



## Notat

### Orientering om Parker og Rejs-analyse

#### Resumé

Teknik- og Miljøudvalget orienteres hermed om resultaterne i analysen *Potentialet for Parker & Rejs i Østdanmark* fra bl.a. Transportministeriet og Region Hovedstaden. Forvaltningen har afventet resultaterne, efter en foranalyse og juridisk screening af Parker og Rejs-anlæg (parkeringsanlæg i tilknytning til offentlige transportforbindelse) viste, at kommunen ikke kan finansiere anlæg af Parker og Rejs-anlæg uden for eget område.

Den nye analyse konkluderer bl.a., at det er vanskeligt at bygge ud omkring stationer, men peger på potentialet ved Parker og Rejs-anlæg for cyklister. Resultaterne indgår i det videre arbejde med den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet, som afrapporteres primo 2025.

#### Sagsfremstilling

Den 29. maj 2024 blev analysen *Potentialet for Parker & Rejs i Østdanmark* offentliggjort. Formålet med analysen har været at afdække potentiale og muligheder for at udvikle og implementere et attraktivt og synligt Parker og Rejs-produkt med henblik på at styrke den kollektive trafik i Østdanmark.

Analysen tager udgangspunkt i en forventning om, at potentialet for Parker og Rejs vil stige de kommende år grundet opgradering af jernbanestrækninger og øget trængsel på vejene. Der henvises i den forlængelse til en undersøgelse fra Transportministeriet og Realdania fra 2015, som viste, at de vigtigste betingelser for en overflytning fra bil til tog er konkurrencedygtig rejsetid, manglende eller dyre parkeringsforhold ved slutdestinationen samt fornuftig placering af Parker og Rejs-anlæg.

Analysen kortlægger bil- og cykelparkering på næsten alle stationer på jernbanekorridorerne i Østdanmark. Kortlægningen bygger på tællinger fra 2019, der fortsat vurderes at være repræsentative, og viser:

- at jernbanekorridorerne nord for og i omegnen af hovedstadsområdet er særligt præget af høj belægning på bilparkering.
- at jernbanekorridorerne i Syd- og Vestsjælland er mindre præget af høj belægning på bilparkeringen.
- at cykelparkeringen generelt ikke er fuldt belagt i nogle af jernbanekorridorerne. På de mest attraktive stationer er der dog ingen eller få ledige pladser.

20-06-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 12681

Dokumentnummer i F2  
145854

Sagsnummer i eDoc  
2024-0215949

Sagsbehandler  
Birka Stuer-Lauridsen

Mobilitet, Klimatilpasning og vedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

- at cykelparkeringen har en belægning på 90 % inden for ringbanen (linje F) (bilkparkerings er ikke opgjort i dette område, da det findes i så begrænset omfang).

På den baggrund konkluderer analysen, at stationer med høj belægning på bilparkerings ofte ligger i tætbebyggede områder, hvilket besværliggør udbygning. Hvis der samtidig er lavere belægning på cykelparkeringen, kan der i stedet fokuseres på at øge andelen af cyklister til stationen. Analysen oplister en række tiltag, som kan øge anvendelsen af Parker og Rejs. Disse kan særligt overvejes til de stationer, hvor der fortsat er ledig kapacitet på bil- og cykelparkeringen.

Analysen peger desuden på, at let adgang til motorvejsnettet eller større veje vil øge potentialet for fysiske Parker og Rejs-anlæg, og fremhæver Køge Nord Station og Favrholm Station som eksempler på dette. Analysen indeholder dog ikke konkrete anbefalinger til, hvor i hovedstadsområdet kommunerne og regionen bør arbejde videre med at etablere Parker og Rejs-anlæg.

Afslutningsvist beskriver analysen forskellige muligheder for organiseringsformer og aktørkredse om Parker og Rejs. Herunder fremhæves mere dedikerede organiseringsformer med fokus på Parker og Rejs i udlandet, fx i München hvor et offentligt ejet selskab administrerer bil- og cykelparkering. Analysen anbefaler, at der i de enkelte jernbanekorridorer sikres lokal forankring med kommuner og operatører, mens tværgående tiltag også bør inkludere regionerne og DOT. Dog anvises der ikke konkrete skridt til nye samarbejder om Parker og Rejs eller anbefalinger til konkrete Parker og Rejs-tiltag.

#### *Københavns Kommunes arbejde med Park og Rejs*

I Overførselssagen 2020-2021 (A, B, C, F, O, V og løsgænger Kåre Traberg Schmidt) (BR 22. april 2021) blev der afsat 1,8 mio. kr. til en foranalyse af, hvordan Parker og Rejs-anlæg i omegnskommunerne til København kan etableres. Foranalysen viste blandt andet, at Parker og Rejs-anlæg i relativt stor afstand fra Københavns Kommune så ud til at have størst CO<sub>2</sub>-effekt. Samtidig viste en juridisk screening i 2022, at det vil være yderst vanskeligt for Københavns Kommune at finansiere anlæg af Parker og Rejs-anlæg uden for kommunen grundet kommunalfuldmagts lokalitetsprincip. Forvaltningen vurderer derfor, at dette ikke er en mulighed.

Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om foranalysen og den juridiske screening den 9. maj 2022. Forvaltningen orienterede i samme sag om, at yderligere skridt ville afvente offentliggørelsen af Parker og Rejs-analysen fra Transportministeriet, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Trafikstyrelsen, DSB og Movia. Analysen har været forsinket blandt andet grundet folketingsvalget i 2022.

København Kommune samarbejder aktuelt med Region Hovedstaden og kommunerne i KKR Hovedstaden om den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Heri undersøges projekter, der kan fremme mobiliteten i hele hovedstadsområdet, herunder Parker og Rejs-anlæg. Parker og Rejs-anlæg til biler indgår, hvor de forventes at have den største effekt på trængsel og CO<sub>2</sub>, hvilket er i relativt stor afstand til Københavns Kommune.

Parker og Rejs-analysens konklusioner inddrages i dette arbejde, men forvaltningen anbefaler at afvente resultaterne fra den tværgående mobilitetsanalyse, før yderligere tiltag eller samarbejder igangsættes. Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet afrapporteres primo 2025.

#### *Regionernes reaktion på Parker og rejs-analysen*

Region Hovedstaden er afsender på Parker og Rejs-analysen og deltager i og medfinansierer den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Regionen fremhæver i en meddelelse til Udvalget for trafik og regional udvikling, at en strategi på kort sigt kan være at udnytte ledig bilparkering i højere grad og udbygge cykelparkering, hvor det mangler. Region Sjælland har afsat 3 mio. kr. til at udvikle strategier for parker og rejs på de forskellige jernbanekorridorer og vil derudover fokusere på at inkorporere Parker og Rejs i Rejseplanen, jf. en orientering til Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

#### **Politisk handlerum**

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Teknik- og Miljøudvalget. Det kan eksempelvis gøres med henblik på at vedtage, at forvaltningen skal iværksætte nye tiltag eller samarbejder forud for færdiggørelsen af den tværgående mobilitetsanalyse. Det kan dog have konsekvenser for handlingsrummet, når den tværgående mobilitetsanalyse er færdig.

#### **Videre proces**

I forlængelse af analysen fortsætter forvaltningen dialogen med relevante parter om Parker og Rejs i regi af den tværgående mobilitetsanalyse af hovedstadsområdet. Analysen afrapporteres primo 2025.

Peter Højer

Vicedirektør



Transportministeriet

# Potentialet for Parker & Rejs i Østdanmark

Af Transportministeriet, Region Hovedstaden,  
Region Sjælland, Trafikstyrelsen, DSB og Movia



# Potentialet for Parker & Rejs i Østdanmark

Af Transportministeriet, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Trafikstyrelsen, DSB og Movia

Udgivet af: Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

ISBN netudgave: 978-87-93292-77-2  
Forsideill. Banedanmark

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen "CC BY-NC-ND  
Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger".

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>



# Sammenfatning

Parker og Rejs kan være med til at skabe bedre sammenhæng mellem den kollektive transport og den individuelle transport i form af bil og cykel.

Med udgangspunkt i en kortlægning i afsnit 2, der viser anvendelsesgraden for både bil- og cykelparkering på samtlige statsbanestationer og udvalgte lokalbanestationer vil rapporten komme ind på, hvor der er muligheder og potentiale for at udvikle Parker og Rejs-produktet i Østdanmark. Kortlægningen er inddelt på jernbanekorridorniveau, så det kan ses, om der er forskel på anvendelsesgraden af bil- og cykelparkeringspladser mellem korridorerne. Ligeledes er stationerne inddelt i kategorier for at kunne se, om der er en sammenhæng mellem anvendelsesgraden og stationstypen.

Efterfølgende bliver der i afsnit 3 oplistet mulige indsatser og værktøjer, der på henholdsvis kort- eller lang sigt kan anvendes for at styrke Parker og Rejs-produktet med henblik på at øge anvendelsesgraden af de eksisterende ledige parkeringspladser og tiltrække nye passagerer til den kollektive transport.

I afsnit 4 ses der på potentialet for at udvide eksisterende Parker og Rejs-anlæg, mens det kort berøres, hvordan det kan vurderes om, at der er et potentiale for at etablere nye parker og rejs stationer.

Derefter bliver der i afsnit 5 udvalgt konkrete stationer som eksempler baseret på stationstyper fra afsnit 2. For hvert eksempel er der foretaget en vurdering af hvilke mulige tiltag fra afsnit 3, der kan anvendes til at styrke Parker og Rejs-produktet på den givne station.

Afslutningsvis vil der i afsnit 6 blive beskrevet forskellige scenarier for en mulig organisering og ansvarsfordeling til styrkelse af Parker og Rejs i Østdanmark. Her kommer rapporten både ind på en organisering i den enkelte jernbanekorridor og på tværs af jernbanekorridorerne i Østdanmark. Desuden ses der på erfaringer for Parker og Rejs som koncept i udlandet.

# Indhold

Sammenfatning .....	4
1. Indledning .....	7
1.1 Baggrund .....	7
1.2 Hvad er Parker & Rejs? .....	7
1.3 Parker & Rejs i Østdanmark .....	7
1.4 Hvad driver Parker & Rejs-potentiale i Østdanmark? .....	9
2. Kortlægning af bil- og cykelparkering ved stationer i Østdanmark .....	16
2.1 Parkering på stats- og lokalbanestationer .....	18
2.1.1 Bilparkering på statsbanestationer .....	18
2.1.2 Cykelparkering på statsbanestationer .....	19
2.1.3 Bilparkering på lokalbanestationer .....	20
2.1.4 Cykelparkering på lokalbanestationer .....	20
2.2 Bil- og cykelparkering i jernbanekorridorer .....	21
2.2.1 Nordvestkorridoren: Statsbanen Kalundborg-Lejre (Nordvestbanen) .....	22
2.2.2 Nordvestkorridoren: Lokalbanen Nykøbing Sjælland-Holbæk (Odsherredsbanen) .....	23
2.2.3 Vestkorridoren: Statsbanen Korsør-Viby Sj/Køge Nord .....	24
2.2.4 Vestkorridoren: Lokalbanen Slagelse-Tølløse (Tølløsebanen) .....	25
2.2.5 Sydkorridoren: Statsbanen Nykøbing Falster-Glumsø/Herfølge .....	26
2.2.6 Sydkorridoren: Lokalbanen Faxe Ladeplads/Rødvig-Køge-Roskilde (Østbanen) .....	27
2.2.7 Sydkorridoren: Lokalbanen Nakskov-Nykøbing Falster (Lollandsbanen) .....	28
2.2.8 Helsingørkorridoren: Helsingør-Charlottenlund .....	29
2.2.9 Hillerødkorridoren: Hillerød-Bernstorffsvej .....	30
2.2.10 Hovedstadens lokalbaner .....	31
2.2.11 Farumkorridoren: Farum-Emdrup .....	32
2.2.12 Frederikssundkorridoren: Frederikssund-Vanløse .....	33
2.2.13 Roskildekorridoren (Roskilde-Hvidovre) .....	34
2.2.14 Køgebugtkorridoren (Køge-Åmarken) .....	35
2.2.15 Cykelparkering i tætbyen (inden for Ringbanen) .....	37
2.2.16 Samlet opgørelse over parkeringsbelægning i jernbanekorridorerne .....	38
3. Indsats til at styrke Parker & Rejs på kort og lang sigt .....	39
Tiltag til at øge anvendelsesgraden af Parker & Rejs .....	39
4. Potentialet for flere- og nye Parker & Rejs-anlæg .....	43
5. Eksempler for potentiale af Parker & Rejs for forskellige stationstyper .....	45
5.1 Købstaden Holbæk med stor efterspørgsel og begrænset plads til bilparkering, men potentiale til flere cykler .....	45



5.2	Trekroner – aflastningsstation for Roskilde med mulighed for udvidelse af bilparkeringspladser og flere cykler på stationen.....	46
5.3	Ringsted – knudepunktstation på Midsjælland .....	46
5.4	S-togsstationer i forstæderne med begrænset potentiale for mere bilparkering ..	47
5.5	S-togsstationer i tætbyen med fokus på god og tilstrækkelig cykelparkering .....	47
5.6	Hårlev som knudepunkt på lokalbanen og attraktiv for pendlerne til købstæder	48
5.7	Maribo – en mindre station på lokalbanen.....	48
6.	Scenarier for organisering og ansvarsfordeling til styrkelse af Parker & Rejs-produktet .....	49
7.	Litteraturliste .....	51

# 1. Indledning

## 1.1 Baggrund

I december 2020 blev der indgået klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem den daværende regering (Socialdemokratiet) og Danske Regioner. Formålet med klimasamarbejdsaftalerne var at fremme samarbejdet om målsætningen om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990.

I klimasamarbejdsaftalerne fremgår en aftale om:

*”At samarbejde med Region Hovedstaden og Region Sjælland om en analyse, der afdækker potentialet og mulighederne for at udvikle og implementere et attraktivt og synligt Parker & Rejs produkt med henblik på at styrke den kollektive trafik i Østdanmark. I analysen afdækkes mulig organisering og ansvarsfordeling samt kundeventede løsninger. Analysen kan tage udgangspunkt i en konkret case.”*

Transportministeriet, Region Hovedstaden og Region Sjælland har på den baggrund sammen med Trafikstyrelsen, DSB og Movia udarbejdet nærværende rapport.

## 1.2 Hvad er Parker & Rejs?

Formålet med Parker & Rejs (P&R) er at skabe bedre sammenhæng mellem den kollektive transport og den individuelle transport i form af biler og cykler for på den måde at gøre det mere attraktivt at ændre den rene bilrejse til en kombineret rejse med den kollektive transport.

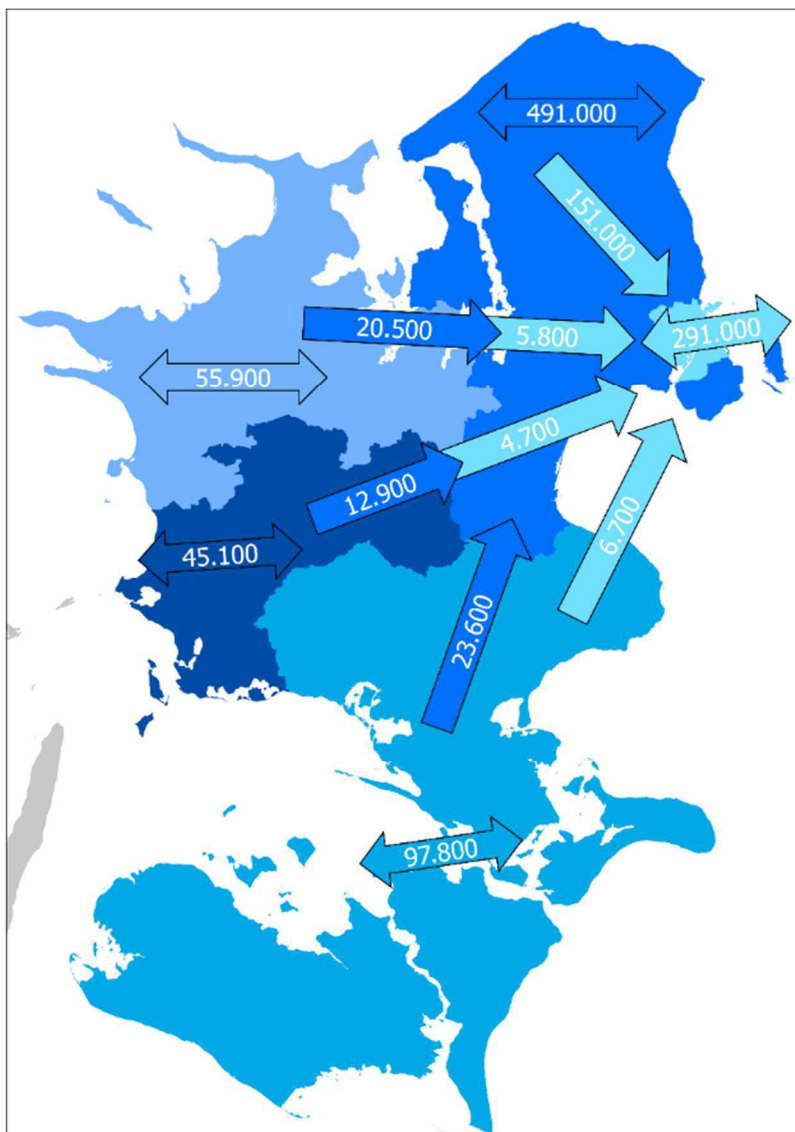
For at P&R bliver attraktivt for den rejsende forudsætter det et attraktivt kollektivt transportsystem, der pålideligt, hurtigt og med få skift kan bringe den rejsende til slutdestinationen. P&R er derfor ikke alene fysiske parkeringsmuligheder, men dækker ligeledes over muligheden for at planlægge, bestille, betale og gennemføre en sammenhængende hurtig og pålidelig rejse. Information om ledige parkeringspladser og den samlede rejsetid kan derfor også spille en stor rolle i forbindelse med P&R.

