

REGIONALUDVALGET

Dato: 27. november 2012

Klokken: 15.00 – 17.00

Sted: Regionsgården

Mødelokale: H6

Møde nr. 7

Medlemmer:

Steen Olesen

Peter Kay Mortensen

Maja Holt Højgaard

Marianne Stendell

Karsten Skawbo-Jensen

Ellen Thrane (suppleant for Julie Herdal Molbech)

Kenneth Kristensen Berth

Per Roswall

Indholdsfortegnelse

	Side
1. Projekter i Frederikssundfingern om cyklisme og kollektiv trafik – oplæg og afrapportering	3
2. Kriterier og proces for tilskud til øget og sikker cykel fremkommelighed	6
3. Forlængelse af sekretariatet for cykelsuperstier i 2014-2015	9
4. Udvikling af de grønne og blå områder og udvikling af en 'cykelapp' til cykelruter i hovedstadsregionen	12
5. Sikring af grøn vækst i Region Hovedstaden gennem trafikaftalen med KKR Hovedstaden	15
6. Tillægskommissorium til Regionaludvalget og udpegning af repræsentant til netværket HH-gruppen	19
7. Mødeplan for Regionaludvalget 2013	21
8. Meddelelser	22
9. Eventuelt	24

SAG NR. 1

PROJEKTER I FREDERIKSSUNDFINGEREN OM CYKLISME OG KOLLEKTIV TRAFIK – OPLÆG OG AFRAPPORTERING

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges udvalget for at orientere om resultater fra to regionale udviklingsprojekter.

Regionen kan ifølge lovgivningen bevilge regionale midler til udviklingsprojekter på trafikområdet inden for rammen af den regionale udviklingsplan.

Som led i udmøntningen af den første regionale udviklingsplan har regionsrådet bevilget støtte til to tværkommunale projekter i Frederikssundfingern:

- Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern.
- Kollektiv trafik i Frederikssundfingern.

Begge projekter er gennemført i samarbejde mellem de fire kommuner Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund.

Projektleder Jens Monrad Hansen præsenterer på mødet resultaterne af de to projekter med vægt på cykelprojektet.

Nedenfor følger en kort gennemgang af de vigtigste resultater fra de to projekter. Se desuden de uddybende beskrivelser i bilag 1, 2 og 3.

Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern.

Regionsrådet bevilgede den 26. oktober 2010 1.176.000 kr. til, at kommunerne kunne gennemføre et fælles projekt om cykling i Frederikssundfingern. Regionens andel udgør 40 % af det samlede budget, idet kommunernes egenfinansiering er på 60 %. Projektet er gennemført i perioden november 2010 til oktober 2012 med Ballerup Kommune som projektejer.

Det overordnede formål med projektet var at gøre cyklen til det naturlige valg som transportmiddel og markere Frederikssundfingern som et fremtidsrettet sted at bo, arbejde og drive virksomhed. Derudover var formålet at uddybe samarbejdet imellem kommunerne og relevante aktører samt formidle erfaringer og idéer ud til øvrige kommuner, m.fl.

Projektets resultater

- De fire kommuner har vedtaget en fælles cykelstrategi.

- Der er skitseret et cykelpendlerrutenet, herunder en cykelsupersti.
- Statens cykelpulje har bevilget medfinansiering til at realisere delstrækninger af cykelsuperstien.
- Alle fire kommuner deltager nu i samarbejdet om cykelsuperstier.
- Der er oprettet en ny hjemmeside: www.cykelfingeren.dk.
- Der er skitseret en handlingsplan for det videre samarbejde.
- Der er gennemført fem pilotprojekter:
 - o Cykelparkering ved Frederikssund Station.
 - o Forsøg med solcelledrevet LED-belysning i Ballerup.
 - o Skiltning af Frederikssundruten gennem Egedal.
 - o Cykling mellem station og arbejdsplads i Ballerup.
 - o Busknudepunkt og cykelparkering i Herlev.

Projektets fremtid

De fire kommuner er enige om, at det gode samarbejde forpligter. Forbedrede cykelforhold vil fortsat have deres bevågenhed og det tværkommunale samarbejde har bevirket, at projektet har opnået større resultater, end hvad den enkelte kommune selv kunne have opnået. Derfor fortsætter samarbejdet og de enkelte kommuners egne indsatser efter en handlingsplan. Konkret har de fire kommuner nu sammen med Københavns Kommune og Cykelsuperstisekretariatet etableret et samarbejde om realiseringen af cykelsuperstien mellem København og Frederikssund. Samtidig har de fire kommuner nedsat en projektgruppe, der skal sikre både den fortsatte fremdrift for at forbedre forholdene for cyklisterne og for den kollektive trafik.

Kollektiv trafik i Frederikssundfingeren.

Region Hovedstaden bevilgede administrativt den 14. september 2011 et udviklingstilskud på 240.000 kr. til medfinansiering af projektet 'Fælleskommunal strategi for den kollektive trafik i Frederikssundfingeren'. Bevillingen udgjorde 40 % af de budgetterede udgifter på i alt 600.000 kr. Projektet er gennemført i perioden september 2011 til oktober 2012 med Herlev Kommune som projektejer.

Det overordnede formål med projektet var, med udgangspunkt i de nye muligheder letbanen på Ring 3, den kommende Frederikssundmotorvej og en ny fjordforbindelse giver, at skabe en fælles vision og strategi for et samlende kollektivt system på tværs af transportmidlerne. Hermed ville kommunerne udnytte det potentiale for byudvikling, som Frederikssundfingeren indeholder med udsigten til ikke kun ny infrastruktur men også nyudlagte by- og erhvervsområder og byomdannelsesprojekter.

Projektets resultater

- En tværkommunal strategi for den kollektive trafik i Frederikssundfingeren med et såkaldt 3i1-system af højklassede busser, S-tog og letbane i et sammenhængende pendlerrutenet.

Projektets fremtid

Selvom projektet er afsluttet, er kommunerne enige om, at samarbejdet skal fortsætte. Hensigten er at gå i dialog med relevante samarbejdspartnere om 3i1-systemet, afprøve det og til slut indgå aftale om at etablere det. Derudover er kommunerne enige om at koordinere projektet med en række andre projekter om kollektiv trafik, cyklisme og mobility management. Konkret har de fire kommuner som nævnt nedsat en projektgruppe, der skal sikre både den fortsatte fremdrift for at forbedre forholdene for cyklisterne og for den kollektive trafik.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1. Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern – Slutrapport.
2. Strategi for fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern.
3. Strategi for kollektiv trafik i Frederikssundfingern.

Sagsnr: 10006802 (cykeltrafik) & 11009257 (kollektiv trafik)

SAG NR. 2

**KRITERIER OG PROCES FOR TILSKUD TIL ØGET OG SIKKER
CYKELFREMKOMMELIGHED**

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet hhv. den 4. og 11. december.

Administrationen vil indstille til regionsrådet, at kriterier og proces for udmøntning af puljen på 12 mio. kr. til pulje for øget og sikker cykelfremkommelighed godkendes.

Baggrund

I budgettet for 2013 har regionsrådet vedtaget at afsætte 12 mio. kr. i puljemidler til at sikre øget og sikker cykelfremkommelighed.

Puljen skal være med til at udmønte den regionale klimastrategi fra april 2012 og den regionale udviklingsplan fra september 2012. Begge strategier har målsætninger om at øge andelen af borgere, der cykler eller benytter offentlig transport – til gavn for klima, miljø, sundhed, trafiksikkerhed og mobilitet.

Initiativet skal derudover ses i sammenhæng med projektet om cykelsuperstier i hovedstadsregionen, som regionsrådet har støttet siden 2009.

Formål

Formålet med puljen til øget og sikker cykelfremkommelighed er at øge andelen af borgere, der cykler eller benytter offentlig transport. Puljen skal fremme cyklisteres fremkommelighed på veje, i trafik kryds og ved trafikale knudepunkter.

Kriterierne

Det foreslås, at de 12 mio. kr. uddeles til tiltag inden for fire indsatsområder:

- Opfyldelse af kvalitetsmålet om fremkommelighed på cykelsuperstier,
- Løsning af tværgående problemstillinger på cykelsuperstier,
- Demonstrering af løsninger udover det basale niveau på cykelsuperstier,
- Cykelfremkommelighed i øvrigt.

Modtagerne af tilskud skal være kommuner i Region Hovedstaden. Regionens tilskud kan maksimalt udgøre 60 % af det samlede budget, og der stilles krav om, at ansøgerne selv medfinansierer. Ekstern medfinansiering, herunder statslig, er

ikke nogen hindring for at modtage midler. Forslag til indsatsområderne og betingelser uddybes i bilag 1.

Organisering samt processen for tildeling.

Den endelige udvælgelse af tiltag og tildeling af udviklingsmidler foretages af regionsrådet. Den praktiske udmøntning af puljen forankres i Koncern Regional Udvikling, der ansætter en projektleder til arbejdet med puljen samt regionens cykelindsats i øvrigt.

Økonomi til puljen

Samlet er der afsat 12 mio. kr. over en 3-årig periode. I budgetaftalen er følgende fordeling angivet:

- i 2013 er afsat 3,0 mio. kr.
- i 2014 er afsat 4,5 mio. kr.
- i 2015 er afsat 4,5 mio. kr.

Administrationen vurderer, at denne fordeling ikke kan lade sig gøre i praksis. Dette skyldes, at kommunerne har vedtaget budgetter for 2013, hvorfor det er for sent for kommunerne at afsætte midler til nye initiativer i 2013. Det kan først ske i budgettet for 2014, der aftales i efteråret 2013.

Derfor foreslår administrationen i stedet følgende fordeling på de tre år:

- i 2013 afsættes 0,7 mio. kr.
- i 2014 afsættes 4,8 mio. kr.
- i 2015 afsættes 6,5 mio. kr.

Midlerne i 2013 anvendes til det forberedende arbejde og gennemførelse af første ansøgningsrunde. Midlerne i 2014 går til at gennemføre anden ansøgningsrunde samt implementering af projekter, som fik tilsagn i 2013. Midlerne i 2015 går til implementering af projekter, som fik tilsagn i 2014. Hver udmøntningsrunde skal være afsluttet ved afslutningen af det følgende år. Der er afsat gradvist flere penge fra 2013 til 2015, fordi der forventes at være mest gang i anlægsarbejderne vedr. cykelsuperstier længere frem.

Ansøgningsfrister

Puljen skal udmøntes i 2013-2015. Administrationen foreslår to udmøntningsrunder, én runde i 2013/2014 og én i 2014/15.

Hver runde følger samme procedure:

- Forberedende arbejde ultimo 2012,
- Puljen er åben for ansøgninger fra 1. januar til 31. marts to år i træk - hhv. i 2013 og i 2014,
- Gennemgang af indkomne ansøgninger og politisk behandling i regionsrådet fra 1. april til 30. juni begge år,
- Igangsætning og implementering af tiltag cirka 1. september og ét år frem,
- Afrapportering og udbetaling senest i slutningen af hhv. 2014 og 2015.

Statslig medfinansiering

Nettet af cykelsuperstier i hovedstadsregionen forventes i de kommende år at blive realiseret med en forventet statslig medfinansiering på 40 % af anlægsudgifterne. Den statslige medfinansiering vil være helt afgørende for, at der realiseres yderligere ruter.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1. Kriterier for cykelfremkommelighedspulje.
2. Organisering samt processen for tildeling af midler til cykelfremkommelighedstiltag

Sagsnr: 12011556

SAG NR. 3

FORLÆNGELSE AF SEKRETARIATET FOR CYKELSUPERSTIER I 2014-2015

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet hhv. den 4. og 11. december.

Administrationen vil indstille til regionsrådet, at der bevilges et drifttilskud på 3 mio. kr. pr. år til fortsættelse af sekretariatet for cykelsuperstier i 2014 og 2015.

Baggrund og status for cykelsuperstierne

Projektet om cykelsuperstier har siden 2009 været forankret i et fælleskommunalt projektsekretariat på vegne af en lang række kommuner.

Den første konkrete rute er etableret og mindst én strækning er på vej. Anlægstempoet er ikke højt, fordi kommunernes økonomi er presset. Desuden er kommunerne afhængig af at få medfinansiering fra staten. Med trafikaftalen af 12. juni 2012, hvor der blev afsat 189 mio. kr. til supercykelstier i større danske byer, er der nu håb om øget tilførsel af statslige midler, som kan sikre og intensivere anlægsaktiviteterne.

Forlængelse af sekretariatet for cykelsuperstier

Den regionale udviklingsplan fra 2012 har et indsatsområde under overskriften 'Regional satsning på cykling'. En af handlingerne inden for dette indsatsområde går ud på at realisere og udbrede regionale cykelsuperstier. En væsentlig forudsætning for dette er, at sekretariatet for cykelsuperstier fortsættes i de kommende år.

Projektsekretariatet er bindeled imellem de deltagende kommuner, regionen, staten og centrale interessenter, fx Dansk Cyklist Forbund. Desuden ligger en stor del af den opbyggede viden og erfaringer om cykelsuperstier i projektsekretariatet.

Det vil være en stor fordel for projektsekretariatets langsigtede planlægning og strategi, at de allerede nu har vished for, at de kan fortsætte efter 2013.

Det vil skabe tryghed for de kommunale parter, at regionen fortsat støtter projektet, eftersom en stor del af de konkrete anlæg først vil blive realiseret fra 2014.

Der vil være brug for projektsekretariatet til at understøtte kommunerne i forbindelse med deres ansøgninger til de statslige midler i de kommende år. Projektsekretariatet fungerer allerede som en værdifuld støttefunktion.

Sammenhængen til regionens cykelfremkommelighedspulje

Fremkommelighed er en af grundpillerne i konceptet bag cykelsuperstier. Visse strækninger på nettet af cykelsuperstier er yderst vanskelige og kostbare at realisere, fordi man ikke bare uden videre kan prioritere cyklisterne fremkommelighed. Der er tale om et kompliceret samspil imellem de cyklende, de gående og de kørende trafikanter, som helst skal krydse hinanden uden at forsinke hinanden eller udsætte hinanden for fare. Udfordringerne er særligt store i vejkryds og områder, hvor mange mennesker har deres gang, fx ved busstoppesteder og togstationer.

Region Hovedstadens cykelfremkommelighedspulje er afhængig af, at der overhovedet sker en udvikling af nettet af cykelsuperstier i de kommende år, samt at der overhovedet kommer ansøgninger. Projektsekretariatet for cykelsuperstier vil kunne være en stor støtte for de kommuner, som ønsker at søge regionens midler.

Budget for sekretariatet for cykelsuperstier

Den regionale medfinansiering af projektet om cykelsuperstier er sket inden for rammen af den første regionale udviklingsplan. Projektet har modtaget regionale udviklingsmidler svarende til sammenlagt 9.8 mio. kr. siden 2009. Støtten er bevilget i flere omgange til at dække udgifter til både sekretariatets drift og konkrete udviklingsaktiviteter og ruter.

Med baggrund i erfaringerne fra 2009-2012 vurderer administrationen, at der skal budgetteres med en årlig udgift til projektsekretariatet på 3 mio. kr. fra Region Hovedstaden i 2014-2015. I dette beløb indgår både drift og udviklingsrelaterede opgaver, f.eks. udarbejdelse af analyser eller understøttelse af politisk dialog og kommunikation.

I regnestykket er forudsat at kommunerne som hidtil vil medfinansiere projektsekretariatet med 25 %. Samlet bidrager kommunerne årligt med 1 mio. kr. til projektsekretariatet.

Budget og finansiering af projektsekretariatet for cykelsuperstier		
	2014	2015
Region Hovedstaden	3.000.000	3.000.000
Kommunerne	1.000.000	1.000.000
I alt	4.000.000	4.000.000

Administrationen vil gå i dialog med projektsekretariatet og de kommunale samarbejdspartnere i løbet af 2013 om at få udarbejdet de nærmere detaljer og leverancer for perioden 2014-2015.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1.

Sagsnr: 09007678

SAG NR. 4

**UDVIKLING AF DE GRØNNE OG BLÅ OMRÅDER OG UDVIKLING AF
EN 'CYKELAPP' TIL CYKELRUTER I HOVEDSTADSREGIONEN**

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet hhv. den 4. og 11. december.

Sagen har været drøftet på møde i Miljø og grøn vækstudvalget den 13. november 2012.

Administrationen vil indstille til regionsrådet, at der frigives 2,3 mio. kr. til udvikling af en cykelapplikation. Desuden at der frigives 1,2 mio. kr. til en sammenkobling af cykelapplikationen med en friluftsguide.

I budget 2013 har regionen afsat midler til udvikling af en ny cykelapplikation, der rummer cykelruter, motionsruter samt overnatningsmuligheder, samt natur- og kulturoplevelser på ruterne.

Rekreative områder - grønne arealer, kyster, strande og naturstier er af stor betydning for borgernes livskvalitet. Derfor er rekreative områder et indsatsområde i den regionale udviklingsplan.

I den regionale udviklingsplan er det beskrevet, at vi skal have en attraktiv grøn region, og at regionen vil koordinere handlinger på tværs af kommunerne i regionen for at få en fælles indsats og vision for de grønne områder.

I Region Hovedstadens budget 2013 er der afsat 2,3 mio. kr. for perioden 2013-2016 til udvikling af en ny cykelapplikation. Applikationen skal rumme cykelruter, motionsruter, overnatningsmuligheder samt natur- og kulturoplevelser på ruterne.

Udgifterne til udvikling af friluftsguiden og tilhørende applikation skønnes at være i alt 3,5 mio. kr. fordelt på 3 år. Størstedelen af midlerne vil gå til at få data ind i systemet i samarbejde med kommunerne. Dertil skal lægges 350.000 kr. om året til drift af systemet. Samlet set vil udgifterne være ca. 4,55 mio. kr.

Cykelstier, motionsruter og natur- og kulturoplevelser er tæt knyttet til de rekreative områder i regionen - og derfor foreslås det, at den regionale udviklingsplans

indsatsområde om rekreative områder tænkes sammen med udviklingen af en ny cykelapplikation.

Region Sjælland har sammen med kommunerne i Region Sjælland udviklet hjemmesiden www.friluftsguiden.dk. Via hjemmesiden finder man information om forskellige friluftsskategorier, og man har mulighed for at planlægge personlige cykel-, vandre-, sejlads-, ride- og motionsruter og samtidig få forskellige praktiske oplysninger om kultur, overnatnings- og indkøbsmuligheder m.m. Ruterne er nationale og lokale ruter af kortere eller længere distancer, forskellige hårdhedsgrader og med forskellige rekreative oplevelser.

