

REGION SJÆLLAND

STRATEGI FOR PARKÉR OG REJS I REGION SJÆLLAND

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Parkér og Rejs projektet i Region Sjælland	2
2	Parkér og Rejs i Region Sjælland	4
2.1	Betydende faktorer for efterspørgsel efter Parkér og Rejs	7
3	Parkér og Rejs potentialet	12
4	Mulige aktører	15
5	Modeller for at fremme Parkér og Rejs	17

PROJEKTNR. A049614
DOKUMENTNR. A049614-02
VERSION A049614-4.0
UDGIVELSESDATO 16. december 2014, justeret 27. april 2015
UDARBEJDET hgr
KONTROLLERET anen
GODKENDT hgr

1 Parkér og Rejs projektet i Region Sjælland

Baggrund

Parkér og Rejs nævnes ofte som et virkemiddel, der kan bidrage til at få flere til at benytte bane i stedet for bil og dermed styrke en bæredygtig mobilitet. Trængselskommissionen pegede på Parkér og Rejs anlæg på Sjælland i sit idékatalog i 2013. Ligeså udarbejdede Region Sjælland og regionens kommuner i 2013 "Vision for banetrafikken i Region Sjælland", som fremhævede behovet for en plan for etableringen og udbygningen af Parkér og Rejs anlæg i Region Sjælland.

En række forhold gør det interessant at se på Parkér og Rejs netop i Region Sjælland. Mange af regionens borgere har relativt lange pendlingsafstande og ofte til arbejdspladser i hovedstadsområdet, hvor der er trængselsproblemer for biltrafikken. Selvom der er gode togforbindelser mellem regionen og hovedstadsområdet, bor mange ikke i umiddelbar nærhed af en station, men har behov for bus, bil eller cykel for at komme til toget. Gennemførelsen af timemodellen, en ny bane mellem København og Ringsted samt øvrige forbedringer, som eksempelvis på banen mellem Kalundborg og København, vil øge togets konkurrenceevne i forhold til bilen og dermed potentielt føre til flere togpassagerer

Umiddelbart peger ovenstående forhold på, at kombinationer af kollektiv trafik og bil med Parkér og Rejs har muligheder for at spille en betydelig – og øget rolle i regionen. Imidlertid var der frem til 2013 kun sporadisk opsamlet danske erfaringer med Parkér og Rejs. Det gælder blandt andet behovet for antal og kvalitet af Parkér og Rejs pladser – og hvad der eventuelt kan gøres for yderligere at gøre brugen af Parkér og Rejs mere attraktiv.

Parkér og Rejs projekt i Region Sjælland

På den baggrund besluttede Region Sjælland i august 2013 at starte et udviklingsprojekt. Formålet var at skabe et bedre grundlag for at udnytte Parkér og Rejs optimalt i regionen herunder grundlag for at etablere de nødvendige Parkér og Rejs faciliteter.

I projektets første fase blev indhentet udenlandske erfaringer, generelle behov og potentialer i regionen blev vurderet, og der blev udarbejdet forslag til koncepter for indhold samt vurderet behov og potentialer for konkrete stationer. I projektets anden fase blev koncepterne afprøvet for tre konkrete stationer i en dialog med potentielle aktører.

Erfaringerne fra de to første faser har ført til opstilling af dette forslag til strategier for at udmønte potentialet for en øget brug af Parkér og Rejs.

Indholdet af notatet er drøftet mellem en række relevante aktører på workshop i efteråret 2014.

Hvad er Parkér og Rejs?

Parkér og Rejs er i sin enkelhed et udtryk for en samlet rejse, hvor den rejsende ankommer til en station eller et busstoppested på cykel eller i bil, parkerer og rejser videre med kollektiv trafik. De fleste eksisterende parkeringsanlæg er kommunalt ejede og drevne, men driften kan også være udliciteret til parkeringsselskaber.

Parkér og Rejs brugere er som oftest pendlere, som er den gruppe trafikanter, der opnår størst fordele ved at undgå bilkørsel i trængsels situationer. Andre trafikanter kan naturligvis også være Parkér og Rejs brugere, f.eks. til en indkøbstur eller tur til en kulturoplevelse i det centrale København.

Parkér og Rejs er dermed relevant for både bilister og cyklister. I dette forslag til strategi er der dog fokuseret på Parkér og Rejs for bilister. Især for denne gruppe af brugere kan der være behov for regional koordinering i udviklingen af pladser (f.eks. information om ledige pladser på tværs af byer), ligesom planlægning og realisering kræver brug af relativt store arealer og finansieringsomkostninger, hvilket højst sandsynligt vil medføre deltagelse af flere aktører.

1.1 Udenlandske erfaringer med Parkér og Rejs

Som led i gennemførelsen af projektet er der indhentet erfaringer fra syv større europæiske byer. Blandt vigtige indhentede erfaringer kan nævnes:

- › *En dedikeret og målrettet organisation* underordnet en kommune (hvis den dækker et regionalt opland) eller regionale myndigheder/trafikselskaber til at varetage information, drift mv er vigtig for at opnå en prioritering af området
- › *Opstilling af klare succeskriterier.* Her er det vigtigt, at Parkér og Rejs ses som ét element i en samlet trafikpolitik, som kan have til formål f.eks. at mindske trængsel og parkeringsproblemer i de centrale bydele eller / og generelt mindske miljøbelastning fra biltrafik. Det betyder, at Parkér og Rejs tiltag bør tænkes integreret sammen med f.eks. parkeringspolitik for bymidter.
- › *Strategisk placering af Parkér og Rejs anlæg.* Tilbuddet om Parkér og Rejs skal placeres i en passende afstand fra de centrale bydele, som både giver incitament til at bruge anlægget (dvs. et passende sted for eksempelvis at spare parkeringstid og for at undgå langsom bilkørsel på grund af trængsel) og således, at det reelt aflaster vejnettet og giver de ønskede politisk formulerede fordele. Evt. kan også indtænkes brug af pladser til flere formål (f.eks. p-anlæg ved stadion/multiarena og station, så pladserne uden for myldretid kan anvendes af besøgende til stadion / multiarena
- › *Markedsføring og information.* Tilsyneladende bruges målrettet markedsføring ikke meget, hvilket kan skyldes at i flere byer har driftsselskaber ikke incitament til at få flere brugere (ingen betaling for at parkere). Der findes dog ek-

sempler på markedsføring af f.eks. kombibilletter mellem Parkér og Rejs og brug af kollektiv trafik.