## 1.3 Parker & Rejs i Østdanmark

P&R vurderes at være særligt relevant i Østdanmark, da der er stigende trængsel på vejene ind mod og i hovedstaden. Samtidig er der også mange jernbanestrækninger, som fører ind mod hovedstaden eller de større byer på tværs af fingerplanens transportkorridorer i Østdanmark, jf. figur 1.1. Mange af disse strækninger er eller bliver opgraderet i de kommende år med forventede hurtigere rejsetider og bedre punktlighed til følge. Det forventes at gøre togets konkurrenceevne bedre, hvorfor potentialet for P&R må formodes at blive større. Dette afhænger dog også af udviklingen i omkostningerne til bilkørsel.

Nedenstående figur viser udvalgte pendlingsstrømme på Sjælland; både pendlingen internt i delområderne/korridorerne og pendlingen til Hovedstadsområdet og centralkommunerne (København og Frederiksberg).

Figur 1.1 | Pendlingsstrømme i Østdanmark



Kilde: Danmarks Statistik. Tal fra 2021.

Der findes i dag bil- og cykelparkeringsmuligheder ved langt de fleste statslige- og lokale togstationer i Østdanmark. For nogle stationer gælder det, at de tilhørende parkeringspladser er fyldt op, mens andre stationer har ledig parkeringskapacitet.

DSB har gennem de senere år i samarbejde med kommunerne udbygget kapaciteten af parkeringspladser ved en lang række af de statslige stationer. Udbygningen af parkeringspladser er dels foretaget med baggrund i den politiske aftale om *En grøn Transportpolitik* fra 2009, hvor DSB kunne bruge op til 720 mio. kr. af nettoprovenuet fra DSB's kommercielle ejendomssalg til at skabe bedre adgangsforhold, herunder cykel- og bilparkeringsforhold ved stationer og dels på baggrund af DSB's eget initiativ. Udbygningen er sket i et samarbejde med kommunerne om udvikling af de stationsnære arealer. Eksempelvis er Køge Nord Station åbnet i 2019 med over 650 tilhørende parkeringspladser, mens Favrholm Station åbnede

den 11. december 2023. Desuden er der planlagt betydelige P&R-anlæg ved Vinge Station. Herudover har DSB indført tidsrestriktioner samt betalingsordninger for de bilister, der ikke skal med toget, på nogle af de stationer, hvor kapaciteten er fuldt udnyttet. På eksempelvis Roskilde Station kan rejsende parkere med særlig rabat knyttet til køb af billet/kort i DSB's app.

At der er potentiale for P&R i Østdanmark blev også påpeget af Trængselskommissionen, som i deres strategi fra 2013 fremhævede P&R med henblik på at styrke mobiliteten og sikre bedre fremkommelighed i Hovedstadsområdet, jf. boks 1.1.

#### Boks 1.1 | Anbefaling om P&R i Trængselskommissionen (2013)

Effektive og attraktive Parker & Rejs-anlæg skal muliggøre, at flere kombinerer bil og kollektiv trafik på længere rejsedistancer. Samspillet mellem transportformerne skal sikre, at det er muligt at sammensætte rejsen, så brugerens behov tilgodeses frem for en suboptimering inden for hver transportform. Ud over tiltag, der direkte fremmer samspillet mellem transportformerne, anbefaler Kommissionen en række andre tiltag, der indirekte fremmer samspillet. Eksempelvis betyder bedre fremkommelighed på vejnettet, at busserne i den kollektive trafik kan levere en bedre service til brugerne.

Selvom P&R over en længere årrække har været italesat og rejst som et muligt tiltag til at få flere til at anvende den kollektive transport, så er der imidlertid begrænset erfaring med, hvad det reelle potentiale er ved at øge indsatsen inden for P&R i Danmark. Det synes ikke muligt at udlede en generel sammenhæng mellem indsatsen ved at etablere eksempelvis nye parkeringsanlæg og effekten i form af antal overflyttede bilister til den kollektive transport.

## 1.4 Hvad driver Parker & Rejs-potentiale i Østdanmark?

Det overordnede formål med P&R er at få bilister – eller potentielle kollektive trafikbrugere – til at vælge toget i kombination med brugen af bil eller cykel.

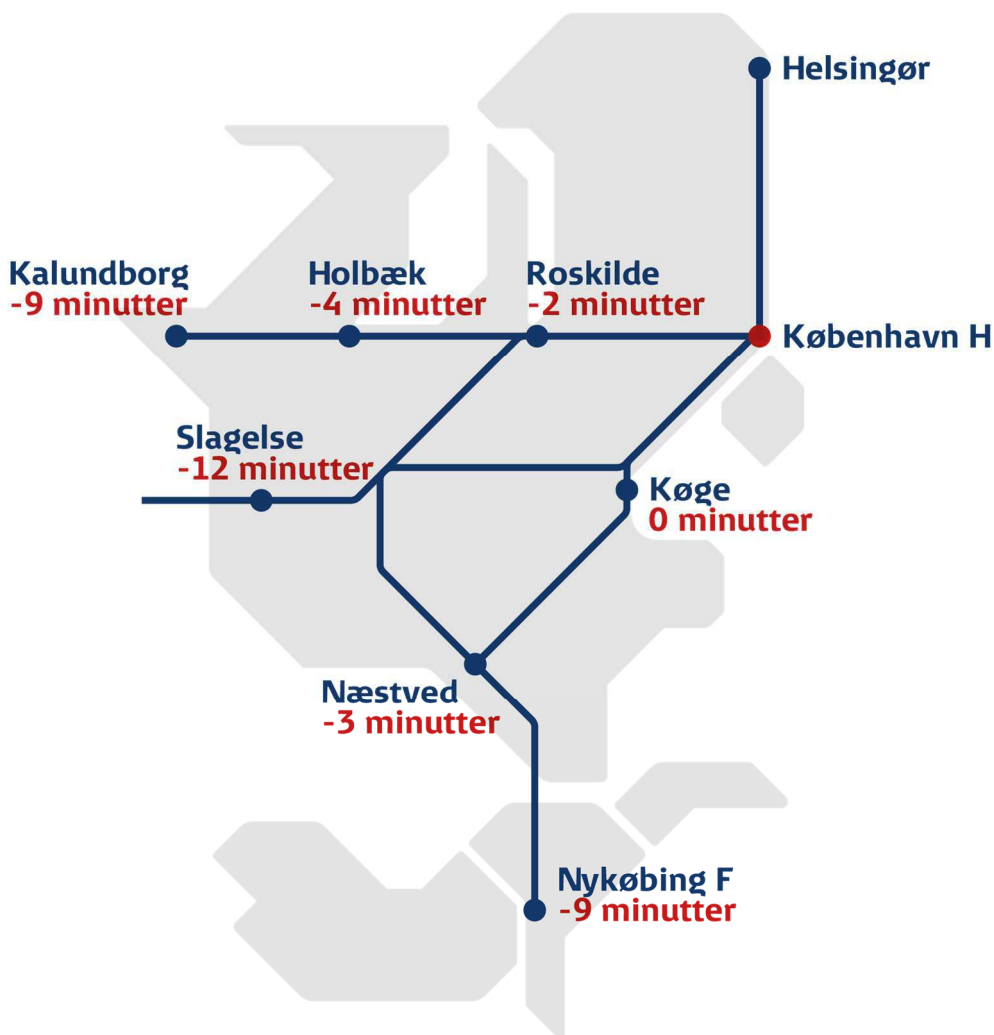
En undersøgelse foretaget af Transportministeriet og Realdania fra 2015 peger på, at de vigtigste betingelser for en overflytning fra bil til tog er konkurrencedygtig rejsetid, manglende eller dyre parkeringsforhold ved slutdestinationen, samt fornuftig placering af P&R-anlæg.

På den baggrund gives et overblik over den forventede udvikling i rejsetid, parkeringssituationen og placering af P&R-anlæg.

#### Udvikling i rejsetidsforholdene mellem kollektiv transport og bil

Der gennemføres i disse og de kommende år en modernisering af jernbanen i Danmark. Der foretages således en række opgraderinger af de nuværende jernbanestrækninger, der udrulles et nyt signalsystem, strækningerne elektrificeres og der ibrugtages nyt elektrisk togmateriel. Dette vil forventelig medføre en højere punktlighed og muliggøre højere hastigheder og dermed kortere rejsetider med tog, jf. figur 1.2. Der vil samtidig i nogle tilfælde blive tilvejebragt mere ekstra sporkapacitet, som kan bruges til at skabe et mere robust togsystem og deraf bedre punktlighed samt om muligt flere togafgange.

Figur 1.2 | Forventet ændring i rejsetider på jernbanen (2024-2030)



Kilde: DSB.

Note: Ændring i rejsetid fra København H til forskellige byer på Sjælland er beregnet på baggrund af køreplanen for 2024 sammenholdt med DSB's Trafikvision for 2030. Den endelige køreplan fastlægges af DSB og vil i sidste ende også afhænge af standsningsmønstret.

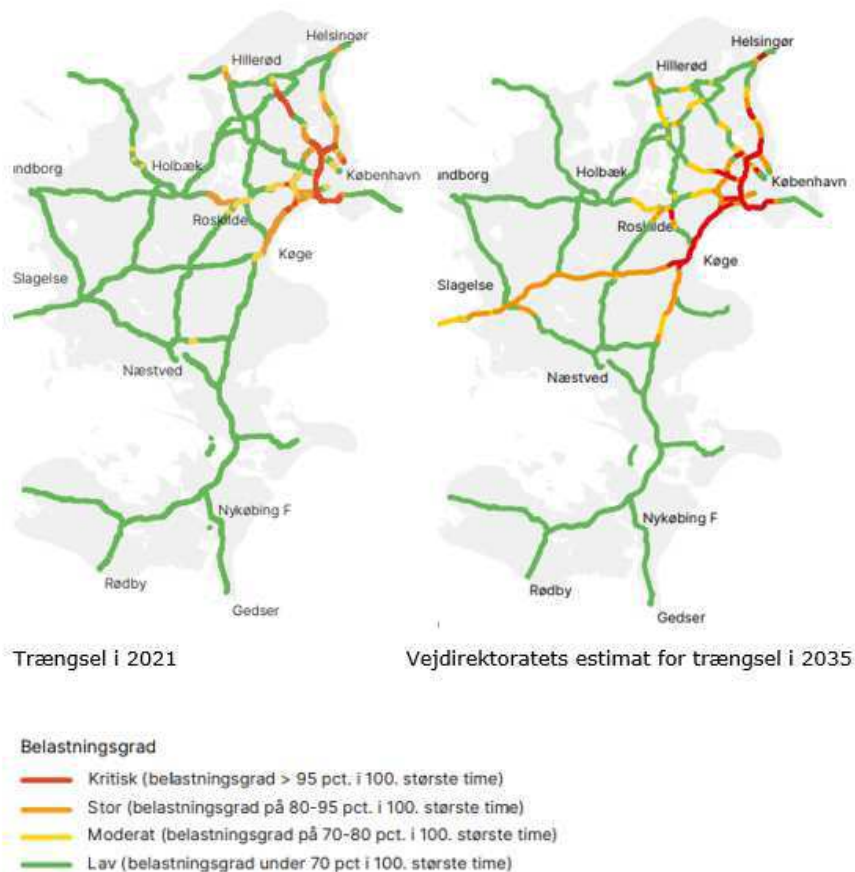
#### Boks 1.2 | Rejsetider for S-banen

På S-banen forventes der umiddelbart ingen ændringer i rejsetiderne i 2030 sammenlignet med i dag. Med åbningen af Favrholm Station er der blevet skabt bedre forbindelse mellem S-banen og Frederiksværkbanen og det kommende supersygehus, Nyt Hospital Nordsjælland, bliver stationsbetjent. Den nye station vil give 2 minutter hurtigere rejsetider til/fra Favrholm-København H sammenlignet med rejsetiden til/fra Hillerød-København i dag. Dog påfører ekstra stop på Favrholm Station, at rejsetiden til/fra Hillerød-København H bliver ½ minut længere sammenlignet med inden åbningen af stationen.

Der er i dag 16 "knaster" på S-banen, som gør, at der flere steder på strækningerne ikke kan køres med maksimal hastighed. I forbindelse med den politiske aftale om *Infrastrukturplan 2035* blev det besluttet, at hastighedsopgradere dele af S-banen. Det betyder, at "knasterne" vil blive udbedret med henblik på at hastigheden kan øges op til 120 km/t. Det giver mellem 1-2 minutter for hver strækning fra der yderste stationer og ind til København H.

Vejdirektoratet udarbejder jævnligt opgørelser og prognoser for trængslen på de statslige veje. Som det fremgår af figur 1.3 forventes der en stigende trængsel på vejene frem mod 2035. Der vil særligt være trængsel på de store veje ind mod hovedstaden, rundt om København og ind mod de større, sjællandske byer, jf. Vejdirektoratets rapport 'Statsvejnettet' fra 2022.