Fra hjemmesiden kan man udskrive kort og efterfølgende downloade ruterne undervejs på sin mobile enhed, idet der til hjemmesiden er knyttet en mobil applikation.

Samlet set giver friluftsguiden et godt overblik over regionens muligheder for at forene natur og kultur, fritid og motion og udforske regionens rekreative muligheder på cykel, til fods og hest eller på vandet. En god kobling mellem natur og kultur, fritid, motion og sundhed.

Administrationen anbefaler derfor, at der indgås et samarbejde med Region Sjælland om at videreudvikle friluftsguiden med hovedstadsregionen - og dermed lade cykelapplikationen indgå som en del af dette. Administrationen har været i dialog med Region Sjælland. Region Sjælland har sagt ok til et samarbejde.

Processen for udvikling af guiden kan se således ud:

1. Udarbejdelse af aftalepapir mellem Region Sjælland og Region Hovedstaden om anvendelse og samarbejde omkring Friluftsguiden.dk, så hovedstadsregionen geografisk bliver inkluderet, og så Region Hovedstaden og kommunerne i hovedstadsregionen får mulighed for at bruge systemet.
2. Tilføjelse af de første data til systemet af de nationale og regionale cykelruter i hovedstadsregionen for på den måde at få erfaring med anvendelse af systemet. Konsulent ansættes til at foretage arbejdet med input af data.
3. Aftale med konsulent med ansvar for teknisk og visuel systemudvikling samt med viden om behov for drift.
4. Overvejelser omkring yderligere udvikling af applikationen, herunder fx design og test af tablet-version, tilføjelse af flere apps både til friluftsguiden generelt og specielt til cykling. Der vil formodentligt også løbende opstå nye behov for udviklingsarbejde, idet der arbejdes med web-løsninger.
5. Nedsættelse af kommunalt fagligt netværk. Der indkaldes til et forberedende møde med faglige personer fra kommunerne, hvor kommunernes inddragelse,

ejerskab til datamaterialet i systemet og ansvar for opdatering af data drøftes. På det indledende møde kunne et punkt på dagsorden også være at give udvalgte kommuner mulighed for at komme i gang med at afprøve systemet.

Det er administrationens vurdering, at hvis der indgås et samarbejde med Region Sjælland omkring Friluftsguiden.dk, vil der ikke være behov for at sende web- og app-løsningen i udbud, da der er tale om at benytte et allerede etableret system.

Det foreslås, at der til udvikling og gennemførelse af opgaverne ansættes en medarbejder i en 3-årig projektstilling.

Såfremt ovenstående proces følges, er det forventningen, at der ved udgangen af 2013 er udviklet både en cykelapplikation og en friluftsguide for hovedstadsregionen.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1.

Sagsnr: 12004740

SAG NR. 5

**SIKRING AF GRØN VÆKST I REGION HOVEDSTADEN Gennem
TRAFIKAFTALEN MED KKR HOVEDSTADEN**

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet hhv. den 4. og 11. december 2012.

Administrationen vil indstille til regionsrådet, at regionsrådet godkender den foreslåede satsning på grøn vækst som et indspil til en kommende drøftelse med KKR's formandskab.

I trafikaftalen med KKR Hovedstaden, som blev underskrevet 7. september 2011, er det aftalt at arbejde for realiseringen af en række infrastrukturprojekter og andre tiltag, som kan være med til at drive væksten i hovedstadsregionen. Trafikaftalen er indarbejdet i den nye regionale udviklingsplan, som blev endeligt vedtaget af regionsrådet den 25. september 2012.

Med henblik på at regionen kan spille en aktiv rolle i arbejdet i Trængselskommissionen og bl.a. bidrage til kommissionens samlede løsnings-katalog, har regionsrådsformanden ønsket en drøftelse af trafikaftalen i FU/regionsrådet for aktivt at kunne støtte de initiativer, der er med til at fremme grøn vækst.

En klar regional prioritering er vigtig både i forhold til arbejdet i Trængselskommissionen, og fordi de analyser, der på statsligt niveau blev igangsat i forbindelse med aftalen om en Grøn transportpolitik fra januar 2009, forventes færdige medio 2013. Transportforligspartierne i Folketinget vil således i efteråret 2013 drøfte perspektiverne for de langsigtede prioriteringer af den danske infrastruktur efter 2020, og her er det væsentligt, at regionen kan spille ind med en støtte til de initiativer, der har fokus på den grønne vækst.

Trafikaftalen

Trafikaftalen har fokus på hovedstadsregionen som et vækstlokomotiv for resten af Danmark. Da regionen samtidig er en international metropol falder trafikaftalen i to dele: En international dimension og den lokale tilgængelighed.

Internationalt: Trafikaftalens forslag:

- At vi fortsat satser på en strategisk udvikling af attraktive flyforbindelser for at styrke lufthavnen,

- At der etableres højhastighedstog som led i en skandinavisk og europæisk korridor – koblet til lufthavnen,
- At sammenhængene i Øresundsregionen styrkes gennem udbygningen af det kollektive toget, såvel S-bane, metro som regional banebetjening.

Lokal/Rundt i regionen: Trafikaftalens indhold:

- En ny fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg til både bane og vej, og i forlængelse heraf:
- En ny ringforbindelse med tilslutning fra Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup til Helsingør til både bane (gods- og persontransport) og vej. Der er brug for en nærmere undersøgelse af behovet, herunder linjeføringen,
- En ny Fjordforbindelse ved Frederikssund,
- En ny østlig havneforbindelse i København,
- At letbanen langs Ring 3 realiseres hurtigst muligt,
- At den kommende letbane og metrosystemet udbygges, så der skabes en sammenhængende banebetjening.

Hvilke initiativer bør regionen støtte?

Grøn vækst og mobilitet kan gøres til en vækstdriver, hvis vi satser rigtigt og udnytter regionens særlige geografiske beliggenhed. Vi er det geografiske midtpunkt i forhold til hovedstæderne i såvel Sverige, Norge som Tyskland, ligesom store handelsbyer som Hamborg og Göteborg kun ligger få hundrede km. væk. Vi er centrum i Øresundsregionen og vi er en vækstmotor for resten af Danmark.

Set i denne sammenhæng vil det være hensigtsmæssigt, at Region Hovedstaden søger at fremme de initiativer i trafikaftalen, som både støtter regionen som infrastrukturknudepunkt, og som understøtter grøn transport rundt i regionen.

Den internationale dimension

Regionen er i dag en aktiv medspiller i udviklingen af internationale trafikforbindelser. Vi deltager i flyruteudviklingsprojektet Copenhagen Connected, som indtil videre har medvirket til at tiltrække 11 nye ruter, bl.a. til Shanghai, Toronto og Dubai.

Vi arbejder med muligheden for at bygge nye højhastighedstog, der forbinder os med Skandinavien og Centraleuropa gennem de to EU-støttede projekter "Green STRING Corridor" mod Hamborg og "COINCO - den skandinaviske 8-millioners by" mod Göteborg og Oslo med tilkobling til Stockholm. I Øresundskomiteen arbejder vi for at skabe bedre kollektive trafikssammenhænge i Øresundsregionen.

Administrationen vurderer, at alle tre internationale indsatsområder er vigtige i forhold til den internationale tilgængelighed og i forhold til at understøtte hovedstaden som et infrastrukturknudepunkt.

Rundt i regionen – den lokale tilgængelighed

Udviklingen og udbygningen af kollektiv transport i regionen er vigtig for både mobiliteten og for miljøet.

Regionen indgår sammen med 11 kommuner i Letbanesamarbejdet, som sammen med Transportministeriet har besluttet at bygge en letbane langs Ring 3 fra Lundtofte til Ishøj. Selve anlægsloven forventes fremlagt i 2013. Parallelt med denne proces har Letbanesamarbejdet ønsket en vurdering af konsekvenserne af en etape 2 af letbanen mellem Park Allé (Glostrup) – Brøndby Strand st. - Avedøre Holme (Hvidovre). Samtidigt har regionsrådet besluttet at igangsætte en analyse af en forlængelse fra Avedøre Holme til lufthavnen og en analyse af nye potentielle letbanelinjer.

En fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg samt en ny ringforbindelse er begge projekter, som på sigt kan få en stor betydning som bindeled mellem syd og nord set i et internationalt perspektiv. I følge den svenske udredning om en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, der blev offentliggjort den 11. november 2011, vil der på sigt være behov for yderligere kapacitet over Øresund.

Administrationen vurderer, at når vi ser på den lokale tilgængelighed, så vil en udbygning med letbaner medvirke til markant at forbedre den kollektive transport og skabe sammenhæng med metrosystemet. En udbygning med letbaner vil samtidig bidrage til at etablere højklasede baneforbindelser på strækninger, hvor der ikke i dag kører tog.

En forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg forventes at aflaste Øresundsbroen for en stor del af godstrafikken. Forbindelsen vil også give nye regional-toglinjer over Øresund og dermed bidrage til integrationen i den nordlige del af Øresundsregionen.

Med Femern-forbindelsens åbning i 2021 vil trafikken gennem regionen blive markant forøget. Såvel en østlig havnetunnel som en ny ringforbindelse er projekter, som kan medvirke til en aflastning af vejnettet omkring Storkøbenhavn. En ny ringforbindelse vil markant styrke den tværgående trafik og aflaste de øvrige ringforbindelser, mens en havnetunnel vil kunne aflaste de indre bydele for den gennemkørende trafik.

På denne baggrund vurderes det hensigtsmæssigt, at der afholdes et møde med KKR's formandskab om satsningen på regionen som infrastrukturknudepunkt og grøn vækst.

KONKLUSION

Bilag

1. Trafikaftale med KKR Hovedstaden

Sagsnr: 11008309

SAG NR. 6

**TILLÆGSKOMMISSORIUM TIL REGIONALUDVALGET OG
UDPEGNING AF REPRÆSENTANT TIL NETVÆRKET HH-GRUPPEN**

SAGSFREMSTILLING

Sagen forelægges for udvalget med henblik på en udtalelse, inden sagen behandles i forretningsudvalget og regionsrådet hhv. den 4. og 11. december.

Administrationen vil indstille til regionsrådet, at tillægskommissoriet godkendes, og at regionsrådet udpeger en repræsentant fra regionsrådet til at indgå i netværket HH-gruppen, der arbejder for at sikre en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Regionsrådet nedsatte den 13. december 2011 bl.a. et særligt, midlertidigt Regionaludvalg, der skal komme med råd og anbefalinger til regionsrådet inden for det område, som blev fastlagt i udvalgets kommissorium.

Af Regionaludvalgets kommissorium fremgår bl.a., at udvalget i perioden 1. januar 2012 til 31. december 2013 vil have fokus på: "Koordinering af samlet implementering og opfølgning på RUP 2.0 samt handlingsplaner for den regionale udviklings områder." Endvidere vil udvalget have fokus på: "Implementering af og regional opbakning til trafikaftale i RUP 2.0 mellem region og kommuner."

Der er på baggrund af udvalgets arbejde med de vedtagne ansvarsområder opstået behov for at fastlægge et supplerende kommissorium for udvalget.

Tillægskommissoriet skal give Regionaludvalget en mulighed for at deltage i relevante fora inden for infrastruktur- og trafikområdet og styrke regionens fremadrettede arbejde med at sikre målsætningerne i den regionale udviklingsplan og i den fælles trafikaftale med KKR Hovedstaden. Tillægskommissoriet skal således styrke regionens politiske prioriteringer på infrastrukturområdet.

Tillægskommissoriet lægger således op til, at Regionaludvalget kan følge arbejdet i relevante regionale trafikfora med henblik på at fremme koordineringen og implementeringen af initiativer i den regionale udviklingsplan (RUP 1 og 2) og trafikaftalen mellem KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden.

Repræsentant til HH-gruppen

Region Hovedstaden er blevet inviteret til at deltage som medlem i netværket HH-gruppen.

Netværket blev stiftet i februar 2009 af Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik, Helsingborg Stad, Helsingør Kommune, Region Skåne og Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

HH-gruppen er et netværk mellem erhvervsliv, organisationer og offentlige aktører, hvis formål er at arbejde for en fælles dansk-svensk beslutning om en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Medlemskabet er åbent for alle offentlige og private aktører, der ønsker at støtte HH-gruppens formål og bidrage til oplysning og den offentlige debat. HH-gruppen arbejder for få skabt debat og dialog omkring mulighederne for etableringen af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

HH-gruppen lægger vægt på at skabe forståelse for en fast HH-forbindelse på tværs af Øresund. Det er et fælles dansk-svensk projekt, og netop det perspektiv vil netværket understrege som samarbejde mellem både offentlige og private aktører i begge lande.

HH-gruppen består i dag af knap 40 medlemmer fra kommuner, regioner, interesseorganisationer og virksomheder i Danmark og Sverige. Af medlemslisten fremgår bl.a., at fem af regionens kommuner pt. er medlemmer af HH-gruppen.

Som medlem af HH-gruppen vil Region Hovedstaden få plads blandt de stiftende medlemmer, som bl.a. giver mulighed for deltagelse i bestyrelsesmøder m.v.

Administrationens vurdering

Det er administrationens vurdering, at Region Hovedstaden gennem en deltagelse i netværket HH-gruppen kan være med til at understøtte indsatsområder og mål i den regionale udviklingsplan og trafikaftalen mellem regionen og kommunerne.

Administrationen anbefaler at Regionaludvalget indgår i HH-gruppen med en repræsentant med henblik på at følge og koordinere indsatsen for at fremme en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1. Tillægskommissorium for Regionaludvalget
2. Regionudvalgets kommissorium 2012 og 2013.

SAG NR. 7

MØDEPLAN FOR REGIONALUDVALGET 2013

SAGSFREMSTILLING

Administrationen har udarbejdet følgende forslag til mødedatoer for udvalget i 2013.

22. januar	17.00-19.00
25. april	17.00-19.00
21. maj	17.00-19.00
3. september	17.00-19.00
8. oktober	17.00-19.00
3. december	17.00-19.00

Udvalgsmøder i regionen afholdes i udgangspunktet om tirsdagen fra kl. 15-17 eller 17-19.

De enkelte udvalg kan dog – såfremt der er enighed herom – holde møder på andre tidspunkter. Ved ændringer skal der tages højde for personsammenfald ifht. øvrige udvalg samt fora, hvor medlemmerne repræsenterer Region Hovedstaden.

Udvalget skal på mødet drøfte mødeplanen. Samlet forslag til mødeplan for udvalgene er vedlagt.

KONKLUSION

Bilagsfortegnelse:

1. Mødeplan for udvalgene 2013

Sagsnr:12000274

SAG NR. 8**MEDDELELSER**

8.a**Øresund som cykelregion**

Region Hovedstaden deltager i ovennævnte Interreg IV A projektet sammen med Region Skåne (Lead Partner), Trafikverket, Hållbar Mobilitet Skåne, Högscholan Kristianstad og en række kommuner på begge sider af sundet. Projektet er et 3-årigt projekt. Projektet startede i januar 2010 og slutter ultimo december 2012.

Formålet med projektet er at styrke cyklismen i Øresundsregionen og bl.a. at fremme borgernes muligheder for at bruge cyklen til arbejdspendling og friluftsoplevelser. Det vil forbedre adgangen til natur og rekreative områder og styrke borgernes muligheder for friluftsliv og gode naturoplevelser. Andre produkter er fx udarbejdelse af kort, hjemmesider, informationsmateriale, cykelturisme, netværk m.v. Visionen er, at Øresundsregionen skal være verdens bedste cykelregion!

Projektet er opdelt i en række delaktiviteter, hvor Region Hovedstaden har deltaget i delprojektet "Benchmarking" sammen med Region Skåne, Trafikverket Skåne og Københavns Kommune. Delprojektet har udarbejdet et benchmarkingstudie, hvor trafikks konsulenterne Tetraplan A/S, Danmark og Trivector Traffic AB, Sverige, har bidraget med en benchmarkinganalyse. Resultaterne fra denne analyse er præsenteret i vedlagt pjece – Cykling i Øresundsregionen.

Bilagsfortegnelse:

1. Cykling i Øresundsregionen.

Sagsnr.: 12002097

8.b**Folder om infrastruktur**

Vedlagte folder er udarbejdet som et element i efterårets infrastrukturaktiviteter. Folderen har til formål at udbrede regionens arbejde med den internationale infrastruktur.

Folderen er udarbejdet på dansk og engelsk og er foreløbig blevet uddelt på konferencerne Femern Days i Lübeck i september, Nordisk Infrastrukturkonference i Helsingborg i oktober samt til regionsrådsseminaret 26. oktober. Derudover vil folderen være en del af konferencematerialet til regionens konference "Veje til Vækst", som afholdes 28. november 2012 på Hilton i Københavns Lufthavn.

Bilagsfortegnelse:

1. Folder om infrastruktur

Sagsnr.: 12009266

SAG NR. 9

EVENTUELT

MØDET SLUT:

NÆSTE MØDE: Den 22. januar kl.17.00-19.00

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 1

Emne: Projekter i Frederikssundsfingeren om cyklisme og kollektiv trafik - afrapportering.

Antal bilag 3

The background features a complex network of thin, light green lines radiating from a central point on the left, creating a starburst or web-like effect. In the upper right quadrant, there is a circular green area containing a red curved path with four white circular nodes. The path starts from the top left of the circle, curves downwards and to the right, and then curves back towards the top right. The lines in the background extend across the entire page, some passing behind the text.

FREMTIDENS CYKELTRAFIK I FREDERIKSSUNDFINGEREN - STATUS OG PERSPEKTIVER

OKTOBER 2012

INDHOLD

Flere på cykel i Frederikssundfingern	3
Arbejdet med cykeltrafikken i Frederikssundfingern	4
Den fælles cykelstrategi	8
Cykelrutenettet i Frederikssundfingern	10
Demonstrationsprojekterne	14
Markedsføring af cyklen som transportmiddel	18
Bilag: Afsluttende evaluering	20

2

KOLOFON

Denne rapport er udarbejdet af den fælleskommunale projektgruppe vedrørende Fremtidens Cykeltrafik i Frederikssundfingern

Layout:
NIRAS Konsulenterne

Foto og Kort:
Projektgruppen

Vil du vide mere, se www.cykelfingeren.dk



FLERE PÅ CYKEL I FREDERIKSSUND- FINGEREN

I Frederikssundfingeren skal cyklen være et helt naturligt valg som transportmiddel. Fordi cyklen giver frihed og fleksibilitet. Fordi det er sundt, miljøvenligt og oplevelsesrigt at cykle. Fordi det markerer Frederikssundfingeren som et fremtidsrettet sted at bo, arbejde og drive virksomhed.

