvikling kan overordnet, i hvert fald uden for hovedstadsområdet, tænkes følgende situationer med tilhørende potentialer og udfordringer:

- › *Nyt større decentralt anlæg ved ny station med attraktiv regional eller national togforbindelse.* Med en sådan situation er udfordringen, at de nye brugere kan være tidligere brugere af nuværende stationer i byområder og dermed medvirke til at udhule byområdets funktioner. Potentialet kan være, at i fald nye bydannelser planlægges, så kan en ny station inkl. et Parkér og Rejs bidrage til at skabe flere brugere i området. I Danmark vurderes det meget lidt sandsynligt, at den beskrevne situation vil opstå – ud over ved Køge Nord. Analysen har ikke belyst denne situation.
- › *Nyt decentralt anlæg ved ny station på ny lokalbane i større byområder* (f.eks. letbaner). Udfordringen bliver at tænke Parkér og Rejs anlæg sammen med øvrig byudvikling og –miljø samt centerstruktur og vejbetjening. I bedste fald kan anlægget potentielt understøtte et ønske om en ny centerdannelse ved at tiltrække flere brugere.

- › *Udbygning af anlæg ved nuværende station i større tætbyområde.* Situationen her kan være, at de stationsnære arealer er attraktive for intensiv udnyttelse til boliger, kontorer eller centerfunktioner måske endda med interesserede investorer. Her vil udfordringen i udbygning af Parkér og Rejs anlæg være at vurdere, om man ønsker mere biltrafik i området, om p-pladser skal etableres i konstruktion med deraf følgende høj anlægspris, og om det ud fra et bæredygtighedsprincip er fornuftigt i forhold til at bruge areal til andet formål. Umiddelbart vurderes denne situation kun at være aktuel for få af de største danske stationsbyer, hvor der allerede er eller planlægges tæt bebyggelse i stationsområdet, som giver lille rummelighed for parkeringsanlæg.
- › *Udbygning af anlæg ved nuværende station i øvrige byer.* Situationen er her ofte, at der er potentiale for at optimere de nuværende anlæg og måske relativt enkelt også at supplere med flere parkeringspladser i terræn på lavintensivt udnyttede arealer tæt på banen, som ikke er attraktive for øvrig byudvikling. Udfordringen kan være at finde finansieringsmuligheder for investering i bedre parkeringsanlæg. Det kan måske ske ved samtidig at forbedre byrum ved stationsområdet og herved forbedre potentialet for et godt byliv.

VIGTIGE BETINGELSER FOR OVERFLYTNING FRA BIL TIL PARKÉR OG REJS

Den indsamlede viden viser, at nye Parkér og Rejs brugere vil være en blandet gruppe. Nogle har tidligere brugt bil på hele turen og andre ankom til toget som fodgænger, cyklist eller buspassager. Der kan ikke udledes kvantitative sammenhænge mellem indsatsen - at etablere nye Parkér og Rejs pladser - og effekten i form af antal overflyttede bilister.

Imidlertid viser erfaringerne, at en overflytning fra bil til brug af Parkér og Rejs kræver især følgende betingelser opfyldt:

- › *En konkurrencedygtig samlet rejsetid med brug af Parkér og Rejs,* hvor store forsinkelser og irritationsmomenter på vejnettet, på grund af trængsel, er vigtige faktorer, der kan motivere til at skifte fra en ren biltur. En rejsetid med brug af Parkér og Rejs, der maksimalt er 1,5 gange længere end med bil, kan være en brugbar tærskelværdi i fremtidige analyser.
- › *Parkeringsforhold ved rejsemålet er mangelfulde eller dyre.* Dyr og besværlig parkering ved rejsemålet kan gøre Parkér og Rejs mere attraktiv. Det samme gælder ved mangel på ledig parkering i rimelig gangafstand fra rejsemålet. I dansk sammenhæng gælder det i dag kun de største byer.
- › *Højfrekvent togbetjening ved Parkér og Rejs anlægget.* For at opnå en vis fleksibilitet i den daglige planlægning tyder det på, at pendlere på længere rejser er villige til at acceptere en frekvens på max. 30 minutter mellem togafgange. I hovedstadsområdet og inde i de øvrige store byområder med kommende letbaner tyder det på, at acceptgrænsen er max. 10 minutter mellem togafgange.
- › *Fornuftig lokalisering af Parkér og Rejs anlæg.* Brugeren foretrækker, at man ikke skal "rejse baglæns" i forhold til rejsemålet, og at brug af netop den station giver en fornuftig samlet rejsetid. Desuden skal der være god tilgængelighed og ingen trafikale problemer med at køre til anlægget - f.eks. ingen risiko for at skulle holde tilbage