2 Parkér og Rejs i Region Sjælland

Nuværende forhold

I dag pendler omkring 90.000 borgere i Region Sjælland til Region Hovedstaden. I projektets første fase blev det vurderet, at ca. 6% af disse pendlere er Parkér og Rejs brugere, som tager bilen til stationen og fortsætter rejsen med tog.

Ikke alle pendlere arbejder – eller rejser til arbejdspladsen - på alle hverdage. Det blev derfor skønnet, at der dagligt er ca. 4.300 pendlere, der parkerer deres bil ved en station i Region Sjælland for at komme på arbejde i Region Hovedstaden¹.

Dertil kommer et stort antal pendlere, der cykler til nærmeste station og derefter rejser videre med tog. Der findes ikke nye data, der understøtter et bud på, hvor stor en andel af pendlerne, der cykler til en station. DSBs kundebarometeranalyser fra 2007 viser, at for stationer i nogle af de største byer i Region Sjælland anvender 20 - 30 procent cyklen på turen til stationen, mens gang som oftest udgør en større andel. Tallene er usikre og med store variationer mellem de enkelte stationer. Den generelle erfaring er, at langt de fleste togpassagerer, som enten går eller cykler til toget, holder sig inden for 10 minutters gang- eller cykelafstand, hvilket svarer til op til knap 1 km afstand for gående og op til knap 2,5 km afstand for cyklende. Cykler og biler stiller forskellige krav til pladsbehov og adgangsveje og investering i parkeringsarealer, hvor biler udgør den største udfordring og økonomiske omkostning.

Analysen fra projektets første del viste, at der på DSBs stationer (ingen opgørelse fra Regionstogs stationer) i 2012 var i alt ca. 6.000 cykelparkeringspladser. Desuden viste analysen, at jf. Trafikstyrelsens analyser for år 2027, vil behovet på adskillige af stationerne være større end det nuværende udbud.

¹ Registreringer viste, at der i alt er ca. 4.600 – 4.800 parkerede biler ved stationerne, men nogle af disse (ca. 10%) pendler i andre retninger end mod Region Hovedstaden.

Typer af Parkér og Rejs anlæg

Første fase identificerede tre principielt forskellige typer anlæg og tilhørende brugere:

Det lokale anlæg, der primært betjener pendlere fra nærområdet, som bor inden for en radius af 5 km fra stationen. Det kan være små anlæg med 20-30 pladser, men også større anlæg. Langt de fleste anlæg i Region Sjælland er i dag lokale anlæg. Eksempler på lokale anlæg er: Flere stationer på Køge Bugt S-togslinjen samt Rødby Færge, Rødvig og Maribo.

De tvær-kommunale anlæg, hvor også pendlere fra nabokommuner af forskellige grunde kører til. Det gøres måske for at spare en takstzone i kollektiv trafik eller for at køre til en station med hyppigere afgang. Det gælder bl.a. stationerne i Ringsted, Roskilde, Næstved, Hvalsø, Lejre og Tølløse.

De regionale anlæg med god beliggenhed ved overordnet (motor)vej, der trækker pendlere fra et stort opland. I dag fungerer kun Ølby på denne måde, men den kommende Køge Nord Station vil også have denne karakter.

Tal fra Trafikstyrelsen viser, at 37 af regionens 86 stationer har 10 eller flere parke-rede biler. I det følgende er kun disse 37 stationer omtalt som Parkér og Rejs stationer. Ved de stationer er i alt ca. 7.000 bilparkeringspladser til rådighed for togrej-sende.



Figur 1 Stationer på banenettet i Region Sjælland.

Fremtidige forhold

Betingelserne for en øget brug af Parkér og Rejs i fremtiden er til stede på grund af nye baneprojekter på Sjælland, som vil gøre togrejsen mod hovedstadsområdet betydeligt hurtigere. Dermed bliver det mere attraktivt for pendlere at tage toget i kombination med en bil- eller cykeltur til nærmeste station. Samtidig vil baneopgraderingerne betyde, at oplandsmønstrene til stationerne i Region Sjælland vil ændre sig markant. I dag er det en fordel for mange pendlere at køre langt for at nå en station med mange og hurtige afgange, som bl.a. Roskilde station. Rejsetidsfor-

bedringerne i 2027 betyder, at flere stationer vil være tidsmæssigt konkurrencedygtige og potentielt kunne tiltrække flere Parkér og Rejs rejsende.

Større baneforbedringer frem mod 2027

Nordvest banen (Kalundborg – Holbæk – Roskilde – København H)*:
Dobbeltretning og elektrificering af banen forventes at reducere rejsetiden mellem Kalundborg og København H fra 86 minutter til 62 minutter i 2027.

Vestbanen (Korsør – Slagelse – Ringsted – Roskilde – København H):
Timemodellen og forbedringer på regionaltogene på strækningen betyder, at rejsetiden Ringsted og København H reduceres fra 36 minutter til 30 minutter i 2017.

Ny bane Ringsted – Køge N – København H:
Den nye bane giver højklasset og direkte forbindelse mellem København og den nye station Køge Nord. Rejsetiden halveres fra 39 minutter til 19 minutter.

Lille Syd (Næstved – Haslev – Køge (N) - København H)*:
Elektrificering af banen og direkte forbindelse til København H betyder, at rejsetid mellem f.eks. Haslev og København H reduceres fra en time til 40 minutter.

* Tal er fra beregninger ud fra køreplansoplæg fra Lands- og Sjællandstimemodell. For Nordvestbanen og for Lille Syd er der med Togfonden vedtaget yderligere hastighedsopgraderinger, som vil betyde, at der kan opnås endnu større tidsbesparelser.

2.1 Betydende faktorer for efterspørgsel efter Parkér og Rejs

En række faktorer har betydning for, hvor stor en andel af pendlerne, der vælger kombinationen med kollektiv trafik, herunder

- > Rejsetiden i forhold til rejsetid med især en ren bilrejse
- > Prisen for den samlede rejse i forhold til især en ren bilrejse
- > Afstanden mellem bolig og station
- > Arbejdspladsens tilgængelighed til kollektiv trafik ("last mile")
- > Parkeringsforholdene på arbejdspladsen
- > Parkeringsforhold på Parkér og Rejs-pladserne ved stationerne
- > Ærinder og andre forpligtelser i forbindelse med arbejdsturen
- > Gevinster ved at bruge Parkér og Rejs.