Figur 1.3 | Udvikling i trængsel på det sjællandske statsvejnet

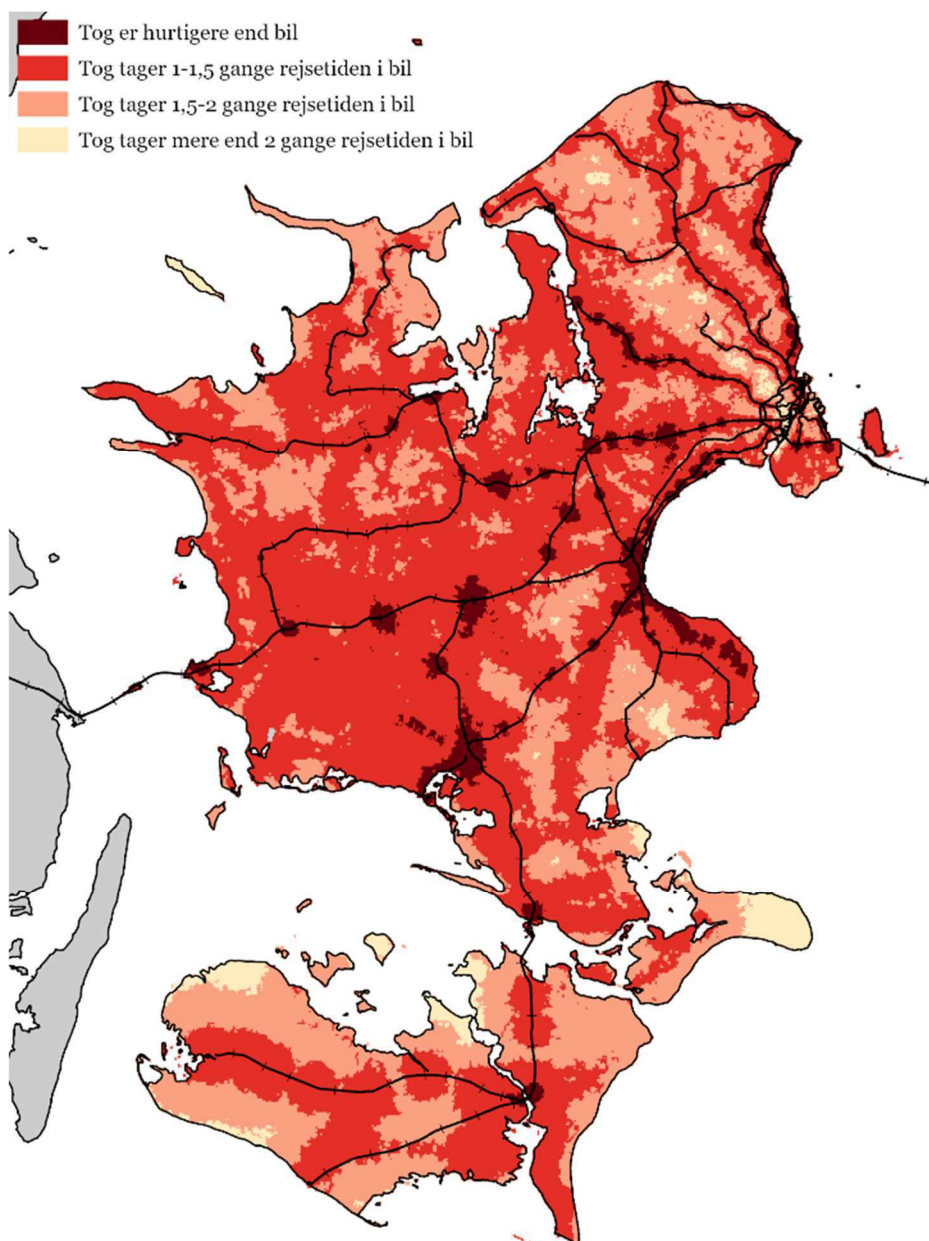


Kilde: Vejdirektoratet, "Statsvejnettet 2022".

Den samlede rejsetid fra start til slutdestination har betydning for valget af transportform. Hvis det ikke er hurtigt og nemt at komme fra ankomststationen til slutdestinationen med kollektiv transport, gang eller cykel, er der større sandsynlighed for, at den rejsende fravælger toget.

Af figur 1.4 fremgår forholdet i rejsetid mellem den kollektive transport og bilen fra steder på Sjælland til København H.

Figur 1.4 | Rejsetid i myldretiden i kollektiv transport sammenlignet med rejsetid i bil



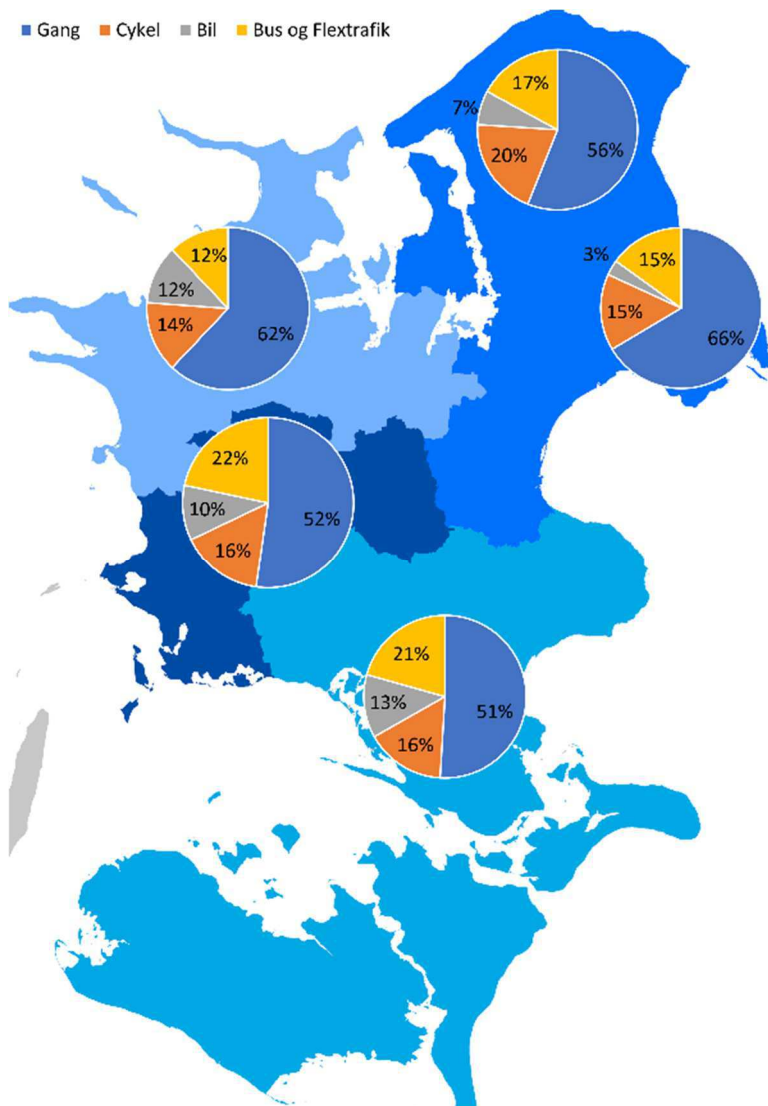
Kilde: Trafikstyrelsen, 2023-tal.

Figur 1.4 viser, at det for mange af de statslige stationer i Østdanmark vil være hurtigere at komme til København H med den kollektive transport sammenlignet med bilen. Omvendt viser figuren, at det primært er hurtigere at komme med bil til København H fra steder, hvor der ikke er placeret en togstation i nærheden.

Traditionelt fylder gang og bus meget i til- og frabringertrafikken fra ankomststation til slutdestination på mange ture. Herudover har nogle pendlere en stationscykel stående, mens en del passagerer også medbringer sin egen cykel særligt i S-toget og i Lokaltog.

Af figur 1.5 fremgår en oversigt over, hvordan passagererne kommer til togstationen ud fra fem geografiske områder i Østdanmark.

Figur 1.5 | Tilbringertrafik til toget i Østdanmark: fordeling på transportformer fra bopæl til stationen



Kilde: Trafikstyrelsen, udtræk fra TU 2011-2022.

Figur 1.5 viser blandt andet, at bilandelen er højere i de sjællandske korridorer sammenlignet med hovedstadsområdet. I Hovedstadsområdet anvender over halvdelen af passagerne gang som tilbringertrafik til stationen fra bopælen.



Nye delemobilitetsløsninger som fx delecykler giver nye muligheder med hensyn til- og frabringstrafikken, jf. boks 1.3.

#### Boks 1.3 | Eksempler på nye løsninger på til- og frabringstrafik

##### Delecykler på Asnæs Station

På Asnæs Station står omkring 150 elever af Lokaltog for at tage bussen eller gå til Ods-herreds Gymnasium 1,5 km væk fra stationen. Fra september 2022 er der stillet 20 ulåste delecykler op, der skal lette presset på busserne og gøre den sidste del af turen til gymnasiet lettere. De 20 cykler er cykler fra de lokale genbrugsstationer, der er sat i stand og bliver vedligeholdt af en lokal cykelhandler. Med erfaringerne fra Asnæs Station i bagagen bliver der stillet delecykler op ved stationerne i Nykøbing Sjælland og Vig.

##### DSB's koncept Kørmitt

Kørmitt er DSB's platform for digital adgang til cykler for erhvervs kunder som løsning på til- og frabringstrafikken. Det er planen, at delebiler på sigt bliver en del af aftalen. Kørmitt blev testet på seks stationer i 2021. DSB vurderer på baggrund af testen, at det er et koncept, der kan ændre folks rejsevaner, få flere bilister til at tage toget og få de unge til fortsat at benytte toget. Kørmitt bliver derfor yderligere skaleret som et reelt DSB-produkt til pendlere og rejsende landet over.

##### Delemobilitet til bus og letbane i forstæderne langs Ring3

Region Hovedstaden og kommunerne omkring Ring3 samarbejder i 2023-2025 om at udvikle og levere et tværkommunalt delemobilitetsstilbud i Danmark.

Med åbningen af Hovedstadens Letbane i 2025 bliver det lettere og mere attraktivt at komme på tværs af kommunerne langs Ring 3. Projektet vil gøre den kollektive transport endnu mere attraktiv ved at sikre et ensartet udbud af delemobilitets services, der forbedrer den sidste del af rejsen, og får borgeren helt frem til sit mål.

Over en to-årig periode samles kommunerne om at udarbejde et fælles udbud- eller aftalegrundlag for udbydere af delemobilitet, gennemføre prøveopstilling af services (delecykler og deleløbehjul) for at undersøge brugerbehov og udbydernes behov, samt udvikle en vejledning for wayfinding til delemobilitet, som kommunerne kan udrulle. Der vil blive gennemført to perioder med opstilling af deleservices i hhv. sommeren 2024 og 2025, med evaluering og tilpasning imellem. Projektet finansieres af regionale udviklingsmidler.

Derudover arbejder DSB med en ny metode, som kan anvendes til at vurdere potentialet for at tiltrække rejsende, der kombinerer cykel og tog. Det er indtil videre DSB's vurdering, at det varierer meget fra station til station qua forskellige stationsoplande, stationsbetjening og transportbehov.

##### Etablering og lokalisering af P&R-anlæg

Kapaciteten for P&R-anlæg har betydning for, om en bilist vælger en P&R-rejse til. På nogle stationer vil der være ledig parkeringskapacitet for biler eller cykler, og på andre vil kapaciteten være fyldt op. Fremskaffelse af ny parkeringskapacitet kan være bekostelig, hvis det skal ske gennem fysisk nyetablering. I nogle tilfælde vil kapacitet kunne etableres inden for eksisterende rammer og måske gennem samarbejde med naboer til stationen, som har ledig kapacitet. En billigere løsning kan være at udnytte eventuel ledig parkeringskapacitet på nærliggende stationer gennem skiltning og information.

COWIs undersøgelse foretaget for Transportministeriet og Realdania fra 2015 viser, at det ikke kun er antallet af parkeringspladser, men også lokalisering af P&R-anlægget, der har betydning for, om en bilist vælger en P&R-rejse til. Generelt foretrækker brugeren af P&R

ikke at "rejse baglæns" i forhold til slutdestinationen, ligesom P&R-stationen skal kunne tilbyde en attraktiv samlet rejsetid. Herudover viser erfaringer, at den rejsende foretrækker korte afstande til P&R-anlægget fra startdestinationen.

Nogle stationer med let adgang til motorvejsnettet eller større veje vil have en større attraktivitet og potentiale for fysiske P&R-anlæg. Køge Nord Station og Favrholm Station er gode eksempler på større knudepunkter for bilister.

Stationer i mindre byer eller mindre intensive byområder vil ligeledes kunne have samme funktion. Her vil et mere attraktivt knudepunkt for bilister muligvis også kunne danne baggrund for mere liv og aktivitet i centrum, men det vil i sidste ende bero på de lokale forhold og ønsker. Det er vigtigt at have for øje, at en parkeringsplads i sig selv ikke skaber liv og aktivitet ved stationen, samt at tryghed er en af de væsentligste faktorer for brugere af den kollektive trafik.

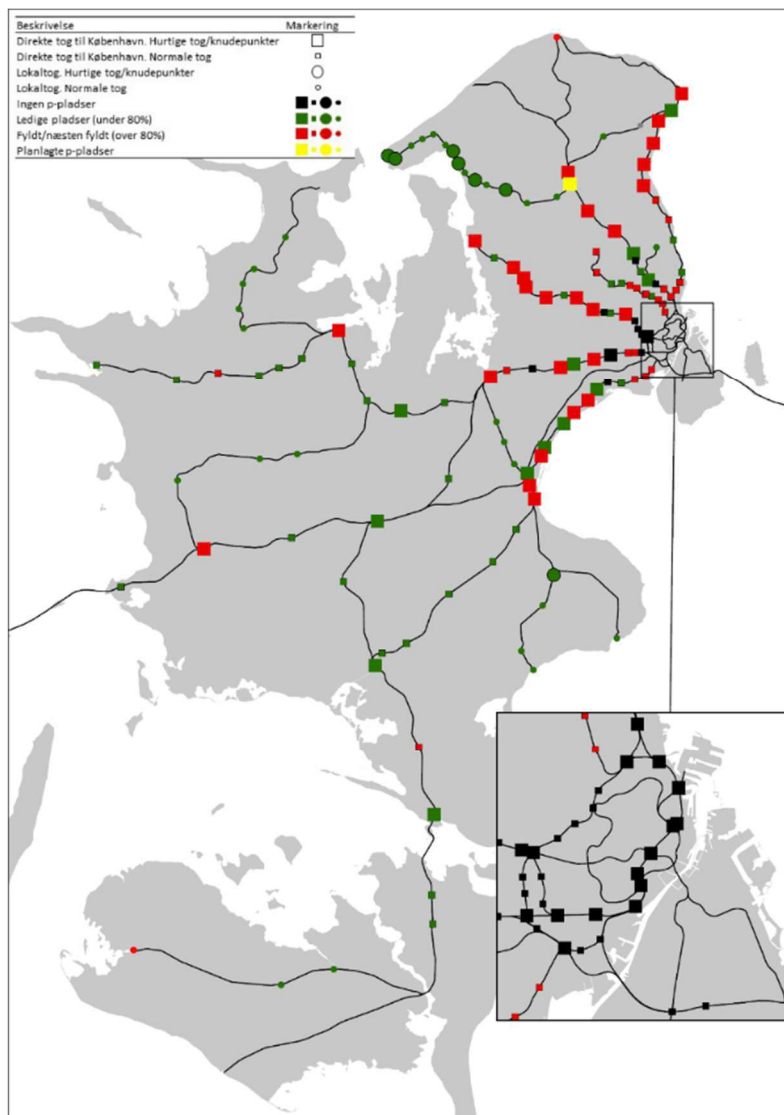
I større byer og i hovedstaden bor mange mennesker i cykelafstand til togstationen, og der er ofte ikke areal til flere biler ved stationsområdet. Derfor vil stationer i disse byer typisk have et større potentiale for cykelparkering.

## 2. Kortlægning af bil- og cykelparkering ved stationer i Østdanmark

I dette afsnit kortlægges bil- og cykelparkering for alle stationer i alle jernbanekorridorerne i Østdanmark, både for de statslige jernbaner og privatbanerne. Dette skal give et indblik i, hvor der er muligheder og potentiale for at udvikle P&R i Østdanmark.

