

DR flytter – pendlertrafik til Ørestad

*Jens Toft Wendelboe, stud. polyt.
Simon Birkebæk, Via Trafik
Claus Kirchoff Pedersen, Via Trafik*

INDLEDNING

DR flytter – pendlertrafik til Ørestad er et afgangsprøje fra Ingeniørhøjskolen i København fra januar 2001. Projektet er blevet til i samarbejde med Danmarks Radio.

DR planlægger at samle deres kontorer i hovedstadsområdet i et nyt domicil i Ørestad. Det er planen at udflytningen skal være gennemført inden år 2005.

Formålet med udflytningen er, at skabe en fælles ånd blandt de ansatte, og at rationalisere produktionen af medieprodukter, herunder muligheden for at tilpasse de tekniske og fysiske rammer til fremtidens multimedieproduktioner.

Desuden vurderer DR, at flytningen vil nedbringe udgifter til husleje og administration, samt nedbringe interne logistikproblemer og give større udnyttelsesgrad af teknisk udstyr.

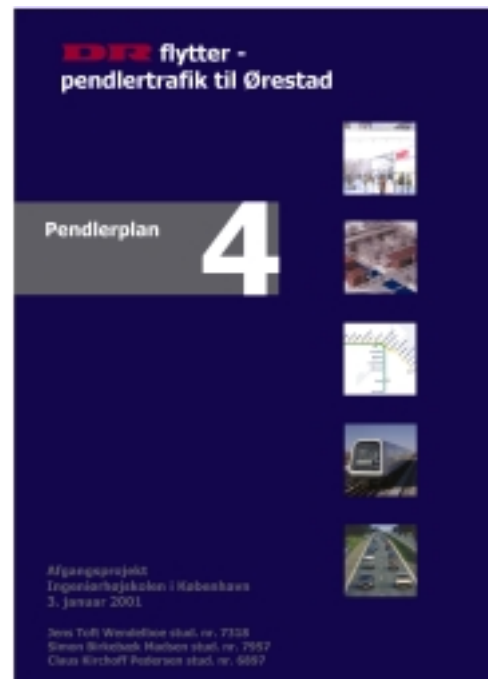
Flytningen får indflydelse på DR's medarbejders transport mellem hjem og arbejdsplads. I projektet foretages derfor en undersøgelse af de ansattes nuværende transportforhold, samt en undersøgelse af de fremtidige transportmuligheder til Ørestad.

Projektet er faseinddelt i en kortlægning af de ansattes nuværende transportmiddelvalg, en prognose for det fremtidige transportmiddelvalg, samt konsekvenserne af det fremtidige transportmiddelvalg.

På baggrund af undersøgelseerne er der udarbejdet en konsekvensvurdering, samt en pendlerplan, til brug i DR's videre planlægning.

FORMÅL

Formålet med projektet er at komme med forslag til, hvordan DR bedst kan håndtere de transportproblemer, der vil opstå efter flytning til det nye domicil. Her tænkes der hovedsageligt på de parkeringsbegrænsninger, der findes i lokalplanen for DR's nye byggeri i Ørestad Nord.



KORTLÆGNING

Nuværende forhold

DR i Storkøbenhavn er lokaliseret på 9 forskellige adresser. Hovedparten af de ansatte arbejder i TV-Byen (61% af medarbejderstaben) og Radiohuset (25% af medarbejderstaben), hvor der produceres tv henholdsvis radio. De øvrige afdelinger er små, hver især beskæftiger mindre end 3% af medarbejderstaben. I det følgende fokuseres der på medarbejderne i TV-Byen og Radiohuset.

Ved udgangen af 1998 havde DR 3.397 medarbejdere i faste stillinger (dvs. ekskl. elever, freelance-ansatte og timelønnede). 2.884 af de ansatte har deres arbejdsplads i hovedstadsområdet.

TV-Byen

Placeringen af TV-Byen nordvest for København giver bilpendlere fra Sjælland den fordel, at de undgår kørsel gennem København City, og dermed undgår den værste køkørsel.