Neden for gengives uddrag af den viden, der er indsamlet i projektet om disse faktorer.

Rejsetid

Rejsetiden er en af de vigtige parametre for personers valg af transportmiddel. For at få et indtryk af forskelle i rejsetider afhængig af transportform blev der i projektets anden fase gennemført en modelberegning med eksempler på rejser, se Tabel

1². Eksempelberegningen blev foretaget for personer bosat i Region Sjælland med arbejde i Region Hovedstaden, og med en forsimplet og "optimistisk" antagelse om, at arbejdspladsen var lokaliseret tæt på København H. Resultatet viste, at teoretisk kan ca. 60% af pendlerne i myldretiden komme hurtigere (21%) – eller lige så hurtigt (39%) - på arbejde med brug af Parkér og Rejs (enten med bil eller cykel) som ved at bruge bilen hele vejen.

Den samme beregning blev lavet for en situation i år 2027, hvor baneforbedringerne er indregnet i køreplanen for kollektiv trafik. Her viste resultaterne, at de 60% i 2014 bliver øget til 96% i 2027, der tidsmæssigt med fordel vil kunne bruge Parkér og Rejs. For den del af pendlerne, der blev beregnet til at have tidsmæssig fordel af at bruge Parkér og Rejs med bil, viste resultaterne, at tallet ville kunne gå fra 11% i 2014 til 38% i 2027. Vurderingerne medregner endog ikke de med Togfonden senest vedtagne hastighedsopgraderinger på Nordvestbanen og Lille Syd.

Andel pendlere,	I 2014 / 2027		
	med bil til station	med cykel* til station	i alt
hvor Parkér og Rejs er			
-hurtigst	1% / 16%	20% / 48%	21% / 64%
- tager samme tid som i bil	10% / 22%	29% / 10%	39% / 32%
hvor brug af bilen på hele turen er hurtigere end Parkér og Rejs	40% / 4%		

* Brug af bus indgår reelt her, men udgør en meget lille del.

Tabel 1 Modelberegning med TPrejsetid, der viser pendlere fra Region Sjælland til Region Hovedstaden i hhv. 2014 og 2027 fordelt på hurtigste transportform. Tal gælder for rejsemål tæt på Københavns Hovedbanegård. For bilturene er tillagt ekstra tid til at finde en P-plads ved enten station eller ved slutdestinationen.

De absolutte tal skal tages med stort forbehold, men den teoretiske eksempelberegning illustrerer tydeligt, at Parkér og Rejs med de besluttede rejsetidsforbedringer med tog kan forventes at blive mere efterspurgt end i dag. Desuden bemærkes det, at en stor andel af de pendlere, der har tidsmæssig fordel af at bruge Parkér og Rejs, udgøres af personer, der cykler til stationen – dvs. personer med bopæl i relativ kort afstand til stationen. Antallet af personer, der tager bus til stationen er relativt lavt.

Prisen for rejsen

For mange rejsende er prisen en af de afgørende parametre for valg af transportform. I projektets første fase blev opstillet et par regneeksempler, der viste, at en pendler rejse mellem Vordingborg og det centrale København i en relativt dyr bil inkl. faste omkostninger, afskrivning og en høj parkeringsafgift kan løbe op i over 15.000 kr pr. måned, hvilket er langt dyrere end tilsvarende rejse med kollektiv trafik. En rejse mellem Vordingborg og en lokalitet i f.eks. Hvidovre i en ældre bil uden

² Regneeksemplet blev gennemført af Tetraplan med brug af data fra Rejseplanen.dk og rejsetider på et digitalt vejnet med trængselstillæg i myldretider. Det anvendte modelværktøj TPrejsetid er udviklet af Tetraplan.

indregnet afskrivning og uden parkeringsafgift kan måske koste under 2.000 kr pr. måned og således være billigere end kollektiv trafik. Sandsynligvis er der derfor ingen entydige svar på, om de enkelte trafikanter vil have økonomisk fordel eller ej af at anvende Parkér og Rejs. Det vil være en individuel vurdering.

Afstand mellem station og bolig

De fleste brugere af Parkér og Rejs bor tæt på den station, hvor de parkerer deres bil. En gennemført spørgekortanalyse i projektets første fase viste, at næsten 50% bor mindre end 5 km fra stationen og 27% endda mindre end 3 km. Samlet viste analysen, at 65% af brugerne bor i samme by (postnummer) som stationen, hvor de stiger på toget.

Arbejdspladsens lokalisering i forhold til kollektiv trafik

Villigheden til at bruge Parkér og Rejs afhænger naturligvis af den samlede rejsetid, hvor den sidste del af turen - fra stationen til arbejdspladsen – også er vigtig. Statistikken for pendlere fra Region Sjælland til Region Hovedstaden viser følgende om lokalisering af deres arbejdsplads:

- › 36% i København og Frederiksberg kommuner
- › 40% i kommuner ved Ring 3
- › 24% i resten af Region Hovedstaden.

Tallene viser, at en meget stor andel arbejder, hvor der er god kollektiv trafik dækning. Med realisering af eksempelvis en letbane langs Ring 3 vil en større andel af pendlere få gode kollektive forbindelser mod arbejdspladsen.

Nye kollektiv trafik tilbud, der gør "last mile" lettere i hovedstadsområdet

S-Toget vil fortsat være en af de store "sidste skift"-forbindelser. I 2027 kan det forventes, at S-togsnettet er blevet automatiseret. Det giver kortere rejsetid.

Ring 3 letbanen giver forbindelse til tog fra Region Sjælland ved Glostrup Station, og letbanen forbinder de mange stationer og arbejdspladser langs Ring 3 fra Lundtofte i nord til Ishøj Station i syd. Banen med sine 27 stationer forventes i 2020 at have 12 afgang i timen.

Metrocityringen med sine 17 stationer og 24 afgang i timen vil give bedre og hurtigere forbindelser på tværs af centralkommunerne. Med Cityringen vil man kunne rejse fra København H til Frederiksberg på 4 minutter og til Trianglen på 9 minutter.

Nordhavnsmetroen vil med 18 afgang i timen forbinde Østerport med det nye store byudviklingsområde på Nordhavn.

Sydhavnsmetroen vil forbinde byudviklingsområderne i Sydhavnen med regionale tog på Ny Ellebjerg Station.

