



Notat

Emne: Parker og Rejs potentialer
Til: Trafikdage 2002
Peter Bjørn Andersen, TetraPlan A/S
Fra: og 19. juli 2002
Hjalmar Christiansen, TetraPlan A/S

1 Indledning

I Juni 2001 vedtog HUR en Parker & Rejs strategi for Hovedstadsregionen. Formålet er at forbedre forholdene for at kombinere kollektiv transport med bil og cykel for derved at øge andelen af rejsende, der kombinerer brugen af bil/cykel og kollektiv trafik.

Strategien skitserer bl.a. forskellige prototyper for Parker & Rejs, herunder store Parker & Rejs anlæg med plads til mere end 1000 biler, hvor der er høj service og høj frekvens med kollektiv trafik. I Danmark findes der imidlertid endnu ikke sådanne store Parker & Rejs anlæg. På den baggrund og som input til det videre arbejde med Parker & Rejs, bl.a. i forbindelse med Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen, har TetraPlan lavet en analyse af potentialet for store Parker & Rejs pladser i Hovedstadsregionen for HUR.

Der er i analysen i første omgang alene valgt at beskrive en form for øvre potentiale for Parker & Rejs, hvor der ikke er taget hensyn til individuelle holdninger, krav og ønsker, som kan påvirke valget mellem bil og Parker & Rejs og dermed potentialet.

2 Definition og afgrænsning

2.1 Parker & Rejs potentiale

Parker & Rejs potentialet defineres som bilrejser i relationer, der enten har eller hvor der kan skabes en god og attraktiv kollektiv betjening. Der kan både være tale om Parker & Rejs anlæg ved eksisterende stationer og ved nye stationer/knudepunkter.

2.2 Rejseformål

Analysen foretaget her i Danmark, bl.a. baseret på TU, og i udlandet viser, at Parker & Rejs primært er interessant for pendlere. Det er derfor valgt alene at se på bolig-arbejdsstedsrejser i vurderingen af Parker & Rejs potentialet.

3 Metode

3.1 Ørestadstrafikmodellen

Ved kortlægningen af Parker & Rejs potentialet tages der udgangspunkt i resultater fra Ørestadstrafikmodellen (OTM).