Pendlere bosiddende i København City har fordel af, at der på Hillerødmotorvejen er lavere trafikintensitet i retning væk fra København end i retning mod København om morgenen, og omvendt om eftermiddagen. Disse forhold betyder, at risikoen for kødannelse på vejen til og fra DR minimeres.

TV-Byen er altså ganske fordelagtigt placeret i forhold til det overordnede motorvejsnet, hvilket giver gode forhold for de ansatte i TV-Byen, der ønsker at køre i bil til og fra arbejde. På TV-Byens arealer er der 800 gratis parkeringspladser til fri afbenyttelse for de ca. 1.800 ansatte.

Den kollektive trafik på Mørkhøjvej ud for TV-Byen varetages af HT-busser, der skaber forbindelse til Husum Torv, Husum S-tog st. (2 km væk), Herlev S-tog st. (3 km væk), Buddinge S-tog st. (3 km væk), Gladsaxe trafikplads (1 km væk) og Rådhuspladsen.

TV-Byen betjenes af 4 buslinier med ca. 20 busser/time i myldretiden. Der er ingen togstationer i umiddelbar nærhed af TV-Byen.

Cykelstinetet til TV-Byen består af cykelstier langs overordnede veje såsom Hillerødmotorvejen, Mørkhøjvej og Frederikssundsvej. Der er ligeledes stier ved Vestvolden og Utterslev Mose. Fodgængere er henvist til fortove langs vejene, samt enkelte separate stier.

Radiohuset

Radiohuset er i dag lokaliseret i det indre København på Rosenørns Allé på Frederiksberg. Vejnettet omkring Radiohuset udgøres af trafikveje med hastighedsgrænser på 50-60 km/h, samt mindre ensrettede lokalveje.

Der er ingen motorveje i nærheden, som kan skabe en hurtig forbindelse ud af byen. Radiohuset er placeret på Frederiksberg, hvor der er indført parkeringsrestriktioner med maksimalt 2 timers gratis parkering.

Den kollektive trafik på Rosengårdsvej ud for Radiohuset varetages af busser, der skaber forbindelse til Rådhuspladsen og Vesterport S-tog st. (1 km væk).

Radiohuset betjenes af 9 buslinier på Rosenørns Allé og på den nærliggende Åboulevarden. Radiohuset betjenes af ca. 35 busser/time i myldretiden.

Cykelstinetet omkring Radiohuset består af cykelstier/-ruter langs de større veje. Fodgængere er henvist til fortove langs vejene.

Fremtidige forhold

Ørestad

Det overordnede vejnet i Ørestad består af to nord-/sydgående trafikveje og flere øst-/vestgående fordelingsveje, som giver adgang til de enkelte bydele i Ørestad. Vejsystemet skal give gode adgangsforhold til Ørestad og dens forskellige byområder. Der er lagt vægt på, at de nye veje ikke giver anledning til store trafikstigninger på vejnettet udenfor Ørestad.

I dag kan pendlere fra Sjælland uden større problemer køre til henholdsvis TV-Byen og til dels Radiohuset. I fremtiden vil pendlerne skulle fortsætte ad Motorringvejen, eller køre gennem København for at komme til Ørestad. Flytningen vil altså betyde øget transportafstand, og eftersom Motorringvejen og Indre København allerede i dag er stærkt belastet, også øget transporttid.

Den kollektive trafikbetjening af Ørestad er primært bygget op omkring metroen, der kommer til at betjene Rigsarkivet st. som bliver stationen nærmest DR. Metroen bliver suppleret med bus i de områder, der ikke dækkes af metroen.

Cykelstinetet omkring Ørestad består af cykelstier/-ruter langs de større veje, samt de nye veje i Ørestad. Der er desuden planlagt et net af rekreative stier. Fodgængere er henvist til fortove langs vejene.

Lokalplanen stiller krav om at parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen, og må ikke overstige, 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. DR planlægger at bygge ca. 120.000 m², hvilket giver DR rådighed over 600 parkeringspladser.

MEDARBEJDERUNDERSØGELSE

Undersøgelsen af de trafikale forhold for DR i Ørestad, er baseret på en spørgeskemaundersøgelse blandt alle DR's ansatte i hovedstadsområdet, dvs. de ansatte som bliver berørt af flytningen. Spørgeskemaundersøgelsens resultater er en vigtig forudsætning for det samlede projekt.