Det kræver en bred indsats både af de enkelte kommuner og på tværs af kommunegrænserne. Derfor har de fire kommuner i Frederikssundfingeren - Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund – siden 2009 arbejdet sammen på at sikre cyklisterne stadig bedre vilkår.

Overskriften for samarbejdet er Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingeren. Samarbejdet har i de indledende faser været støttet af Region Hovedstaden. Det har betydet, at de fire kommuner nu har en fælles cykelstrategi, der blandt andet skitserer et cykelrutenet i hele Frederikssundfingeren. Der er gennemført en række demonstrationsprojekter, der alle kan bruges som inspirationsgrundlag for det videre arbejde med at forbedre forholdene for cyklisterne. Frederikssundfingeren har nu sin egen hjemmeside for cyklister www.cykelfingeren.dk. Fra hjemmesiden er der direkte kobling til en cykelruteplanlægger.

Denne rapport beskriver det hidtidige arbejde og erfaringer med at forbedre forholdene for cyklisterne i Frederikssundfingeren. Samtidig peger den fremad og udstikker linjerne for det fortsatte samarbejde kommunerne imellem og for den enkelte kommunes indsats.

Arbejdet har tydeligt demonstreret både vigtigheden og de mange positive effekter af det tætte samarbejde kommunerne imellem. Derfor fortsætter de fire kommuner med udgangspunkt i denne rapport naturligvis samarbejdet med henblik på at opnå så mange konkrete forbedringer som muligt for cyklisterne i Frederikssundfingeren.

Fra de fire kommuners side anbefales andre kommuner på det varmeste at gå sammen om at forbedre forholdene for cyklisterne. Forhåbentlig kan denne rapport også inspirere til sådanne samarbejder.

ARBEJDET MED CYKELTRAFIKKEN I FREDERIKSSUND- FINGEREN

SÅDAN STARTEDE DET

I januar 2009 indgik den daværende regering og de fleste af Folketingets partier en aftale om En grøn transportpolitik. Som reaktion på denne aftale besluttede de tre borgmestre i Bycirkelkommunerne (Ballerup, Egedal og Frederikssund) og Herlevs borgmester, at de fire kommuner i fællesskab skulle arbejde for at få flere passagerer i den kollektive trafik og udvikle et samlet koncept, der kunne fremme øget cykeltrafik til stationerne langs S-banen mellem Herlev og Frederikssund.

Beslutningen førte til, at en tværkommunal projektgruppe i starten af 2010 kunne præsentere borgmestrene for både en skitse til cykelkoncept og -strategi i Frederikssundfingeren og forslag til forbedringer af den kollektive trafik blandt andet med realtidsinformations-tavler ved stationerne.

De fire borgmestre besluttede at søge støtte hos Region Hovedstaden til udvikling af cykeltrafikken i Frederikssundfingeren. De fire borgmestre fremsendte ansøgning om støtte sammen med en projektbeskrivelse med tilhørende budget til Region Hovedstaden 1. september 2010.

Regionsrådet besluttede den 26. oktober 2011 at bevilge 1.176.000 kr. – svarende til 40 % af det samlede budget på knap 3 millioner kr. – til projekt Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingeren.

FREMTIDENS CYKELTRAFIK I FREDERIKSSUNDFINGEREN

Projektet omfatter konceptudvikling herunder planlægning af Frederikssundfingerens cykelrutenet, demonstrationsprojekter, markedsføring af Frederikssundfingeren som fremtidens cykelfinger, evaluering og erfaringsformidling samt oplæg til det fortsatte arbejde. Der lægges stor vægt ikke alene på det nødvendige planlægnings- og udviklingsarbejde, men også på aktiviteter og synliggørelse i form af en cykelruteplanlægger for hele Frederikssundfingeren med tilhørende hjemmeside og en række andre demonstrations- og pilotprojekter.

Projektet har seks hovedformål:

1. At udarbejde et bredt funderet koncept for og iværksætte tiltag til, at hele Frederikssundfingeren bliver et naturligt, oplagt, sikkert og lækkert sted at cykle.
2. At bidrage til Hovedstaden og Øresundsregionen som cykelregion.

3. At sikre de nødvendige samarbejder mellem region, kommuner, interesseorganisationer, institutioner og virksomheder.
4. At markedsføre Frederikssundfingeren som fremtidens cykelfinger.
5. At inspirere og formidle erfaringer og ideer til regioner, kommuner, borgere, virksomheder m.m.
6. At udarbejde handlingsplan for initiativer og aktiviteter fra 2012 og frem.

SÅDAN HAR VI ARBEJDET

Projektet er organiseret med en projektgruppe, en styregruppe og et inspirationsforum. Hertil kommer den nødvendige konsulentbistand.

Projektgruppen har sammen med proceskonsulenten haft ansvaret for projektets drift og fremdrift som helhed og i den enkelte kommune. Gruppens er sammensat af en eller flere repræsentanter for hver af de fire kommuner. Projektgruppen har holdt møde hver måned.

Fra Pressemeddelelse fra borgmestermødet november 2010

SÅ TAGER VI CYKLERNE FREM!

Frederikssundfingeren bliver fremtidens cykelfinger. Det er det overordnede sigte med det cykelprojekt, som Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund kommuner med støtte fra Region Hovedstaden nu tager fat på.

Vi udarbejder nu en fælles strategi, der skal medvirke til, at cyklen bliver det naturlige valg overalt i Frederikssundfingeren. Et net af cykelruter både på langs og på tværs af Frederikssundfingeren skal gøre det oplagt, sikkert og lækkert at cykle til skoler og uddannelsessteder, til stationer og arbejdspladser, mellem de forskellige byer og ud i naturen, siger de fire borgmestre Kjeld Hansen, Herlev, Ove E. Dalsgaard, Ballerup, Willy R. Eliassen, Egedal og Ole Find Jensen, Frederikssund.

Samtidig med papirarbejdet skal en række demonstrationsprojekter både medvirke til, at folk også i højere grad tager cyklerne frem, og til at indhøste erfaringer, der kan bruges andre steder.

Cykelprojektet vil også bidrage til, at Hovedstaden og Øresundsregionen bliver en cykelregion. Region Hovedstaden arbejder for at fremme cykeltrafikken i Regionen og støtter derfor cykelprojektet i Frederikssundfingeren med 40 % af projektets samlede budget på tæt ved tre millioner kr.

Styregruppen har ansvaret for projektets overordnede indhold og for de nødvendige politiske beslutninger. Gruppen sammensættes af de fire kommunaldirektører samt en repræsentant for Regional Udvikling. Hertil kommer – efter behov – de kommunale tekniske direktører eller tilsvarende. Gruppen referer direkte til de fire borgmestre og Region Hovedstaden. Styregruppen har holdt møder hvert kvartal i forbindelse med de planlagte møder i Bycirkelsammenhæng.

Til projektet har været knyttet et Inspirationsforum, sammensat ad hoc med deltagelse af f.eks. repræsentanter for de relevante politiske udvalg i kommuner og region, interesseorganisationer som f.eks. Dansk Cyklistforbund, erhvervsorganisationer og -foreninger, friluftsforsamlinger, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, DSB S-tog, Movia og andre samarbejdspartner. Inspirationsforum har været samlet en enkelt gang for at drøfte forslaget til cykelstrategi og det videre arbejde.

Herudover har projektgruppen undervejs haft en række bilaterale møder med kommunale udvalg, kommunale byplanlæggere, interesseorganisationer, virksomheder, DSB, cykelsuperstisekretariatet m.fl.

Den eksterne proceskonsulent har haft ansvar for projektets overordnede daglige drift og fremdrift, herunder mødeindkaldelser, –oplæg og –referater. Konsulenten har deltaget i projektgruppen og styregruppens møder, i møder med inspirationsforum m.m.

VI ER KOMMET LANGT

Det hidtidige projekt er i al væsentlighed gennemført i overensstemmelse med projektbeskrivelsen.

Projektet og samarbejdet mellem de fire kommuner har betydet, at

- De fire kommuner alle politisk har vedtaget den fælles strategi for fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern
- Der er skitseret et cykelpendlernet for hele Frederikssundfingern med blandt andet en hurtigrute/cykelsupersti mellem København og Frederikssund
- De fire kommuner har ansøgt statens cykelpulje om midler til at realisere dele af cykelsuperstien mellem København og Frederikssund. Der er givet tilsagn om støtte til strækningerne mellem Frederikssund og Ølstykke stationer og mellem Måløv og Ballerup stationer
- Alle fire kommuner deltager i det regionale samarbejde om cykelsuperstier
- Der er gennemført fem demonstrationsprojekter, der på forskellig vis peger på, hvordan forholdene for cyklisterne kan forbedres
- Der er oprettet en ny hjemmeside www.cykelfingern.dk med kobling til cykelruteplanlægger og beskrivelse af de mange oplevelser undervejs i Frederikssundfingern.



VI FORTSÆTTER ARBEJDET

Samarbejde forpligter. Forbedrede forhold for cyklisterne vil fortsat have de fire kommuners store bevågenhed. Tværkommunalt samarbejde er nødvendigt for at opnå resultater, der rækker ud over kommunegrænsen. Derfor fortsætter samarbejdet og de enkelte kommuners egne indsatser efter følgende handlingsplan:

-  Den fælles cykelstrategi og cykelpendlerrutenettet indarbejdes i de kommende kommuneplaner
-  Kommunerne fortsætter arbejdet med at forbedre forholdene for cyklisterne med udgangspunkt i den fælles cykelstrategi både hver for sig og i fællesskab
-  En væsentlig fælles opgave er at realisere Frederikssundruten så hurtigt som muligt, blandt andet med hjælp fra den statslige cykelpulje
-  En anden væsentlig fælles opgave er at arbejde for, at Frederikssundfingern bliver forsøgsområde for DSB's arbejde med by- og pendlercykler
-  En væsentlig kommunal opgave er at sørge for cykelpendlerruterne til stationerne og Frederikssundruten
-  En fælleskommunal projektgruppe skal sikre både den fortsatte fremdrift for at forbedre forholdene for cyklisterne og for den kollektive trafik med hovedvægten på cyklisterne
-  Projektgruppen skal søge støtte hos Region Hovedstaden, Bycirklen, Den statslige cykelpulje m.m. til det fortsatte arbejde med at realisere den fælles cykelstrategi m.m.
-  Projektgruppen skal sørge for opdatering af den fælles cykelhjemmeside
-  Projektgruppen refererer til de fire kommunaldirektører og tekniske chefer
-  Mindst én gang om året drøfter de fire borgmestre status, udfordringer og det videre arbejde med at forbedre forholdene for cyklisterne

De følgende opslag indeholder mere udførlig beskrivelse af de enkelte elementer i cykelstrategien, de opnåede resultater og forventningerne til det videre arbejde. Samtidig videregives erfaringer og tips, der dels kan indgå i det videre samarbejde, dels inspirere andre kommuner til en gøre en tilsvarende indsats.

DEN FÆLLES CYKELSTRATEGI

SÅDAN BLEV DEN TIL

Det første forslag til en cykelstrategi i Frederikssundfingerringen med tilhørende kort over det fremtidige cykelpendler-rutenet var klar til borgmestermødet i maj 2010. Resultatet var beslutning om at søge støtte hos Region Hovedstaden til det videre arbejde med at udfolde strategien i form af en inspirerende og markedsføringseget vision om fremtidens cykelfinger.

Den første udgave af Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingerringen blev præsenteret og drøftet med et Inspirationsforum medio marts 2011. På mødet deltog knap 50 personer, her i blandt politikere og planlæggere fra de fire kommuner og Region Hovedstaden, repræsentanter for interesseorganisationer, virksomheder og diverse samarbejdspartnere. Resultatet var dels en enighed om de store linjer, dels en række forslag til arbejdet med de konkrete indsatsområder.

Efter tilretning blev Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingerringen godkendt på borgmestermødet i maj 2011 og sendt videre til behandling i de relevante kommunale udvalg og til orientering i kommunalbestyrelserne.

VISION, RUTENET OG SEKS INDSATSOMRÅDER

Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingerringen fastlægger visioner, mål og

indsatsområder for den fælles indsats i de kommende år.

Visionen er, at i Frederikssundfingerringen skal det være naturligt, oplagt, sikkert og lækkert at cykle.

Det overordnede mål er, at stadig flere bruger cyklen til stadigt mere.

De seks indsatsområder er at

1. opbygge et sikkert og effektivt cykelrutenet med en ny hurtigrute på langs ad Frederikssundfingerringen og med god sammenhæng til det regionale stinet
2. medvirke til bedre cykelparkering ved stationer og busstoppesteder
3. gøre det nemmere at cykle mellem station og arbejdsplads
4. presse på for at cyklen kan komme gratis med den kollektive trafik
5. deltage i arbejdet med en cykelruteplanlægger
6. markedsføre cyklen som transportmiddel

KOMMUNERNE OG CYKELSTRATEGIEN

I løbet af juni og august 2011 blev den fælles cykelstrategi godkendt i hver af de fire kommuner af de relevante politiske udvalg.

Efterfølgende er cykelstrategien på forskellig vis omtalt i de fire kommunale planstrategier. Der er ikke i planstrategi-

erne lagt op til debat om cykelstrategierne, der således ikke har spillet nogen større rolle i den offentlige debat.

De fire borgmestre har derfor på mødet i maj 2012 aftalt, at der ikke er grund til at ændre i den foreliggende fælles cykelstrategi.

Projektgruppen har haft kontakt til kommuneplanlæggerne for at sikre, at cykelstrategien og ikke mindst det fælles cykelpendlerrutenet finder vej til de kommende kommuneplaner.

På udvalgsmøderne i august og september 2012 orienteres de relevante udvalg om forventninger til den videre opfølgning af den fælles cykelstrategi.

Det videre forløb

Det forventes, at

-  Kommunerne indarbejder den fælles cykelstrategi i de kommende kommuneplaner
-  Kommunerne hver for sig og i fællesskab arbejder på at realisere strategien

ERFARINGER OG TIPS

- Møder med inspirationsfora er vigtige. Det vil vælte ind med gode ideer og forslag
- Større møder i f.eks. Inspirationsforum er bedst egnede til orientering og kontakter
- Bilaterale møder baner vejen for konkrete samarbejder og aftaler
- Tæt kontakt med kommuneplanlæggerne er af stor betydning for sammenhængen til planstrategi og kommuneplan
- En "sag" med tilhørende politisk behandling giver ofte større bevågenhed end en orientering
- Skal der være debat om forholdene for cyklister, cykelstrategier etc. i forbindelse med f.eks. Planstrategierne, så bør forholdene for cyklister udpeges som et specielt tema.
- Stier interesserer mange borgere, så det er ikke vanskeligt at få debat i gang om de lokale stiforhold.

CYKELRUTENETTET I FREDERIKSSUND- FINGEREN

SÅDAN BLEV DET TIL

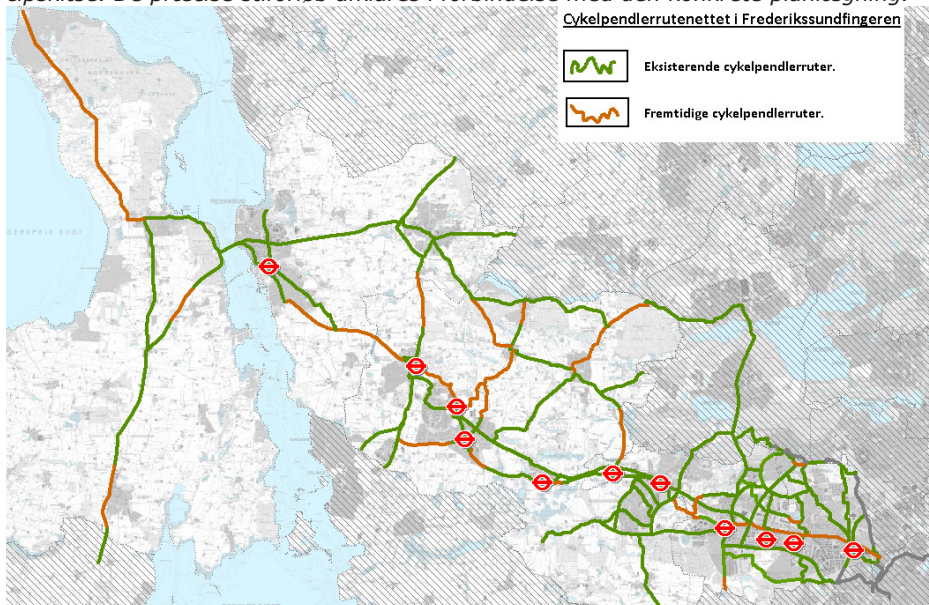
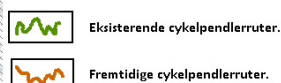
Ideen om et fælles cykelpendlerrutenet i hele Frederikssundfingeren har været et vigtigt led i den fælles cykelstrategi helt fra den spæde start.

Rutenettet skal – også på tværs af kommunegrænserne – forbinde de enkelte byer og boligområder med stationer, bycentre, større uddannelsesinstitutioner, større arbejdspladskoncentrationer, fritids- og naturområder og centrale bus-

stoppesteder. Samtidig skal rutenettet kobles effektivt til det øvrige regionale stinet, herunder til den kommende cykel-supersti mellem København og Ballerup. Med etablering af cykelpendlerrutenettet forventer de fire kommuner en stor vækst i cykeltransporten til indkøb og arbejde, til fritidsaktiviteter, mellem bopæl eller arbejdsplads og station. Cykelrutenettet er afgørende for at cyklen bliver det helt naturlige valg som transportmiddel.

Store dele af rutenettet findes i dag (de grønne strækninger). De røde strækninger skal forbedres/etableres, før de kan indgå i pendlerrutenettet. Der er tale om en principskitse. De præcise stiforløb afklares i forbindelse med den konkrete planlægning.

Cykelpendlerrutenettet i Frederikssundfingeren



På kortet er vist principperne for rutenettet. Kortet har undervejs været drøftet med repræsentanter for Dansk Cyklistforbund. De grønne strækninger er OK i dag. De røde strækninger skal forbedres, før de kan leve op til kravene til rutenettet. For hver rød strækning er beregnet, hvad de nødvendige forbedringer vil koste.