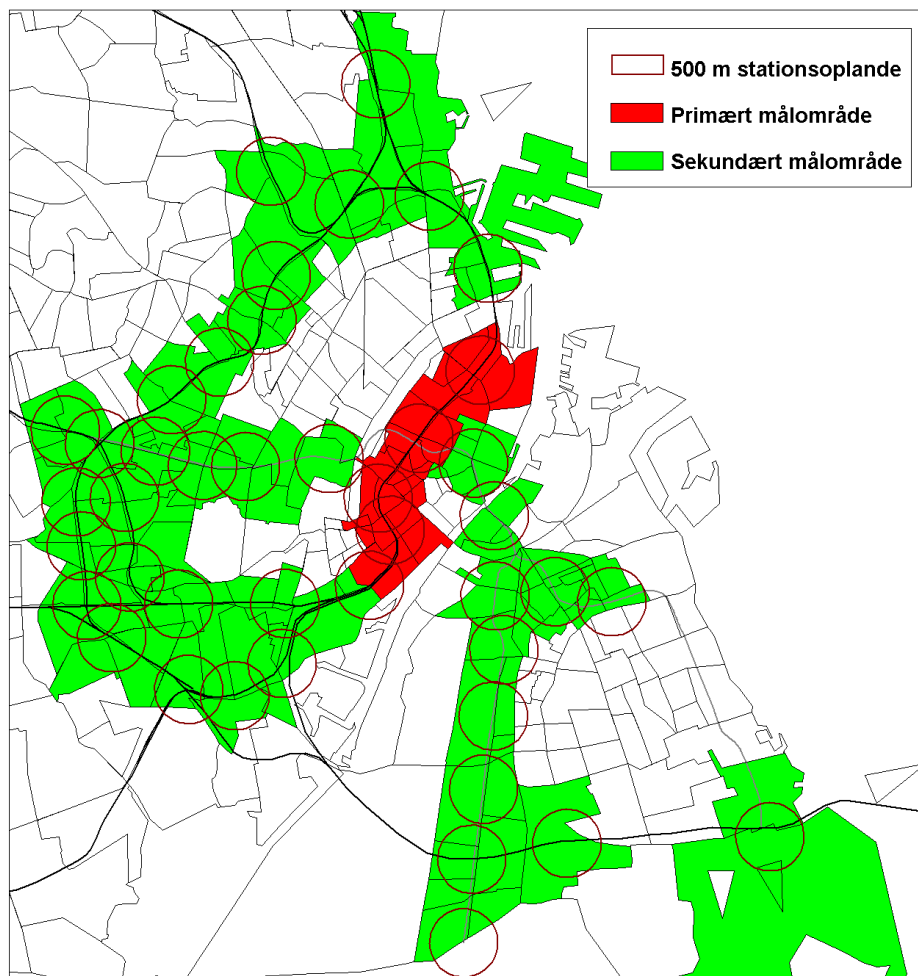
Der er valgt primært at basere kortlægningen på en vurdering af potentialet i en fremtidig situation. Der er taget udgangspunkt i Basisalternativ 2010 beregnet i forbindelse med Ring 3 projektet. Basisalternativ 2010 er baseret på en række forudsætninger om udvikling i befolknings- og arbejdspladstal, bilejerskab, vejnettet og den kollektive trafik. Udbygningen af vejnettet omfatter udvidelse af Motorring 3 fra 4 til 6 spor mellem Jægersborg og Holbækmotorvejen, men ikke udvidelse af Køgebugtmotorvejen. Af større kollektive tiltag kan nævnes: Metroens tre etaper, Ringbanen, S-tog til Roskilde, åbning af stationer i Trylleskoven og Ølsemagle, nye S-tog på alle linier og Regional- og fjerntog baseret på "Gode tog til alle". Derudover tager OTM bl.a. hensyn til parkeringsrestriktioner og afgifter i Indre by ved at gøre det mere besværligt og dyrere at foretage en rejse med mål i dette område.

3.2 Målområder

I HURs Parker & Rejs Strategi er der listet en række betingelser for at det vil være attraktivt for bilister at benytte Parker & Rejs. De væsentligste er:

- Høj frekvens med kollektiv trafik
- Høj komfort og sikkerhed for siddeplads med kollektiv trafik
- Kortere eller samme rejsetid med Parker & Rejs som med bil
- Vanskelig og/eller dyr parkering i byen
- Trængsel på vejene

Relationer i Hovedstadsregionen, hvor disse betingelser er opfyldte, omfatter primært rejser med mål i København og indre by. Der er derfor defineret et primært og sekundært målområde.



Figur 1: Primære og sekundære målområde

Det primære målområde omfatter de fire City-stationer: Københavns Hovedbanegård, Vesterport, Nørreport og Østerport og deres opland, defineret som en gangafstand på op til cirka 500 m fra en station. De fire City-stationer er karakteriseret ved, at der er direkte og højfrekvente togforbindelser fra stort set alle øvrige stationer i Hovedstadsregionen.

Det sekundære målområde omfatter i princippet Ringbanen og stationer indenfor, herunder Metroen og deres opland som defineret under det primære målområde. Målområdet er karakteriseret ved, at det er muligt at komme til stationer i dette målområde fra stort set alle øvrige stationer i Hovedstadsregionen med maksimalt et skift.

3.3 Oplandsområder

Der er undersøgt ialt 14 potentielle Parker & Rejs anlæg. For hvert af disse er der defineret et primært og et sekundært opland.