Undersøgelsen foregik via DR's Intranet, Inline, hvor de ansatte via en elektronisk formular kunne deltage. I det følgende listes nogle af de positive og negative erfaringer, der blev opnået med en elektronisk formular til spørgeskemaanalysen:

Fordele:

- De indsamlede spørgeskort skal ikke efterfølgende digitaliseres, og svarene bliver opsamlet direkte i en database.
- I løbet af undersøgelsesperioden

Ulemper:

- Undersøgelser via Intra-/Internet er kun interessante i virksomheder, hvor størstedelen af de ansatte har daglig adgang til en computer med Internetadgang.
- Det kræves, at virksomheden/

er det nemt at få oplysninger om, hvor mange svar der er indgået i databasen.

- Det er større chance for at man kan fange respondenternes opmærksomhed, da man kan anvende ”reminder” emails og evt. reklamere for undersøgelsen på forsiden af de ansattes indgangsside til Intra-/Internettet.
 - Det er muligt at begrænse antallet af formularens brugere, eftersom der kan indføres restriktioner for adgang til siden.
- institutionen har et solidt computernetværk med en webserver, der kan håndtere databaseopsamling via Internet.
- For at sikre sig at det tekniske udstyr fungerer (fx at den elektroniske formular har fået kontakt med databasen) er det nødvendigt, at lave en pilottest til en udvalgt gruppe ansatte. Testen kan være ganske tidskrævende.
- Det er nødvendigt at overveje konsekvensen af, at den samme ansatte kan påvirke undersøgelsen ved at svare flere gange.

Den elektroniske udgave blev suppleret med en papirudgave til ansatte uden adgang til en computer.

Udsendelsen af papirudgaven og i særdeleshed den elektroniske udgave af spørgeskemaet krævede en del dialog med DR’s teknikere m.m. - denne del af undersøgelsesforløbet bør ikke undervurderes.

Der indløb i alt 778 svar fra de 2.854 personer, som havde mulighed for at besvare spørgeskemaet. Dette giver en besvarelsesprocent på 27,3.

Der var 24 spørgsmål, som var opdelt i fem grupper:

- Generelle spørgsmål (køn, alder, stilling, arbejdssted, arbejdstider).
- Turen til arbejdspladsen (bopæl, mødetid, rejsetid og -længde, transportmiddel, ophold undervejs).
- Turen fra arbejdspladsen (fyraften, transportmiddel, ophold undervejs).
- Fremtid - DR flytter til Ørestad (ændring i transporttid, samkørsel, flytte bopæl, skifte job).
- Spørgsmål rettet mod medarbejdere, som normalt benytter personbil til arbejde (brug af tjenestebil, accept af ekstra transporttid, betalt parkering).

Resultatet af spørgeskemaundersøgelsen blev valideret ved en trafiktælling ved TV-Byen, samt ved en undersøgelse af om der var ansatte med bopæl i særlige områder, der havde ualmindeligt høje eller lave besvarelsesprocenter.

Efter gennemførelsen af trafiktællingen ved TV-Byen blev den talte trafik sammenlignet med svarene fra spørgeskemaundersøgelsen. Sammenligningen blev foretaget ud fra spørgsmål vedr. valg af transportmiddel til arbejde. Ud fra trafiktællingen kunne det konkluderes, at transportmiddelvalget stort set var det samme på tælledagen som oplyst i spørgeskemaundersøgelsen. Dog var andelen af cyklister mindre på tælledagen end ved spørgeskemaundersøgelsen. Forskellen kan forklares med, at trafiktællingen blev foretaget senere på efteråret end spørgeskemaundersøgelsen, og oven i købet på en dag med regnbyger, hvor en del cyklister må formodes at have taget bussen eller bilen til arbejde.

Besvarelsesprocenterne for de ansatte fordelt på bopæle, viste at besvarelsesprocenterne ikke havde store geografiske udsving.