Flere letbaner overvejes anlagt for at give hurtigere og bedre forbindelser mellem byens mange knudepunkter.

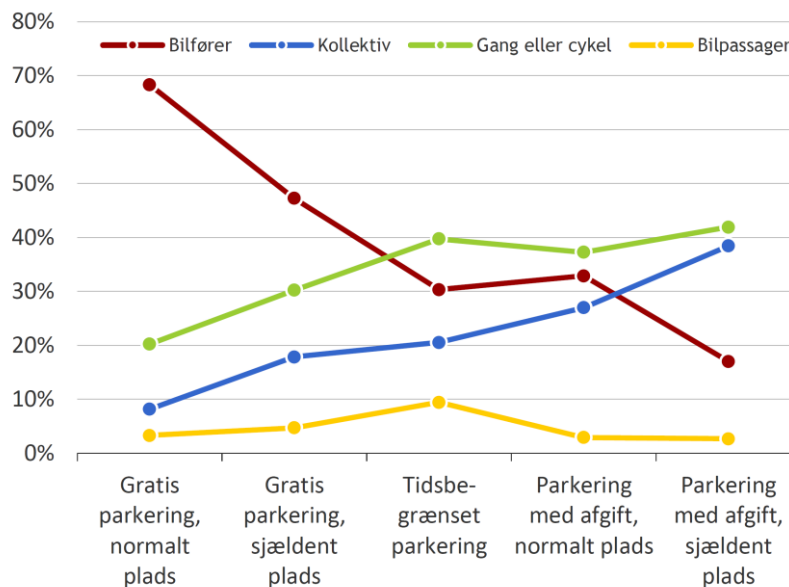
Bycykler ved trafikknudepunkter og S-togstationer vil også give pendlere let mulighed for at cykle det sidste stykke vej fra stationen til deres arbejdsplads.

Parkeringsforhold ved arbejdspladsen

Transportvaneundersøgelser viser desuden, at let adgang til gratis parkering ved arbejdspladsen giver flere bilbrugere blandt pendlerne. Med let adgang til parkering på arbejdspladsen vælger 68% af pendlerne at tage bilen. Når parkeringsmulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30-40 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger, se Figur 2³. Resultaterne dækker landet som helhed, men afspejler sandsynligvis billedet i hovedstadsområdet.

Hvis man ser på nuværende Parkér og Rejs brugere, giver en interviewundersøgelse på Greve Station i første fase af projektet samme indikation. Her svarede ca. 15 ud af 41 (37%), at problemer med at finde parkering ved arbejdspladsen medvirker til, at de benytter Parkér og Rejs,

³ Kilde: <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Transportvaneundersoegelsen/TU-udgivelser/Faktaark-om-pendling-i-Danmark-2013>



Figur 2 Fordeling af pendlere rejser på transportform set i forhold til parkeringsforhold ved deres arbejdsplads. Kilde: TU, Faktaark om pendling i Danmark 2013.

Parkeringsforholdene på Parkér og Rejs-pladserne ved stationerne

I projektets første del blev nuværende brugere af Parkér og Rejs pladser spurgt om tilfredshed med parkeringsforholdene ved stationen. De fleste var tilfredse med forholdene, men havde også en række specifikke kommentarer til de enkelte stationer⁴.

Blandt de nævnte forbedringsbehov var især bedre belysning, overvågning af pladserne samt større kapacitet på udvalgte lokaliteter. De nuværende brugere pegede ikke på behov for supplerende faciliteter som f.eks. indkøbsmuligheder eller toiletter.

Projektet har derimod ikke indhentet viden om, hvilke forhold potentielt nye brugere vil efterspørge. Man kan dermed ikke vide, hvilken rolle lige netop supplerende faciliteter vil have for at tiltrække nye pendlere.

Ærinder og andre forpligtelser i forbindelse med arbejdsturen

Betydningen af ærinder og andre forpligtelser som led i turen til arbejde blev belyst ved en stikprøveinterviewanalyse ved Greve Station med i alt 42 svar. Stikprøven viste, at ca. to tredjedele bruger bilen til ærinder enten til eller fra stationen.

Den nationale transportvaneundersøgelse viser, at på nationalt plan kører 70% af alle pendlere direkte til arbejdspladsen og hjem igen uden andre ærinder undervejs⁵.

⁴ Spørgekortanalysen blev gennemført på 15 stationer, og personerne svarede på spørgsmålene om årsagen til at bruge Parkér og Rejs samt tilfredshed med parkeringsforholdene på Parkér og Rejs pladserne.

⁵ Kilde: <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Transportvaneundersoegelsen/TU-udgivelser/Faktaark-om-pendling-i-Danmark-2013>

Det kan ikke alene ud fra de to analyser siges, at Parkér og Rejs brugere i højere grad end andre har ærinder undervejs. Imidlertid kan det være, at nogle i stedet for at vælge cykel eller bus til stationen vælger bilen, hvis de skal klare ærinder undervejs (f.eks. indkøb eller medtagning / bringning af børn). Specielt for Greve Station er også, at der findes butikscenter og en række andre servicefunktioner (f.eks. svømmehal og posthus), som Parkér og Rejs brugerne svarer, at de benytter,

Gevinster ved at bruge Parkér og Rejs

I spørgekortanalysen blandt brugere af Parkér og Rejs i Region Sjælland (projektets første fase) blev fremhævet følgende om årsager til at bruge Parkér og Rejs:

- › Fordi togturen er billigere, hurtigere og mere afstressende
- › Fordi de har mulighed for at arbejde/læse i toget frem for at sidde i kø
- › For at undgå trafik/kø på motorvejen
- › På grund af mangel på P-pladser og dyre parkeringsafgifter i København.

Resultatet viser, at Parkér og Rejs vælges både som et positivt tilvalg på grund af komfort mv. og som et fravalg af bil på grund af især tid og økonomi.

3 Parkér og Rejs potentialet

Det fremtidige potentiale for Parkér og Rejs kan belyses ved at se på udenlandske erfaringer og ved egne estimater. Imidlertid tyder både hollandske erfaringer, erfaringer fra det danske PORSH samarbejde (omkring år 2000), samt projektets første to faser på, at en lang række lokale faktorer påvirker valget af rejseform og attraktiviteten af Parkér og Rejs.

