



Udvalgte strategier for at reducere trængsel i hovedstadsregionen

Notat
13. juni 2016

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden

Indledning

Trængsel på vejene og kapacitetsproblemer på bane er et problem, der berører mange i hovedstadsregionen i dag og vil gøre det i de kommende år, hvor indbyggertallet forventes at stige med mere 200.000 personer frem mod 2030. I dag sidder pendlerne mere end 9 mio. timer i kø pr. år. Fortsætter denne udvikling, vil pendlerne ifølge Trængselskommissionen i 2025 sidde 18 mio. timer i kø.

Infrastrukturen i hovedstadsområdet er planlagt efter 'Fingerplanen', der er den overordnede ramme for den fysiske planlægning og fremtidige udvikling. Planen har fokus på stationsnærhed og erhvervsudvikling sammen med et alsidigt udbud af bosætning, som tilsammen vil skabe økonomisk vækst i hele hovedstadsområdet. For at imødekomme de stigende trængselsproblemer er der behov for nye strategier i sammenhæng med 'Fingerplanen', der fokuserer på overflytning fra bil til andre transportformer.

Fremtidens trængsel øger behovet for nye strategier

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har bedt Incentive om at præsentere to strategier på baggrund af eksisterende analyser.

1. Den første strategi har fokus på overflytning til kollektiv transport ved hjælp af et såkaldt **parkér & rejs-anlæg**.
2. Den anden strategi har fokus på overflytning til cykel ved hjælp af **forbedrede cykelforhold**.

Begge strategier er illustreret herunder i sammenligning med alternativet, hvor trængselsproblemerne i fremtiden fortsætter. Strategierne er yderligere uddybet på de to efterfølgende sider.

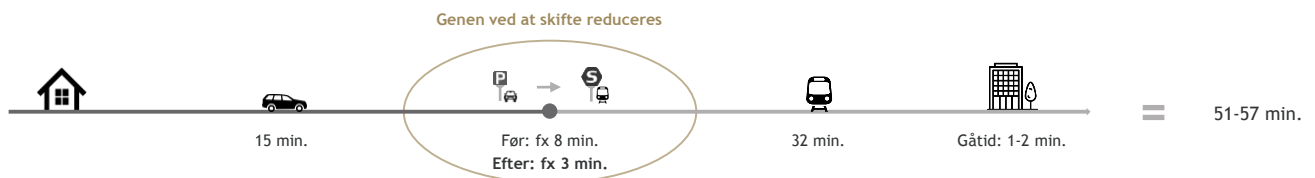
Nuværende trængselsproblem



Eksempel: Fra Blovstrød til Hovedbanegården kl. 8:00 = op til 70 min. + søge- og gåtid afsat til parkering nær arbejdspladsen.

Strategi 1: Parkér & rejs-anlæg

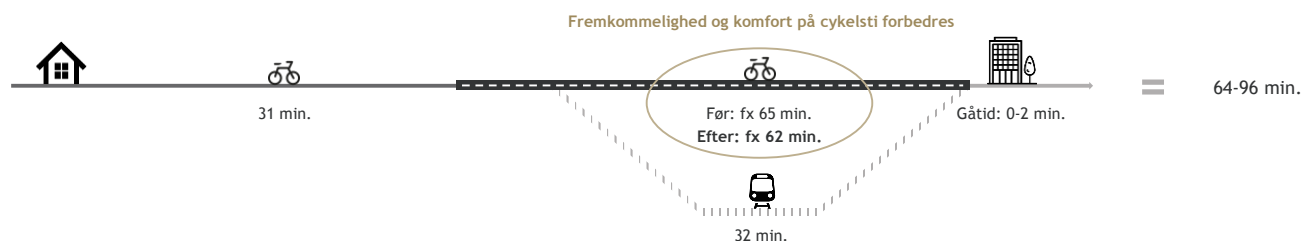
Gør kollektiv transport attraktivt ved at gøre det nemmere at skifte mellem bil og tog.



Eksempel: Fra Blovstrød til et parkér og rejs-anlæg ved Holte St. + tog til Hovedbanegården kl. 8:00 = 51-57 min.

Strategi 2: Forbedrede cykelforhold

Gør cykling attraktivt ved at forbedre forhold på cykelstier og parkeringsforhold ved stationer.



Eksempel: Fra Blovstrød til Hovedbanegården kl. 8:00 med cykel = 96 min. Eller med et skifte til tog = 64 min.

Strategi for udbredelse af parkér og rejs

Sådan virker det



Genen ved et skifte reduceres



Etablering af parkér & rejs-anlæg er en strategi for overflytning, der har til formål at reducere trængsel og øge fremkommeligheden i hovedstadsområdet. Det sker ved at gøre kombirejser attraktive for pendlere mellem hovedstadens ydre og indre kommuner.

Skiftetiden ved stationsområdet er vigtig, når bilisten skal vælge mellem de forskellige transportformer. Ved at reducere skiftetiden ved hjælp af nemme og tilgængelige parkeringsforhold bliver kollektiv transport mere attraktiv.

Forudsætninger for en attraktiv strategi

For at parkér & rejs-anlæg kan medvirke til at reducere trængslen, er det nødvendigt, at de rykker på konkurrenceforholdet mellem biltrafik og kollektiv trafik. Parkér & rejs-anlæg er attraktive i tilfælde, hvor:

1. trængsel på indfaldsvejene er et stort problem og gør bilen til et langsommere alternativ.
2. parkeringsrestriktioner og betaling gør bilen til et dyrere alternativ.
3. det kollektive trafiksystem har en høj frekvens og er et attraktivt alternativ til bilen.