På baggrund af disse overvejelser, blev undersøgelsen anset for at være tilstrækkelig nøjagtig til dens resultater kunne anvendes i det videre undersøgelsesforløb.

Undersøgelsen viser, at 29% af de svarende bor i københavnsområdet (inkl. Frederiksberg og Amager), mens hele 45% bor i forstæderne til København. 6% bor i Roskilde Amt, mens 16% bor i Frederiksborg Amt. Resten af de svarende bor på det øvrige Sjælland, Fyn eller i Jylland.

Det har vist sig, at 83% af medarbejderne maksimalt bruger 1 time på den daglige transport til arbejde, men af disse 83% bruger de 34% kun mellem 15 og 29 minutter (største enkeltgruppe). De resterende 17% bruger mere end 1 time på den daglige transport til arbejde.

Den gennemsnitlige rejsetid for de svarende er på 30 minutter, hvilket stemmer godt overens med tommelfingerreglen om, at pendlere samlet bruger en time på transport hver dag, uafhængigt af transportmiddel og afstand.

Længden af medarbejdernes bolig-arbejdsstedsrejse er også undersøgt. Den største enkeltgruppe, svarende til 23%, har mellem 5 og 10 kilometer til arbejde. Det har desuden vist sig, at hele 52% af de svarende har en transportafstand på mellem 0 og 15 km.

Undersøgelsen har også omfattet medarbejdernes holdning til en samkørselsordning. Besvarelserne er gengivet i nedenstående.

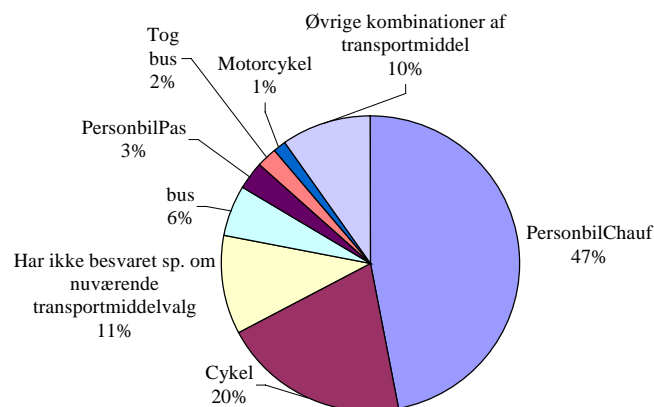
| Svar | Antal svar | Andel af svar |
|---------------------------|------------|---------------|
| Vil medvirke med egen bil | 154 | 20% |
| Vil medvirke uden bil | 71 | 9% |
| Vil ikke medvirke | 522 | 67% |
| Har ikke svaret | 31 | 4% |

Tabel 1. Interesse for samkørselordning

Det bør desuden bemærkes, at 15% af medarbejderne har angivet, at de gør ophold på vej til arbejde og 36% fra arbejde.

Figur 1 viser, at 47% af de ansatte der arbejder i TV-Byen kører i bil til arbejde, mens 20% cykler. 6% rejser med bus.

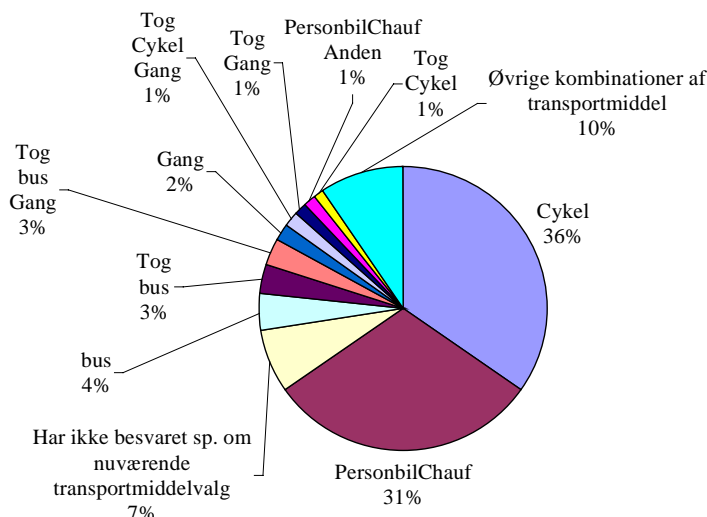
**Hvilket transportmiddel anvendte du på din tur til arbejdspladsen ?
(sæt evt. flere krydser)**



Figur 1. Transportmiddelvalg for ansatte i TV-Byen

Figur 1 viser, at 36% af de ansatte i Radiohuset kører til arbejde på cykel, mens 31% kører i bil. 4% rejser med bus.