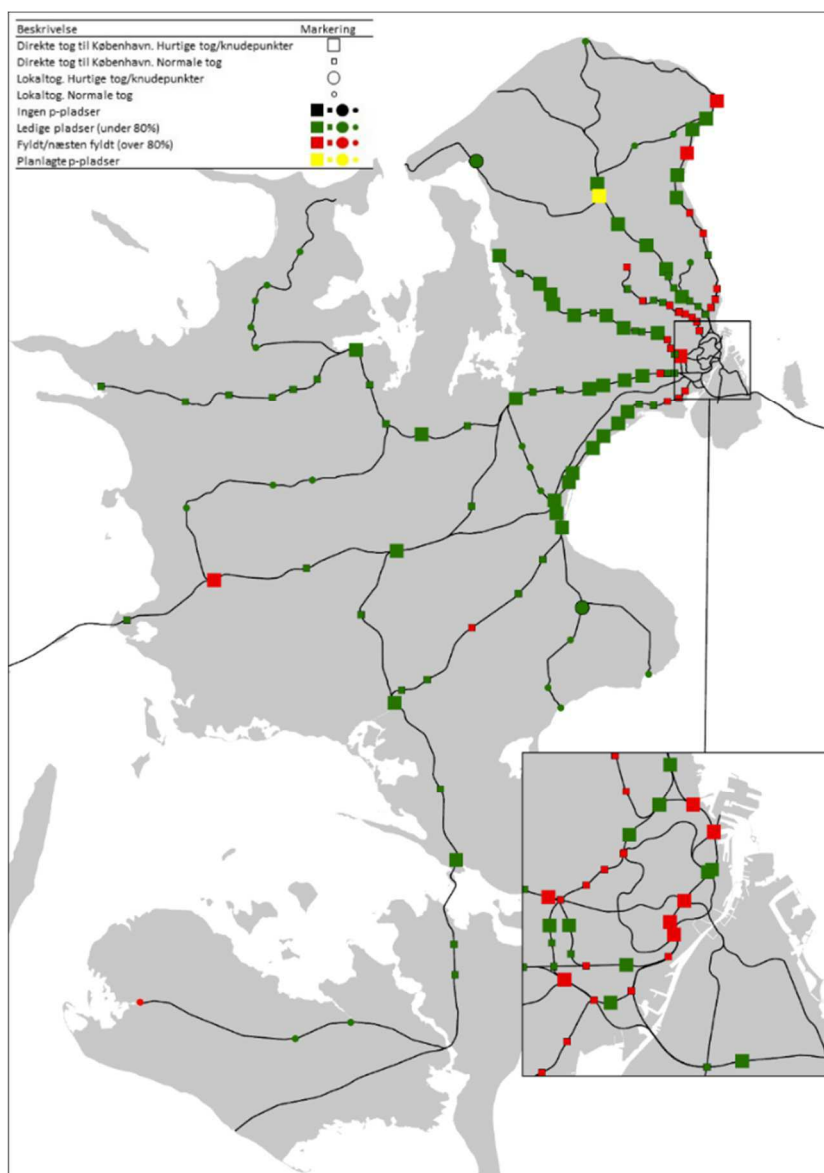
Af nedenstående kort fremgår stationernes anvendelsesgrad for bil- og cykelparkeringspladser i Østdanmark for både de statslige jernbanerne og privatbanerne.

Figur 2.1 | Kort over bilparkeringskapacitet ved stationer i Østdanmark



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af DSB-tællinger fra 2019.

Figur 2.2 | Kort over cykelparkeringskapacitet ved stationer i Østdanmark



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af DSB-tællinger fra 2019.

I boks 2.1 fremgår en kort beskrivelse af begreberne, som bliver anvendt i dette afsnit.

#### Boks 2.1 | Definition af begreber

##### Togbetjening

Kvaliteten af togbetjeningen er en af de vigtigste parametre for stationernes potentiale for at tiltrække flere passagerer til at tage toget.

Stationerne er inddelt i fire kategorier (A-B-C-D) efter typen af togbetjening, idet stationer på statsbanenettet har direkte tog til København:

**A:** Station på statsbanenettet, som er en knudepunktstation og/eller betjenes af de hurtigste tog, dvs. tog som springer de mindre stationer over.

**B:** Alle øvrige stationer på statsbanenettet.

C: Lokalbanelstation, som er en knudepunktstation og/eller betjenes af de hurtigste tog, dvs. tog som springer de mindre stationer over.

D: Alle øvrige lokalbanestationer.

#### Belægning

Belægningen angives som procent og er lig med parkerede biler/cykler divideret med antal bil-/cykelparkeringspladser.

Hvis belægningen er under 80%, vil det opfattes som ledig kapacitet, og der er derfor umiddelbart plads til flere biler/cykler. Hvis belægningen er over 80%, vil pladsen opleves som fyldt, og der er derfor ikke plads til (væsentlig) flere parkerede biler/cykler.

#### Bilparkering/cykelparkering

Antal bil-/cykelparkeringspladser ved stationen, hvor det som minimum er muligt at parkere gratis en hel arbejdsdag. Også aflåst cykelparkering tælles med.

#### Parkerede biler/cykler

Antal parkerede biler/cykler ved stationen. Biler/cykler uden for båse/stativer tælles også med.

#### Påstigere/hverdag

Antal påstigere på stationen på en gennemsnitlig hverdag i 2019. Data vurderes fortsat at være repræsentativt.

#### Mulig bilandel/cykelandel

Antal bil-/cykelparkeringspladser divideret med antal påstigere. Tallet viser, hvor stor en del af påstigerne, der har mulighed for at stille bilen/cyklen ved stationen.

#### Faktisk bil-/cykelandel

Antal parkerede biler/cykler divideret med antal påstigere. Tallet viser, hvor stor en del af påstigerne, der faktisk parkerer bilen/cyklen ved stationen.

## 2.1 Parkering på stats- og lokalbanestationer

### 2.1.1 Bilparkering på statsbanestationer

Der er i 2019 foretaget en optælling af parkeringspladser samt parkerede biler og cykler på alle DSB-stationer. Der er i efteråret 2023 foretaget optællinger af bilparkeringspladser på DSB's stationer. Det er DSB's vurdering, at resultatet af optællingen i 2023 ikke adskiller sig fra 2019-optællingen, hvorfor der tages udgangspunkt i 2019-optællingen i denne rapport. Opgørelsen vedr. antal bilparkeringspladser på Køge Nord Station tager udgangspunkt i en tælling fra januar 2024.

Der er samlet set 13.300 parkeringspladser ved statsbanestationerne i Østdanmark uden for tætbyen i København (defineret som uden for Ringbanen). Bilparkering i P&R-regi anses ikke relevant inden for Ringbanen, da ingen togpassagerer har længere end 1 kilometer til nærmeste station. Der er alene medtaget pladser, som er tidsubegrænsede og gratis at bruge for togpassagererne.

Parkeringsudbuddet betyder, at 5 pct. af de 258.000 daglige togpåstigere har mulighed for at stille bilen ved en statsbanestation og skifte til toget. I praksis er bilandelen blandt togpassagererne 4 pct. Den mulige bilandel er 4 pct. i Hovedstadsområdet uden for Ringbanen og 15 pct. i det øvrige Østdanmark.

Belægningsgraden er højest i Hovedstadsområdet, hvor 86 pct. af parkeringspladserne bliver anvendt. Uden for Hovedstadsområdet er belægningsgraden 56 pct.

Bilparkering ved statsbanestationer	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Hovedstadsområdet uden for Ringbanen	86 %	8.348	7.211	224.568	4 %	3 %
Øvrige Østdanmark	56 %	4.915	2.759	33.492	15 %	8 %
Østdanmark i alt	75 %	13.263	9.970	258.060	5 %	4 %

### 2.1.2 Cykelparkering på statsbanestationer

Der er i 2019 foretaget en optælling af cykelparkeringspladser og parkerede cykler på alle DSB-stationer. Der er i efteråret 2023 foretaget optællinger af cykelparkeringspladser på DSB's stationer. Det er DSB's vurdering, at resultatet af optællingen i 2023 ikke adskiller sig fra 2019-optællingen, hvorfor der tages udgangspunkt i 2019-optællingen i denne rapport. Opgørelsen vedr. antal cykelparkeringspladser på Køge Nord Station tager udgangspunkt i en tælling fra januar 2024.

Der er samlet set 66.000 cykelparkeringspladser ved statsbanestationerne i Østdanmark. Der er kun medtaget pladser, som er tidsubegrænsede og gratis at bruge for togpassagererne. Aflåst cykelparkering tælles også med.

Parkeringsudbuddet betyder, at 13 pct. af de 511.000 daglige togpåstigere har mulighed for at stille cyklen ved stationen. I praksis er cykelandelen blandt togpassagererne 9 pct. Den mulige cykelandel er 6 pct. i Hovedstadsområdet inden for Ringbanen, 18 pct. i Hovedstadsområdet uden for Ringbanen og 29 pct. i det øvrige Østdanmark.

Belægningsgraden er højest inden for Ringbanen med 90 pct. i gennemsnit og cykelparkeringen er mange steder overfyldt. I Hovedstadsområdet uden for Ringbanen er 61 pct. af parkeringspladserne fyldt. Uden for Hovedstadsområdet er belægningsgraden 54 pct.

Der er ofte store forskelle på belægningsgraden i områderne omkring stationerne. Desto tættere på stationen, desto større er efterspørgslen. Derfor kan cykelpladser lidt længere fra stationen ofte være halvtomme.

Cykelparkering ved statsbanestationer	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Hovedstadsområdet inden for Ringbanen	90%	14.863	13.329	252.571	6 %	5 %
Hovedstadsområdet uden for Ringbanen	61%	40.947	24.936	224.568	18 %	11 %
Øvrige Østdanmark	54%	9.728	5.216	33.492	29 %	16 %
Østdanmark i alt	66%	65.538	43.481	510.630	13 %	9 %

### 2.1.3 Bilparkering på lokalbanestationer

Der findes ikke ajourførte optællinger af bil- og cykelparkeringspladser eller de faktisk parkerede cykler og biler ved de ca. 120 stationer på lokalbanerne i Østdanmark. Parkeringspladser og parkerede cykler og biler er derfor blevet optalt på en række udvalgte stationer på lokalbanerne for at give en indikation af anvendelsesgraden for parkeringspladser. I udvælgelsen er medtaget de største og formodet væsentligste stationer i forhold til P&R. Data er som udgangspunkt indhentet på en hverdag i september. Metoden giver en vis usikkerhed, men resultaterne vurderes at være valide.

Da der er tale om et udvalg af stationer, beskriver de absolutte tal således ikke den samlede andel af parkeringspladser ved lokalbanestationer. En række af de helt store stationer betjener både statsbanerne og lokalbanerne og er indregnet under statsbanestrækningerne.

Kvaliteten af bilparkeringspladserne er meget varierende alt afhængig af stationen. Nogle steder er det på asfalt og i nogle tilfælde med opstribning. Andre steder er det på grus eller græs.

Samlet set er der en belægningsgrad for bilparkering på omkring 32 pct.

Parkeringsudbuddet betyder, at 12 pct. af de daglige 8.610 påstigere på de udvalgte stationer har mulighed for at parkere bilen ved en lokalbanestation. I praksis er bilandelen blandt togpassagererne ca. 4 pct. Det svarer nogenlunde til statsbanerne. Men som tallene antyder er der mulighed for, at langt flere kan parkere ved en lokalbanestation.

Bilparkering lokalbaner	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Udvalgte stationer Region Sjælland	28%	761	212	6.165	12%	3%
Udvalgte stationer Region H	45%	238	108	2.445	10%	4%
Lokalbaner i alt	32%	999	320	8.610	12%	4%

### 2.1.4 Cykelparkering på lokalbanestationer

Samlet set er der en belægningsgrad for cykelparkering på ca. 41 pct. Det dækker over store forskelle, hvor cykelparkeringsmulighederne er opbrugt på en række stationer, mens andre stationer har stor overkapacitet.

Parkeringsudbuddet betyder, at 27 pct. af togpåstigerne har mulighed for at parkere cyklen på de udvalgte stationer. I praksis er cykelandelen blandt togpassagererne ca. 11 pct., hvilket er tilsvarende for statsbanerne.

Cykelparkering lokalbaner	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Udvalgte stationer Region Sjælland	45%	1.443	645	6.165	23%	10%
Udvalgte stationer Region H	35%	845	293	2.445	35%	12%
Lokalbaner i alt	41%	2.288	938	8.610	27%	11%

## 2.2 Bil- og cykelparkering i jernbanekorridorer

Som det bliver nævnt indledningsvist, formodes potentialet for P&R at være størst på rejser, hvor der er en konkurrencedygtig samlet rejsetid ved brug af P&R. Den relative rejsetid mellem bil og tog formodes at være mest gunstig på strækninger, hvor der er trængsel på vejene og samtidig mulighed for togrejser uden eller med et enkelt skift undervejs mellem højfrekvent kollektiv transport.

I nedenstående inddeles kortlægningen af bil- og cykelparkering derfor efter jernbanekorridorer, som er defineret i boks 2.2. Jernbanekorridorerne er først og fremmest rettet mod slutdestinationen København/hovedstaden, hvor der undervejs er flere købstæder med større stationer, som nogle passagerer i toget også har som slutdestination. Anvendelsesgraden af de enkelte stationer i en given korridor præsenteres nedenfor.

### Boks 2.2 | Definition af jernbanekorridorer

- Nordvestkorridoren: Statsbanen Kalundborg-Lejre og privatbanen Odsherredbanen.
- Vestkorridoren: Statsbanen Korsør-Viby Sjælland/Køge Nord og privatbanen Tølløsebanen.
- Sydkorridoren: Statsbanen Nykøbing Falster-Glumsø/Herfølge og privatbanerne Østbanen og Lollandsbanen.
- Helsingørkorridoren: Statsbanen Helsingør-Charlottenlund og privatbanen Hornbækbanen.
- Hillerødkorridoren: Statsbanen Hillerød-Bernstoffsvej og privatbanerne Frederiksværkbanen, Lille Nord, Nærumbanen og Gribskovbanen
- Farumkorridoren: Statsbanen Farum-Emdrup.
- Frederikssundskorridoren: Statsbanen Frederikssund-Vanløse.
- Roskildekorridoren: Roskilde-Hvidovre.
- Køgebugtkorridoren: Køge-Åmarken.
- Tætbyen: Inden for Ringbanen (kun cykelparkering).



## 2.2.1 Nordvestkorridoren: Statsbanen Kalundborg-Lejre (Nordvestbanen)

### Bilparkering

I Nordvestkorridoren er der ledige bilparkering ved langt de fleste stationer. Samlet set er det muligt for 13 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 7 pct. gør det.

Kun i Jyderup og Holbæk er bilparkeringen enten fyldt eller tæt på at være fyldt. Ved mellemstationerne på Nordvestbanen er der generelt mange ledige bilparkeringspladser.

### Cykelparkering

I Nordvestkorridoren er cykelparkeringen samlet set ca. halvt fyldt. De 2.329 parkeringspladser til cykler gør det muligt for 25 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 13 pct. gør det. Der er altså samlet set god plads til flere cykler ved stationerne.

NORDVEST - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Kalundborg	B	61 %	49	30	679	7 %	4 %
Kalundborg Øst	B	X	88	x	62	143 %	X
Svebølle	B	11 %	56	6	114	49 %	5 %
Jyderup	B	100 %	23	23	506	5 %	5 %
Mørkøv	B	33 %	12	4	327	4 %	1 %
Knabstrup	B	25 %	12	3	125	10 %	2 %
Regstrup	B	43 %	14	6	187	7 %	3 %
Holbæk	A	93 %	335	310	3.501	10 %	9 %
Vipperød	B	56 %	45	25	337	13 %	7 %
Tølløse	B	54 %	127	68	1.255	10 %	5 %
Hvalsø	A	62 %	272	169	1.522	18 %	11 %
Lejre	B	28 %	162	45	710	23 %	6 %
I alt		58 %	1.195	689	9.325	13 %	7 %

NORDVEST - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Kalundborg	B	35 %	217	76	679	32 %	11 %
Kalundborg Øst	B	x	x	x	62	X	X
Svebølle	B	31 %	49	15	114	43 %	13 %
Jyderup	B	22 %	214	48	506	42 %	9 %
Mørkøv	B	56 %	54	30	327	16 %	9 %
Knabstrup	B	61 %	18	11	125	14 %	9 %
Regstrup	B	27 %	84	23	187	45 %	12 %
Holbæk	A	69 %	599	412	3.501	17 %	12 %
Vipperød	B	32 %	120	38	337	36 %	11 %
Tølløse	B	52 %	242	126	1.255	19 %	10 %
Hvalsø	A	58 %	526	306	1.522	35 %	20 %
Lejre	B	60 %	206	123	710	29 %	17 %
I alt		52 %	2.329	1.208	9.325	25 %	13 %

## 2.2.2 Nordvestkorridoren: Lokalbaneln Nykøbing Sjælland-Holbæk (Odsherredsbanen)

### Bilparkering

På Odsherredsbanen er der ledig bilparkering ved de undersøgte stationer. Samlet set er det muligt for 8 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 1 pct. gør det.

### Cykelparkering

På Odsherredsbanen er cykelparkeringen tæt på fyldt op. Samlet set er det muligt for 9 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 6 pct. gør det.

Cykellandelen på 6 pct. er lav sammenlignet med de andre privat- og statsbanestrækninger.