CYKELSUPERSTI MELLEM KØBENHAVN OG FREDERIKSSUND

En vigtig del af det fremtidige cykelrutenet er en ny hurtigrute – Rute 97 Frederikssundruten – mellem Herlev og Frederikssund – en strækning på godt 30 km. Formålet er at øge cykelpendlingen mellem hjem, arbejde og indkøb og samtidig skabe optimale muligheder for at kombinere cykeltrafik med brug af S-toget. Derfor lægges der stor vægt på koblingerne til de mange S-togsstationer undervejs. Ruten forbinder S-togsstati-

onerne Herlev (inkl. den kommende letbane), Skovlunde, Malmparken, Ballerup, Måløv, Kildedal, Veksø, Stenløse, Egedal, Ølstykke, den ny station ved Vinge og Frederikssund.

Den unikke kombination mellem Frederikssundruten, S-banen, de mange S-togsstationer, de store eksisterende byområder og de nye byudviklingsområder skal udnyttes til at sikre, at cyklen bliver det helt naturlige valg som transportmiddel – i kombination med den kollektive trafik.

Fra kommunegrænsen mellem København og Herlev til Ballerup Station er ruten en del af den kommende cykelsupersti, Ballerupruten.

På strækningen mellem Ballerup og Frederikssund etableres en ny "cykelsupersti" efter et samlet koncept, der er tilpasset forholdene i det åbne land. Stien udnytter blandt andet den arbejds-



vej, der blev anlagt som grusvej ved udvidelsen af S-banen til Frederikssund til to spor.

Stien asfalteres, skiltes og forsynes med "lysbrækker" nedlagt i asfalten, hvor der ikke er anden belysning. Der etableres sikre krydsninger af eksisterende veje og gode forbindelser til stationerne langs ruten.

De fire kommuner har i foråret 2012 alle søgt i statens cykelpulje til 1. etape af Frederikssundruten.

Ansøgninger omfatter

- Strækningen mellem Frederikssund og Ølstykke stationer via den ny by Vingeløkke med en delstrækning i Frederikssund og en i Egedal

- Strækningen mellem Måløv og Ballerup station med en delstrækning i Egedal og en i Ballerup
- Strækningen i Herlev Kommune mellem Herlev Station og grænsen til København.

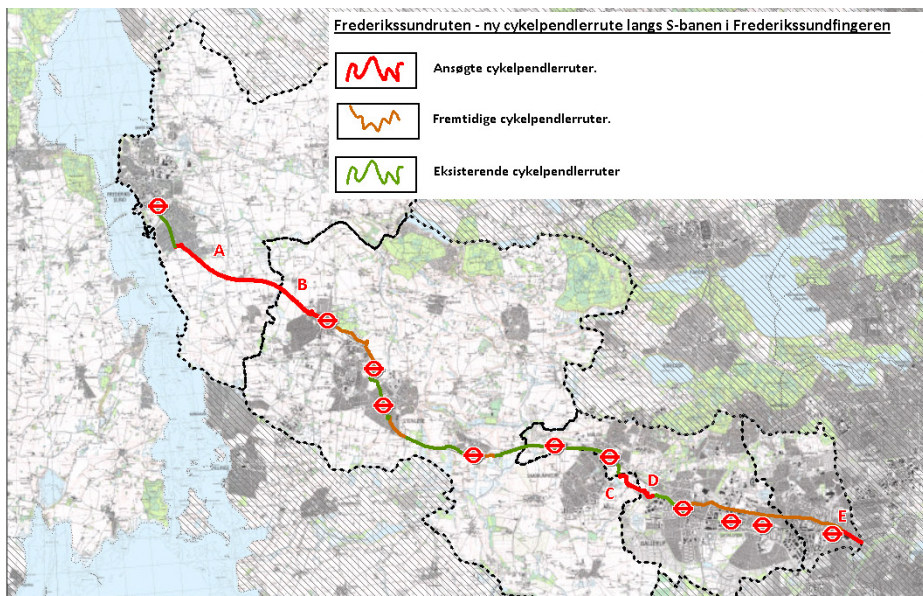
1. etape omfatter i alt 8,6 km til en samlet pris af ca. 16. mio.

Der er givet tilsagn om støtte til strækningerne mellem Frederikssund og Ølstykke stationer og mellem Måløv og Ballerup stationer.

Forudsat tilskud fra den statslige cykelpulje også i 2013 og 2014 kan hele Frederikssundruten være klar som cykelsupersti i 2016.

Frederikssundruten er godt 30 km lang. Ruten vil give både nuværende og kommende beboere og beskæftigede i Frederikssundfingeren muligheder for at cykle hele vejen mellem København og Frederikssund, cykle til eller fra én af de mange stationer, cykle mellem byerne på strækningen og meget mere. Der er tale om en principskitse. De præcise stiforløb afklares i forbindelse med den konkrete planlægning.

12



Det videre forløb

Det forventes, at

-  Kommunerne indarbejder cykelpendlernettet i de kommende kommuneplaner
-  De fire kommuner arbejder på at etablere Frederikssundruten som en hurtig, sikker og effektiv cykelpendler rute på hele strækningen mellem Herlev og Frederikssund.
-  Rutenummer 97 og navnet Frederikssundruten bruges på hele strækningen mellem Frederikssund og Herlev.
-  Cykelsuperstisekretariatet fremover indgår i arbejdet med at realisere Frederikssundruten.
-  De enkelte kommuner sørger for tilbringersystemet til stationerne og Frederikssundruten – gerne sammen med de fælles bestræbelser for den kollektive trafik.

ERFARINGER OG TIPS

- Fælleskommunalt samarbejde er afgørende for at planlægge på tværs af kommunegrænserne
- Det fælleskommunale samarbejde forpligter og giver ekstra opmærksomhed på at opfylde de kommunale forpligtelser i samarbejdet
- Dansk Cyklistforbund er en vigtig medspiller, når rutenettet skal planlægges

DEMONSTRATIONS-PROJEKTERNE

Som led i arbejdet med cykelstrategien er der gennemført fem demonstrationsprojekter. Erfaringerne fra disse skal bruges i det videre arbejde.

CYKELPARKERING VED FREDE-RIKSSUND STATION

Frederikssund Kommune har med hjælp fra Dansk Cyklistforbund og sammen med DSB S-tog og Public Arkitekter opgraderet cykelparkeringen på Frederikssund Station.

Udgangspunkterne har blandt andet været følgende input fra mødet i Inspirationsforum:

"Det skal være nemt, trygt og sikkert at parkere sin cykel"

14 *"Cykelparkeringen skal være synlig og placeres på vejen til målet"*

"Sørg for at der nok stativer i god kvalitet og med passende afstand"

Den positive evaluering af projektet har ført frem til et koncept for, hvilke elementer en bedre cykelparkering på stationer og ved busstoppesteder bør indeholde:

- Det skal være nemt og sikkert at parkere sin cykel.
- Cykelparkeringen skal være synlig og tæt på målet.
- Der skal være nok stativer i god kvalitet og med passende afstand.
- Cykelpumpe, der signalerer, at vi værdsætter cyklisten.
- God information om afgangstider for bus og tog, der giver cyklisten overblik



Nyt parkeringsområde med udkig til målet og tæt på trappe til perron

over sin tid til f.eks. at parkere cyklen korrekt.

- Forsøg med El-ladestander, der kan udbrede kendskabet til el-cykler og signalere at cyklen er et miljøvenligt valg.
- Forsøg med cykelbutlerordning, med henblik på at holde orden og udøve lidt service.
- Forsøg med aftale med lokal cykelhandler om serviceordning af cykler.

"DEN LYSSENDE STI" MELLEM SKOVLUNDE OG BALLERUP

Ballerup Kommune har på en strækning gennem Harrestrup Ådal testet solcelledrevet LED-markeringsslys. Lysbrikkerne er fræset ned i asfalten med ca. 25 meters mellemrum på en 970 meter lang strækning. Prisen pr brik er omkring 1.000 kr. inkl. montering.



Lysene skal gøre det nemt at se stiens forløb, selv om det er mørkt, så børn og voksne trygt og sikkert kan køre gennem den Ådalen. Samtidig skal lysene ikke "forstyrre" indtrykket af at man færdes i det åbne land.

Evalueringen har vist,

- at det for mange skaber en øget tryghed
- at brikkerne ikke kan erstatte en egentlig gadebelysning
- at lysbrikkerne ikke i nævneværdig grad "forstyrrer" indtrykket af åbent land
- at lysbrikkerne rent teknisk fungerer upåklageligt.

De positive erfaringer med demonstrationsprojektet betyder blandt andet, at der er planlagt tilsvarende lysmarkering af Frederikssundruten gennem det åbne land.

SKILTNING AF FREDERIKSSUNDRUTEN GENNEM EGEDAL

Den kommende cykelsupersti gennem Egedal Kommune vil få et forløb, der kræver en omfattende skiltning for at kunne finde vej. Derfor er der som

demonstrationsprojekt etableret en skiltning af hele stiforløbet fra kommunegrænsen mellem Frederikssund og Egedal vest for Ølstykke til kommunegrænsen mellem Egedal og Ballerup øst for Smørumnedre.

Der er skiltet med infoskilte, der angiver forløbet af stien. Samtidig er der tydelig skiltning mellem stationerne og stien. Der er tale om standardskilte. Skiltene viser rutenummer 97 og navnet Frederikssundruten. Rute 97 bliver således en forlængelse af cykelsuperstien med nummer C97 fra København til Ballerup.

Tilsvarende skilte tænkes sat op på Frederikssundruten mellem Frederikssund Station og Ballerup Station.



CYKLING MELLEM STATION OG ARBEJDSPLADS

Ét af cykelstrategiens indsatsområder er at gøre det nemmere at cykle mellem station og arbejdsplads. Pendlerrutenettet, der i høj grad sigter mod stationerne, optimal cykelparkering på stationerne og muligheden for at tage cyklen gratis med S-toget er vigtige for at få flere til at cykle mellem station og arbejdsplads.

Også forholdene på de enkelte virksomheder spiller en afgørende rolle. Derfor har flere større virksomheder været i kontakt med henblik på at demonstrere, hvordan virksomhederne kan fremme cykling mellem station og arbejdsplads. Resultaterne af disse henvendelser har været, at Neurosearch og Toms – begge virksomheder i Ballerup og naboer til Frederikssundruten – med hjælp fra Dansk Cyklistforbund er gennemgået og analyseret med henblik på at gøre

virksomhederne mere cykelvenlige og medarbejderne mere cykelmotiverede. Toms er nu certificeret som cykelvenlig arbejdsplads, mens Neurosearch opfordres til at gennemføre en række tiltag, der sikrer at virksomheden bliver cykelvenlig arbejdsplads.

Sideløbende har Ballerup Kommune arbejdet med Mobility Management i Lautrupgård-området. Ballerup har positive erfaringer med at gøre dette erhvervsområde mere cykelvenligt. Erfaringerne kan måske senere bruges i andre erhvervsområder i Frederikssundfingern.

Der har været tæt kontakt til DSB's m.fl. arbejde med by- og pendlercykler. Projektgruppens har overfor DSB tilkendegivet Frederikssundfingerns interesse i at blive det første forsøgsområde uden for København/Frederiksberg.

BUSKNUDEPUNKT OG CYKEL-PARKERING

I krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej etableres en fælles cykelparkering for de syv buslinjer, der har stoppested omkring det store kryds. Placeringen i krydset bliver samtidig krydsningspunkt for cykelsuperstierne Ballerupruten (og Frederikssundruten) og Ring 3-ruten. Demonstrationsprojektet indeholder blandt andet en overdækket cykelparkering, realtidsinformation for busser og tog og henvisning til de forskellige buslinjer og -stoppesteder. Hertil kommer en tydelig markering af cykelparkeringen i byrummet.

16



CERTIFIKAT

Det attesteres hermed at

Toms

med

87 point

har kvalificeret sig til benævnelsen

Cykelvenlig Arbejdsplads



Det videre forløb

Det forventes, at

-  Kommunerne fremover lader sig inspirere af konceptet for cykelparkering ved stationer
-  Frederikssundruten markeres med LED lysbrikker på strækningerne i det åbne land
-  Kommunerne arbejder på at gøre de enkelte erhvervsområder mere cykelvenlige.
-  De fire kommuner i fællesskab arbejder videre med ideen om at blive forsøgsområde for by- og pendlercykler
-  Erfaringerne med cykelparkeringen i krydset Herlev Hovedgade/Herlev Ringvej indgår i det videre arbejde med at forbedre cykelparkeringen ved de store busstoppesteder i Frederikssundfingeren

17

ERFARINGER OG TIPS

- Brug konceptet for cykelparkering ved stationer
- Overvej brug af LED-lysrikker på stistrækninger gennem det åbne land, hvor der er en del cykeltrafik efter mørkets frembrud
- Skiltning af og til cykelruter er god reklame for cyklismen
- Sæt meget tid af, når der skal tages kontakt til virksomheder, og læg i kontakten stor vægt på de fordele virksomheden kan opnå ved at sige ja. Telefonisk kontakt er et nødvendigt supplement til mails.

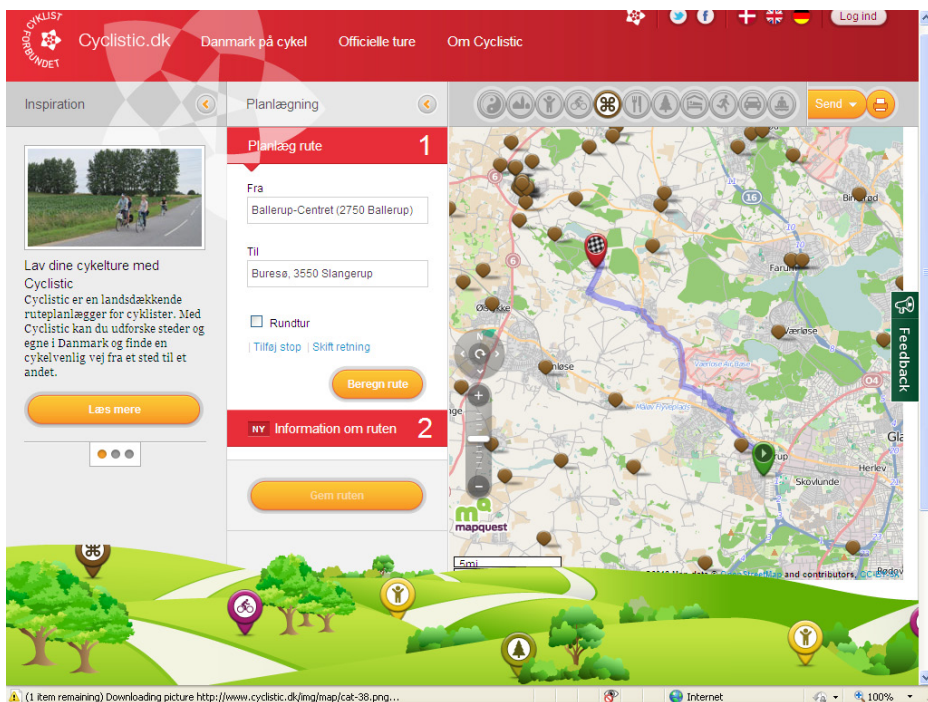
MARKEDSFØRING AF CYKLEN SOM TRANSPORTMIDDEL

Der skal etableres en hjemmeside – "På cykel i Frederikssundfingern" – med cykelruteplanlægger, kort over cykelstier og -ruter, de fritids- og naturmæssige oplevelser og meget mere. Sådan står der i den fælles cykelstrategi Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingern.

Hjemmesiden er i løbet af august 2012 kommet i luften. Det er væsentligt senere end oprindeligt forventet. Det skyldes, at arbejdet med ruteplanlægger og beskrivelsen af oplevelserne på cykel i Frederikssundfingern blev helt anderledes end oprindeligt tænkt.

Cykelhjemmesiden er koblet til en cykelruteplanlægger med beskrivelser af oplevelsesmulighederne undervejs

18



RUTEPLANLÆGGER

Mange er i gang med at lave cykelruteplanlæggere. Derfor har Frederikssundfingeren ikke sin egen ruteplanlægger, men er koblet til blandt andet Dansk Cyklist Forbunds landsdækkende ruteplanlægger Cyclistic. Ruteplanlæggeren findes på www.cyclistic.dk og i versioner til både Iphone og androidmobiler. Ruteplanlæggeren er især møntet på turister og indeholder derfor også beskrivelser af de rekreative oplevelser i form af såkaldte Point Of Interest. POI'erne hentes i Visit Denmarks turistdatabase. Beskrivelserne af oplevelserne i Frederikssundfingeren er nu lagt ind via Wonderful Copenhagen og Frederikssund Turistbureau i Visit Denmarks database.

Ruteplanlæggeren bruger kort fra Open Street Map. Samtlige stikort fra de fire kommuner er derfor nu stillet til rådighed for Open Street Map. Det betyder, at stidata kan bruges af samtlige cykelruteplanlæggere, der baseres på Open Street Map. Open Street Map opdateres og vedligeholdes først og fremmest af brugerne.

HJEMMESIDEN

Cykelhjemmesiden kan ultimo august 2012 ses på www.cykelfingeren.dk. Siden er en del af Bycirkelns hjemmeside og vedligeholdes/opdateres af Bycirkelsamarbejdets webmaster. Med denne brug af cyclistic og Visit Denmarks beskrivelser vil vedligeholdelsen af cykelhjemmesiden udover nyheder stort set alene omfatte opdatering af Open Street Map, når der kommer nye stier til og beskrivelse af eventuelle nye POI'er.

Det videre forløb

Det forventes, at

-  Bycirkelsamarbejdet fremover vedligeholder og opdaterer cykelhjemmesiden
-  De enkelte kommuner opdaterer nye stier m.m. i Open Street Map
-  De enkelte kommuner sørger for opdatering og beskrivelse af eventuelle nye Point Of Interest.

19

ERFARINGER OG TIPS

- Overvej at knytte an til allerede eksisterende cykelruteplanlæggere
- Vælg modeller, der kræver et minimum af opdatering
- Fastlæg hvem der har ansvaret for opdateringerne

BILAG: AFSLUTTENDE EVALUERING

VI GJORDE DET - SÅDAN CIRKA

Cykelprojektets styregruppe har undervejs i projektet på de kvartalsmæssige møder evalueret arbejdet løbende. Konklusionerne har været, at arbejdet i al væsentlighed har fulgt projektbeskrivelsen og den tilhørende handlings- og arbejdsplan.