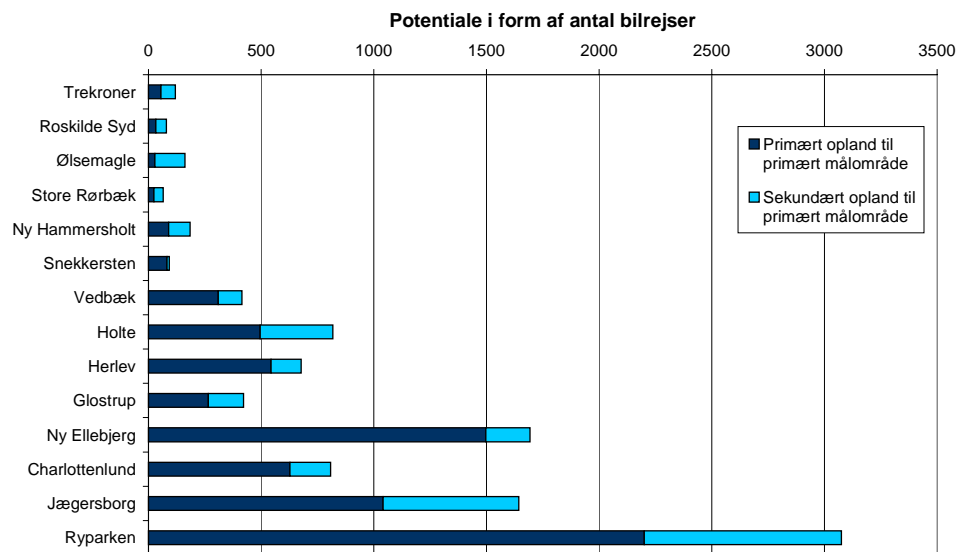
Det primære opland omfatter zoner indenfor en afstand af 10 km fra det pågældende Parker & Rejs anlæg, dog sådan at en

bilist i princippet ikke skal køre i den forkerte retning i forhold til den ønskede rejseretning for at komme til anlægget. De 10 km er valgt, fordi tidligere analyser af brug af Parker & Rejs anlæg, jf. "Parker & Rejs i Hovedstadsområdet", juni 1999, viser, at cirka 85% kører 10 km eller mindre for at komme til et Parker & Rejs anlæg.

Det sekundære opland omfatter zoner indenfor en afstand af cirka 20 km fra et Parker & Rejs anlæg med samme betingelser som under det primære opland. I de tilfælde hvor den potentielle parker & Rejs anlæg ligger mindre end 20 km fra Hovedstadsregionens grænse, regnes portzonetrafikken, dvs. trafikken ind i området, også med til det sekundære opland.