ODSHER-REDSBANEN – BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandelen	Faktisk bilandelen
Vig	D	6 %	65	4	268	24 %	1 %
Asnæs	D	50 %	6	3	490	1 %	1 %
Fårevejle	D	28 %	25	7	312	8 %	2 %
Hørve	D	13 %	24	3	372	6 %	1 %
Svinninge	D	20 %	20	4	312	6 %	1 %
Sum		15 %	140	21	1754	8 %	1 %
<i>Andre stationer</i>					2465		
<i>I alt</i>					4219		

ODSHER-REDSBANEN - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandelen	Faktisk cykelandelen
Vig	D	84 %	25	21	268	9 %	8 %
Asnæs	D	50 %	50	25	490	10 %	5 %
Fårevejle	D	56 %	32	18	312	10 %	6 %
Hørve	D	88 %	32	28	372	9 %	8 %
Svinninge	D	113 %	16	18	312	5 %	6 %
Sum		71 %	155	110	1754	9 %	6 %
<i>Andre stationer</i>					2465		
<i>I alt</i>					4219		

Note: Holbæk Station er medtaget i kortlægningen af de statslige banestrækninger.

### 2.2.3 Vestkorridoren: Statsbanen Korsør-Viby Sj/Køge Nord

#### Bilparkering

I Vestkorridoren er der samlet set omkring 35 pct. ledig parkeringskapacitet. Det fremgår af tabellen, at der fortsat er ledig kapacitet på Køge Nord, som er bygget til at være en P&R-station.

I Slagelse er bilparkeringen næsten fyldt. Her er der også kun plads til, at 6 pct. af påstigerne parkerer bilen.

#### Cykelparkering

I Vestkorridoren er cykelparkeringen samlet set ca. 60 pct. De 3.628 cykelparkering gør det muligt for 25 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 15 pct. gør det. Der er altså samlet set god plads til flere cykler ved stationerne.

I Slagelse er cykelparkeringen næsten fyldt. Her er der også kun plads til 16 pct. af påstigerne cykler. På alle de øvrige stationer i Vestkorridoren er belægningen højst omkring 70 pct.

VEST - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Korsør	B	40 %	422	167	1.120	38 %	15 %
Slagelse	A	91 %	264	239	4.659	6 %	5 %
Sorø	B	48 %	259	125	1.601	16 %	8 %
Ringsted	A	72 %	770	552	4.095	19 %	13 %
Borup	B	66 %	148	98	1.253	12 %	8 %
Viby	B	60 %	146	87	1.063	14 %	8 %
Køge Nord Fjern	A	87 %	409	356	800	51 %	45 %
I alt		67 %	2.418	1.624	14.590	17 %	11 %

VEST - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Korsør	B	52 %	330	171	1.120	29 %	15 %
Slagelse	A	84 %	736	618	4.659	16 %	13 %
Sorø	B	73 %	466	340	1.601	29 %	21 %
Ringsted	A	53 %	1.088	578	4.095	27 %	14 %
Borup	B	65 %	384	248	1.253	31 %	20 %
Viby	B	35 %	384	136	1.063	36 %	13 %
Køge Nord Fjern	A	37 %	240	89	800	30 %	11 %
I alt		60 %	3.628	2.180	14.590	25 %	15 %

## 2.2.4 Vestkorridoren: Lokalbanen Slagelse-Tølløse (Tølløsebanen)

### Bilparkering

På Tølløsebanen er der ledig bilparkering ved de undersøgte stationer. Samlet set er det muligt for 13 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 2 pct. gør det.

### Cykelparkering

På Tølløsebanen er cykelparkeringen mere end fyldt op. Samlet set er det muligt for 16 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 17 pct. gør det.

Cykelandelen på 17 pct. er meget høj sammenlignet med de andre lokal- og statsbanestrækninger.

Den høje cykelandel kan skyldes, at Høng, Dianalund og Stenlille er byer, hvorfra unge skal mod Slagelse eller Tølløse/Holbæk til uddannelse.

TØLLØSE-BANEN – BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Høng	D	15 %	20	3	177	11 %	2 %
Dianalund	D	13 %	23	3	189	12 %	2 %
Stenlille	D	10 %	20	2	127	16 %	2 %
I alt		13 %	63	8	493	13 %	2 %
<i>Andre stationer</i>					1235		
<i>I alt</i>					1728		

TØLLØSE-BANEN - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Høng	D	126 %	23	29	177	13 %	16 %
Dianalund	D	94 %	32	30	189	17 %	16 %
Stenlille	D	100 %	24	24	127	19 %	19 %
I alt		105 %	79	83	493	16 %	17 %
<i>Andre stationer</i>					1235		
<i>I alt</i>					1728		

Note: Slagelse Station og Tølløse Station er medtaget i kortlægningen af de statslige banestrækninger.

## 2.2.5 Sydkorridoren: Statsbanen Nykøbing Falster-Glumsø/Herfølge

### Bilparkering

I Sydkorridoren er belægningen samlet set 44 pct. på de 1.265 p-pladser. Det er muligt for 13 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, og 6 pct. gør det i praksis.

### Cykelparkering

I Sydkorridoren er belægningen på cykelparkeringen 49 pct. Det er muligt for 39 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 19 pct. gør det. Der er altså samlet set god plads til flere cykler ved stationerne. Kun i Haslev er man tæt på kapacitetsgrænsen.

SYD - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Nykøbing Falster	A	11 %	141	16	1.457	10 %	1 %
Eskilstrup	B	48 %	25	12	123	20 %	10 %
Nørre Alslev	B	22 %	45	10	314	14 %	3 %
Vordingborg	A	63 %	173	109	1.407	12 %	8 %
Lundby	B	89 %	38	34	199	19 %	17 %
Næstved	A	55 %	521	288	4.037	13 %	7 %
Glumsø	B	43 %	97	42	403	24 %	10 %
Næstved Nord	B	27 %	15	4	186	8 %	2 %
Holme OI-strup	B	0 %	20	0	105	19 %	0 %
Haslev	B	22 %	45	10	1.042	4 %	1 %
Tureby	B	16 %	25	4	115	22 %	3 %
Herfølge	B	20 %	120	24	190	63 %	13 %
I alt		44 %	1.265	553	9.576	13 %	6 %

SYD - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Nykøbing Falster	A	46 %	438	201	1.457	30 %	14 %
Eskilstrup	B	17 %	18	3	123	15 %	2 %
Nørre Alslev	B	51 %	72	37	314	23 %	12 %
Vordingborg	A	32 %	589	188	1.407	42 %	13 %
Lundby	B	36 %	50	18	199	25 %	9 %
Næstved	A	48 %	1.841	877	4.037	46 %	22 %
Glumsø	B	51 %	170	87	403	42 %	22 %
Næstved Nord	B	44 %	36	16	186	19 %	9 %
Holme OI-strup	B	18 %	50	9	105	48 %	9 %
Haslev	B	98 %	380	371	1.042	36 %	36 %
Tureby	B	23 %	75	17	115	65 %	15 %
Herfølge	B	79 %	52	41	190	27 %	22 %
I alt		49 %	3.771	1.865	9.576	39 %	19 %

Note: Sydbanen har de seneste år været præget af opgradering af banen til mere kapacitet og højere hastighed. Som følge af baneopgraderingen er der også sket en del fysiske ændringer i flere stationsområder. Desuden var der i 2019 ikke etableret regionaltogetrafik via Lille Syd til København. Tallene skal derfor tages med forbehold flere steder.

## 2.2.6 Sydkorridoren: Lokalbaneln Faxe Ladeplads/Rødvig-Køge-Roskilde (Østbanen)

### Bilparkering

På Østbanen er der ledig bilparkering ved de undersøgte stationer. Samlet set er det muligt for 16 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 4 pct. gør det.

### Cykelparkering

På Østbanen er cykelparkeringen fint benyttet, men stadig med ledige parkeringspladser bortset fra i Hårlev. Samlet set er det muligt for hele 31 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 12 pct. allerede gør det. Cykelandelen på 12 pct. er ganske pæn sammenlignet med de andre lokalbane- og statsbanestrækninger.

ØSTBANEN - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigerne	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Faxe Ladeplads	D	35 %	60	21	218	28 %	10 %
Faxe Syd	D	14 %	49	7	171	29 %	4 %
Karise	D	41 %	22	9	248	9 %	4 %
Rødvig	D	20 %	40	8	259	15 %	3 %
Store Heddinge	D	30 %	30	9	364	8 %	2 %
Hårlev	C	34 %	65	22	492	13 %	4 %
Lille Skensved	D	47 %	19	9	123	15 %	7 %
Havdrup	D	8 %	40	3	304	13 %	1 %
Gadstrup	D	17 %	41	7	145	28 %	5 %
Sum		26 %	366	95	2324	16 %	4 %
Andre stationer					N/A		
I alt					N/A		

ØSTBANEN - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparke-	Cykler	Påstigerne	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Faxe Ladeplads	D	54 %	80	43	218	37 %	20 %
Faxe Syd	D	50 %	34	17	171	20 %	10 %
Karise	D	44 %	57	25	248	23 %	10 %
Rødvig	D	43 %	44	19	259	17 %	7 %
Store Heddinge	D	42 %	108	45	364	30 %	12 %
Hårlev	C	77 %	75	58	492	15 %	12 %
Lille Skensved	D	25 %	60	15	123	49 %	12 %
Havdrup	D	19 %	180	35	304	59 %	12 %
Gadstrup	D	23 %	84	19	145	58 %	13 %
Sum		38 %	722	276	2324	31 %	12 %
Andre stationer					N/A		
I alt					N/A		

Note: Stationerne i Køge, Ølby og Roskilde er medtaget i kortlægningen af de statslige banestrækninger.

## 2.2.7 Sydkorridoren: Lokalbaneln Nakskov-Nykøbing Falster (Lollandsbanen)

### Bilparkering

På Lollandsbanen er der ledig bilparkering ved de undersøgte stationer. I praksis er parkeringsmulighederne i Nakskov dog opbrugt. Samlet set er det muligt for 12 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 6 pct. gør det. Dette er relativt højt sammenlignet med de andre lokalbane- og statsbanestrækninger.

### Cykelparkering

På Lollandsbanen er cykelparkeringen rimeligt benyttet, men der er forsat parkeringspladser. Samlet set er det muligt for hele 31 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 11 pct. gør det.

Cykelandelen på 11 pct. er høj sammenlignet med de andre lokalbane- og statsbanestrækninger.

LOLLANDS-BANEN – BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstiger	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Nakskov	D	81 %	16	13	644	2 %	2 %
Maribo	D	49 %	136	67	622	22 %	11 %
Sakskøbing	D	20 %	40	8	328	12 %	2 %
Sum		46 %	192	88	1594	12 %	6 %
<i>Andre stationer</i>					1128		
<i>I alt</i>					2722		

LOLLANDS-BANEN - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstiger	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Nakskov	D	50 %	142	71	644	22 %	11 %
Maribo	D	29 %	150	43	622	24 %	7 %
Sakskøbing	D	32 %	195	62	328	59 %	19 %
I alt		36 %	487	176	1594	31 %	11 %
<i>Andre stationer</i>					1128		
<i>I alt</i>					2722		

Note: Nykøbing Falster Station er medtaget i kortlægningen af de statslige banestrækninger.

## 2.2.8 Helsingørkorridoren: Helsingør-Charlottenlund

### Bilparkering

I Helsingørkorridoren er belægningen samlet set 87 pct. på 1.697 P-pladser. Det er muligt for 7 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, og 6 pct. gør det i praksis.

Blandt stationstype-A stationerne er det kun Snekkersten Station, der har en belægning på mindre end 80 pct.

### Cykelparkering

I Helsingørkorridoren er belægningen på cykelparkeringen samlet set ca. 80 pct. De 5.486 cykelparkeringspladser gør det muligt for 22 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, og 17 pct. gør det i praksis. Ved en håndfuld stationer er cykelparkeringen fyldt eller overfyldt.

HELSINGØR - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstiger	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Helsingør	A	97 %	141	137	4.345	3 %	3 %
Snekkersten	A	73 %	212	155	1.245	17 %	12 %
Espergærde	A	95 %	239	227	1.944	12 %	12 %
Humblebæk	A	85 %	96	82	2.429	4 %	3 %
Nivå	A	100 %	50	50	1.438	3 %	3 %
Kokkedal	A	109 %	197	215	3.351	6 %	6 %
Rungsted Kyst	B	94 %	203	190	1.724	12 %	11 %
Vedbæk	B	99 %	182	181	1.025	18 %	18 %
Skodsborg	B	79 %	14	11	722	2 %	2 %
Klampenborg	B	44 %	236	103	1.970	12 %	5 %
Ordrup	B	100 %	34	34	2.332	1 %	1 %
Charlottenlund	B	96 %	93	89	2.640	4 %	3 %
I alt		87 %	1.697	1.474	25.165	7 %	6 %

HELSINGØR - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstiger	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Helsingør	A	82 %	701	578	4.345	16 %	13 %
Snekkersten	A	58 %	498	289	1.245	40 %	23 %
Espergærde	A	52 %	896	470	1.944	46 %	24 %
Humblebæk	A	89 %	683	610	2.429	28 %	25 %
Nivå	A	72 %	367	265	1.438	26 %	18 %
Kokkedal	A	73 %	812	591	3.351	24 %	18 %
Rungsted Kyst	B	92 %	334	308	1.724	19 %	18 %
Vedbæk	B	129 %	132	170	1.025	13 %	17 %
Skodsborg	B	61 %	192	118	722	27 %	16 %
Klampenborg	B	100 %	152	152	1.970	8 %	8 %
Ordrup	B	100 %	216	215	2.332	9 %	9 %
Charlottenlund	B	90 %	503	455	2.640	19 %	17 %
I alt		77 %	5.486	4.221	25.165	22 %	17 %



## 2.2.9 Hillerødkorridoren: Hillerød-Bernstorffsvej

### Bilparkering

I Hillerødkorridoren er belægningen samlet set 81 pct. på 1.445 P-pladser. Samlet set er der altså i dag ikke et stort uudnyttet potentiale. Det er muligt for 4 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, og i praksis parkerer 3 pct. af togpassagererne ved stationerne.

Blandt stationstype-A stationerne er det kun Holte og Lyngby, der har en belægning på mindre end 80 pct. Området omkring Lyngby Station er dog under omdannelse i forbindelse med etablering af letbanen i Ring 3, og der forventes ikke at være lige så mange p-pladser fremover.

Ved Favrholt Station planlægges en parkeringsplads med 450 p-pladser til togpassagererne.

### Cykelparkering

I Hillerødkorridoren er belægningen på cykelparkering samlet set kun ca. 50 pct. De 7.919 cykelparkeringspladser gør det muligt for 20 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 10 pct. gør det i praksis. Ingen af stationerne har en meget høj belægning på cykelparkeringen.

HILLERØD - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstiger	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Hillerød	A	89 %	377	336	7.780	5 %	4 %
Favrholm	A	X	Planlagt 450	x	x	X	X
Allerød	A	81 %	243	198	3.991	6 %	5 %
Birkerød	A	88 %	174	153	4.051	4 %	4 %
Holte	A	74 %	233	173	3.679	6 %	5 %
Virum	B	X	0	0	1.950	0 %	0 %
Sorgenfri	B	67 %	105	70	1.502	7 %	5 %
Lyngby	A	65 %	199	130	11.875	2 %	1 %
Jægersborg	B	X	0	0	1.738	0 %	0 %
Gentofte	B	99 %	73	72	1.983	4 %	4 %
Bernstorffsvej	B	80 %	41	33	1.372	3 %	2 %
I alt		81 %	1.445	1.165	39.921	4 %	3 %

HILLERØD - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstiger	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Hillerød	A	48 %	1.513	721	7.780	19 %	9 %
Favrholm	A	X	x	x	x	X	X
Allerød	A	54 %	1.246	668	3.991	31 %	17 %
Birkerød	A	55 %	1.057	579	4.051	26 %	14 %
Holte	A	56 %	682	380	3.679	19 %	10 %
Virum	B	46 %	630	287	1.950	32 %	15 %
Sorgenfri	B	16 %	725	119	1.502	48 %	8 %
Lyngby	A	53 %	1.574	831	11.875	13 %	7 %
Jægersborg	B	65 %	17	11	1.738	1 %	1 %
Gentofte	B	47 %	354	168	1.983	18 %	8 %
Bernstorffsvej	B	51 %	121	62	1.372	9 %	5 %
I alt		48 %	7.919	3.826	39.921	20 %	10 %

## 2.2.10 Hovedstadens lokalbaner

### Bilparkering

På lokalbanerne i Hovedstadsområdet er der generelt ledige bilparkeringspladser ved de fem undersøgte stationer. Samlet set er det muligt for 10 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, mens 4 pct. gør det. Gennemsnittet dækker dog over store forskelle mellem de enkelte stationer.