for sit eget tog ved baneoverskæring af vej. Erfaringer tyder også på, at mange foretrækker kort køreafstand til stationen. Det kan skyldes, at hvis man allerede har kørt langt i bil, så er man mindre tilskyndet til at skifte til tog på den sidste del af rejsen.

- › *Tilstrækkelig kapacitet på Parkér og Rejs anlæg.* Brugeren ønsker en stor grad af sikkerhed for, at der er ledige pladser på anlægget, når man ankommer.
- › *God kvalitet ved togrejsen.* Her gælder, ligesom for øvrige kollektiv rejsende, elementer som f.eks. regularitet, ingen uventede forsinkelser, rene tog, siddepladser og internetforbindelse.
- › *Øvrige serviceforhold.* Sandsynligvis skal alle ovenstående betingelser være rimeligt opfyldte. Desuden kan følgende have større eller mindre, men ofte ikke afgørende, betydning for valget:
 - › *Udformning af parkeringsplads* (især fast belægning, overvågning, belysning, max. gangafstande på få hundrede meter til perroner, nem adgang til at få tilladelse til at parkere på pladsen).
 - › *Supplerende service* på pladsen eller stationsområdet (især, men ikke kun kiosk, nem adgang for billetkøb til kollektiv trafik og gode ventefaciliteter). Sandsynligvis er disse betingelser lig med dem, som øvrige kollektiv rejsende stiller.
 - › *Særlig information.* Måltrettet realtidsinformation om ledige parkeringspladser – gerne koblet til information om samlede rejsetider ved brug af enten bil eller tog og generel information om muligheder for Parkér og Rejs.

En vurdering af hvor det vil være mest nyttigt at investere i udbygning eller øvrige forbedringer af Parkér og Rejs pladser målrettet, mod at overflytte fra bilture, bør inddrage hvert af ovenstående elementer i konkrete analyser af stationsområder eller banestrækninger.

På baggrund af analysen vurderes det, at man bør starte med at fokusere på anlæg med stor udnyttelsesgrad som pejlemærke for, hvor der især kan være potentiale for flere brugere. Dette bør kombineres med stationer, hvor togrejsetider forbedres som følge af investeringer i jernbanen, og med stationer, der har et relativt stort potentielt pendlingsopland.

Potentiale vurderingen for de fem eksempelanlæg viser, at de forventede fremtidige korte togrejsetider vil gøre Parkér og Rejs attraktiv for flere brugere. Analysens resultat er, at det vil medføre behov for udbygning af antal pladser. Vurderingen er baseret på en sammenvejning af oplandsanalyser, sammenligning af rejsetider, vurdering af nuværende antal brugere og udsagn fra interview af pendlere i området.

Oversigt over det skønnede antal potentielle brugere ved de fem eksempelanlæg i en fremtidig situation med forbedret togbetjening, timemodellen og realisering af togfonden.

	Nuværende antal pladser	Nuværende antal brugere	Skønnet potentielt antal brugere
Randers Station	125	105	340
Odense letbane*	-	-	500
Holbæk	320	240	400
Haslev Station	45	55	150
Bramming Station	85	55	100

* Letbanen forventes i drift fra år 2020. Det skønnede antal brugere er baseret på antallet af brugere til Odense bymidte og øvrige brugere, der vil rejse videre med tog fra Odense.

En ubekendt faktor i at vurdere det trafikale potentiale er, hvordan trafik- og parkeringsforhold i de største byer vil udvikle sig. For eksempel vil en kommunal politik med øgede parkeringsrestriktioner (brug af afgifter eller tidsrestriktioner) eller en øget generel efterspørgsel på antal parkeringspladser i de centrale bydele, uden tvivl gøre det mere attraktivt for flere pendlere at bruge Parkér og Rejs.