I projektets to første faser blev anvendt to indgange til at belyse potentialet for Parkér og Rejs⁶:

- › *Trafikstyrelsens prognoser* for togpassagerer i 2027, anvendt i analysens første fase
- › *Rejsetidsforhold* mellem bil og Parkér og Rejs i 2027, anvendt i analysens anden fase.

Potentiale vurdering med udgangspunkt i Trafikstyrelsens prognoser

Trafikstyrelsens prognoser fra "Trafikplan for den statslige jernbane 2012 – 2027" forventer en stigning i passagertallet for en lang række stationer som følge af de forbedrede togforbindelser. I projektets første fase benyttede man den antagelse, at der kan forventes en relativ stigning i omfanget af Parkér og Rejs med bil svarende til den forventede relative stigning i det samlede passagertal.

Samtidig blev det antaget, at en særlig indsats for at udvikle og markedsføre et regionalt koncept for Parkér og Rejs ville kunne føre til en yderligere stigning i potentialet. Endelig blev det antaget, at en særlig lokal indsats (eller særlig beliggenhed) også ville kunne føre til en stigning i omfanget på de pågældende stationer.

⁶ Det vurderes i første del, at andelen af pendlere, der benytter bus til toget er så lille, at det ikke vil flytte væsentligt på estimatet at undlade dem.

Lidt forenklet er følgende formel anvendt:

$$\begin{aligned} \text{Parkér og Rejs potentialet pr station i 2027} = & \\ & \text{Antal brugere i dag * forventninger til relativ passagervækst} \\ & + \text{særlige stationsspecifikke forhold} \\ & + \text{regional markedsføring og koncept.} \end{aligned}$$

Potentiale vurderingen er foretaget med udgangspunkt i en konkret vurdering af den enkelte station og dens fremtidige togbetjening. Samlet blev det estimeret, at det forventede antal daglige brugere af Parkér og Rejs med bil vil kunne stige fra ca. 4.600 – 4.800 daglige brugere til ca. 8.000 daglige brugere, heraf ca. 7.200 pendlere mod Region Hovedstaden.

Efterspørgslen efter Parkér og Rejs pladser vil variere meget fra station til station. Den største stigning estimeres at kunne ske på stationerne langs Lille Syd, hvor elektrificeringen og de direkte forbindelser mellem Køge N og København forventes at tiltrække mange nye passagerer.

Potentiale vurdering med udgangspunkt i rejsetidsforhold

I projektets anden fase blev der gennemført modelkørsler af rejsetiden for hver husstand i Region Sjælland til København H i henholdsvis år 2014 og i 2027, hvor baneforbedringerne er realiseret. Modelkørslerne blev lavet for brug af Parkér og Rejs (med enten bil eller cykel som tilbringer transportmiddel til stationen) og for den rene bilrejse.

Resultaterne (også vist i Tabel 1) viser, at teoretisk kan ca. 49% af pendlerne i myldretiden komme hurtigere – eller lige så hurtigt - på arbejde med brug af Parkér og Rejs i forhold til at bruge bilen hele vejen. Den samme beregning for en situation i år 2027 med indregnede baneforbedringer viser, at de 49% i 2014 bliver forøget til 96%, heraf vil 38% være pendlere, der ankommer i bil til stationen, og 58% vil ankomme på cykel.

Resultaterne indikerer klart, at potentialet for Parkér og Rejs vil vokse betydeligt. Tager man den beregnede ændring fra 2014 til 2027 vil det svare til ca. tre gange så mange brugere af Parkér og Rejs med bil. Naturligvis skal de absolutte tal tages med stort forbehold, da rejsetid er valgt som den eneste afgørende parameter for pendlernes valg af transportmiddel. Desuden forventes det, at rejsen sker til en arbejdsplads tæt på Københavns Hovedbanegård, hvilket ikke svarer til virkeligheden, jf beskrivelse i tidligere afsnit, der viser at kun ca. 36 % af pendlere fra Region Sjælland til Region Hovedstaden arbejder i enten København eller Frederiksberg kommune.

Sammenfatning om potentialet og udbygningsbehov for Parkér og Rejs i 2027

Et entydigt svar på, hvor mange af pendlere, der vil vælge at benytte Parkér og Rejs i 2027, kan ikke udledes af projektets første faser.

Resultatet fra første fase af projektet viste, at mellem 4.600 og 4.800 personer i dag parkerer en bil på en station i Region Sjælland for at tage på arbejde. Det blev vurderet at kunne stige til ca. 8.000 parkerede biler i år 2027, hvilket er en stigning på ca. 70%.

Regneeksemplet baseret alene på rejsetid gav et skøn på en stigning på over 300%. Det vil betyde et behov for ca. 14.000 pladser.

Dagens udbud af parkeringspladser til biler på de 37 af regionens stationer, der betragtes som Parkér og Rejs stationer, er ca. 7.000 pladser. Imidlertid dækker det over en for stor kapacitet på nogle stationer og en for lille kapacitet på andre stationer. Projektets første fase skønnede, at der kan være et behov for anlæg af op mod 2.600 nye bilparkeringspladser, inkl. pladser ved nye stationer. I fald væksten bliver større, som antydnet i regneeksemplet, bliver behovet også større.

Figur 3 viser de stationer, hvor projektets første fase pegede på behov for at anlægge flere Parkér og Rejs pladser – i hvert fald efter realisering af ændringer i 2027. For de fleste lokaliteter blev peget på et behov for relativt få pladser, mens der i nogle af de større byer blev peget på behov for over 100 nye pladser og ved Køge Nord blev peget på behov for op mod 900 pladser.

Med antagelse om, at hovedparten af pladserne (2.000) kan anlægges som terrænparkering og resten i anlæg, blev der skønnet et samlet investeringsbehov på ca. 240 mio. kr.



Figur 3 Stationer udpeget med potentiale for øget Parkér og Rejs og behov for flere pladser frem til år 2027.

Den nuværende brug viser, at relativt mange, næsten hver fjerde, har under 3 km afstand mellem bolig og station. Der kan derfor være en stor udfordring i at sikre, at pendlere med bopæl tæt på stationen motiveres til at gå eller cykle med realisering af gode vilkår for at cykle eller gå til stationen. Det kan mindske behovet for arealudlæg til bilparkeringspladser.