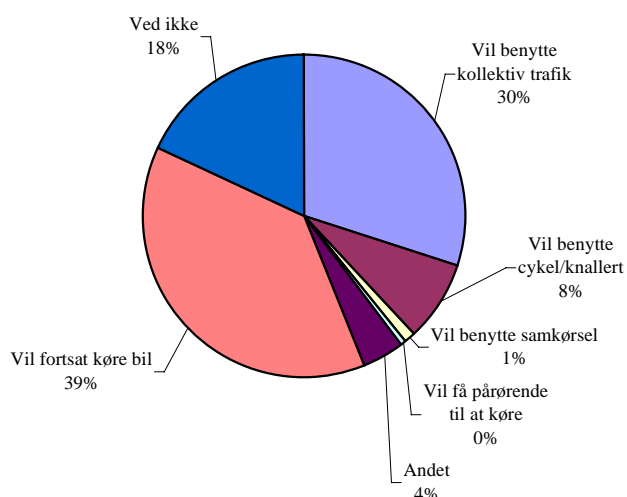
Hvilket transportmiddel anvendte du på din tur til arbejdspladsen ? (sæt evt. flere krydser)



Figur 2. Transportmiddelvalg for ansatte i Radiohuset

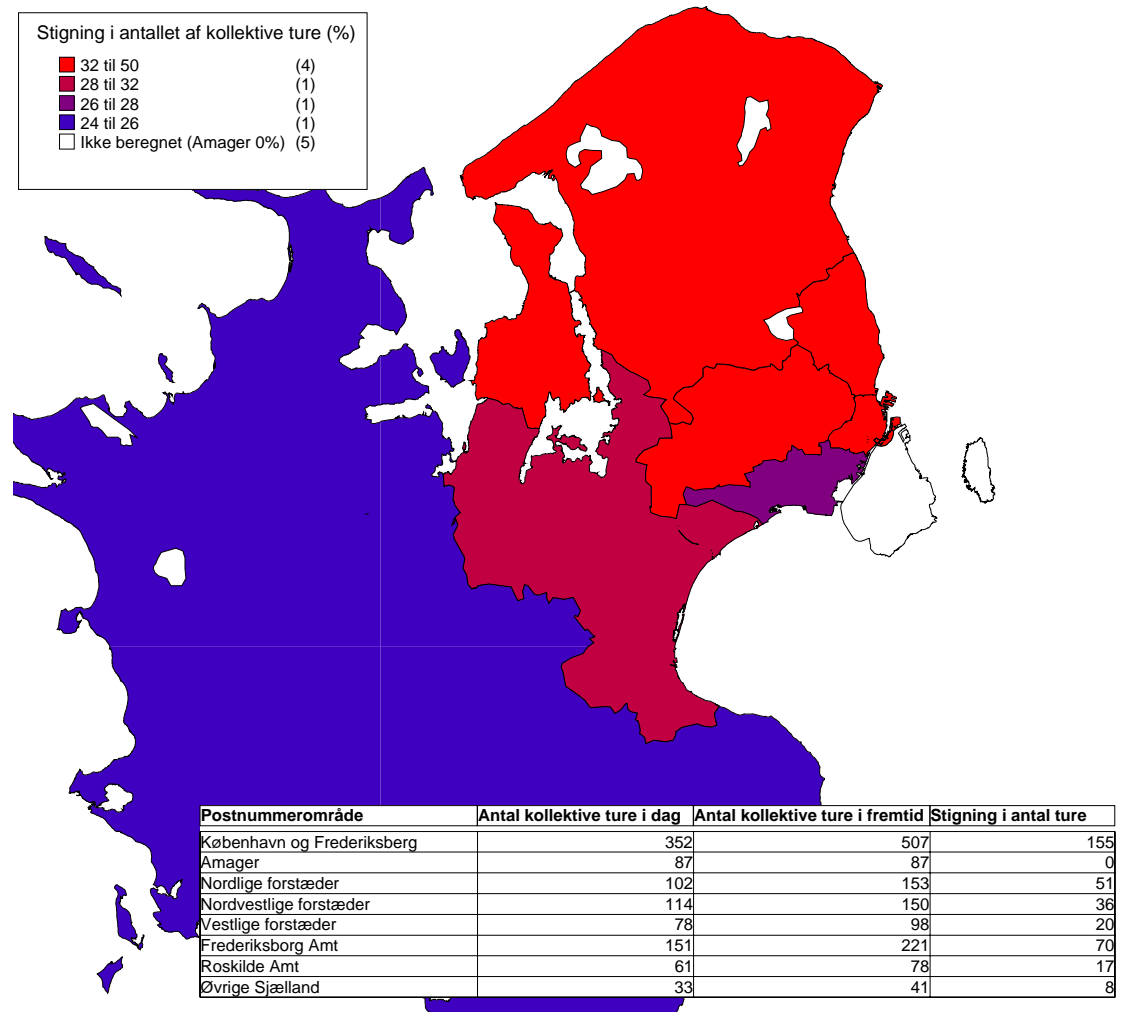
Figur 2 viser, at 39% af de nuværende bilister fortsat vil køre i bil på arbejde når DR er flyttet. 30% svarer, at de vil skifte til kollektiv transport. 18% har endnu ikke besluttet om de vil blive ved med, at køre til arbejde i bil eller, om de vil skifte transportmiddel.