Nedenstående regneeksempel illustrerer betydningen på vejnettet i hovedstadsområdet.

På de fem motorveje i hver sin "finger" kører i retning mod hovedstadsområdet på en hverdag mellem kl 7 - 9 i størrelsesordenen 35.000 – 40.000 biler i alt (2014-trafiktal ved Ring 4). Hvis det antages, at man kan fordoble antallet af Parkér og Rejs brugere fra Region Sjælland mod hovedstadsområdet, vil det føre til ca. 4.000 nye daglige brugere, hvoraf det kan antages, at ca. halvdelen tidligere brugte bil til samme rejse. Herved mindskes morgenmyldretidstrafikken med cirka 2.000 biler. Det svarer til cirka 5 procent af den totale trafik på de fem indfaldsveje kl 7 – 9 mod hovedstadsområdet. Vurderinger af betydningen af den mindre trafik i eksempelvis efterårsferien (10 procents reduktion) viser en mærkbar reduktion af trængslen, men om det også vil gælde for en 5 procents reduktion kan ikke umiddelbart vurderes.

SAMSPIL MED ØVRIG BYUDVIKLING

De belyste eksempler viser, at det vurderede behov for flere Parkér og Rejs pladser kan dækkes med et relativt beskedent ekstra arealbrug, og ofte uden at det negativt påvirker nuværende kommunale planer. Her skal det understreges, at analysen ikke omfatter stationer (S-tog og Kystbanen) i hovedstadsområdet, hvor dette udsagn sandsynligvis ikke er så entydigt.

Man kan forestille sig, at ønsket om at udvide antallet af Parkér og Rejs pladser ved stationer kan benyttes i et positivt samspil med øvrige ønsker om at forbedre byrum og forskønne eller aktivere stationsområder. Det kan f.eks. være at udnytte stationsbygning og stationsområder til at skabe mere aktive byrum, måske endda på tværs af banen eller i klimasikringsprojekter.

Eksemplerne har vist, at det i praksis kun vil være i de største byer, at der er reel konkurrence mellem muligheder for intensiv arealudnyttelse og arealudlæg til parkeringspladser.

I flere byer er der en del "rest"-arealer langs banen, som tidligere har haft en vigtig funktion til brug for jernbanedrift, men i dag er mere eller mindre uudnyttede. Det vil være naturligt, at disse arealer overvejes sat i spil til flere Parkér og Rejs pladser, inden der tænkes på at inddrage yderligere arealer. Det skal naturligvis ske i samspil med øvrige kommunale byudviklingstanker.

Det er ligeledes værd at overveje fælles brug af parkeringspladser med f.eks. detailhandelsparkering. Naturligvis er det kun realistisk at forestille sig bidrag fra detailhandlen, hvis der er overskud af parkeringspladser, som omkostningsfrit kan være langtidspadser til kollektiv rejsende.

Det skønnede potentiale for nye Parkér og Rejs brugere til de fem eksempelanlæg tyder ikke på, at antallet af nye kunder er tilstrækkeligt til at tiltrække f.eks. ny detailhandel. I fald skønnet viser sig at være for lavt, kan flere brugere give muligheder for nye butikker og dermed generelt give muligheder for, at stationsområdet i højere grad kan bidrage til bylivet. Især i Randers, men måske også ved de andre centralt placerede stationer, er der mulighed for en bymidte, hvor Parkér og Rejs kan være en del af en fremtidig byudvikling.

FINANSIERING OG ORGANISERING AF PARKÉR OG REJS ANLÆG

For de fem eksempelanlæg gælder, at der generelt er god adgang til gratis parkering og dermed lav eller ingen betalingsvillighed for parkering. Fælles for dem er også, at parkering i terræn med relativt lave anlægsudgifter vil kunne klare det skønnede fremtidige potentiale for Parkér og Rejs. Desuden er arealerne omkring stationerne generelt ejet af kommunen, DSB eller Banedanmark.