### Cykelparkering

I Hovedstadsområdet er der generelt ledige cykelparkeringspladser ved de fem undersøgte lokalbanestationer. Samlet set er det muligt for 35 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, mens 12 pct. gør det i praksis. Gennemsnittet dækker dog over store forskelle mellem de enkelte stationer.

BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Frederiksværk	C	50%	60	30	831	7%	4%
Gilleleje	D	84%	31	26	162	19%	16%
Fredensborg	D	4%	57	2	785	7%	0%
Kvistgård	D	...	...	...	236	...	...
Nærum	D	56%	90	50	431	21%	12%
I alt		45%	238	108	2.445	10%	4%

CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Frederiksværk	C	19%	236	45	831	28%	5%
Gilleleje	D	60%	60	36	162	37%	22%
Fredensborg	D	47%	293	137	785	37%	17%
Kvistgård	D	50%	36	18	236	15%	8%
Nærum	D	26%	220	57	431	51%	13%
I alt		35%	845	293	2.445	35%	12%

## 2.2.11 Farumkorridoren: Farum-Emdrup

### Bilparkering

I Farumkorridoren er belægningen samlet set 90 pct. på de 734 P-pladser. Det er muligt for 4 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen og 3 pct. gør det i praksis.

### Cykelparkering

I Farumkorridoren er belægningen på cykelparkeringen samlet set 78 pct. De 2.962 cykelparkeringspladser gør det muligt for 14 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, og 11 pct. gør det i praksis. Ved en håndfuld stationer er cykelparkeringen fyldt eller overfyldt.

FARUM - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstiger	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Farum	B	100 %	120	120	2.970	4 %	4 %
Værløse	B	96 %	160	153	2.435	7 %	6 %
Hareskov	B	61 %	71	43	959	7 %	4 %
Skovbrynet	B	73 %	60	44	447	13 %	10 %
Bagsværd	B	89 %	38	34	2.989	1 %	1 %
Stengården	B	92 %	26	24	1.207	2 %	2 %
Kildebakke	B	67 %	54	36	1.110	5 %	3 %
Buddinge	B	111 %	106	118	3.400	3 %	3 %
Vangede	B	87 %	54	47	1.684	3 %	3 %
Dyssegård	B	100 %	11	11	886	1 %	1 %
Emdrup	B	91 %	34	31	2.644	1 %	1 %
I alt		90 %	734	661	20.730	4 %	3 %

FARUM - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstiger	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Farum	B	100 %	542	543	2.970	18 %	18 %
Værløse	B	58 %	725	420	2.435	30 %	17 %
Hareskov	B	98 %	104	102	959	11 %	11 %
Skovbrynet	B	47 %	112	53	447	25 %	12 %
Bagsværd	B	53 %	362	192	2.989	12 %	6 %
Stengården	B	84 %	237	198	1.207	20 %	16 %
Kildebakke	B	109 %	114	124	1.110	10 %	11 %
Buddinge	B	81 %	304	245	3.400	9 %	7 %
Vangede	B	91 %	150	136	1.684	9 %	8 %
Dyssegård	B	107 %	112	120	886	13 %	14 %
Emdrup	B	89 %	200	178	2.644	8 %	7 %
I alt		78 %	2.962	2.311	20.730	14 %	11 %

## 2.2.12 Frederikssundkorridoren: Frederikssund-Vanløse

### Bilparkering

I Frederikssundkorridoren er belægningen 90 pct. på 1.327 parkeringspladser, hvorfor pladserne næsten er fuldt udnyttet. Samlet set er det muligt for 3 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen og 3 pct. gør det. Den eneste station med lav belægning i korridoren er Kildedal Station.

### Cykelparkering

I Frederikssundkorridoren er belægningen på cykelparkering samlet set 62 pct. De 7.499 cykelparkeringspladser gør det muligt for 18 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, og 11 pct. gør det i praksis. Ved et par stationer er cykelparkeringen fyldt eller overfyldt.

FREDERIKSSUND - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Frederikssund	A	90 %	350	315	3.044	11 %	10 %
Vinge	B	X	x	x	0	X	X
Ølstykke	A	94 %	121	114	1.954	6 %	6 %
Egedal	A	104 %	94	98	893	11 %	11 %
Stenløse	A	85 %	150	128	2.332	6 %	5 %
Veksø	A	126 %	106	134	865	12 %	15 %
Kildedal	B	9 %	90	8	258	35 %	3 %
Måløv	A	117 %	86	101	2.652	3 %	4 %
Ballerup	A	101 %	110	111	7.129	2 %	2 %
Malmparken	B	X	0	0	2.620	0 %	0 %
Skovlunde	B	77 %	64	49	2.438	3 %	2 %
Herlev	A	88 %	156	138	5.752	3 %	2 %
Husum	B	x	0	0	2.847	0 %	0 %
Islev	B	x	0	0	1.163	0 %	0 %
Jyllingevej	B	x	0	0	719	0 %	0 %
Vanløse	A	x	0	0	7.417	0 %	0 %
I alt		90 %	1.327	1.196	42.081	3 %	3 %

FREDERIKSSUND - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Frederikssund	A	69 %	848	581	3.044	28 %	19 %
Vinge	B	X	x	x	0	X	X
Ølstykke	A	46 %	394	183	1.954	20 %	9 %
Egedal	A	60 %	192	115	893	22 %	13 %
Stenløse	A	35 %	712	246	2.332	31 %	11 %
Veksø	A	41 %	150	62	865	17 %	7 %
Kildedal	B	34 %	56	19	258	22 %	7 %
Måløv	A	74 %	930	691	2.652	35 %	26 %
Ballerup	A	57 %	968	555	7.129	14 %	8 %
Malmparken	B	0 %	120	0	2.620	5 %	0 %
Skovlunde	B	78 %	270	211	2.438	11 %	9 %
Herlev	A	37 %	1120	418	5.752	19 %	7 %
Husum	B	114 %	283	322	2.847	10 %	11 %
Islev	B	107 %	134	143	1.163	12 %	12 %
Jyllingevej	B	62 %	111	69	719	15 %	10 %
Vanløse	A	85 %	1.211	1.026	7.417	16 %	14 %
I alt		62 %	7.499	4.641	42.081	18 %	11 %

Note: Veksø Station har for nyligt fået flere parkeringspladser for at følge med efterspørgslen. DSB ejer ingen områder med parkering ved Malmparken Station.

### 2.2.13 Roskildekorridoren (Roskilde-Hvidovre)

#### Bilparkering

I Roskildekorridoren er belægningen samlet set 97 pct. på 801 parkeringspladser, og dermed er parkeringspladserne så godt som fuldt udnyttet. Det er muligt for 1 pct. af de mange påstiger at parkere bilen ved stationen.

I denne korridor er der flere stationer, hvor kapaciteten er fuld eller tæt på fuldt udnyttet.

#### Cykelparkering

I Roskildekorridoren er belægningen på cykelparkeringen samlet set 64 pct. De 9.312 cykelparkingspladser gør det muligt for 17 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, og 10 pct. gør det i praksis. Brøndbyøster Station har som den eneste station i korridoren en høj belægning på cykelparkering.

ROSKILDE - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstiger	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Roskilde	A	91 %	273	249	13.647	2 %	2 %
Trekroner	B	101 %	102	103	3.504	3 %	3 %
Hedehusene	B	X	0	0	923	0 %	0 %
Høje Taastrup	A	100 %	181	181	9.950	2 %	2 %
Taastrup	A	75 %	16	12	4.268	0 %	0 %
Albertslund	A	93 %	105	98	5.655	2 %	2 %
Glostrup	A	X	0	0	8.079	0 %	0 %
Brøndbyøster	B	98 %	57	56	2.945	2 %	2 %
Rødovre	B	118 %	67	79	3.138	2 %	3 %
Hvidovre	B	X	0	0	2.879	0 %	0 %
I alt		97 %	801	778	54.987	1 %	1 %

ROSKILDE - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstiger	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Roskilde	A	72 %	2.468	1.784	13.647	18 %	13 %
Trekroner	B	63 %	630	400	3.504	18 %	11 %
Hedehusene	B	47 %	441	208	923	48 %	23 %
Høje Taastrup	A	43 %	1.401	604	9.950	14 %	6 %
Taastrup	A	23 %	1.152	266	4.268	27 %	6 %
Albertslund	A	77 %	1.032	794	5.655	18 %	14 %
Glostrup	A	66 %	1.111	728	8.079	14 %	9 %
Brøndbyøster	B	82 %	326	267	2.945	11 %	9 %
Rødovre	B	29 %	254	74	3.138	8 %	2 %
Hvidovre	B	53 %	497	262	2.879	17 %	9 %
I alt		58 %	9.312	5.387	54.987	17 %	10 %

## 2.2.14 Køgebugtkorridoren (Køge-Åmarken)

### Bilparkering

I Køgebugtkorridoren er belægningen samlet set 81 pct. på 2.341 parkeringspladser. Det er muligt for 6 pct. af påstigerne at parkere bilen ved stationen, og 5 pct. gør det i praksis.

Blandt stationstype-A stationerne er der ledige pladser ved stationerne i Køge Nord, Jersie og Ishøj. I Karlslunde er parkeringspladsen lukket, fordi området skal anvendes til byudvikling.

### Cykelparkering

I Køgebugtkorridoren er belægningen på cykelparkeringen samlet set 58 pct. De 7.769 cykelparkeringspladser gør det muligt for 19 pct. af påstigerne at parkere cyklen ved stationen, og 11 pct. gør det i praksis. De tre stationer tættest på København – Avedøre, Friheden og Åmarken – har en meget høj belægning på cykelparkering. På de øvrige stationer er der generelt god plads til flere cykler.

KØGE - BIL	Togbetjening	Belægning	Bilparkering	Biler	Påstigere	Mulig bilandel	Faktisk bilandel
Køge	A	82 %	390	321	5.379	7 %	6 %
Ølby	A	89 %	413	369	3.227	13 %	11 %
Køge Nord S-tog	A	56 %	203	113	1.547	13 %	7 %
Jersie	A	64 %	90	58	2.665	3 %	2 %
Solrød Strand	A	94 %	65	61	1.317	5 %	5 %
Karlslunde (bilparkering lukket)	A	56 %	90	50	1.620	6 %	3 %
Greve	A	91 %	389	354	3.300	12 %	11 %
Hundige	A	92 %	121	111	4.082	3 %	3 %
Ishøj	A	72 %	106	76	5.528	2 %	1 %
Vallensbæk	B	X	0	0	2.480	0 %	0 %
Brøndby Strand	B	71 %	268	191	2.644	10 %	7 %
Avedøre	B	93 %	15	14	2.647	1 %	1 %
Friheden	B	103 %	100	103	4.045	2 %	3 %
Åmarken	B	102 %	111	113	1.203	9 %	9 %
I alt		82 %	2.361	1.934	41.684	6 %	5 %

KØGE - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Køge	A	61 %	578	351	5.379	11 %	7 %
Ølby	A	67 %	379	254	3.227	12 %	8 %
Køge Nord S-tog	A	34 %	412	140	1.547	27 %	9 %
Jersie	A	37 %	452	166	2.665	17 %	6 %
Solrød Strand	A	67 %	1.054	704	1.317	80 %	53 %
Karlslunde	A	53 %	708	378	1.620	44 %	23 %
Greve	A	57 %	843	480	3.300	26 %	15 %
Hundige	A	43 %	933	400	4.082	23 %	10 %
Ishøj	A	51 %	663	338	5.528	12 %	6 %
Vallensbæk	B	59 %	308	183	2.480	12 %	7 %
Brøndby Strand	B	54 %	376	202	2.644	14 %	8 %
Avedøre	B	91 %	229	208	2.647	9 %	8 %
Friheden	B	92 %	544	498	4.045	13 %	12 %
Åmarken	B	87 %	290	253	1.203	24 %	21 %

I alt	59 %	7.769	4.555	41.684	19 %	11 %
-------	------	-------	-------	--------	------	------

## 2.2.15 Cykelparkering i tætbyen (inden for Ringbanen)

Der er samlet set ca. 15.000 cykelparkeringspladser ved stationerne i "tætbyen", som defineres som området inden for Ringbanen, inklusive selve Ringbanen. I tætbyen kortlægges kun cykelparkering, da bilparkering ved stationerne antages ikke at spille nogen rolle i dette område.

Parkeringsudbuddet på 15.000 cykelparkeringspladser betyder, at 6 pct. af de 253.000 daglige togpåstigere har mulighed for at stille cyklen ved stationen. I praksis er cykelandelen blandt togpassagererne 5 pct., hvilket svarer til en belægningsgrad på 90 pct.

Gennemsnitsbelægningsgraden på 90 pct. dækker over, at cykelparkeringen er overfyldt ved en række stationer.

Det skal bemærkes, at flere af stationsområderne har været under ombygning i forbindelse med metro-cityringen, og derfor er tallene for disse stationer ikke nødvendigvis retvisende. Det gælder bl.a. Nørrebro, København H, Østerport og Nordhavn stationer.

Der er ofte store forskelle på belægningsgraden i områderne omkring stationerne; jo tættere på stationen, desto større er efterspørgslen. Derfor kan cykelparkering lidt længere fra stationen ofte være halvtomme.

TÆTBYEN - CYKEL	Togbetjening	Belægning	Cykelparkering	Cykler	Påstigere	Mulig cykelandel	Faktisk cykelandel
Hellerup	A	79 %	747	591	12.743	6 %	5 %
Ryparken	A	76 %	444	337	5.076	9 %	7 %
Bispebjerg	B	74 %	348	257	3.374	10 %	8 %
Nørrebro	B	128 %	235	300	7.594	3 %	4 %
Fuglebakken	B	112 %	218	245	2.633	8 %	9 %
Grøndal	B	99 %	90	89	2.286	4 %	4 %
Flintholm	A	83 %	1.034	855	8.256	13 %	10 %
KB Hallen	B	36 %	127	46	1.775	7 %	3 %
Ålholm	B	41 %	212	87	2.252	9 %	4 %
Danshøj	A	76 %	82	62	1.149	7 %	5 %
Vigerslev Allé	B	101 %	122	123	2.394	5 %	5 %
Ny Ellebjerg	A	107 %	175	188	4.395	4 %	4 %
Sjælør	B	66 %	183	121	3.435	5 %	4 %
Sydhavn	B	139 %	180	251	3.358	5 %	7 %
Dybbølsbro	A	109 %	456	498	7.998	6 %	6 %
København H	A	142 %	2.028	2.886	55.486	4 %	5 %
Vesterport	A	102 %	250	255	12.195	2 %	2 %
Nørreport	A	86 %	2.150	1.853	53.799	4 %	3 %
Østerport	A	77 %	961	736	16.196	6 %	5 %
Nordhavn	A	117 %	563	661	9.540	6 %	7 %
Svanemøllen	A	107 %	449	482	8.042	6 %	6 %
Peter Bangs Vej	B	75 %	110	83	1.398	8 %	6 %
Langgade	B	74 %	90	67	1.182	8 %	6 %
Valby	A	95 %	1.371	1.298	13.890	10 %	9 %
Carlsberg	A	36 %	1.592	579	4.830	33 %	12 %
Tårnby	B	58 %	584	336	2.764	21 %	12 %
Ørestad	B	69 %	62	43	4.529	1 %	1 %
I alt		90 %	14.863	13.329	252.571	6 %	5 %



## 2.2.16 Samlet opgørelse over parkeringsbelægning i jernbanekorridorerne

Nedenfor ses en samlet oversigt over parkeringsbelægningen for henholdsvis bil og cykel på korridorniveau.

Det fremgår af oversigten, at for bilparkering er der særligt en høj belægning i jernbanekorridorerne nord for- og i omegnen af Hovedstadsområdet. Omvendt er Sydkorridoren den korridor med lavest belægning, hvor under halvdelen af bilparkeringspladserne er fyldte.

For cykelparkering fremgår det af oversigten, at belægningen er højest på stationer inden for Ringbanen, mens Hovedstadens Lokalbaner, Sydkorridoren og Hillerødkorridoren har den laveste belægning, da under halvdelen af cykelparkeringspladserne er fyldte.