4 Mulige aktører

En realisering af potentialet for flere Parkér og Rejs brugere kræver, at en række aktører bidrager. Nogle aktører skal sikre nødvendige rammebetingelser. Andre er

vigtige for at gøre tilbuddet attraktivt og få udnyttet potentialet bedst muligt. Overordnet kan der peges på, at ingen af de mulige aktører i dag har ansvar for at tage initiativer, der kan føre til flere Parkér og Rejs pladser og flere brugere.

Nødvendige rammebetingelser:

Plangrundlag til at tilvejebringe rammer for brug af arealer til Parkér og Rejs anlæg. Kommunerne er myndighed på planområdet og skal tilvejebringe grundlag i form af kommuneplan og lokalplaner. I særlige tilfælde kan man forestille sig, at grundlag for Parkér og Rejs anlæg tilvejebringes i form af en anlægslov, for eksempel ved anlæg af en ny statsvej eller bane – men dette må betragtes som undtagelser.

Ejerskab af arealer til Parkér og Rejs anlæg. I dag findes hovedparten af Parkér og Rejs anlæg ved stationer på arealer, der ejes af kommune, DSB, Banedanmark og Regionstog – i flere tilfælde en kombination af flere grundejere. Det mest sandsynlige er, at de fortsat vil være vigtige grundejere, men der kan også være f.eks. private bygherrer eller selskaber, der ønsker at drive p-pladser som en forretning.

Kollektiv trafik udbud, som skal sikre en betjening og kvalitet, der tiltrækker rejsende (kommuner, Region Sjælland, Trafikstyrelsen, Movia, Regionstog, DSB). Det vigtigste er et udbud i form af mange afgang og hurtige rejsetider, men kvaliteten af rejsen og forhold på terminaler betyder også noget.

Finansiering. En nødvendig rammebetingelse er finansiering af anlæg og drift af parkeringspladser. Her kan der være tale om grundejerne og øvrige interessenter, der vil medvirke til at fremme en bæredygtig transport (miljømæssigt, økonomisk og socialt) eller har en finansiell interesse i at anlægge og/eller drive pladserne. Samlet vil det derfor være en række forskellige aktører som f.eks. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Region Sjælland, kommuner og private virksomheder.

Adgangsforhold i form af nødvendige veje og stier, der giver adgang til Parkér og Rejs anlæg (kommuner og i nogle tilfælde Vejdirektoratet).

Andre vigtige funktioner:

Supplerende servicetilbud fra både offentlige og private aktører, der kan bidrage til øget service / kvalitet for Parkér og Rejs brugere (detailhandel, øvrig privat servicevirksomhed og offentlige servicefunktioner)

Koordinering (planlægning, drift, markedsføring). Da mange aktører kan blive involveret, kræves en koordinering for at optimere potentialet og give tilbud for brugere, planlægge forbedringer, varetage driften og informere potentielle brugere om tilbuddet. Ingen aktører har i dag det ansvar eller den rolle. Det mest logiske vil sandsynligvis være, at rollen udfyldes af en af ovenstående aktører efter fælles aftale eller af en nydannet aktør på vegne af de involverede.

Tabel 2 Mulige aktører i forhold til vigtige funktioner og rammebetingelser

	Kommuner	Trafikstyrelsen	DSB	Region Sjælland	Movia	Regionstog	Private virksomheder	Vejdirektoratet	Banedanmark
Plangrundlag	x								
Ejerskab af arealer	x		x			x	x		x
Adgangsforhold, veje og stier	x							x	
Kollektiv trafik udbud	x	x	x	x	x	x			
Supplerende servicetilbud	x						x		
Finansiering	x	x	(x)	x	(x)	(x)	x		
Koordinering	?								

5 Modeller for at fremme Parkér og Rejs

Behovet for at opstille et *fælles overordnet koncept* for Parkér og Rejs tilbuddet i regionen kan naturligvis diskuteres. Allerede i dag er der både et udbud af pladser og en efterspørgsel uden et fælles koncept. Imidlertid viser erfaringer fra udlandet, interview af nuværende brugere og analyser af potentialer, at Parkér og Rejs kan få en øget betydning, hvis man kan opstille et attraktivt regionalt tilbud, som brugerne kan stole på og let skaffe sig information om.

Den indsamlede viden peger overordnet på, at potentielle brugere af Parkér og Rejs anlæg (kunder) vil efterspørge følgende koncept:

- › *Et tilbud, der giver tilstrækkelig parkeringskapacitet ved stationer, som har et attraktivt udbud af kollektiv trafik med hyppige og hurtige forbindelser til de ønskede rejsemål.*
- › *Et tilbud med fokus på en god kvalitet i indretning (f.eks. belysning og fast belægning) af Parkér og Rejs anlæg ud fra brugernes behov.*
- › *Et supplerende tilbud i form af målrettet information og øvrige servicetilbud (f.eks. butikker) for yderligere styrke muligheden for at udnytte potentialet.*

Forskellige brugere (kundesegmenter) vil formodentlig tillægge disse egenskaber forskellig værdi. Spørgsmålet om, hvilken organisationsmodel, der er bedst til at fremme Parkér og Rejs, hænger i høj grad sammen med brugeres præferencer og betalingsvillighed. Det gælder ikke kun nuværende Parkér og Rejs brugere, men også nye potentielle brugere.

Nye brugere vil måske i højere grad kunne tiltrækkes, hvis der findes et regionalt baseret tilbud, der klart og tydeligt bliver integreret i og markedsføres som en del af det samlede kollektiv trafik tilbud med vægt på en bred vifte af tilbud, information på tværs af anlæg og i øvrigt stor kundefokus.

Ligeså kan nye (eller forbedrede) Parkér og Rejs pladser - ud over at give brugerne en oplevelse af god kvalitet - bidrage til at styrke dannelsen af attraktive byrum til glæde for andre brugere af områderne.

Et andet aspekt, der kan påvirke valg af organisationsmodel omhandler mulighederne for at lave parkeringsanlæg, hvor man kombinerer Parkér og Rejs med parkering til andre formål, f.eks. handel, bolig og erhverv. De forskellige brugere parkerer på forskellige tidspunkter, hvilket giver potentiale for at opnå højere udnyttelsesgrad og dermed en højere brugerfinansiering med deraf følgende større interesse for potentielle investorer. En central beliggenhed ved station og intensiv arealudnyttelse i bymidter gør det særlig interessant at overveje sådanne løsninger.

Der er imidlertid en række begrænsninger på, hvilke former (afhængig af formål) for parkering kommuner, som må finansiere. Det er derfor en forudsætning, at parkeringsanlæg etableres i samarbejde med den private sektor, hvis man skal etablere multi-anvendelige P-anlæg.