Uden betalingsvillighed blandt brugerne har etablering og/eller drift af parkeringsanlæg ikke interesse for private parkeringsfirmaer. Det har i analysen vist sig, at der vil skulle indkræves billetomkostninger i størrelsesordenen 10-15 kr. pr dag for at få dækket udgifter til anlæg, drift og vedligehold. Det vurderes, at offentlige parter som kommuner, DSB og Banedanmark vil være blandt de vigtigste mulige bygherrer og drivkræfter i øvrigt. Internationale erfaringer peger dog på, at samspil med private handelsdrivende kan åbne muligheder for fælles udnyttelse og drift af parkering, hvilket kan indgå i planlægning af Parkér og Rejs.

De store destinationsbyer er interesseret i mindre trængsel og evt. færre parkerede biler, idet etablering af parkering i de centrale tætbebyggede områder er meget dyrt. Det kan derfor overvejes, om - og givet fald hvordan - destinationskommuner kan inddrages i organisering og medfinansiering af Parkér og Rejs på stationer uden for deres egen kommune.

DEN SAMFUNDSØKONOMISKE VÆRDI AF PARKÉR OG REJS

I analysen er gennemført en samfundsøkonomisk eksempelberegning for én rejse fra hvert af de fem eksempelanlæg. Resultaterne indikerer, at de samfundsøkonomiske gevinster ved overflytning overstiger omkostningerne. Nyttens vil alt andet lige være størst ved overflytning af relativt lange rejser med tog, hvor toget medfører rejsetidsreduktioner og flest mulige bil-km spares.

For eksempelrejserne lader det sig ikke gøre at skille effekten af at investere i Parkér og Rejs anlæg fra effekten af at investere i timemodellen med kortere rejsetider med tog. Det kræver mere detaljerede analyser af brugerpræferencer, konkrete stationer og strækninger at vurdere, hvornår anlæg af Parkér og Rejs pladser er en nødvendig følgeinvestering for at få den forventede passagervækst, og hvornår det er en ekstra gevinst.

3 ANBEFALINGER

På baggrund af analysen anbefales:

- › At fokus i fremtiden rettes mod at vurdere behovet for at øge Parkér og Rejs på stationer, hvor den samlede togrejsetid nedbringes i større omfang i forbindelse med nye projekter. F.eks. vil implementeringen af de vedtagne projekter i Togfonden DK, herunder særligt Timemodellen, kunne øge potentialerne for Parkér og Rejs.
- › På nationalt niveau bør banestrækninger og stationer med minimum halvtimesdrift mod de store byer, København og Frederiksberg i hovedstadsområdet, Aarhus, Odense og evt. Aalborg gennemgås. Hver station vurderes ud fra de fundne relevante parametre.
- › At behovet og mulighederne for Parkér og Rejs i Hovedstadsområdet vurderes samlet under hensyntagen til intentionerne i Fingerplan 2013 og de enkelte stationsområders egnethed. Særlig fokus kan rettes mod stationer i de yderste dele af hovedstadsområdet og i forbindelse med projekter, der nedsætter frekvensen til 10 minutter eller mindre. Det kan f.eks. være en automatisering af S-banen med overgang til metrodrift, som kan give mulighed for minimum 5-minutters drift på S-banen.
- › Udbygning af antal Parkér og Rejs pladser bør ske primært i et samarbejde mellem grundejere ved stationsområder og kommunen som planlægningsmyndighed. I hver by bør muligheder for dobbeltudnyttelse vurderes for at skabe så kompakte byrum som muligt.
- › At man for hvert anlæg inddrager en bred vifte af private og offentlige aktører for at afsøge muligheder for synergieffekter, der kan være med til at forbedre byrumskvaliteten af de stationsnære arealer.
- › At man afsøger mulighederne for finansiering og organisering blandt offentlige aktører: Parkér og rejs-kommunen, destinationskommunen, DSB, Banedanmark og Transportministeriet. I nogle tilfælde vil de lokale omstændigheder gøre det relevant at søge medfinansiering fra brugere, fonde og lokale virksomheder.
- › At man etablerer et samarbejde mellem de ovennævnte parter om målrettet information og markedsføring af Parkér og Rejs som led i udbygningen af antal pladser
- › At man arbejder med parkering i terræn, da der ofte er ledige arealer stationsnært, og det holder omkostningerne nede. Parkering i konstruktion er dyrt og kun relevant, hvis der er helt særlige lokale forhold, der tilsiger det.