



## **Notat om Park & Ride**

Notatet beskriver tidligere indsatser, barrierer og muligheder i forhold til Park & Ride.

### **Baggrund og status**

Københavns Kommune har hidtil besluttet ikke at ville etablere Parker & Rejs anlæg (P&R) inden for kommunens grænser, da det vurderes at give øget cirkulerende biltrafik og trække pendlertrafik ind i gader, hvor der er mange cyklister og fodgængere. Derfor er der også indført 2-timers zoner omkring de større og attraktive stationer, fx i Vanløse og Hellerup.

Derudover er det erfaringen, at pendlere er mere tilbøjelig til at parkere bilen ved en station og fortsætte med tog, hvis køreafstanden fra hjem til station ikke er lang og ligger i den rigtige transportretning (Kilde: COWI: Analyse af potentialer i Parkér og Rejs anlæg ved stationer). Dvs. at stationer tæt på Københavns Kommune må forventes at have et mindre potentiale end længere ude i hovedstadsområdet.

P&R anlæg bør efter forvaltningens vurdering derfor i etableres længere ude i hovedstadsområdet, så bilisterne ikke belaster indfaldsvejene og miljøet tæt på København, hvor der bor og færdes flest mennesker, og så motivationen for pendlerne er størst mulig. Sådanne løsninger kræver således indsatser i omegnskommunerne.

Potentialet er tidligere vurderet til at være 500-1500 ekstra P&R pladser i hovedstadsområdet. Udbygningen af eksisterende P&R anlæg, hvor der er mangel på P-pladser, bør have første prioritet. Her er der opdyrket et marked, som giver en større sikkerhed for hurtige gevinster af investeringen. (Kilde: Tetraplan: Parker & Rejs, arbejdsnotat)

Af trafikforliget, ”En Grøn Transportpolitik”, indgået af alle partier i Folketinget på nær Enhedslisten, fremgår det, at P&R løsninger i højere grad skal tænkes ind som en del af det kollektive trafikudbud, dvs. i togsystemet. Som følge heraf blev der afsat en pulje ”Bedre adgang til den kollektive transport” på 1 mia. kr.

19-08-2015

Sagsnr.  
2015-0190329

Dokumentnr.  
2015-0190329-4

Sagsbehandler  
Hanne Holmberg Stolz

### **Mobilitet og byrum**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

E-mail  
BH5J@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.kk.dk

### Pulje til bedre adgang til den kollektive transport.

- "Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parker & Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. ....
- .. DSB sikrer bedre adgang inden for rammen af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige DSB ejede arealer..."
- Der udformes et nærmere sæt af principper for udmøntning af midlerne. Bla. skal inddrages forhold som anlæggets bidrag til transportarbejdet, indtægtpotentiale, driftsomkostninger, grundlaget for at indtænke parkeringsmuligheder som en integreret del af det samlede togprodukt og eventuel lokal medfinansiering.
- DSB udformer med udgangspunkt i de fastlagte principper en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne..."

Teknik- og Miljøforvaltningen er ikke bekendt med, at der er iværksat konkrete indsatser i hovedstadsområdet med udgangspunkt i ovenstående pulje. Men Transportministeriet og Realdania har med COWI's hjælp i foråret 2015 gennemført en analyse af potentialer i Parkér og Rejs anlæg ved stationer. Analysen omfatter en analyse af trafikanters ønsker og behov, byplanmæssige effekter, organisering og finansiering og samfundsøkonomi. Men de detaljerede analyser 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. Noget kunne derfor tyde på, at Transportministeriets fokus er på P&R anlæg i forbindelse med hurtigtog mellem Sjælland, Fyn og Jylland, hvilket understøttes af, at fx den nye station Køge Nord på København-Ringsted højhastighedsbanen planlægges til at indeholde op mod 2.700 parkeringspladser.

### Barrierer

Der er umiddelbart to store barrierer i forhold til at sikre gode P&R faciliteter på gode lokaliteter i hovedstadsområdet:

1. Situationen vil i hovedstadsområdet ofte være, at de stationsnære arealer er attraktive for intensiv udnyttelse til boliger, kontorer eller centerfunktioner og måske endda med interesserede investorer. Udfordringen er derfor, om en øget biltrafik til området kan kombineres med disse andre funktioner, og om p-pladser skal etableres i konstruktion med deraf følgende høj anlægspris.
2. Finansieringen af anlægget. Det vil typisk være en diskussion mellem flere kommuner, staten og regionen om, hvem der skal finansiere, at pendlere fra én kommune, skal parkere ved en station i en anden kommune for at transportere sig til en arbejdsplads i en tredje kommune. Kommunerne føler ikke ansvar for at påtage sig udgiften til sådanne P&R anlæg.

Der vil være en lang række problemstillinger der skal afklares, hvis Københavns Kommune ønsker at bidrage til finansieringen af et P&R anlæg i en anden kommune. Det gælder både i forhold til økonomiske, juridiske og organisatoriske forhold, samt mulighederne for samarbejder med andre kommuner og myndigheder.

### **Hvad kan Københavns Kommune gøre for at fremme P&R**

Indsatser inde i Københavns Kommune i forhold til P&R bør koncentrerer om gode cykelparkeringsforhold ved de vigtige knudepunkter både for pendlere udefra og for egne borgere, fx Hovedbanegården, Nørreport, Østerport og Valby Stationer samt ved de mindre S-togsstationer.

Såfremt der er ønske om at indlede dialog med relevante parter vedr. finansieringsmodeller omkring P&R anlæg, anbefales det, at der gennemføres en mere grundig juridisk og praktisk afklaring med udgangspunkt i en til flere konkrete cases. Det vil være en forudsætning for, at der kan tages beslutning om, hvorvidt Københavns Kommune skal indlede et samarbejde med andre kommuner, region og stat vedrørende etablering af P&R anlæg i hovedstadsområdet.

Derudover kan der være en fordel i at lægge politisk pres på staten i forhold til udmøntning af puljen til Bedre adgang til kollektiv trafik med fokus på de stationer i hovedstadsområdet, hvor vi forventer størst effekt for pengene. Tidligere analyse peger på, at følgende stationer er belagt med 100 % eller tæt derpå, og derfor har størst potentiale i forhold til at tiltrække yderligere pendlere, hvis kapaciteten øges (Tetraplan, Parker & Rejs 2009):

Kystbanen: Helsingør, Espergærde, Humlebæk og Kokkedal

Hillerødbanen: Hillerød, Birkerød, Virum og Holte

Frederikssundsbanen: Måløv og Ballrup

Roskildebanen: Roskilde og Trekroner

Købebugtbanen: Ølby, Solrød, Karlslunde, Ishøj og Vallensbæk

Transportministeriets og Realdanias rapport fra 2015 siger, at det i hovedstadsområdet tyder på, at acceptgrænsen for pendlere er max. 10 minutter mellem togafgang. Derfor kan det endvidere være hensigtsmæssigt også at lægge politisk pres for at staten prioriterer automatisk S-togsdrift med følgende højere frekvens og generel opprioritering af kapaciteten i S-togsnettet, således at pendlere i højere grad motiveres til at parkere bilen og køre videre med toget.