Indsamlede erfaringer i projektets fase 1 fra flere større byområder i Europa med Parkér og Rejs faciliteter viste, at den største synlighed og gennemslagskraft i forhold til brugerne opnås ved at have en dedikeret "Parkér og Rejs enhed" forankret i et samarbejde mellem centrale aktører som kommuner, regionale myndigheder og regionale kollektive trafikoperatører / -selskaber og eventuelt med involvering af private aktører til at stå for drift af anlæggene.

I det følgende beskrives tre mulige modeller for organisering af fælles indsats for Parkér og Rejs i regionen.

Strategier

Opstilling og især *udmøntning af et fælles regionalt koncept kræver en fælles målrettet tilgang – en strategi*, hvor de vigtige aktører deltager.

Strategitilgangen i forhold til at opnå et tilbud, der giver tilstrækkelig parkeringskapacitet sammen med attraktiv kollektiv trafik vil være at skabe en fælles regional forståelse af og samarbejde om

- › hvor man får mest ud af at skabe Parkér og Rejs tilbud (potentialevurdering)
- › hvor og hvordan det rette kollektive trafik udbud findes eller skabes.

Strategitilgangen i forhold til at opnå et tilbud med fokus på god kvalitet i indretning af pladser vil være at skabe en fælles holdning til udformning, som kan gøre det

lettere / billigere for de lokalt involverede at realisere de "rigtige" løsninger og dermed opnå tilfredse brugere.

Strategitilgangen i forhold til at kunne give supplerende tilbud vil være, at sådanne tilbud kun kan realiseres, hvis flere af de vigtige aktører arbejder sammen. Det gælder f.eks. målrettet information, hvor man kan forestille sig, at der ønskes udviklet en mobil app og skabt realtidsinformation om antal ledige pladser. Begge elementer vil kræve koordinering (fælles tilgang) mellem flere aktører.

En succesfuld strategi kræver dermed samarbejde. Hertil er der behov for en organiserings- og finansieringsmodel, som aktørerne finder attraktiv. De potentielle aktører kan have forskellige motivationsfaktorer for at bidrage. Nogle vil f.eks. gøre det ud fra egne økonomiske interesser, mens andre gør det ud fra brede samfundsmæssige interesser. Samtidig er der regionale og lokale forhold, der giver lokale aktører forskellige spillerum og motivationsfaktorer. Konkrete arealer tæt på en station vil f.eks. kunne være attraktive både til intensiv byudvikling med boliger / erhverv og til Parkér og Rejs pladser.

Som eksempler (ikke nødvendigvis udtømmende) på motivationsfaktorer – eller incitamenter - for aktører, der kan bidrage til at fremme Parkér og Rejs, kan nævnes:

- › Kommuner med Parkér og Rejs anlæg: Et servicetilbud til borgerne, en mulighed for i øvrigt at tiltrække brugere til kommunens servicetilbud og skabe gode byrum ved stationer
- › "Modtager" kommuner (i f.eks. Region Hovedstaden): Mindske trængsel og andre negative effekter skabt af biltrafik, hvilket kan medføre mindre behov for infrastrukturinvesteringer
- › Kollektive trafikselskaber og operatører: Mulighed for at tiltrække flere passagerer
- › Vejdirektoratet: Mindske trængsel, bidrage til at give et godt servicetilbud til trafikanter
- › Lokale virksomheder (butikker, servicevirksomheder): Mulighed for omsætning
- › Private bygherrer: Mulighed for at gøre arealer mere attraktive, medfinansiere parkering, som er nødvendig til øvrige funktioner i området
- › Parkeringsselskaber: Mulighed for omsætning.

Afklaring af, hvordan ejerskab, anlæg og drift skal organiseres og finansieres bliver derfor vigtig for udmøntningen. Neden for er illustreret tre modeller for organisering samt indikeret fordele og ulemper på vigtige parametre som realiseringstakt, trafikalt potentiale, samfundsøkonomi, organisering og finansiering.

Region Sjælland har initieret dette projekt, mens selve udmøntningen inklusive eventuel initiativer i form af planlægning og drift af fælles information mv. mere naturligt hører til de aktører, der er mere direkte involveret. Det vil især være de kollektive trafikselskaber og kommuner.

Kommuner som drivkraft - en decentral model

Modellen afspejler en organisering, der mest af alt ligner nuværende situation. Der etableres ingen fælles organisation med ansvar for udmøntning. Det overlades til de enkelte kommuner at tilvejebringe arealer, sikre adgangsveje mv. til at øge antal Parkér og Rejs pladser. Modellen kan naturligvis indebære lokalt samarbejde med

andre aktører, men uden en regional organisation på tværs af pladser og kommuner, der har ansvar for en regional optimering og udrulning. I alle typer af organisation vil kommuner som planmyndighed og ofte som ejer af grundarealer være en nødvendig aktør.

Et supplement kan være, at en eller flere aktører, f.eks. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, trafikselskaberne eller Region Sjælland bidrager ved at øge videns grundlaget, som f.eks.:

- › Checkliste for arbejdsgang og aktiviteter ved anlæg af Parkér og Rejs tilbud
- › Eksempelsamling med konkrete forskellige typer af anlæg med illustrationer af viden om trafikanternes efterspørgsel, byplanmæssige effekter, nøgletal for økonomi og evt. trafikale og overordnede samfundsmæssige effekter.

Andre aktører vil reelt kunne blive de igangsættende, og vil under alle omstændigheder komme til at spille en rolle i kraft af deres medvirken til at finansiere nye anlæg og som grundejere. Desuden kan finansiering af et konkret anlæg ske på mere eller mindre kommercielle vilkår, hvis f.eks. developere, parkeringsselskaber eller andre private virksomheder viser interesse for det og der skabes ejerskab og organisering, der muliggør det.

Yderligere kan modellen tænkes suppleret med muligheder for tilskud til finansiering fra f.eks. nationale / regionale "puljer" under visse betingelser. Det vil sige en model med lokal igangsætning, men med en vis regional / national indflydelse via finansiering.