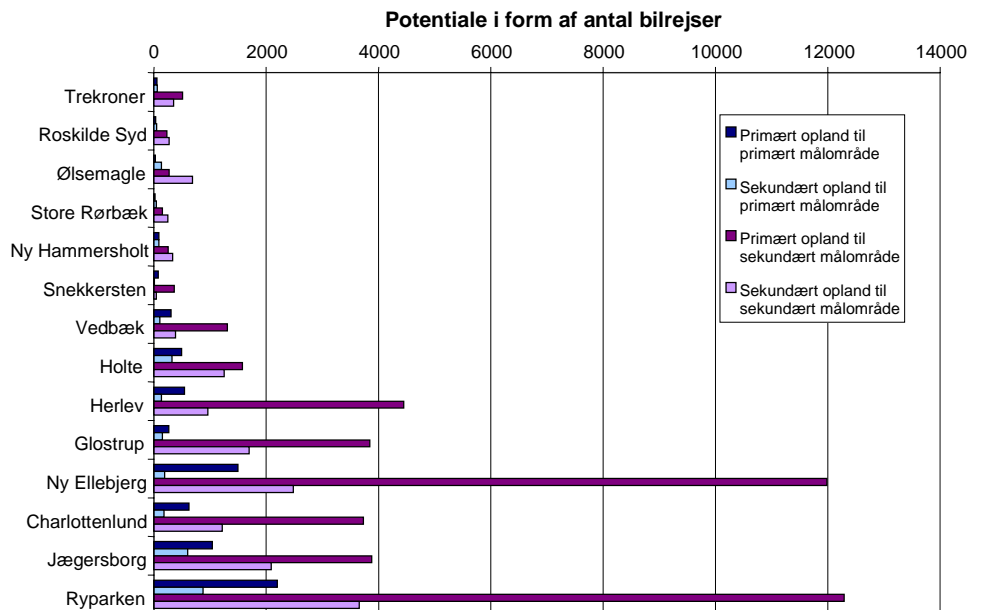
4 Resultater

De følgende to figurer viser Parker & Rejs potentialet til det primære målområde, figur 5.1 og til både det primære og sekundære målområde, figur 5.2, for de fjorten analyserede placeringer af Parker & Rejs anlæg.



Figur 2: Parker & Rejs potentiale til primært målområde

Kortlægningen viser, at Parker & Rejs potentialet er forholdsvis beskedent for anlæg placeret i "fingrene" længst væk fra City, Trekroner, Roskilde Syd, Ølsemagle, Store Rørbæk, Ny Hammersholt og Snekkersten. Potentialet stiger med en faldende afstand til City og topper for de 14 undersøgte anlæg med en placering ved Ryparken.



Figur 3: Parker & Rejs potentiale til primært og sekundært målområde

Det beregnede antal bilrejsjer mellem oplande og målområder kan betragtes som en form for øvre potentiale for Parker & Rejs. Potentialet kan bruges til at sammenligne forskellige placeringer af mulige Parker & Rejs anlæg, men det kan ikke umiddelbart anvendes til at bestemme størrelsen, dvs. antal P-pladser på det enkelte konkrete anlæg.

5 Konklusion

Metodemæssigt viser denne undersøgelse at det er muligt at anvende resultater fra fx. OTM som supplement til andre datakilder. På denne måde kan der ofte opnås et mere detaljeret og konsistent billede end data fra fx. TU kan levere.

Definitionen og afgrænsningen af målområderne har her stor betydning for potentialets størrelse. Den gode kollektive trafikbetjening af det primære og delvis også det sekundære målområde betyder, at den kollektive markedsandel generelt er høj og dermed er bilandelen, hvorfra potentialet skal tages, lav. For alle rejser fra hele Hovedstadsregionen til det primære målområde er den kollektive markedsandel på cirka 70% målt i forhold til bil. Omkring "fingrene" med den gode betjening er den kollektive markedsandel endnu højere, på op til 95%.

Årsagen til at potentialet falder med afstanden til det primære og sekundære målområde er, at det samlede antal rejser falder samtidig med at den kollektive markedsandel stiger i de udvalgte relationer. Der bliver simpelthen færre bilrejsjer at tage af jo længere vi bevæger os væk fra målområderne. Og de fleste af dem,

der er, har allerede valgt at køre kollektivt på grund af den gode kollektive betjening i de valgte potentielle relationer.

Dilemmaet for Parker & Rejs – som analyserne viser det - er, at for at Parker & Rejs skal være attraktiv for bilisterne skal den kollektive betjening være god og det skal være besværligt at komme af med bilen, men i de relationer, hvor den kollektive betjening rent faktisk er god og det er svært at få parkeret bilen, kører de fleste kollektivt i forvejen.

Analysen viser, at der er nogle få undtagelser, f.eks. fra Vedbæk og Charlottenlund, hvor der er et relativt stort potentiale, men det er spørgsmålet om det er udtryk for et reelt potentiale eller at andelen af "lidenskabelige" bilister samt bilister med firmabil og betalt P-plads i City er specielt høj netop i disse områder.

Resultatet af analyserne peger på, at for at opnå en høj kollektiv markedsandel er det vigtigt at udbygge den kollektive trafik og evt. supplere med restriktioner for biltrafikken, som det er gjort i Indre by. Parker & Rejs kan være et supplement hertil for at udvide oplandet til den kollektive trafik.

Dette arbejde kan forhåbentlig tjene til at få udpeget en række mulige placeringer af Parker & Rejs anlæg, som i det videre arbejde kan nærmere analyseres i en dialog mellem markeds-, trafik- og anlægsfolk.