Styregruppen konstaterer derfor også ved projektets afslutning, at der i forhold til både projektets hovedformål og de forventede outputs i projektbeskrivelsen er god overensstemmelse med det samlede projektarbejde.

Samtidig vil styregruppen gerne påpege, at det tværkommunale samarbejde ikke alene har ført frem til resultater og projekter på tværs af kommunegrænserne, men også i høj grad har medvirket til en større bevågenhed og interesse for cyklisterne forhold i de enkelte kommuner.

Det er erfaringer, der skal kommunikeres videre både internt i de fire kommuner og eksternt med henblik på at inspirere andre til lignende samarbejder. Det kan denne rapport forhåbentlig bidrage til. Rapporten eller links til rapporten vil derfor blive sendt til kommunalbestyrelsesmedlemmerne i de fire kommuner, til de øvrige kommuner i Hovedstadsregionen, til Region Hovedstaden og til projektets samarbejdspartner.

Herudover opfordrer styregruppen den kommende projektgruppe til at så vidt muligt at sørge for omtale af projektet

eller en artikel om projektet i KTC's blad og i Dansk Cyklistforbunds Blad. Andre medier bør også overvejes.

DET TOG LIDT LÆNGERE TID END BEREGNET

Der har været forskydninger i de tidsmæssige forudsætninger. Det skyldes udefrakommende faktorer som tidspunkterne for indkaldelse af ansøgninger til den statslige cykelpulje og Wonderful Copenhagens arbejde med at lægge beskrivelsen af oplevelser i Frederikssundfingern ind i Visit Denmark's database.

Andre faktorer har været tekniske vanskeligheder med at overføre de kommunale kort til Open Street Map og udskiftninger af personer i projektgruppen.

Alt i alt har projektet strakt sig et lille halvt år længere end oprindeligt planlagt.

TIL GENGÆLD BLEV DET BILLIGERE

Projektet er finansieres via bidrag på 40 % fra Region Hovedstaden, projektgruppens eget arbejde, kontant bidrag fra de enkelte kommuner samt et kontant bidrag fra Bycirklen.

Det oprindelige budget var lige knap 3 millioner kr. Undervejs er budgettet reduceres med godt 400.000 kr. Det skyldes først og fremmest, at der ikke har været brug for udgifter til udvikling af en cykelruteplanlægger specielt for Frederikssundfingern.

FREMTIDENS CYKELTRAFIK

FREDERIKSSUNDFINGEREN

Dette hæfte er udarbejdet af:
Den Fælleskommunale Projektgruppe vedr.
Fremtidens Cykeltrafik i Frederikssundfingeren

FOTO OG LAYOUT:
NIRAS Konsulenterne

D. 17. MAJ 2011

VIL DU VIDE MERE, SE VORES HJEMMESIDE
PÅ www.bycirklen.com/menu/cykelprojektet



FLERE PÅ CYKEL I FREDERIKSSUND- FINGEREN

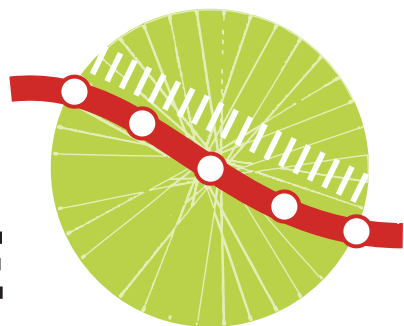
I Frederikssundfingeren skal cyklen være et helt naturligt valg som transportmiddel. Fordi cyklen giver frihed og fleksibilitet. Fordi det er sundt, miljøvenligt og oplevelsesrigt at cykle. Fordi det markerer Frederikssundfingeren som et fremtidsrettet sted at bo, arbejde og drive virksomhed.

Det kræver en bred indsats både af de enkelte kommuner og på tværs af kommunegrænserne. Derfor har de fire kommuner i Frederikssundfingeren - Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund - udviklet en fælles cykelstrategi, der skal medvirke til at cyklisterne får stadig bedre vilkår.

Strategien fastlægger visioner, mål og indsatsområder for den fælles indsats i de kommende år.

Cykelstrategien er et vigtigt led i projekt Fremtidens cykeltrafik i Frederikssundfingeren. Et projekt de fire kommuner med støtte fra Region Hovedstaden startede i 2010.

CYKLEN – DET NATURLIGE VALG



Visionen er, at i Frederikssundfingern skal det være naturligt, oplagt, sikkert og lækkert at cykle.

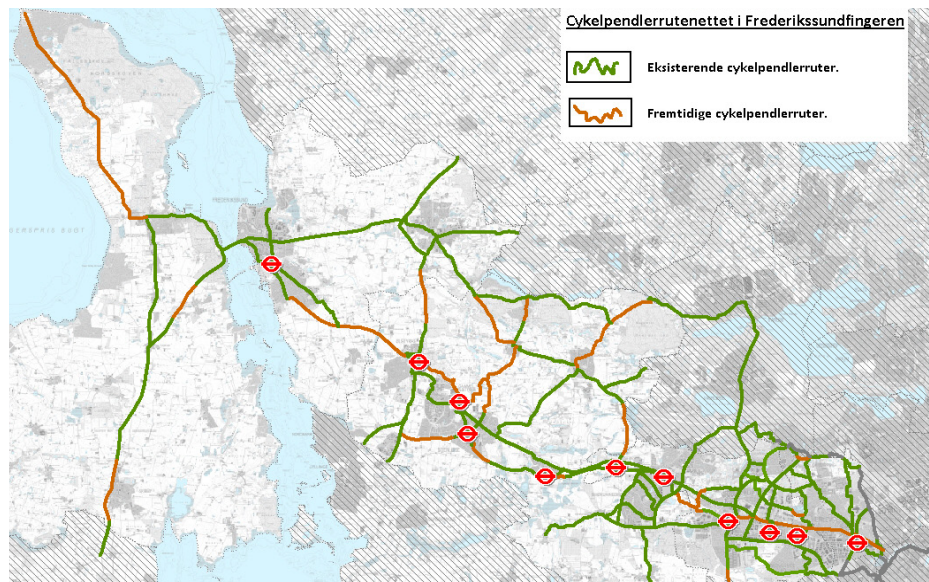
Og det overordnede mål er, at stadig flere bruger cyklen til stadigt mere. Både til de kortere ture mellem bolig og skole, indkøbscenter og kultur- og fritidsaktiviteter, og til længere ture mellem bopæl og station, mellem station og arbejdsplads, mellem byerne og ud i naturen. Derfor vil vi

- opbygge et sikkert og effektivt cykelrutenet med en ny hurtigrute

langs Frederikssundbanen og god sammenhæng til det regionale stinet

- medvirke til bedre cykelparkering ved stationer og busstoppesteder
- gøre det nemmere at cykle mellem station og arbejdsplads
- presse på for at cyklen kan komme gratis med den kollektive trafik
- deltage i arbejdet med en cykelruteplanlægger
- markedsføre cyklen som transportmiddel

4



ET EFFEKTIVT OG SIKKERT CYKELRUTENET MED EN NY HURTIGRUTE

Målet er et afmærket, sikkert og altid velfungerende rutenet i Frederikssundfin-geren.

Rutenettet skal – også på tværs af kom-munegrænserne – forbinde de enkelte byer og boligområder med stationer, bycentre, større uddannelsesinsti-tutio-ner, større arbejdspladskoncentrationer, fritids- og naturområder og centrale bus-stoppesteder.

Rutenettet skal koble effektivt til det øvrige regionale stinet.

Store dele af rutenettet findes i dag.

Nogle steder mangler der sikre forbindel-ser. Omkostninger til forbedringer, anlæg og skiltning skal beregnes og bruges som input til den kommunale budgetlægning.

En effektiv drift af rutenettet skal priori-teres højt. Demonstrationsprojekter med skiltning iværksættes, hvor rutenettet i dag er sikkert. Skiltningen skal både vise vej til stationerne og fra stationerne til målene i oplandet.

En vigtig del af det fremtidige cykelrute-net bliver en ny hurtigrute langs S-banen mellem Herlev og Frederikssund. Der skal udvikles et koncept for en sådan hurtigrute. Ruten vil på lange stræk ud-nytte den arbejdsvej, der blev anlagt ved udvidelsen af hele Frederikssundlinjen til to spor. Der skal lægges stor vægt på koblingerne til de mange S-togsstationer undervejs. Det skal være let ikke alene at cykle på hele strækningen mellem Frederikssund og Herlev, men også at stå af undervejs og parkere ved en af de mange stationer eller tage cyklen med i toget. Erfaringer fra udviklingen af cykel-superruter omkring København inddra-ges i konceptudviklingen. Frederikssund-ruten skal gerne blive højt prioriteret som én af de kommende cykelsuperruter i hovedstadsområdet.

BEDRE CYKEL- PARKERING

Det skal være nemt, sikkert og trygt at parkere sin cykel. Bedre cykelparkering ved stationerne og ved udvalgte bus-stoppesteder skal både medvirke til at flere cykler og til større brug af den kollektive trafik.

Der skal planlægges og igangsættes forsøgsprojekter ved udvalgte stationer og bus-stoppesteder i tæt samarbejde med DSB og Movia.

Der skal udarbejdes en samlet plan for bedre cykelparkering ved tog og bus i Frederikssundfingeren.

CYKLING MELLEM STATION OG ARBEJDSPLADS

6

Større virksomheder skal kontaktes og opfordres til at medvirke til øget brug af cykler til og fra arbejde og mellem arbejdsplads og station.

Med etablering af et rutenet for cykler til de større koncentrationer af arbejdspladser er det vigtigt, at der også er gode cykelparkeringsforhold ved virksomhederne eller centralt i erhvervsområderne. Derfor skal virksomheder opfordres til at sørge for optimale forhold for de cyklende medarbejdere. Et demonstrationsprojekt skal vise, hvordan det kan ske.

Også forsøg med stationscykler i samarbejde med DSB eller lignende løsninger, der bygger på foreliggende erfaringer, skal overvejes.

LYON
communauté urbaine

8290

7

CYKLEN MED TOG OG BUS

Det skal gerne være gratis at få cyklen med S-toget på Frederikssundbanen også i de kommende år. Muligheder for at få cyklen med bussen fra "yderområderne" - og helst uden at bussen bliver forsinket pga cyklerne - vil kunne være med til at øge både antallet og omfanget af cykelture og passagerer med bussen. Der skal holdes tæt kontakt til både DSB S-tog og Movia med henblik mulighederne for at få cyklen med den kollektive trafik.

8

CYKELROUTE PLANLÆGGER

Målet er en ruteplanlægger for cyklister i Frederikssundfingern, hvor cyklister kan gå ind og få beskrevet den f.eks. hurtigste, smukkeste, sikreste rute mellem to destinationer i Frederikssundfingern. En vigtig forudsætning er en opdateret registrering af kommunale stier og mindre befærdede veje, der kan indgå som dele af de efterspurgte ruter.

Vi vil arbejde for, at ruteplanlæggeren for Frederikssundfingern kan blive en af de første dele af en forhåbentlig snart kommende overordnet ruteplanlægger.



MARKEDSFØRING AF CYKLEN SOM TRANSPORT- MIDDEL

Der skal etableres en hjemmesiden - "På cykel i Frederikssundfingern" - med cykelruteplanlægger, kort over cykelstier og -ruter, de fritids- og naturmæssige oplevelser og meget mere.

Vi skal have børnene mere ud at cykle. Cykler de tidligt, vil de forhåbentlig fortsætte i deres voksne liv.

10 Samtidig vil vi overveje en række initiativer til at fremme cyklismen. Det kunne f.eks. være deltagelse og promovning af "vi cykler til arbejde"-kampagnen, opfordring til at etablere "cykelbusser", hvor cyklister dagligt kører i flok mellem f.eks. bopæl og arbejdsplads og arrangement af årligt tilbagevendende begivenheder – Frederikssundfingern rundt måske?



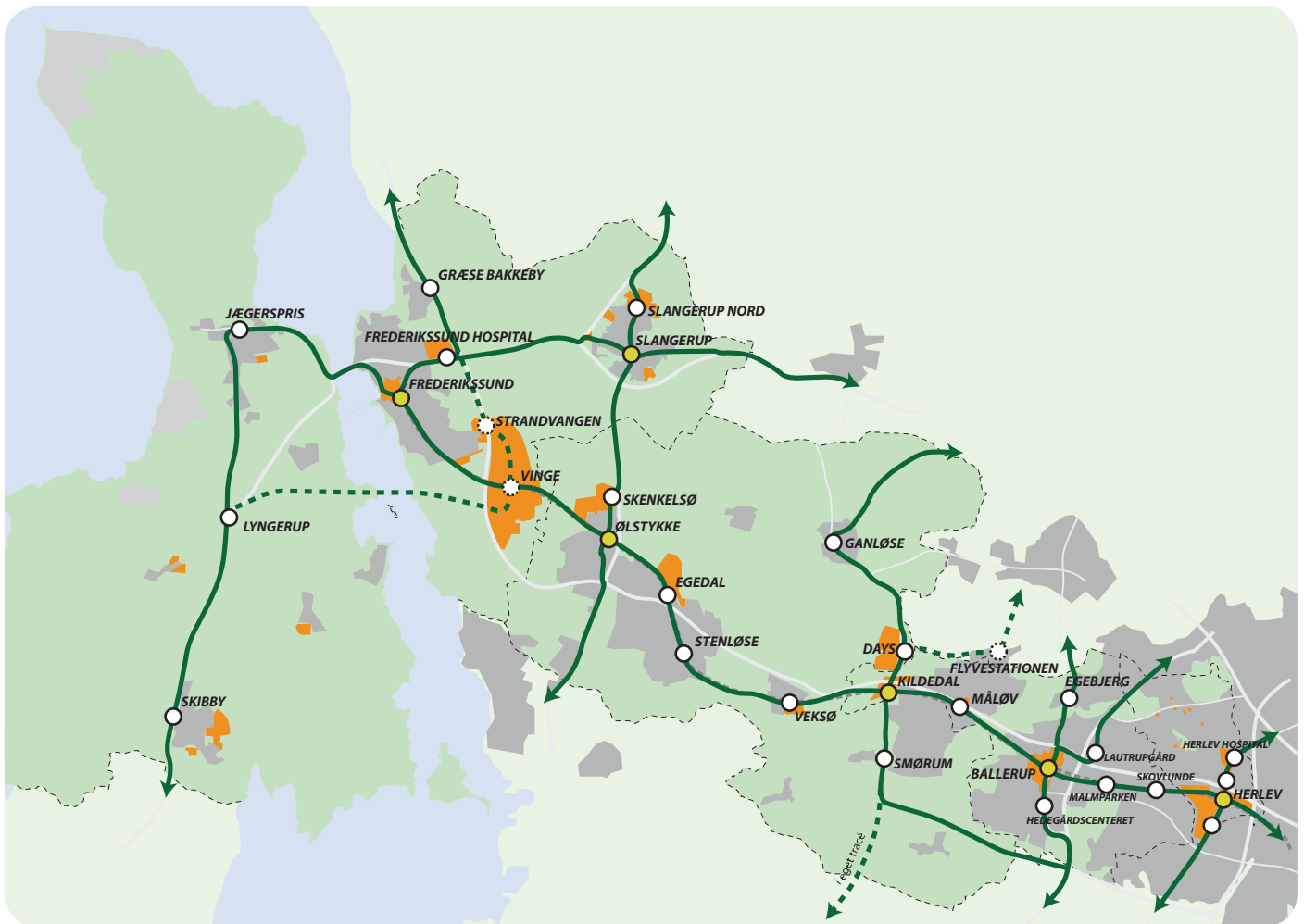
SÅDAN KOMMER VI VIDERE

Cykelstrategien indarbejdes i de fire kommuners planstrategier og bliver dermed et vigtigt udgangspunkt for de kommende års kommuneplanlægning.

De fire kommune har nedsat en projektgruppe, der arbejder med de forskellige indsatsområder. Projektgruppen inddrager i sit arbejde interesseorganisationer, foreninger, virksomheder, uddannelsesinstitutioner m.fl. i form af et inspirationsforum. Projektgruppen har med støtten fra Region Hovedstaden fået mulighed for at iværksætte en række demonstrationsprojekter, der kan fremme interessen for at cykle i Frederikssundfingern.

Økonomien spiller i det hele taget en vigtig rolle. Projektgruppen skal derfor komme med input til den kommunale budgetlægning. Projektgruppen skal også arbejde med mulighederne for at opnå medfinansiering til de enkelte initiativer, f.eks. i form af midler fra den statslige cykelpulje, regionale støttemidler, bidrag fra DSB S-tog. Movia m.fl.

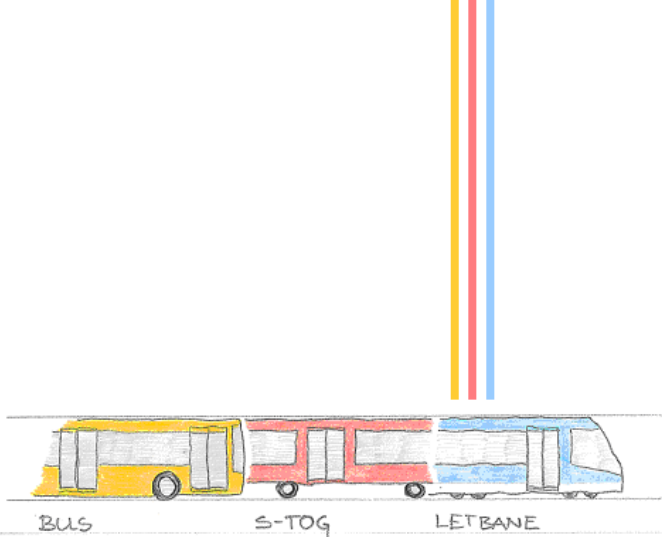
Det er de fire kommuners håb, at målrettet planlægning i kombination med stadig stigende interesse for at bruge cyklen som transportmiddel og ikke mindst tilstrækkelige økonomiske midler vil gøre Frederikssundfingern til fremtidens cykelfinger.