Vil du skifte transportmiddel, når DR flytter til Ørestad ?



Figur 3. Skift i transportmiddelvalg efter DR's flytning til Ørestad (besvarelser fra dem som normalt kører i bil)

Figur 3 viser, at antallet af ture med kollektiv transport vil stige i både Frederiksborg Amt og i de Nordlige forstæder. Til gengæld er stigningen meget lille på Amager. Det kan forklares med at de fleste af de medarbejdere, der er bosat på Amager og i dag kører i bil, i fremtiden vil cykle eller køre i bil til arbejde.



Figur 4. Stigning i antallet af kollektive ture (%)

KONSEKVENSVURDERING OG PENDLERPLAN

Vurderingen af de fremtidige transportforhold er fastlagt ud fra besvarelser fra spørgeskemaundersøgelsen. I et af de 24 spørgsmål blev medarbejdere, som normalt benytter personbil til og fra arbejde spurgt om de vil skifte transportmiddel, når DR flytter til Ørestad. Der er en del medarbejdere (18%), som har svaret "ved ikke" på dette spørgsmål. Det er svært at vurdere, hvad denne gruppe af medarbejdere i fremtiden vil gøre, men der må være tale om en gruppe medarbejdere, der i fremtiden relativt let kan påvirkes til at vælge et andet transportmiddel end bilen. Dette skal ses i forhold til de medarbejdere som allerede i dag siger, at de også i fremtiden vil benytte bilen.

For at belyse konsekvenserne af besvarelsen "ved ikke" i spørgeskemaundersøgelsen bruges tre scenarier for udviklingen, hvorved der opnås et spænd fra en ene yderlighed til en anden.

- Scenario 1: alle medarbejdere fra kategorien "ved ikke" kører i bil.
- Scenario 2: alle medarbejdere fra kategorien "ved ikke" kører kollektiv transport.
- Scenario 3: alle svar fra kategorien "ved ikke" vælger andet; det kunne f.eks. være personer, der i fremtiden vil køre på cykel.

Undersøgelsen viser, alt afhængig af hvilket scenario der er udgangspunktet, at der er behov for etablering af 400 - 1.000 parkeringspladser ved DR's nye domicil. Det skal sammenholdes med, at det kun er tilladt at etablere 600 parkeringspladser. Det betyder at der i den værste situation vil være et underskud på 400 parkeringspladser, mens der i den bedste situation vil være parkeringspladser til alle de ansatte, der ønsker at køre til arbejde i bil.