Potentiale

Potentialet til at overflytte trafik fra biltrafik til kollektiv trafik vha. parkér & rejs-anlæg er i dag begrænset. Det vurderer Trængselskommissionen, der også påpeger, at der er brug for nærmere analyser af, hvor der mest fordelagtigt kan placeres parkér & rejs-anlæg på Sjælland. I fremtiden, når trængselsproblemerne bliver større, bliver parkér & rejs-anlæg mere fordelagtige.

Kritiske succeskriterier

Følgende faktorer er afgørende for, om strategien kan blive en succes:

1

Anlæggene placeres de rigtige steder

For at få størst effekt af parker & rejs-anlæggene skal de placeres på steder, hvor de får konkurrenceforholdet mellem biltrafik og kollektiv trafik til at tippe i retning af kollektiv trafik for en stor del af de rejsende. Det betyder, at anlæggene skal placeres på steder, hvor den kollektive trafik i dag er attraktiv (høj frekvens), men hæmmes af, at det er tidskrævende at finde en parkeringsplads.

2

Samarbejde om større anlæg

Den statslige pulje på 1 mia. kr. i perioden 2009-2020 administreres af DSB. Ca. 500 mio. kr. er pr. 2015 disponeret til de let realiserbare anlæg. Udestående er større og omkostningstunge parker & rejs-anlæg, hvor kravet om 50% kommunal medfinansiering er vanskelig. En større grad af statsligt finansiering vil kunne bidrage til at de omkostningstunge anlæg bliver anlagt.

3

Integreres med indkøbsmuligheder

Ved at tage udgangspunkt i de rejsendes behov og fx integrere indkøbsmuligheder, bil- og cykelværksteder mv. i forbindelse med parkér & rejs-anlæg kan man ifølge Trængselskommissionen gøre det mere attraktivt for de rejsende at benytte parkér & rejs-anlæggene.

Omkostninger

Trængselskommissionen vurderer, at der vil kunne etableres parkér & rejs-anlæg på en række stationer på Sjælland, herunder ved Køge Nord, inden for en ramme på 100 mio. kr.

Den Grønne Trafikaftale (2009) har afsat en pulje på 1 mia. kr. til flere og bedre parkér & rejs-anlæg frem til 2020. DSB har i 2015 disponeret halvdelen af puljebeløbet.

Strategi for forbedrede cykelforhold

Sådan virker det



Fremkommelighed og komfort på cykelsti forbedres



Strategien har til formål at få cyklen til at fylde mere i hovedstadens transportsystem, end det er tilfældet i dag.

Det kræver, at cykelinfrastrukturen forbedres med både effektive og sammenhængende ruter samt bedre stationsforhold. Med en stigende befolkningsvækst i den inderste del af København er det langt mere effektivt at udbrede cykeltrafikken end biltrafikken, da de fylder væsentligt mindre på vejen og i byrummet. En måde at forbedre fremkommeligheden er ved hjælp af såkaldte supercykelstier.

Forudsætninger for en attraktiv strategi

For at forbedrede cykelforhold kan medvirke til at reducere trængslen, er det nødvendigt, at de rykker på konkurrenceforholdet mellem bil og cykel. Brug af cyklen er attraktivt i tilfælde, hvor:

1. befolkningstætheden er høj.
2. der er rimelig afstand til centrale arbejdspladsområder – mindre end 30 km.
3. der er et stort fokus på sundhed i befolkningen.

Potentiale

Supercykelstier kan ændre på folks transportvaner på to måder:

- + Ved at gøre det relevant at cykle længere afstande.
- + Ved at gøre cykelturen hurtigere og mere komfortabel for de personer, der allerede i dag bor i cykelafstand.

En måling lavet af COWI på supercykelstien ved Albertslund viser en stigning i antallet af personer, der benytter stien, på 7-9%.

Ifølge Incentive er gennemsnitshastigheden for cyklister på supercykelstier steget med 5%.

Kritiske succesfaktorer

Følgende faktorer er afgørende for, om strategien kan blive en succes:

1

Supercykelstier udvides til flere gennemgående ruter

Forbedringer kan ske ved at lave større og bedre cykelstier med bl.a. grøn bølge, servicestationer med cykelpumpe og drikkevand, adskillelse af buspassagerer og cyklister, opdeling i hurtigbane og komfortbane. Infrastrukturen skal forbinde arbejdspladser, boligområder og kollektive knudepunkter.

2

Cykelforhold ved stationer forbedres

Trængselskommissionen anbefaler, at der etableres en pulje på 300 mio. kr. til at forbedre cykelkapacitet ved centrale stationer.

Man bør vurdere de enkelte strækninger og stationsforhold i forhold til valg af løsninger, men med en ensartet høj standard.

3

Kapaciteten udnyttes effektivt

Den store efterspørgsel på at tage cykler med i togene giver i fremtiden kapacitetsproblemer, da antallet af passagerer i togene fortsat vokser. Et af de nuværende løsningsforslag går på at etablere et nyt by- og pendlercykelsystem, hvor man kan reservere pendlercykler hjemmefra.

Omkostninger

Alt efter ambitionsniveauet til udviklingen af supercykelstisnettet kan det ifølge Trængselskommissionen gennemføres med et moderat ambitionsniveau til 1 mia. kr. eller højeste ambitionsniveau til 2 mia. kr.

Trængselskommissionen anvender en standardenhedspris på 10.000 kr. pr. cykelparkeringsplads.