Strategi for kollektiv trafik i Frederikssundfingern

12. september 2012



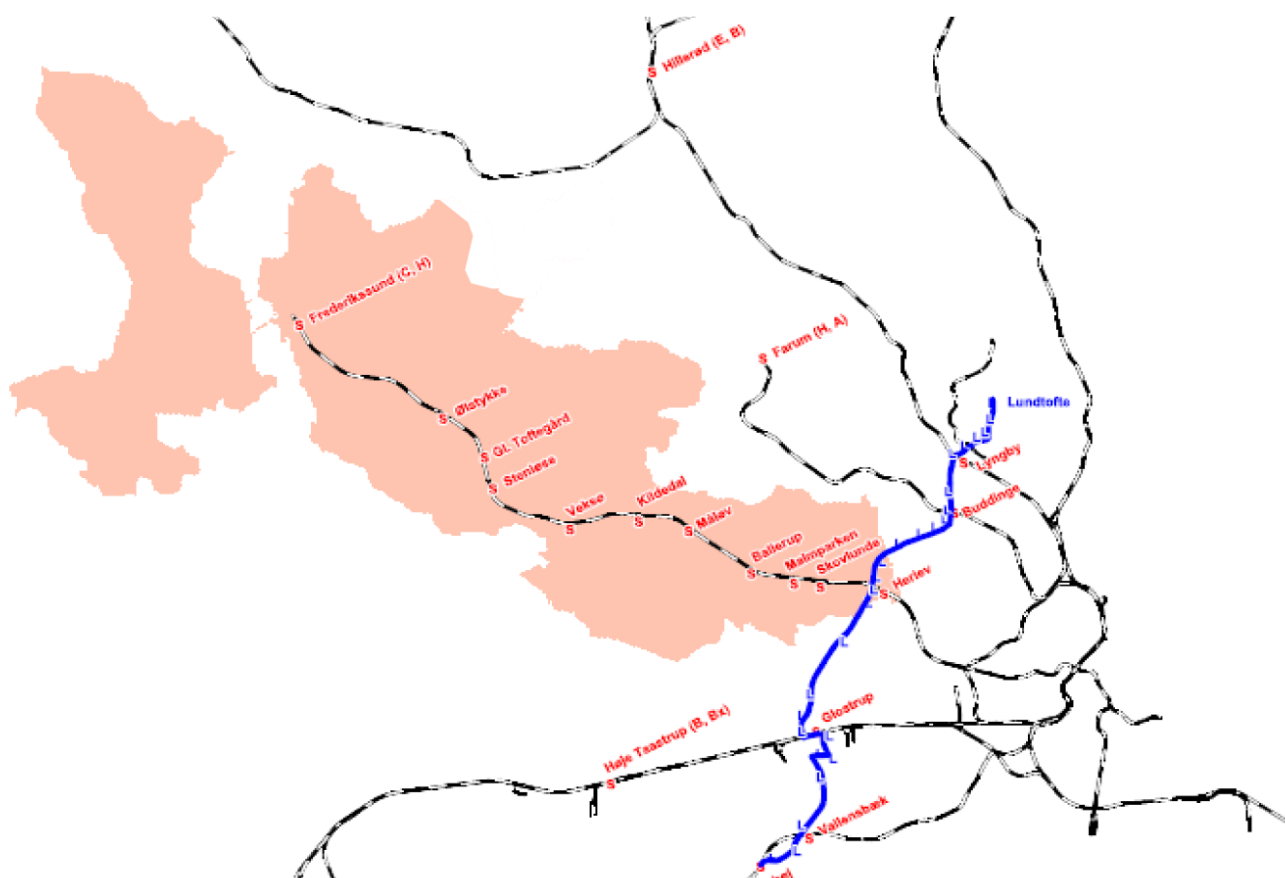


Indhold

Forord	3
Indledning	4
Frederikssundfingeren 2020	6
Visioner og mål	8
Sådan skal 3i1-systemet være	10
Byplanlægning og den kollektive trafik	12
3i1-stoppene	14
Sådan får vi farten sat op	16
Busser, S-tog og letbane	18
Handlinger	20

Strategi for kollektiv trafik i Frederikssundfingeren
Redaktion og grafisk tilrettelæggelse NIRAS A/S
for
Bycirkulens sekretariat 2012 og Herlev Kommune

© Bycirkulens sekretariat 2012
Publikationen kan citeres med kildeangivelse



Forord

Den kollektive trafik i Frederikssundfingern står i de kommende år med nye muligheder i form af letbane og anden infrastruktur herunder motorvej og fjordforbindelse. Samtidigt er Frederikssundfingern den finger i Hovedstadsregionen med de største byudviklingsmuligheder. Dette potentiale vil kommunerne i Frederikssundfingern udnytte.

Der er dog ikke bare lige gjort. Udviklingen af Frederikssundfingern skal håndtere en række udfordringer. Byudviklingen skal være bæredygtig, og det betyder, at der i højere grad skal sættes på kollektiv trafik i sammenhæng med byudvikling.

De muligheder vi står med lige nu skal udnyttes optimalt, så en langt større del af befolkningen i Frederikssundfingern bruger S-tog, letbane og bus i stedet for eller som supplement til at køre i bil.

Derfor er vi blevet enige om en vision om et samlet kollektivt system på tværs af transportmidlerne - et 3i1-system der er sammenhængende, højfrekvent, hurtigt, effektivt og pålideligt.

Vi håber at denne strategi, kan inspirere udviklingen af den kollektive trafik også udenfor Frederikssundfingern.

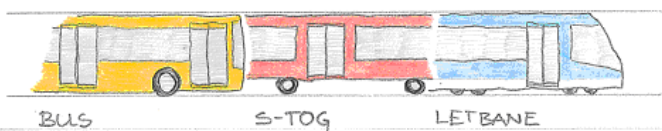
Region Hovedstaden har bidraget til udarbejdelse i form af økonomisk støtte. Vi vil gerne her benytte mulighed for at takke for samarbejdet og støtten fra regionen.

Borgmester
Thomas Gyldal Petersen
Herlev Kommune

Borgmester
Jesper Würtzen
Ballerup Kommune

Borgmester
Willy R. Eliassen
Egedal Kommune

Borgmester
Ole Find Jensen
Frederikssund
Kommune



Indledning

Kommunalt samarbejde om fremtidens kollektive trafik i Frederikssundfingern

Den kommende letbane langs Ring 3, med tilhørende krydsningspunkt ved Herlev Station med S-togslinjen mellem København og Frederikssund, åbner helt nye muligheder for den kollektive trafik i Frederikssundfingern.

De fire borgmestre fra henholdsvis Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund kommuner besluttede den 26. maj 2011, at det gode fælleskommunale samarbejde omkring den kollektive trafik skal fortsætte ved, at de fire kommuner udarbejder en fælles strategi med tilhørende handlingsplan for fremme af den kollektive trafik i Frederikssundfingern.

Strategien skal vise veje til, hvordan den kollektive trafik bliver et attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ og/eller

supplement til bilen, hvordan der kan opbygges hurtige kollektive forbindelser på strækninger med mange pendlere, og hvordan vi kan sikre en optimering af samspillet både mellem bus, S-tog og letbane indbyrdes og mellem den private transport med bil og cykel på den ene side og den kollektive trafik på den anden side.

Strategien skal medvirke til, at letbanen sammen med de øvrige tiltag omkring den kollektive trafik får væsentligt flere til at benytte den kollektive trafik.

Arbejdet med strategien

Strategien er udarbejdet af projektgruppen i tæt samarbejde med de kommunale planlæggere og DSB S-tog, Movia, Region Hovedstaden og Ringbysamarbejdet. Samarbejdet har blandt omfattet en række dialogmøder og workshops.

Gå eller tag cyklen til stoppestedet. Hør fuglen fløjte, mens bussen ruller ind. Se landskabet flyde forbi og du er på stationen. Skænk kaffen, snup bollen + avisen og sæt dig ind i toget. Kig lidt i avisen, drik kaffen, spis bollen og se din station nærme sig. Hils på kollegaen, vend verden og stig på letbanen. Så er du fremme... men du føler du lige er taget af sted. Hmm... tænker du og glæder dig allerede til turen i eftermiddag.

Arbejdet med strategien er sket med økonomisk støtte fra Region Hovedstaden.

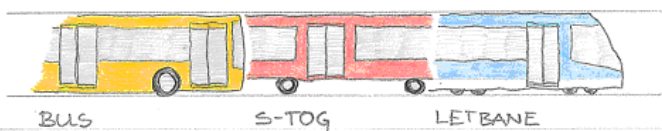
Strategiens opbygning og indhold

Strategien består af fem hoveddele:

1. Frederikssundfingern 2020 tager udgangspunkt i forholdene omkring årsskiftet 2011/12. Herefter følger en kort beskrivelse af dels de store kommende byudviklingsprojekter, dels de store, kommende infrastrukturprojekter i området. Både byudviklingen og ændringerne i infrastrukturen skal medtænkes i strategien for den fremtidige kollektive trafik.
2. Visioner og mål slår fast, at den kollektive trafik skal være det naturlige valg i Frederikssundfingern. Den kollektive trafik skal dække væksten i persontransporten, og sammen med de fire kommuners fælles cykelstrategi sikre mindre biltrafik i de tætbyggede områder. Derfor skal Frederikssundfingern have de bedste løsninger for den kollektive transport og for cyklisterne.
3. 3i1-systemet. I dette afsnit beskrives 3i1-systemets struktur og principper både i forhold til rutenet, stop og betjening.
4. Indsatsområderne omfatter blandt andet principper og ideer til hvordan byudviklingen og den kollektive trafik skal spille sammen, hvordan rejsehastigheden skal øges samt en række konkrete anbefalinger til selve transporten, stationer og stoppesteder.
5. Handlingsprogram i form af en række input og anbefalinger til regering, region, Movia, DSB S-tog, Banedanmark, Ringbysamarbejdet om letbanen og de kommende kommuneplaner m.m. i Herlev, Ballerup, Egedal og Frederikssund.

Det videre arbejde

Forslaget til strategi forelægges de fire borgmestre i maj 2012 før den egentlige politiske behandling i hver af de fire kommuner i løbet af juni/august måned.



Fakta 2012

<i>Indbyggertal</i>	<i>160.000</i>
<i>Rejsende med S-bane</i>	<i>30.000</i>
<i>Trafiktal Kronpris Frederiksbros</i>	<i>20.500</i>
<i>Trafiktal Frederikssundvej i Ballerup</i>	<i>41.000</i>
<i>Trafiktal Ring 3 i Herlev</i>	<i>36.500</i>

Frederikssundfingeren 2020

Bymønstre

Frederikssundfingeren består af de 4 kommuner Frederikssund, Egedal, Ballerup, samt Herlev. Hver kommune har et kommunecenter og en række bycentre. Hovedparten af kommunecentre og bycentre ligger langs S-banen mellem Valby og Frederikssund.

De store byudviklingsprojekter

Frederikssund Kommune

I Frederikssund Kommune vil der de kommende år ske en meget stor byudvikling i området Vinge mellem Ølstykke og Frederikssund.

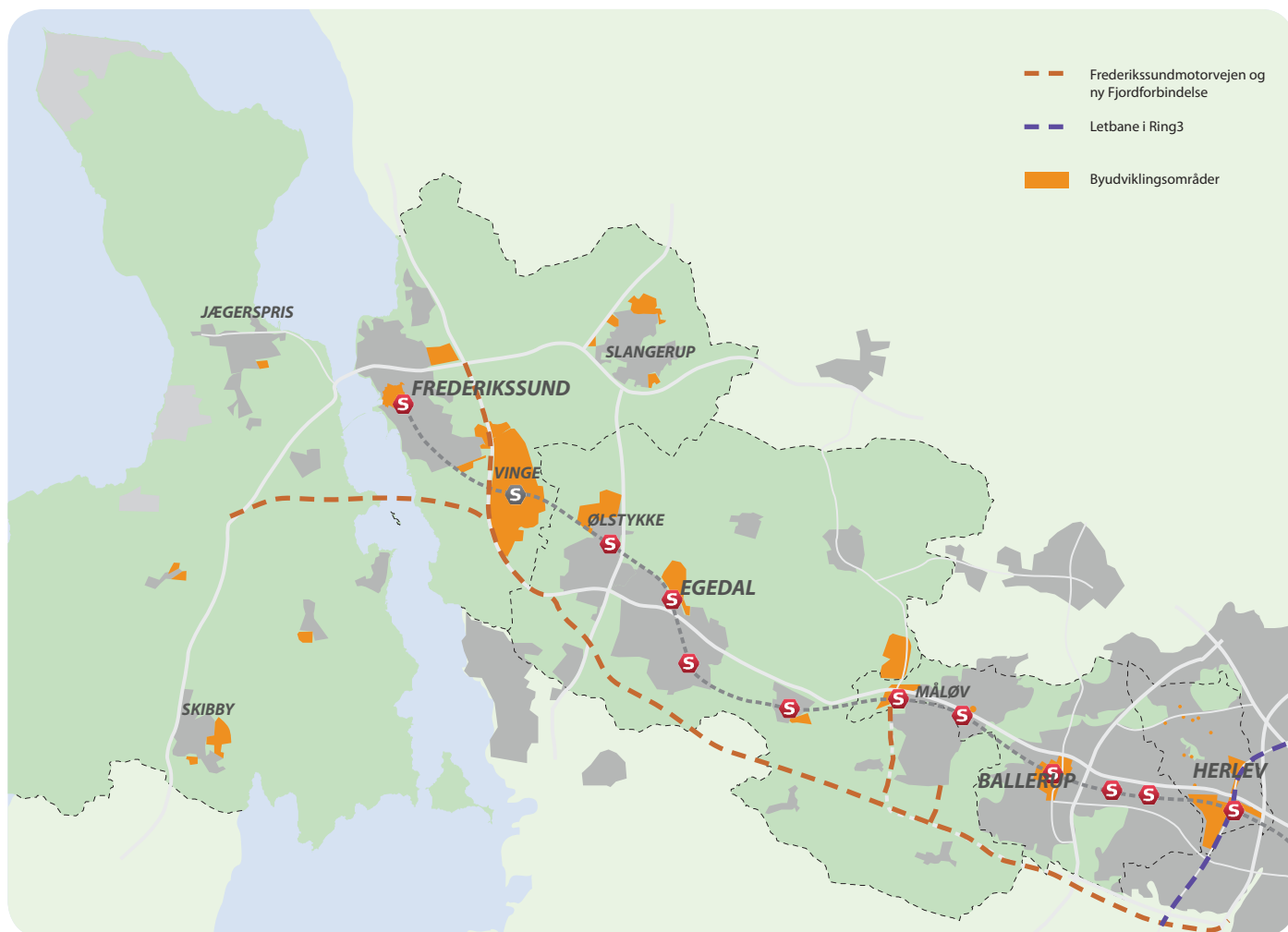
I Slangerup er der planer om en vækst på 400 boliger

Frederikssund Kommune arbejder fortsat med byudvikling i Frederikssund by.

Egedal Kommune

I Egedal Kommune er udviklingen af bydelen Egedal netop startet op med nyt rådhus, plejecenter og detailhandel, og der er udvidelsesmuligheder i Ølstykke Nord.

Ved Kildedal St. i Måløv bliver Egedal Kommunes del udviklet til et stort feriecenter, og det er forventningen at den første bygning er klar i 2013.



Byudvikling og ny infrastruktur i Frederikssundfingern

Ballerup Kommune

Ballerup Kommunes del af området ved Kildedal st. er forsat under udvikling. Det er især Novo Nordisk der udvider, men også andre virksomheder flytter til. I 2012 åbnede Origio således et stort nyt forskningshus.

På lidt længere sigt vil omdannelsen af Værløse Flyvestation give plads til udvikling i den nordlige del af Måløv og Jonstrup.

I Ballerup Bymidte planlægges for fortætning og byomdannelse.

Herlev Kommune

I Herlev er der i forbindelse med Letbanen lagt op til store udviklings- og omdannelsesmuligheder. Bl.a. Nyt Herlev Hospital og Erhvervsområdet Marielundvej/Mileparken. Hertil kommer planerne om etablering af et butiksområde umiddelbart øst for Herlev station på DISA-grunden.

Nye infrastruktur

Den kommende letbane

Etableringen af Letbanen langs Ring3 mellem Lundtofte og Ishøj vil give helt nye muligheder både byudvikling og den kollektive transport. I anlægsperiode vil der komme voldsom trængsel på Ring3. Idéerne fra strategien kan bruges til at imødegå nogle af disse problemer. Når Letbanen er etableret vil der være betydelige gevinster af letbane-drift. Letbanen åbner i 2019.

Motorvej og ny fjordforbindelse

Der er udarbejdet VVM for to store vejprojekter i Frederikssundfingern. I 2020 er der motorvej helt til Frederikssund og en ny fjordforbindelse. Motorvejen anlægges i 1. og 2. etape frem til Kildedal St. Når motorvejens 3. etape er etableret helt frem til Frederikssund, bør man undersøge om den skal busbetjenes i lighed med Helsingørsmotorvejen.

Udviklingen skal medtænkes i strategien for den kollektive trafik

Udviklingen i Frederikssundfingern ændrer grundlaget over de næste 10-20 år. Det skaber nye potentialer for den kollektive trafik i Frederikssundfingern, og de skal udnyttes, så Frederikssund fingern ikke kommer til at påvirke miljøet i samme grad som de andre fingere i København gør. På transportområdet vil vi gøre det ved, at skabe et reelt alternativ til privat bilismen.



Visionen er at den kollektive trafik er det naturlige valg af transportmiddel.



Visioner og mål

Det skal være hurtigt, nemt og tillokkende at vælge bus, tog og letbane, hver for sig eller i kombination med hinanden. Den kollektive trafik skal med andre ord være et attraktivt alternativ til bilen til og fra arbejde og uddannelse, samt fritidsformål.

Den kollektive trafik i Frederikssundfingern skal være en af de væsentligste brikker i puslespillet om at sikre mobilitet for alle regionens borgere, uanset hvor fra og hvortil de skal og uanset indkomst.

Den kollektive trafik skal tage sig af størstedelen af væksten i persontransporten

I tråd med den nationale trafikpolitik, skal den kollektive trafik løfte størstedelen af væksten

i persontransporten. Det skal medvirke til at mindske trængslen på vejene og reducere miljø- og klimapåvirkningen fra transporten.

Helt afgørende er derfor, at den kollektive trafik er konkurrencedygtig i forhold til bilen. Det vil vi i Frederikssundfingern sikre ved at etablere et nyt kollektivt trafiksystem, et 3i1-system, bestående af bus, letbane og S-tog. Dette system skal være sammenhængende, højfrekvent, hurtigt, effektivt og pålideligt.