Hvorvidt parkeringskapaciteten vil være tilstrækkelig afhænger af de ubeslutsomme bilister, samt spørgsmålet om hvorvidt DR's tjenestevogne skal medtages i det samlede parkeringsregnskab eller ej (det står endnu hen i det uvisse). Undersøgelsen viser at der er en tendens til, at der vil opstå et underskud af parkeringspladser, hvilket kan gå hen og blive et problem for DR og DR's medarbejdere.

Parkeringsproblemerne kan evt. løses vha. af en pendlerplan. Pendlerplanen er en oversigt over en række forslag til løsning af DR's fremtidige parkeringsproblemer. Forslagene kan alle stå alene, men det er også muligt at kombinere forslagene til en samlet løsning.

Overordnet set findes to mulige løsningsmodeller, der begge vil kunne medvirke til at løse parkeringsproblemerne. Den første løsningsmodel omfatter løsninger, der øger udbudet af parkeringspladser, mens den anden løsningsmodel omfatter løsninger, der reducerer efterspørgslen på parkeringspladser.

Øget udbud af parkeringspladser

Det vil kun være muligt, at øge udbudet af parkeringspladser ved DR, hvis der kan opnås dispensation fra lokalplanen for Ørestad Nord, der er bestemmende for antallet af parkeringspladser ved bl.a. DR.

På nuværende tidspunkt er der ingen tegn på, at DR kan få dispensation fra lokalplanen, hvorfor der i pendlerplanen er set bort fra løsninger, hvis eneste mål er at øge udbudet af parkeringspladser. Det må så være op til DR at forhandle sig frem til en evt. dispensation, såfremt det skønnes nødvendigt.

Reduktion af efterspørgsel på parkeringspladser

Denne gruppe af løsningsforslag giver ikke flere parkeringspladser, men forudsætter i stedet at bilisterne ændrer adfærd som følge af flytningen. Det er her pendlerplanen kommer ind i billedet.

En pendlerplan kan sammensættes på mange forskellige måder, men fælles for planerne er, at de inkluderer følgende elementer: flere personer i hver bil og overflytning af trafikanter fra biler til andre transportformer.

Pendlerplaner retter sig mod personer med et transportmønster, der gentages mange gange i løbet af et år. Det vil sige, at pendlerplaner i høj grad handler om at påvirke vaner.

Eksempler på elementer, der vil kunne indgå i en pendlerplan for DR er opstillet i skemaet nedenfor.

| Løsningsforslag | Bemærkninger |
|--------------------------------|--|
| Firmacykler | Kan give positiv pr-værdi for DR |
| Forbedrede cyklistforhold | Findes allerede nogle faciliteter |
| Distancearbejde | Kan være svært foreneligt med nogle arbejdsopgaver |
| Firmafinansieret månedskort | Meget kostbart |
| Betalt arbejdstid i bus og tog | Kan være svært foreneligt med nogle arbejdsopgaver |
| Samkørsel | Der findes allerede en samkørselsordning hos DR |
| Lokale kampagner | Foldere, annoncer, konkurrencer m.m. |
| Parkeringsmanagement | Betalt parkering er upopulært blandt DR's ansatte |

Tabel 2. Oversigt over løsningsforslag, der reducerer efterspørgslen på parkeringspladser.

I tilfælde af at de foreslåede virkemidler ikke viser sig tilstrækkelige til at løse parkeringsproblemerne, kan det være en løsning at indføre parkeringsmanagement til regulering af parkeringsbehovet.

BRUG AF PROJEKTET

Projektet er meget aktuelt og DR har fra starten været meget interesseret i undersøgelsen. Undersøgelsens brug, herunder pendlerplanens anbefalinger, afhænger af den løsningsmodel DR vælger at arbejde videre med, men under alle omstændigheder er det vigtigt at de foreslåede tiltag søges indarbejdet i udformningen af byggeriet før spaden sættes i jorden. Alternativet er at lade stå til, og lade de ansatte om selv finde ud af hvordan de vil transportere sig – med eller uden parkering.