Jernbanekorridor	Bil	Cykel
Nordvestkorridoren* (Kalundborg-Lejre og Nykøbing Sjælland-Holbæk)	53%	53 %
Vestkorridoren* (Korsør-Køge Nord og Slagelse-Tølløse)	67 %	60 %
Sydkorridoren* (Nykøbing Falster-Glumsø/Herfølge og Faxe Ladeplads-Køge-Roskilde og Nakskov-Nykøbing Falster)	40 %	47 %
Helsingørskorridoren (Helsingør-Charlottenlund)	87%	77%
Hillerødkorridoren (Hillerød-Bernstorffsvej)	81 %	48 %
Hovedstadens lokalbaner*	45 %	35 %
Farumkorridoren (Farum-Emdrup)	90 %	78 %
Frederikssundskorridoren (Frederikssund-Vanløse)	90 %	62 %
Roskildekorridoren (Roskilde-Hvidovre)	97 %	58 %
Køgebugt-korridoren (Køge-Åmarken)	82 %	59 %
Inden for ringbanen		90 %

\* For lokalbaner er der alene optalt parkeringspladser på udvalgte stationer. Derfor er optællingen forbundet med en vis usikkerhed.

### 3. Indsats til at styrke Parker & Rejs på kort og lang sigt

I indeværende afsnit peges der på tiltag, der kan gøre det mere attraktivt at erstatte en ren bilrejse med en P&R-rejse og dermed tiltrække nye passagerer til den kollektive trafik. En række tidligere undersøgelser indikerer, at tilvalget af P&R-rejser er bestemt af mange faktorer, som er med til at gøre den kollektive transport attraktiv såsom god regularitet, tryghed på stationer og parkeringsområder samt ledig parkeringskapacitet.

Der vil i indeværende afsnit derfor være fokus på tiltag, som ikke alene kan øge anvendelsesgraden af allerede eksisterende parkeringspladser, men som også kan tiltrække nye passagerer ved at gøre den kollektive transport som produkt mere attraktiv. Samtidig foretages en umiddelbar vurdering af, hvor hurtigt et tiltag kan implementeres.

#### Tiltag til at øge anvendelsesgraden af Parker & Rejs

Kortlægningen på korridorniveau viser, at der på lang række stationer er ledige parkeringspladser. Dette gælder typisk for mindre stationer uden for de større byer/knudepunkter og uden for Hovedstadsområdet. Det tyder således på, at mere parkeringskapacitet på disse stationer ikke øger potentiale for P&R, men at potentialet i andre tiltag bør undersøges nærmere.

P&R er som koncept velkendt og benyttes aktivt mange steder i udlandet blandt andet i Sverige, Holland og Tyskland. I nedenstående boks 3.1 fremgår en beskrivelse de tiltag, som flere af landene anvender til at understøtte P&R.

##### Boks 3.1 | Eksempler på udenlandske P&R-tiltag

I Holland og Storbritannien er der på det overvejende vejnet skiltning – nogle steder dynamisk – som viser hen til P&R-anlæg.

På hjemmesider i bl.a. München, Hamburg, Amsterdam og Stockholm findes der information om priser, fysiske forhold, adgangsfaciliteter samt ledige pladser. I Hamburg kan man ligeledes finde information om P&R-anlæg på den lokale rejseplanlægger, hvor kunderne også kan se, om der er ledige parkeringspladser.

Som nævnt indledningsvist formodes det, at en række faktorer spiller ind i forhold til at gøre P&R-rejser mere attraktive for bilister og cyklister. Overordnet handler det om at implementere tiltag, som bl.a. forbedrer de trafikale forhold for cyklister og de fysiske adgangsveje til stationen. En bedre indretning af stationer og knudepunkter, gør det nemmere at planlægge sin P&R-rejse, markedsfører P&R og forbedrer det kollektive produkt og billetprodukter. De forskellige tiltag har ikke nødvendigvis isoleret set potentiale til at overflytte bilister til den kollektive transport, men forventes at være med til at understøtte overordnede initiativer, som tilsammen er med til at gøre P&R-rejser mere attraktive.

Nedenfor oplistes de identificerede mulige tiltag, som kan implementeres for at gøre P&R-rejser mere attraktive. Da der er forskel på, hvor hurtigt et tiltag kan implementeres, inddeles tiltagene i kategorier alt efter, hvor nemt og hurtigt tiltaget vurderes at kunne implementeres inden for de eksisterende rammer.

Overordnet forventes allerede kendte tiltag med få aktører som fx stat, kommune, region og trafikselskab mv. at kunne implementeres på relativ kort sigt, mens kendte tiltag med flere

aktører typisk kan implementeres på mellemlang sigt. Tiltag, som kræver nyudvikling, forventes først at kunne implementeres på lang sigt. Derudover vil nogle af de nedenstående tiltag kunne gennemføres generelt på samtlige stationer, mens det for andre tiltag alene vil give mening at implementere disse på specifikke stationer. Det uddybes nærmere i afsnit 5.

### **Indretning af stationer og knudepunkter**

Her er der tale om tiltag, der forbedrer parkeringsforhold og indretning af stationer, og dermed kan gøre det trygt og attraktivt for bilister og cyklister at parkere ved stationen og foretage en del af rejsen i toget. Byfortætning ved stationer kan ligeledes være med til at generere flere kollektive rejser. I nogle tilfælde skal der vælges mellem cykel/bilparkeringspladser og bygninger til bolig eller erhverv. I andre tilfælde kan det samtænkes og eventuelt supplere hinanden.

I tabellen nedenfor er en oversigt over indretningstiltag, der kan forbedre oplevelsen af stationer og knudepunkter.

Indretning af stationer og knudepunkter	Kendt, få aktører (kort sigt)	Kendt, mange aktører (mellemlang sigt)	Skal udvikles (lang sigt)
Ly/læ på stationer og knudepunkter	✓		
Tryghed på stationer og knudepunkter		✓	
Lys og tryghed på parkeringsarealer	✓		
Klar skiltning af P-bestemmelser	✓		
Flere og velholdte bilparkeringspladser fx med ny opstrikning	✓		
Digital parkeringshenvisning samt oplysning om ledig kapacitet fx via en app			✓
Ladeinfrastruktur til elcykler og -biler		✓	
Tryk cykelparkering med lys og optimeret kapacitet ved bl.a. at sikre oprydning i cykler	✓		
God central cykelparkering, herunder god aflåst cykelparkering	✓		
God skiltning til/fra og på stationer og knudepunkter	✓		
God sti- og cykelinfrastruktur til stationer og knudepunkter		✓	
Byudvikling, der understøtter og/eller udnytter stationer og knudepunkter			✓
Services som pakkeboks, kaffe, indkøb mv.		✓	
Mere sikker parkering til elcykler		✓	

### ***Den sammenhængende rejse***

Her er der tale om tiltag, der gør det nemt at planlægge sin rejse. Der er formodentlig større sandsynlighed for, at bilen bliver fravalgt som transportform, hvis det er hurtigt og nemt at komme fra start- til slutdestinationen med kollektiv transport.

Nedenfor fremgår en række tiltag, der kan gøre rejsen mere sammenhængende.

Den sammenhængende rejse	Kendt, få aktører (kort sigt)	Kendt, mange aktører (mellemlang sigt)	Skal udvikles (lang sigt)
God adgang fra tog til bus		√	
Bussen venter på toget		√	
Dele- og mikromobilitetsløsninger til sidste del af turen, fx elløbehjul		√	
Parkering forbeholdt pendlere (P-bestemmelser)	√		
Reserverede parkeringspladser til pendlere	√		
Gratis p-pladser til togrejse/pendlere	√		
Kombinationsløsning til parkering og kollektiv transport (tredjepartssalg), fx man køber en billet til både parkeringsplads og tog			√
Trafikinformation før, under og efter rejsen		√	
Planlægning af P&R-rejsen, fx i Rejseplanen og Google Maps		√ (Rejseplanen)	√ (Google Maps)

### ***Markedsføring og information om Parker & Rejs***

Her er der tale om tiltag, der giver et bedre kendskab til P&R blandt potentielle brugere. Kan fx være mere branding og information om P&R-rejser. DOT kan i denne forbindelse være en aktør i at konceptudvikle Parker og Rejs-produktet på tværs af sektoren.

Nedenfor fremgår en række tiltag, der kan være med til at fremme kendskabet til P&R.

Markedsføring og information om Parker & Rejs	Kendt, få aktører (kort sigt)	Kendt, mange aktører (mellemlang sigt)	Skal udvikles (lang sigt)
Produktbranding	√		(√)
Markedsføring/kampagner (generelt og/eller lokalt)	√		(√)
Skiltning langs relevante veje om kø, ledige parkeringspladser og togafgange			√

Information om P&R-faciliter og belægning i realtid på hjemmesider mv.	✓	
Henvise til ledig parkeringskapacitet på nærliggende stationer		✓
Konceptudvikling af Parker og Rejs		✓
Værktøjer til rejseplanlægning af kombineret cykel/bil og togrejse		✓

### ***Attraktive kollektive produkter og billetter henvendt til Parker & Rejs-rejser***

Her er der tale om tiltag, der resulterer i et attraktivt togprodukt med hurtigere og mere pålidelige rejsetider samt god indretning af tog og billetprodukter, der understøtter P&R-rejsen.

Nedenfor fremgår en række tiltag, der er med til at gøre det kollektive produkt og billetsystem mere attraktive.

Det kollektive produkt og billetter	Kendt, få aktører (kort sigt)	Kendt, mange aktører (mellemlang sigt)	Skal udvikles (lang sigt)
Billetprodukter som udnytter ledig parkeringskapacitet i weekender og aften			✓
Sikret siddeplads i tog og bus		✓	
Nye Rejsekortfunktioner som bl.a. mængderabat og automatisk skift til pendlerkort		✓	
Interaktiv billetguide til pendlere	✓		

## 4. Potentialet for flere- og nye Par-ker & Rejs-anlæg

I dette afsnit vil det blive beskrevet, om der er potentiale for flere eller nye P&R-anlæg for henholdsvis bil- og cykelparkering. Dette skal særligt ses i forhold til udvidelser af eksisterende parkeringsanlæg. Desuden vil det kort berøres, om der er et potentiale for nye P&R-stationer.

### Bilparkering

For stationer hvor der i dag er høj parkeringsbelægning, kan det overvejes om de eksisterende parkeringspladser til biler skal udvides, eller om der skal etableres nye P&R-anlæg.

Det fremgår af afsnit 2, at parkeringskapaciteten for særlig stationstype A (station på statsbanenettet, som springer mindre stationer over) og B (øvrige stationer på statsbanenettet) er fyldt op. Ved stationer med fyldt parkeringskapacitet vil der være et potentiale for at udvide eksisterende parkeringsanlæg eller at anlægge nye P&R-anlæg. Når det er sagt, så er stationstype A og B ofte placeret i en bymidte, hvor der er tætbebygget, og det kan derfor i mange tilfælde være besværligt og bekosteligt at udvide parkeringsarealet til biler eller om nødvendigt at bygge et nyt P&R-anlæg som fx et parkeringshus. Hvis der samtidigt er en lav parkeringsbelægning for cykler på stationen, vil der være et potentiale for at få flere til at cykle til stationen. Her kan tiltag fra afsnit 3 blandt andet tages i brug.

I afsnit 2 fremgår det, at der for stationer med typen D ligeledes er parkeringspladser, som er fyldt op. Stationstype D er som nævnt i afsnit 2 placeret på lokalbanen, og såfremt der ikke er tætbebygget ved stationen, kan der være potentiale og muligheder i at udvide det eksisterende eller etablere nye parkeringsarealer.

For de stationer, hvor parkeringskapaciteten ikke er tæt på fyldt op, vil der naturligt ikke være et potentiale i at udvide eksisterende parkeringsanlæg eller etablere nye P&R-anlæg. I stedet bør der ses på implementering af tiltag fra afsnit 3 for at øge anvendelsen.

### Cykelparkering

For stationer hvor parkeringskapaciteten er fyldt eller næsten fyldt op, kan det overvejes om de eksisterende parkeringspladser til cykler skal udvides eller om der skal etableres nye P&R-anlæg.

Det fremgår af afsnit 2, at der særligt for stationer inden for ringbanen, købstæder og stationer placeret i en bymidte samlet er tæt på at være fyldt op på cykelparkeringspladserne. Her vil der være et potentiale i at udvide eller anlægge nye parkeringsanlæg til cykler. Dog er der ofte ikke arealer til dette, hvorfor cyklister må holde længere væk fra stationen. Alternativt kan cykelstativer udvides til flere etager.

For stationer hvor parkeringskapaciteten er fyldt op, men hvor der er ledige arealer ved stationen, vil der være et potentiale i at udvide eller anlægge nye parkeringsanlæg,

For de stationer, hvor parkeringskapaciteten ikke er tæt på fyldt op, er der ikke potentiale i at udvide eksisterende parkeringsanlæg og etablere nye parkeringsanlæg. I stedet bør der ses på implementering af tiltag fra afsnit 3.

#### Potentiale for nye P&R-stationer

Senest i høringssvar til Trafikstyrelsens statslige trafikplan 2023 var der flere kommuner, som ønskede nye stationer i deres kommune. De konkrete ønsker fremgår af boks 4.1.

Boks 4.1 | Nye stationer i Østdanmark ønsket i forbindelse med høringen af Trafikstyrelsens statslige trafikplan 2023

Roskilde Vest (ønske fra Lejre Kommune)

Holbæk Vest (ønske fra Holbæk Kommune)

Trylleskov Strand (ønske fra Solrød Kommune)

Hastrup (ønske fra Køge Kommune)

Åbning af nye stationer er generelt en kompleks problemstilling. For de passagerer der bor tæt på den nye station, vil det være en gevinst, at der bliver åbnet en ny station, da de vil få kortere afstand til nærmeste station. Omvendt vil de gennemrejsende passagerer på strækningen få længere rejsetider. Derudover medfører åbning af nye stationer også en række andre ulemper i form af direkte omkostninger i forbindelse med anlæg- og driftsomkostninger, kapacitetsudnyttelsen bliver højere på banen og at ekstra togstop kan øge kompleksiteten i køreplanlægningen, hvilket kan påvirke regulariteten og forværre muligheden for genopretning af driften.

Da det er forskelligt, om det er samfundsøkonomisk rentabelt at anlægge en ny station, bør der foretages en konkret vurdering af, om det er rentabelt at åbne en given station. Såfremt det er tilfældet, skal det ud fra faktorer som stationsopland, stationens placering og transportbehov vurderes, om der vil være potentiale for at anlægge en ny P&R-station. Som nævnt i afsnit 1 vil stationer med let adgang til motorvejsnettet eller større veje have en større attraktivitet og potentiale for fysiske P&R-anlæg.

Udover at åbne helt nye stationer med P&R anlæg, kan naturligvis være muligheder i at etablere P&R anlæg ved eksisterende stationer.

## 5. Eksempler for potentiale af Par-ker & Rejs for forskellige stationstyper

Som det fremgår af afsnit 2 består hver korridor af en blanding af stationstyper baseret på togbetjeningen. Stationstyperne kan spille forskellige roller, når der skal gøres en indsats for at styrke P&R i Østdanmark og løsningerne kan variere alt efter stationstype.

I dette afsnit opstilles en række eksempler for at illustrere mulige tiltag for forskellige stationstyper, som kan gøre eksisterende P&R-anlæg mere attraktive. Der er i afsnittet fokus på flere eksempler med hver deres karakteristika, herunder en købstad, en aflastningsstation, en knudepunktstation, en lokalbanestation, en S-togstation i forstæderne og en S-togstation i tætbyen.

Det skal understreges, at der alene er tale om illustrative eksempler. Der er ikke tale om forslag, og de er ikke afstemt med involverede kommuner eller andre interessenter.

### 5.1 Købstaden Holbæk med stor efterspørgsel og begrænset plads til bilparkering, men potentiale til flere cykler

Holbæk er et eksempel på en købstadsstation med god togbetjening og et stort bilopland for store dele af Odsherred. Med den direkte regionaltogetsbetjening til København, som springer flere af de mindre stationer over på vejen, er Holbæk stationstype A. Nabostationerne til denne stationstype har typisk mindre togbetjening i form af antal afgange og/eller direkte forbindelser til København H og centrale stationer.