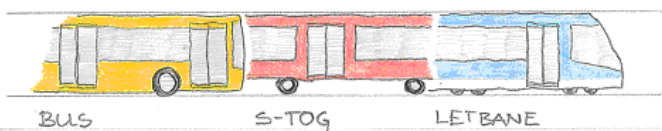
3i1-systemet skal sammen med bestræbelserne på at øge cyklismen bidrage til, at Frederikssundfingern bliver kendetegnet ved effektive, hurtige, sunde og miljøvenlige alternativer til kørsel i bil. Frederikssundfingern skal være kendt for at have de



bedste løsninger for den kollektive transport og for cyklisterne, og for et prisniveau der matcher produktet.

3i1-systemet har et stort potentiale også udenfor Frederikssundfingern, og det kan ikke blive en succes, hvis det ikke kommer til at have fat i de vigtige rejsemål andre steder i Hovedstadsområdet. Derfor skal 3i1-systemet i det videre arbejde finde sin endelige form sammen med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

3i1-systemet skal være sammenhængende, højfrekvent, hurtig, effektiv og pålidelig system bestående af bus, S-tog og letbane.



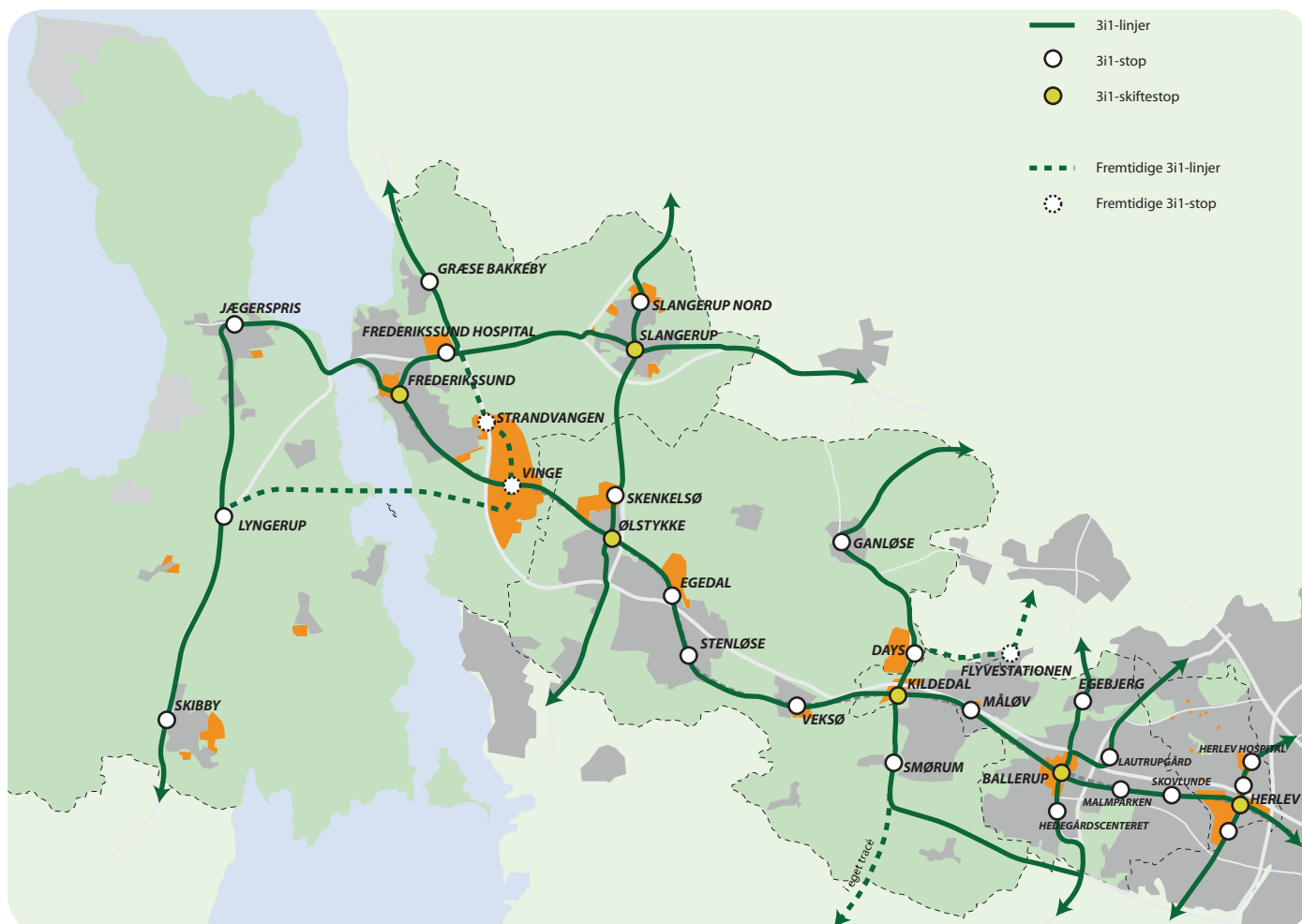
Sådan skal 3i1-systemet være

3i1-systemet består af højklasede busser, S-tog og Letbane i et sammenhængende pendlersystem. Systemet skal have høj rejsehastighed. Derfor skal der være få stop. Det skal være højfrekvent, og det skal hænge godt sammen med byen.

S-tog og Letbane indgår naturligvis i 3i1-systemet. De øvrige linjer er i udgangspunktet få og direkte højklasede busforbindelser med høj frekvens. De højklasede busser skal skabe forbindelse til og mellem de store rejsemål i regionen. Dette betyder at linjerne på 3i1-systemet bliver strategiske linjer, som hver især er en overordnet bus gennem Frederikssundfingern.

Skitsen for rutenettet

Skitsen for rutenettet er udgangspunktet for 3i1-systemet. De ca. 30 3i1-stop skal udvælgel omhyggeligt. De skal have et stort opland enten nuværende eller kommende, de skal ligge ved et kryds på 3i1 systemet, eller de skal ligge hvor der er mulighed for regionalt P&R-anlæg. Denne prioritering udpeger ca. 30 3i1-stop i Frederikssundfingern. Heraf ligger 8 på S-banen og 4 ligger på letbanen.



3i1-systemets linjer og stop. Der skelnes ikke mellem bus, letbane el. S-tog

Konceptet 3i1-systemet kræver at aktørerne indenfor den kollektive trafik i Frederikssundfingern arbejder sammen om at udvikle og forbedre en række forhold med afsæt i den eksisterende kollektive trafik i Frederikssundfingern:

Højfrekvent og hurtigt S-tog på hele strækningen til Frederikssund

Udvidelse af kapacitet på S-togsnettet, så der både kan køre flere og hurtigere S-tog i Frederikssundfingern.

Ny Letbanen i Ring3

Etableringen af letbanen langs Ring3 er naturligvis afgørende forudsætning for kvaliteten af den kollektive trafik i den inderste del af Frederikssundfingern.

6-7 buslinjer med få stop

Etablering af 6-7 højklassede busser. De nye buslinjer skal understøttes af fremkommelighedstiltag langs deres ruter i Frederikssundfingern.

Ca. 30 nye 3i1-stop, herunder 6 effektive 3i1-skiftestop

Etablering af ca. 30 nye 3i1-stop, hvor 6 3i1-stop får den særlige opgave at være effektive skifte stop mellem 3i1-linjerne.

Man skal kunne komme til 3i1-stoppene via gode stiforbindelser, og der skal være gode cykelparkeringsmuligheder.

De lokale busser kan også virke som tilbringer til 3i1-stoppene.



Byplanlægningen og den kollektive trafik

3i1-stoppene skal være det sted som opleves som center i byer og bydele i Frederikssundfingern.

PRINCIP

3i1-systemet er mere end et transport-koncept. Det er et samspil mellem den kollektive trafik og byudviklingen. 3i1-systemet skaber nye eller bedre forbindelser til den øvrige Hovedstadsregion, og det giver mulighed for udvikling. Disse muligheder skal bl.a. indarbejdes i kommuneplanerne i Frederikssundfingern.

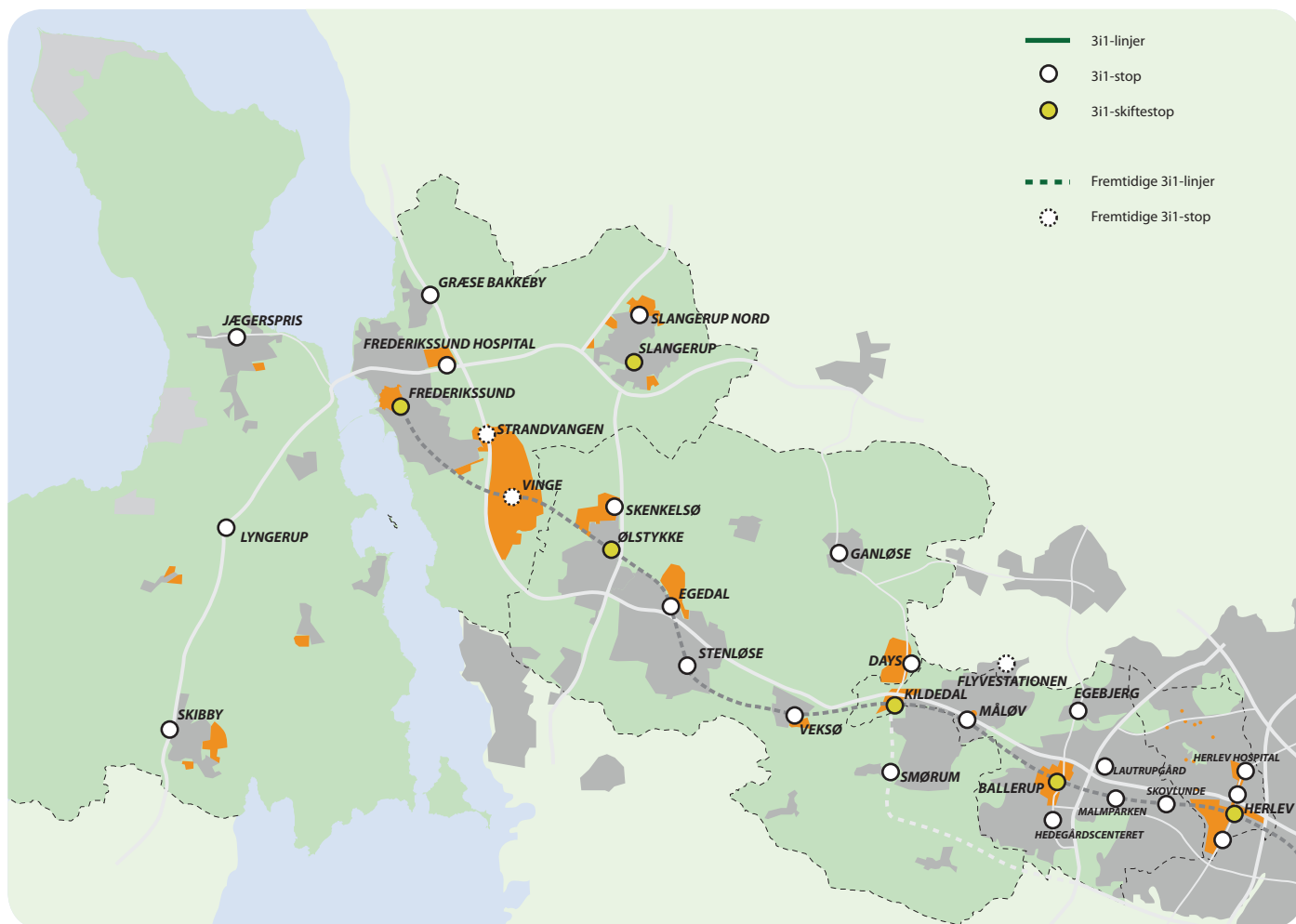
IDE

De 3i1-stop-nære arealer bruges til intensive byfunktioner.

I lighed med stationsnærhedsprincippet, skal 3i1-stoppene give anledning til at kommunerne i kommuneplanen arbejder med fortættet bebyggelse. Både ønsket om oplevelse af center og udnyttelsen af gode kollektive forbindelser, bør danne baggrund for udvikling af tættere byområder i umiddelbar nærhed af 3i1-stoppene.

3i1-systemet skal sikres god fremkommelighed i byerne.

Den konkrete planlægning i udviklingsområderne skal skabe rammerne for 3i1-systemet. Det gælder f.eks. sikring af mulighed for etablering af egne tracéer, eller muligheden for udvikling af 3i1-skifte-stop.



Byudvikling i Frederikssundfingeren vist i sammenhæng med 3i1-stoppene

Cykel, gang og lokale busser skal sikre adgang til 3i1-stoppe-

ne.
Tilgængeligheden for kunderne til 3i1-stoppe er afgørende for systemets succes. Trafik- og byplanlægningen skal i fællesskab udvikle 3i1-stoppenes sammenhæng med den omgivende by, så det bliver nemt at komme fra sin hoveddør til 3i1-stop.

Regional P&R-anlæg ved Kildedal og evt. ved Vinge og i Hornsherred.

3i1-systemet skal kunne bruges sammen med privatbilen. Regionale P&R-anlæg kan betjene biler fra et stort omland f.eks. fra byerne omkring Frederikssund fingeren ved Kildedal st. eller fra Hornsherred umiddelbart inden køen før Kronprins Frederiksbro.

Bilparkering er ikke et krav

Der er ikke krav om bilparkering, fordi 3i1-stoppe skal ligge i bystrukturen, på en måde der tilskynder til brug af cykel sammen med 3i1-systemet. Derfor er det ikke et krav at der skal være bilparkering ved alle 3i1-stop.

ANBEFALINGER

Fingerplanen giver ikke mulighed for betydelig fortætning udenfor de stationsnære områder, men mange steder vil bebyggelsesprocenter op til 90 omkring et 3i1-stop opleves som betydeligt tættere by end den omkringliggende bebyggelse. Kommunerne tager initiativ til en dialog med Naturstyrelsen om den kommende Fingerplan.

Kommunerne skal sikre at Kommuneplan 2013 ikke er til hinder for strategiens gennemførelse bl.a. ved at:

- Planlægge for tættere by omkring stationerne og de kommende 3i1-stop
- Sikre at der er mulighed for at gennemføre fremkomme-lighedstiltag.
- Øge tilgængeligheden til stationerne og de kommende 3i1-stop i Frederikssundfingeren.
- Overveje om der er mulighed for etablering af regionale P&R-anlæg omkring Frederikssund.



3i1-stoppene

3i1-stoppene er Frederikssundfingerens nye stationer. Stedet med kontakten til den øvrige by, og de skal være tydeligt markeret både visuelt og betydningsmæssigt.

PRINCIP

3i1-stoppene skal have et større opland end, det man normalt vil forvente af f.eks. et busstoppested. Derfor er det vigtigt at 3i1-stoppene ikke blot bliver et skilt ved vejen. 3i1-stoppene skal tydeligt markere sig i byen, så det kan opnå en særlig betydning.

IDE

3i1-stoppene skal være nemme at bruge. Derfor skal de etableres med mindst:

- Information om driften hele 3i1-systemet på informationsskærme.
- Faciliteter til cykel- og evt. bilparkering, samt cykelservicer som pumpe og lignende.
- Ventefaciliteter i form af glasskure, vandfontæne, aviser, lege/motionsredskaber, og Wifi eller lignende.
- Nem og sikker krydsning af kørebane, f.eks. som fodgængerfelt.

Eksempel Ganløse 3i1-stop

I Ganløse er der udpeget et 3i1-stop i den centrale del af byen. Stoppet vil komme til at ligge på Bygaden. Der kommer markering af 3i1-systemet, glasventesal og information. Stoppet placeres i forbindelse med stierne til den østlige del af Ganløse og der skal laves sikker krydsning.



Kollage af 3i1-stop i Ganløse.

ANBEFALING

På 3i1-stoppene i Frederikssund, Ølstykke, Slangerup, Kildedal, Ballerup og Herlev krydser to eller flere 3i1-linjer hinanden. Derfor indrettes disse 3i1-stop med mulighed for nem, hurtig, effektiv og komfortabel skift mellem linjerne.

I Frederikssund betyder det at 3i1-busserne standser tæt på perronen for S-toget.

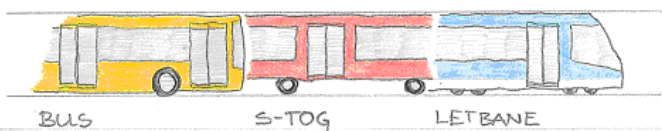
I Slangerup betyder det at 3i1-stoppet skal markeres og placeres, så der skiller sig ud fra den øvrige rutebilstation. Dette kan evt. gøres ved at lave en såkaldt ø-perron til 3i1-busserne.

I Ølstykke betyder det at 3i1-busstoppet placeres på Frederiksborgvej umiddelbart under banebroen. Der skal etableres en ny forbindelse fra S-toget via trapper til begge sider af vejen, og der skal findes plads til 3i1-stoppenes faciliteter.

I Kildedal betyder det at 3i1-busstoppet placeres på Kildedalvej umiddelbart under banebroen. Der skal etableres en ny forbindelse fra S-toget via trapper til begge sider af vejen, og der skal findes plads til 3i1-stoppenes faciliteter.

I Ballerup betyder det at 3i1-buslinjerne standser tæt på perronen for S-toget, og der skal evt. skabes bedre plads til de mange kunder.

I Herlev får 3i1-stoppet en helt særlig rolle. 3i1-stoppet vil blive det 3i1-stop med langt de fleste kunder. 3i1-letbanen-stoppet placeres på Ringvejsbroen umiddelbart over S-togssporet. Der skal etableres en ny forbindelse fra S-toget via trapper og elevator til en ø-perron på Ring3. I Herlev kan det overvejes om afstanden mellem Letbane og S-tog skal forkortes ved at flytte Herlev Station 200 m mod vest.



Sådan får vi farten sat op

Forbi bilkøer, en hurtig genvej, så er man fremme. I Frederikssundfingern prioriteres fremkommelighedstiltag for 3i1-systemet, uanset om det er for bus, S-tog eller letbane.

PRINCIP

Optimal fremkommelighed for den kollektive transport er ikke "blot" til gavn for kunderne. Det er også med til at reducere driftsomkostningerne. Derfor skal fremkommeligheden prioriteres i 3i1-systemet.