Endelig kan man forestille sig, at modellen udvikler sig til et større frivilligt regionalt samarbejde. Et sådant eksempel er udvikling af Supercykelstier i hovedstadsområdet. Idéen og udvikling af hele konceptet, planen og realiseringen er sket i et frivilligt samarbejde mellem kommunerne i hovedstadsområdet. Starten og realiseringen har været meget afhængig af medfinansiering fra en national pulje. Desuden har Region Hovedstaden deltaget aktivt i samarbejdet og medfinansieret Projektsekretariatet, der står for at gennemføre samarbejdet på vegne af en nedsat styregruppe mellem parterne.

Fordele / ulemper:

- + Lokalt engagement vil drive realiseringen og tilpasse til lokale behov
- + God mulighed for projekter, der kan understøtte øvrig byudvikling
- % Risiko for suboptimering af lokalisering af Parkér og Rejs anlæg i forhold til at opnå størst mulig regional trafikale overflytning til kollektiv trafik
- % Suboptimering kan give samfundsmæssigt ringe løsnings
- % Risiko for langsom realiseringstakt på regionalt niveau i forhold til at nå det ønskede antal pladser og opfyldelse af potentialet
- % For enkeltstående projekter kan det være vanskeligt (især hvis kommunalt ejerskab) at kapitalisere de gevinster, som andre aktører får af Parkér og

Rejs anlægget, og dermed opnå medfinansiering fra trafikoperatørerne, staten og private, f.eks. detailhandel tæt på Parkér og Rejs anlægget.

Kollektive trafiksselskaber som drivkraft – offentlig regional model

Modellen afspejler en organisering, hvor de kollektive trafiksselskaber går sammen og er i spidsen for et nyt regionalt samarbejde / organisation, der i forhold til brugerne fremstår som et sammenhængende kollektiv trafik tilbud. I forhold til andre regioner er det specielle for kollektiv trafik i Region Sjælland, at det organisatorisk hænger sammen med en anden region, og at både DSB S-tog og Metro er vigtige aktører på "modtagersiden" i hovedstadsområdet.

Med den kommende paraplyorganisation for kollektiv trafik i hovedstadsområdet opstår en ny og unik mulighed. Det er sandsynligt, at organisationen fokuserer på et øget samarbejde om f.eks. kundeservice, markedsføring, rejseregler, analyser og trafikinformation. Disse funktioner passer fint sammen med behovene for en regional fælles koordinering af Parkér og Rejs om at kunne styrke information, markedsføring, og muligheden for at kunne tilbyde et rejseprodukt uafhængig af udbydere.

Modellen kan betragtes som et alternativ – eller ses som en supplerende model - til den decentrale model, hvor kommuner er drivkraften på at initiere konkrete Parkér og Rejs anlæg. Spørgsmål om finansiering af selve anlæggene er ikke nødvendigvis anderledes med de kollektive trafiksselskaber i spidsen. Imidlertid kan et fælles regionalt lanceret koncept måske gøre det lettere at få dialog med og involvere private aktører, der kan se potentiale - større omsætning - ved at være partner i realisering af flere anlæg. Ligeså kan det måske føre til, at gevinster som høstes af f.eks. kollektive trafiksselskaber i form af flere passagerer kan bidrage til en grad af medfinansiering fra aktører om kollektiv trafik.

Modellen lægger op til, at paraplyorganisationen påtager sig ansvaret for minimum at etablere en fælles markedsføring og information om Parkér og Rejs. Man kan forestille sig, at paraplyorganisationen også kan påtage sig følgende:

- › Udvikling af særlig realtidsinformation om ledige P-pladser, aktiv information ved hændelser på vejnettet mv. – sammen med andre parter som f.eks. kommuner og Vejdirektoratet
- › Aktiv rolle i udvikling og etablering af videns grundlag, som beskrevet i kommunemodellen.
- › Aktiv rolle i indgåelse af partnerskaber om finansiering af anlæg og drift.

Fordele / ulemper:

- + Regionalt samarbejde, der kan fremskynde realiseringstakt på regionalt niveau i forhold til at opnå størst mulig regional trafikal overflytning til kollektiv trafik
- + God forankring til og koordinering med kollektiv trafik tilbud

- + Samarbejde om valg af placering af P-anlæg, hvor man får den største overflytning og dermed samfundsøkonomisk bedre løsninger
- + Bedre muligheder for at opnå medfinansiering fra trafikoperatørerne og staten
- % Vanskeligt at kapitalisere de gevinster som private investorer og detailhandel får af et sådant anlæg, hvilket dog vil afhænge af ejerskabsformer, der dannes for de enkelte anlæg.
- % Der kan opstå et spændingsfelt, hvor kommuners interesser i planlægning og brug af centrale arealer for byudvikling eventuelt kan være anderledes end overordnede interesser i et fælles regionalt selskab.

Parkér og Rejs selskab som drivkraft – privat/offentlig regional model

Modellen afspejler en organisering, hvor der dannes et selskab, der påtager sig ansvaret for at udvikle Parkér og Rejs. Ansvarer skal helst omfatte både det at skabe og udvikle et fælles koncept samt at påtage sig en aktiv rolle i at sikre finansiering til information, anlæg og drift.

Selskabet kan være offentligt ejet, i f.eks. et fællesskab mellem kommuner, trafik-selskaber og stat. Selskabsformen betyder imidlertid, at det bliver muligt at lave en mere forretningsorienteret model. Selskabsmodellen vil formentlig skulle være baseret på hvile-i-sig selv princippet. Selskabsmodellen giver også mulighed for at have delvist privat ejerskab, hvis det er muligt at finde private investorer, der har interesse i at gå ind i projektet.

Fordele / ulemper:

- + Regionalt samarbejde, der kan fremskynde realiseringstakt på regionalt niveau i forhold til at opnå størst mulig regional trafik overflytning til kollektiv trafik
- + Relativ god forankring til og koordinering med kollektiv trafik tilbud
- + Samarbejde om valg af placering af P-anlæg, hvor man får den største overflytning og dermed samfundsøkonomisk bedre løsninger
- + Mulighed for at lave mere forretningsorienterede anlæg, hvor der også udledes parkeringspladser til kommercielle formål, hvorved belægningsprocenterne i P-anlægget kan optimeres, og give bedre udnyttelse
- + Mulighed for at indgå OPP lignende kontrakter med private investorer omkring drift af Rejs og Park anlæg.
- % Der kan opstå et spændingsfelt, hvor kommuners interesser i planlægning og brug af centrale arealer for byudvikling eventuelt kan være anderledes end overordnede regionale interesser i selskabet.