I købstæder, som Holbæk, er stationen ofte placeret centralt i byen, hvor der er mange ønsker til brug af arealer omkring stationen og adgangsveje. I de fleste købstæder er der ikke ønske om yderligere bilkørsel i bymidten, men derimod ønske om at prioritere cykler, gang og anden brug af arealet. Bil- og cykelparkering indgår ofte som en del af en eventuel samlet udviklingsplan for stationsområdet, herunder byudvikling, busholdepladser og delemobilitet.

Af tiltag kan man forsøge at gøre det mere attraktivt for nogle af bilisterne at anvende nabostationer, hvor der er flere ledige parkeringspladser. Eller alternativt lade bilparkeringspladserne være forbeholdt pendlerne, der kører til stationen.

Holbæk har mange af samme karakteristika og dilemmaer som flere andre ”købstadsstationer”, som fx Roskilde og Vordingborg.



## 5.2 Trekroner – aflastningsstation for Roskilde med mulighed for udvidelse af bilparkeringspladser og flere cykler på stationen

Trekroner er et eksempel på en aflastningsstation, i dette tilfælde for Roskilde Station. På Trekroner Station er der færre tog ind mod København sammenlignet med Roskilde Station, mens der er et stort bilopland i Roskildes omegn. Der er direkte togforbindelse til København, dog med stop på regionaltoystationerne ind mod København, hvorfor Trekroner kategoriseres som en stationstype B. På Trekroner Station er det sammenlignet med Roskilde Station nemmere at komme til stationen, mens der er større potentiale for parkeringsudvidelser tæt ved stationen. Der er alt andet lige et potentiale for at gøre Trekroner Station til et mere attraktivt P&R produkt.

Inden for de nuværende rammer vil tiltag med fokus på rettigheder til p-pladserne være vigtige, hvis man ønsker at sikre en dedikeret pendlerparkering, hvor bilister, som ikke har til formål at anvende stationen, bliver nedprioriteret. Det gør særligt gældende for Trekroner Station jf. afsnit 2, som viste, at bilparkeringen er fyldt. I den forbindelse formodes skiltning med information til bilister om, hvorvidt der er ledige parkeringspladser på stationen også at være relevant.

Såfremt man ønsker en udvidelse af parkeringspladserne, bør det ses som en del af en samlet udviklingsplan for Trekroners stationsområde, herunder i forhold til byudvikling, busholdepladser og cykelparkeringspladser. Modsat Roskilde Station ligger Trekroner Station ikke i et tætbebygget byområde, hvorfor der kan være et potentiale for at udvide parkeringsarealet ved stationsområdet.

Trekroner Station har *nogenlunde* samme karakteristika og potentiale som flere andre "aflastningsstationer" for købstæderne, fx Favrholm og Vinge stationer.

## 5.3 Ringsted – knudepunktstation på Midtsjælland

Ringsted Station er et eksempel på en knudepunktstation i Østdanmark, hvor der både standser regionaltog fra Sydbanen og fjernog fra Øst- og Vestdanmark. Derudover er der direkte tog ind til København. På baggrund af følgende kategoriseres Ringsted Station som en stationstype A.

På Ringsted Station er der ledig parkeringskapacitet. Ud fra kortlægningen fremgår det, at der er mere end 200 ledige p-pladser på Ringsted Station. Da Ringsted ligger centralt på Sjælland, er der også et stort bilopland fra de nærliggende mindre byer/landsbyer. Det betyder, at der er et stort potentiale for at gøre P&R mere attraktivt med henblik på at tiltrække flere bilister til stationen, herunder at forbedre infrastrukturen til stationen.

For så vidt angår cykelparkering, er parkeringspladserne halvt fyldte. Der er således også potentiale for at gøre P&R mere attraktivt med henblik på at tiltrække flere cyklister til stationen.

Der er på nuværende tidspunkt ikke grundlag for en parkeringsudvidelse på kort sigt. Såfremt der ønskes flere parkeringspladser, skal det ses i sammenhæng med en eventuel udviklingsplan for Ringsted stationsområde, herunder byudvikling, busholdepladser og cykelparkeringspladser.

Ringsted Station er ligesom fx Køge Nord Station en knudepunktstation. På Køge Nord Station er bilparkeringspladserne dog tæt på fyldte, men DSB ser positivt på at få anlagt flere parkeringspladser. Dog er der ikke en tæt by omkring Køge Nord Station, som der ellers er ved Ringsted Station.

## 5.4 S-togsstationer i forstæderne med begrænset potentiale for mere bilparkering

Forstæder med S-togsbetjening dækker over stationer som blandt andet Hillerød, Farum og Albertslund. Forstæderne er kendetegnet ved, at langt de fleste potentielle brugere af den kollektive transport bor inden for cykelafstand til stationen. Byerne har desuden højfrekvent busbetjening. Der er et generelt ønske om ikke at føre flere biler ind i bymidten, hvor stationerne ligger, hvorfor fokus særligt er på at øge antallet af cyklende og gående til stationerne ved forbedring i infrastrukturen hertil. Med udgangspunkt i afsnit 2 varierer cykelparkeringsmulighederne. Konkret gør det sig særligt gældende, at det for overvejende mange S-togsstationer, at halvdelen af cykelparkeringskapaciteten udnyttes, hvilket taler for, at tiltrække flere cyklister til stationerne. For få S-togsstationer ses der en overbelægning af cykelparkering.

Store områder med bilparkering i forstæderne passer herudover ofte dårligt sammen med ønsket om at udvikle mere levende og trygge stationsområder i forstæderne. Storbyen vokser, og der er efterspørgsel efter at bruge stationsnære arealer til byudvikling.

## 5.5 S-togsstationer i tætbyen med fokus på god og tilstrækkelig cykelparkering

Tætbyen dækker over byområder inden for Ringbanen som eksempelvis indre by (Nørreport, Vesterport, København H mv.), Vanløse og Valby. Som tidligere nævnt ses der i tætbyen bort fra bilparkering, da langt de fleste beboere i tætbyen bor mindre end 1 kilometer fra en station. Frekvensen på stationerne er høj, og det er de færreste togpassagerer, der planlægger sin rejse, når de rejser inde i tætbyen.

Cykelparkeringen ved stationerne er ofte tæt på fyldt eller helt fyldt (særligt ved indgangen til stationen), og der er efterspørgsel efter parkering til forskellige typer af cykler, herunder ladcykler, hvilket kræver mere plads. Tætbyen er kendetegnet ved hård kamp om ledige arealer, hvorfor det ofte er en udfordring at finde plads til ekstra cykelparkering. Terrænparkering (etagebygning) er oplagt etableret her, men det skal overvejes, om sådan en model er tilstrækkelig, eller om man skal lade sig inspirere mere i retningen af store cykelparkeringsanlæg, som det ses i fx Holland i Utrecht, hvor der er lavet et helt parkeringshus alene til cykler. Alternativt kan en anden løsning være at etablere to-etagers cykelparkering.

Som alle andre steder i landet er der i tætbyen et ønske om at sikre tryghed på stationer. Der er således ønsket til lys på parkeringsarealer og mulighed for at låse cyklen fast til stativer. Derudover har mange togpassagerer stationer i tætbyen som ankomstation, hvilket kan medføre stor efterspørgsel efter løsninger på frabringstrafikken.

## 5.6 Hårlev som knudepunkt på lokalbanen og attraktiv for pendlerne til købstæder

Hårlev Station er et eksempel på en knudepunktstation på lokalbanen og er en stationstype C. Stationen har forholdsvis god togbetjening til købstæderne Køge og Roskilde samt lokalbanestationerne Faxe Ladeplads og Rødvig.

Parkeringskapaciteten ved stationen er aktuelt højere end efterspørgslen. Det betyder, at der er ledige bilparkeringsmuligheder og Hårlev har derfor potentiale for at tiltrække lokale bilpendlere fra oplandet samt lokale pendlere, der kan gå, cykle eller tage bussen til stationen, og som skal videre til købstæderne på togstrækningen. En forbedring af infrastrukturen til stationen i både bil, på cykel og i bus, kan gøre stationen mere attraktiv i forhold til P&R. Stationen kan blive mere attraktiv for pendlere til det tætte hovedstadsområde i takt med, at det bliver hurtigt og let at skifte tog i Køge.

## 5.7 Maribo – en mindre station på lokalbanen

Maribo Station er et eksempel på en mindre lokalbanestation og betegnes derfor som stationstype D.

Der er god kapacitet på parkeringsarealerne ved Maribo Station. Stationen har således potentiale for at blive mere attraktiv hvad angår P&R for lokale pendlere, der skal til købstæderne på strækningen. En forbedring af infrastrukturen til stationen i både bil, på cykel og i bus, kan gøre stationen mere attraktiv i forhold til P&R. Grundet frekvens og rejsetid vil stationen formentlig være mindre attraktiv for pendlere, der skal til København. Maribo Station har omtrent samme karakteristika som andre mindre stationer på lokalbanen som eksempelvis stationer i Asnæs, Vig og Grønholt.

## 6. Scenarier for organisering og ansvarsfordeling til styrkelse af Parker & Rejs-produktet

Der er flere aktører – både offentlige og private – som potentielt kan inddrages i forbindelse med at styrke P&R-produktet. Der findes i dag ikke en formaliseret model for samarbejde mellem aktørerne, og det er således vanskeligt at fordele ansvaret for produkterne, hvis der er flere aktører involveret. Nærværende afsnit skal afdække mulige scenarier for en organisering og ansvarsfordeling, som understøtter en styrkelse af P&R-produktet.

Som det fremgår af kortlægningen i afsnit 2, er der på en del stationer i Østdanmark ledig parkeringskapacitet både i forhold til bil og cykel. Det er stationer særligt placeret i en købstad/ bymidte eller Hovedstadsområdet, hvor parkeringskapaciteten er fyldt eller tæt på fyldt op. Da stationernes parkeringsbelægning i jernbanekorridorerne varierer, er der således forskel på stationernes parkeringsbelægning. Derfor vil organisering af P&R også variere, og det formodes derfor, at man lokalt har kendskab til hvilke tiltag, der er behov for at gennemføre på en given station. På tværs af jernbanekorridorer kan det give mening at indgå samarbejder om ens markedsføring og information.

### Organisering af P&R-fremmende tiltag i jernbanekorridorerne

#### Boks 6.1 | Eksempler på organisering af P&R i Danmark

DSB har identificeret en række strækninger/stationer med potentiale for flere rejser. Potentialerne er bundet op på en række lokale indsatser om rejsetid, first- og last mile løsninger, skiftetid, tryghed og pris.

DSB har derfor indledningsvist i samarbejde med Køge Kommune (i forhold til strækningen Køge-København) og Hillerød Kommune (i forhold til Hillerød-København) arbejdet på at få igangsat arbejde med disse indsatser.

Udover kommuner indgår også det lokale erhvervsliv og andre trafikselskaber i arbejdet.

Som det fremgår af afsnit 5, findes der mange forskellige typer af stationer. Derfor kan lokal-kendskab (fx kommune og operatører) til en nærliggende station formodes at give de bedste forudsætninger for den optimale prioritering af stationsnære P&R-fremmende tiltag - også i forhold til, om der skal være særlig fokus på bil- eller cykelparkering. En fordel ved lokal forankring er, at kommuner og operatører kan lave fælles korridorsamarbejder med udgangspunkt i fx en fælles korridorstrategi, hvor ansvar for etablering og drift af P&R-fremmende tiltag kan konkretiseres og tilpasses på korridorniveau, samtidig med at lokal viden om stationer kan anvendes til brug for at optimere parkeringsanlæggene ved den givne station. I sådan et samarbejde kan relevante lokale- og private aktører inddrages i det omfang, det giver mening.

### Organisering af ikke-fysiske anlæg på tværs af jernbanekorridorerne (markedsføring og information)

Regioner, kommuner, DOT og operatører kan påtage sig et ansvar om at indgå i organiseringen for etablering og drift af tiltag, der formodes at fremme P&R på tværs af jernbanekorridorer. Der kan her være tale om udvikling af koncept for den digitale del af P&R-produktet

på tværs af jernbanekorridorerne i Østdanmark. I den forbindelse kan tiltag som blandt andet omfatter markedsføring af information indgå.

#### Andre organiseringsformer

Som nævnt i afsnit 1 er P&R som koncept velkendt og benyttes mange steder i udlandet. Her er der eksempelvis etableret store P&R-anlæg uden for de store byer, og der er igangsat flere P&R-fremmende tiltag, jf. boks 6.2. P&R-tiltagene er ofte organiseret og finansieret af kommuner og operatører. Der er generelt et meget begrænset samarbejde med private investorer.

#### Boks 6.2 | Eksempler på organisering af P&R i udlandet

##### *Eksempel med offentlige og private aktører*

I provinserne Groningen og Drenthe i Holland er der udviklet et samlet koncept for P&R, "Reis Via Hub", hvor højklasset kollektiv transport bindes sammen via gode skiftsteder med tilknyttede services. Hub'sene etableres i et samarbejde mellem offentlige og private aktører. Hub'sene har en lokal forankring, der sikrer, at der oprettes nye hubs, hvor der er et konkret lokalt behov. Erfaringerne fra projektet viser blandt andet, at kundetilfredsheden er steget.

##### *Eksempler med private investorer*

I Tyskland og Holland bliver parkeringsanlæg ved store sportsstadioner anvendt som P&R-anlæg i de tidsrum, hvor der ikke er sportsbegivenheder. Det gælder fx Arena Transferium i Amsterdam, hvor der er 500 parkeringspladser. I Tyskland er der i München ved Allianz Arena et P&R-anlæg.

##### *Eksempel med offentlig privat partnerskab (OPP).*

I Holland er der enkelte anlæg, som er finansieret i et offentlig privat partnerskab (OPP). Det betyder, at den offentlige instans udbyder en kontrakt, hvor den private part står for anlæg, finansiering, drift, vedligehold og opkrævning af parkeringsafgifter.

##### *Eksempel med dedikeret Parker & Rejs selskab*

I "stor München" har selskabet P+R Park & Ride GmbH siden 1992 drevet og udviklet Parker & Rejs for biler og cykler Start – P+R Park und Ride GmbH. Selskabet er offentlig ejet under trafikkselskabet (paraply)for "stor München". Selskabet administrerer 9.500 bilparkeringspladser på "Park & Ride"-faciliteter (7.233 parkeringspladser), ni beboergarager (1.469 parkeringspladser) og forskellige kommunale parkeringsområder (1.141 parkeringspladser). Selskabet administrerer 4.900 cykelparkeringspladser i "Bike & Ride"-faciliteter. Siden 2021 har selskabet også tilbudt "Park & Bike", hvor man kan parkere bilen og fortsætte på cykel herunder på lejecykel.

Som det fremgår af boks 6.2 vedrørende P&R i udlandet, har flere byer og områder valgt andre organiseringsformer, hvor der alene er fokus på P&R forankret på baggrund af lokalt kendskab eller i et offentlig privat partnerskab (OPP).

## 7. Litteraturliste

4-Leaf Consulting 2022: "Grøn omstilling i offentlig-privat partnerskaber, kombinations-transport elbil og tog"

Aalborg Universitet (2018): "Kampen om stationsnærhedspolitikken"

Basco, Tetraplan & WE architecture (2014): Parker & Rejs. Del 2: Konzeptudvikling.

Celis Consult og Via Trafik 2022, for Roskilde kommune m.f.: "Trafikknudepunkters potentiale for kombinationsrejser"

Christensen 1999: "Konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv transport, baseret på udtræk fra den nationale transportvaneundersøgelse (TU)"

COWI 2015 for TRM og Realdania: "Analyse af potentialer i Parker og Rejs anlæg ved stationer"

DI og DSB 2016: "Parkér og Rejs – en komparativ analyse af rejsetid samt passagerpotentialer for lange og mellemlange rejser i Danmark"

DOT 2022: "DOTs Fleksible Måling fra april 2022"

Epinion 2021 for Movia: "For-analyse til projektet "Parker og Rejs fra 6 lokaltogstationer""

Justitsministeriet 2021. "Tryghedsundersøgelse 2021"

Movia 2022, for DOT: "Evaluering af pilotforsøg med korrespondance garanti"

Niras 2022 for Movia: "Bruger interview 2022, P&R ved 6 lokaltogstationer" (upubliceret).

Passagerpulsen 2021: "Danskerne og kollektiv transport"

Via Trafik 2013 for Region Sjælland: "Opsamling af erfaringer – arbejdsnotat"

Via Trafik 2022: "Den gode kombinationsrejse"

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)