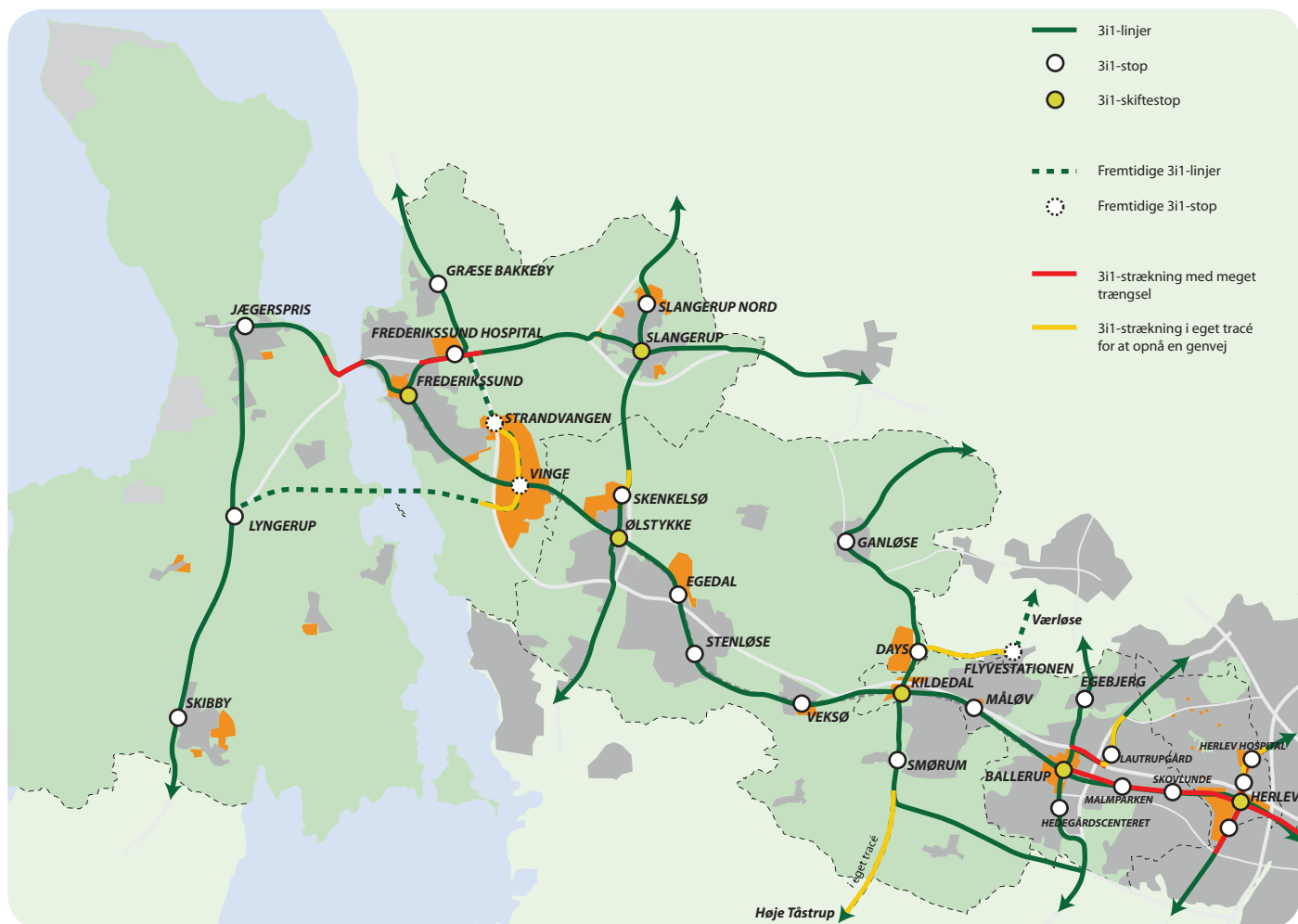
IDE

Prioriteret signalregulering på alle linjer

En umiddelbar tilgængelig og effektiv løsning er at udstyre lysreguleringer med udstyr, der prioriterer busserne, på samme måde som det er tiltænkt på letbanen.

Overhalings- og vendespor på S-banen

Betjeningen med S-tog mellem Ballerup og Frederikssund lever ikke op til ønsket om høj frekvens. Der arbejdes ikke med et system af hurtigere og langsomme tog på denne strækning. For at skabe yderligere kapacitet skal løsningen ses i sammenhæng med det samlede S-togsnetts kapacitet. Løsningen kan være vendespor i København og overhalingsspor mellem Husum og Ballerup, og det bør undersøges og udvikles nu.



Anbefalinger til hvor der skal lave genveje, kapacitetsudvidelser eller egne tracéer til 3i1-systemet.

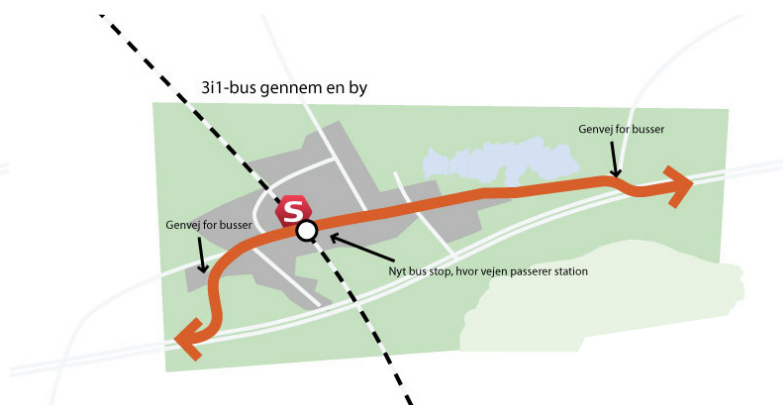
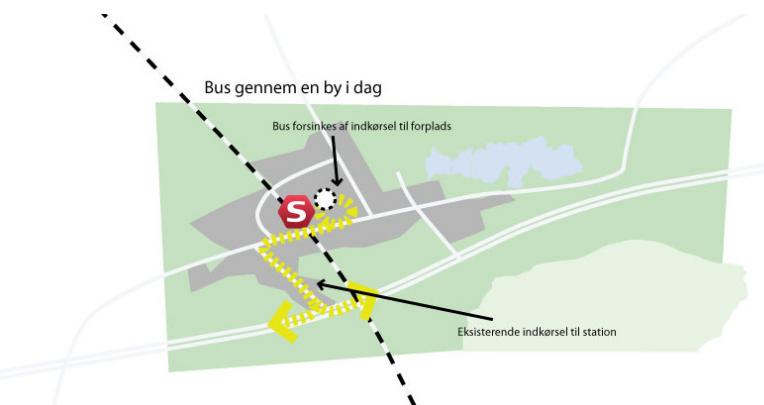
Busser og letbane i eget tracé.
Letbanen bør så vidt muligt køre i sit eget tracé, for at undgå trængsel. 3i1-busserne kører kun undtagelsesvis på veje med trængsel. På veje med trængsel bør der etableres egne tracéer til busserne.

Nogle steder skal 3i1-busserne umiddelbart køre store omveje for at komme frem til 3i1-stoppene. I disse tilfælde kan egne tracéer betyde genveje for busserne, og betydeligt kortere rejsetider.

ANBEFALING

DSB S-tog og BaneDanmark bør snarest igangsætte en udredning af hvordan S-togsbetjeningen af Frederikssundbanen kan udvides og forbedres.

Kommunerne og Movia bør i samarbejde udvikle konkrete løsninger for at øge fremkommeligheden for busserne i Frederikssundfingern.



Figurerne viser hvordan busserne i dag typisk skal køre omveje for at komme frem til en station, og hvordan man kan øge rejsehastigheden ved at skabe mere direkte veje.



Busser, S-tog og Letbane

Når man rejser med 3i1-systemet er man aldrig i tvivl om man kommer frem til tiden, og den korte rejsetid kan bruges aktivt.

PRINCIP

3i1-systemet skal være et state-of-the-art system, også når det gælder rejseoplevelsen. Det skal være behageligt, praktisk og en god oplevelse at køre i 3i1-systemet. Serviceniveauet skal i praksis være det samme ligegyldigt om man rejser med en 3i1-bus, letbane eller S-tog.

IDE

Busser, Letbane og S-tog i 3i1-systemet skal have:

- God komfort. Derfor skal der benyttes ordenligt materiel på alle 3i1-linjerne.
- Online trafikinformation om hele 3i1-systemet.
- Mulighed for gratis at medbringe cykler også i 3i1-busser.
- Busser, letbane og S-tog skal have 3i1-markering.
- Gratis wifi som det allerede er kendt fra flere tog og busser.
- Konvens, så som kaffe eller juiceautomater og aviser.



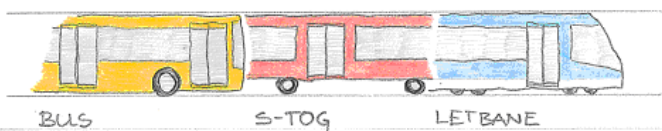
*3i1-systemets busser, S-tog og letbanetog
alle have realtids trafik information om 3i1-
systemet,og....*



god komfort, samt...



mulighed for gratis at medbringe cykler.



Handlinger

Projektet sammenhæng til andre projekter

Denne strategi er ikke det eneste initiativ i forhold til kollektiv trafik i og omkring Frederikssundfingern. Der er en række andre projekter i gang om kollektiv trafik, cyklisme og Mobility Management, som denne strategi må forholde sig til og tilpasse sig. 5 projekter har en særlig betydning og sammenhæng med strategien. De er:

- TUS-projektet, der arbejder med udvikling af et integreret trafikinformationssystem, der formentlig kan anvendes i 3i1-systemet.
- Cykelprojekt i Frederikssundfingern, der er et samarbejde mellem de samme 4 kommuner om bl.a. pendlercykelruter og cykeltilgængelighed til og i den eksisterende kollektiv trafik.
- Letbane langs Ring 3, der er tænkt som en del af 3i1-systemet, og som er grundla-

get for arbejdet med visionen om at øge den kollektive trafiks andel i Frederikssundfingern.

- Movias pendlernet, der er Movias arbejde med et basisset af busser, som på mange punkter ligner 3i1-systemet bus del. De to projekter kan komme til at støtte hinanden.
- +Ways, der er et projekt om flere konkrete tiltag omkring en buslinje i Roskilde mf., der skal øge fremkommelighed, markere stoppesteder, og øge frekvensen. Strategien har hentet inspiration fra dette projekt.
- Mobility Management projektet med virksomheder i Lautrupgård og Mobility Management projektet med Novo Nordisk i Måløv, som begge er projekter, der finder helt konkrete løsninger til pendlere i Frederikssundfingern.

Vi gøder jorden for 3i1-systemet

Projektet har udarbejdet input til Regional udviklingsplan og Movia pendlernet, og der er afholdt et 2. Dialogmøde med bl.a. Ringby og letbanesamarbejdet, DSB S-tog og Movia.

Projektet skal:

- Orienterer på Trafikbestillerkonferencen den 10. maj om strategien
- Præsentere strategien for vores politikere den 26. juni 2012
- Kontakte Naturstyrelsen ifm. Fingerplan 2012 i forhold til sammenhæng mellem byudvikling og kollektiv trafik
- Henvende sig til DSB S-tog og BaneDanmark om mere S-tog i Frederikssundfingeringen.
- Bringe strategien ind i arbejdet med udviklingen af letbanen langs Ring 3

Vi fortsætter arbejdet.

Arbejdet med strategien og den kollektive trafik fortsættes på administrativt plan og i borgmestergruppen, sammen med arbejdet med fremme af cyklismen i Frederikssundfingeringen.

Arbejdet omfatter:

- At bringe strategien ind i arbejdet i trængselskommissionen via Frederikssund Kommunes repræsentant i KKR.
- Evt. at initiere og drive forum om kollektiv trafik i Frederikssundfingeringen.
- Evt. at ansøge puljer om støtte til det fortsatte arbejde.
- Evt. at revidere strategien. Kommunerne skal sikre at Kommuneplan 2013 ikke er til hinder for strategiens gennemførelse.

Afprøvning af 3i1-systemet

Sammen med Region Hovedstaden og Movia vil vi udpege en forsøgslinje. Ved projektering af forsøgslinjen skal følgende hovedelementer behandles:

- Projektering af 3i1-stop
- Projektering af veje i egne tracéer
- Indretning af busser
- Udvikling af informationssystem

Afprøvning

- Bestilling af busser
- Drift

Evaluerings

Etablering af 3i1-system.

Indgåelse af aftale om etablering af 3i1-systemet

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 2

Emne: Kriterier og proces for tilskud til øget og sikker cykel
fremkommelighed

Antal bilag 2

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød**Kriterier for tildeling af udviklingsmidler til cykel fremkommelighed på cykelsuperstier**
Telefon +45 38 66 50 00
Direkte +45 38 66 55 04
Fax
Web www.regionh.dk
CVR/SE-nr: 30 11 36 83
Journal nr.: 12011556

Dato: 12. november 2012

Region Hovedstaden har opstillet en række ønsker til ansøgninger til puljen for cykel fremkommelighed i 2013-2015, som vil danne grundlag for en saglig vurdering af de konkrete ansøgninger. Så mange af ønskerne som muligt bør være opfyldt.

Beslutningstager	Regionsrådet i Region Hovedstaden beslutter hvilke tiltag, der skal have støtte.
Mulige modtagere	Kommuner i Region Hovedstaden. Andre offentlige og private organisationer og institutioner samt virksomheder kan være medansøgere til midlerne, såfremt de bidrager aktivt og økonomisk til projektet, i øvrigt overholder statsstøttereglerne og anden lovgivning.
Tilskuddets karakter	Til udvikling og gennemførelse af tiltag, som fremmer cyklisteres fremkommelighed på nettet af cykelsuperstier – på vejstrækninger, i trafik kryds og ved trafikale knudepunkter.
Overordnet målsætninger	Øge andelen af borgere, der cykler eller benytter offentlig transport.
Indsatsområder	▪ Opfyldelse af kvalitetsmålet om fremkommelighed ▪ Cykelsuperstierne er kendetegnet ved, at man i et støt tempo og med så få stop og forhindringer som muligt skal kunne komme fra A til B. For at opnå dette følger anlæg og vedligehold af cykelsuperstierne fire kvalitetsmål: Tilgængelighed, fremkommelighed, komfort samt sikker-

hed/tryghed. De samarbejdende kommuner bruger de fire kvalitetsmål ved anlæg og vedligehold af cykelsuperstierne. Puljen støtter særligt op omkring kvalitetsmålet om fremkommelighed, men kan ikke ses uafhængigt af de tre andre kvalitetsmål.

- **Løsning af tværgående problemstillinger på cykelområdet**

- Det er ønskeligt at et tiltag går på tværs af transportformer. Det er ofte i mødet med andre trafikanter og transportformer, at cyklistens fremkommelighed sænkes. Løsninger af cyklistens fremkommelighed, som ikke sker på bekostning af andre trafikanters fremkommelighed, er naturligvis at foretrække. Men da dette ikke altid er realistisk i praksis, kan tiltag ligeledes rette sig mod at skabe fremkommelighed for cyklister igennem prioritering af cyklister.

- **Demonstrering af løsninger ud over det basale niveau**

- For at opnå status af en cykelsupersti skal en strækning leve op til de fire kvalitetsmål, som tidligere er nævnt. Der skelnes imellem en basal løsning og en ideal løsning i konceptet. Jo, mere ideal, en cykelsupersti er, desto mere tilgængelig, fremkommelig, komfortabel og sikker/tryk vil den være. Region Hovedstadens pulje skal bidrage til løfte niveauet for en strækning eller et punkt på en strækning.

Kommuner i hovedstadsregionen kan ansøge om regional medfinansiering til supplerende fremkommelighedstiltag, som ellers ikke ville have været blevet realiseret. Ansøger kan have et mål om at ville demonstrere så ideal en løsning som muligt, der skaber større fremkommelighed på en sti, i et kryds eller ved et trafikalt knudepunkt. Region Hovedstaden stiller dog ikke krav om idealløsninger, da ideale løsninger ofte vil have

en økonomisk størrelsesorden, som Region Hovedstadens pulje ikke kan indfri.

- **Cykel fremkommelighed i øvrigt**

- Øvrige tiltag til fremme af cykling vil kunne komme i betragtning, hvis midlerne ikke er forbrugt under indsatsområde 1-3.

Krav til arrangementet

1. Evaluering, afrapportering og kommunikation

- Der skal aflægges endeligt regnskab og afrapportering, når tiltaget er implementeret. Der skal være åbenhed/offentlighed om resultatet – til gavn for især andre kommuner.
- I forbindelse med tildeling af støtte vil Region Hovedstaden underskrive en tilsagnsaftale med modtageren af beløbet, hvor Region Hovedstaden vil fastlægge krav til evaluering af tiltaget, afrapportering og kommunikation.

2. Finansiering

- Ansøger skal fremsende budget og beskrive sin finansieringsmodel.
- Man kan søge støtte til cykelsuperstier, som allerede har modtaget meddelelse om støtte fra staten.
- Tiltaget kan implementeres på allerede anlagte cykelsuperstier eller som led i etableringen af kommende cykelsuperstier.
- Det er ikke et krav, at staten medfinansierer projektet.
- Hvis en kommune på egen regning eller igennem anden ekstern finansiering opgraderer en given strækning til cykelsupersti, kan regionens cykel fremkommelighedspulje også søges.
- Den ansøgende kommune skal altid selv bidrage økonomisk til tiltaget.
- Kommunens andel af finansieringen kan variere alt efter om der er rejst ekstern finansiering ud over den offentlige finansiering.
- Region Hovedstadens bidrag kan variere, men

dog maksimalt andrage sig til 60 % af tiltagets samlede udgift.

3. Begrundelse og beskrivelse

- Når man ansøger Region Hovedstaden om støtte, så skal der foreligge begrundelse for at tiltaget vil kunne bidrage til øget fremkommelighed for cyklister og beskrivelse.
- Et tiltag kan f.eks. skabe fremkommelighed på en innovativ måde og dermed bidrage til den samlede værktøjskasse af nye men afprøvede løsninger.
- Der bør på forhånd fremsættes troværdig argumentation for, at tiltaget vil virke efter hensigten.
- Det kan være vanskeligt at opstille garanti for at et nyt og uafprøvet tiltag i praksis lever op til formålet om øget fremkommelighed, men Region Hovedstaden vil gerne 'kunne tro på det på forhånd'.
- Hvis et tiltag ikke er innovativt, bør det i stedet være velafprøvet, således at man er helt sikker på at opfylde formålet om øget fremkommelighed.

4. Placering

- Tiltaget skal implementeres på en strækning på vejnettet, i forbindelse med et kryds eller ved et trafikalt knudepunkt i Region Hovedstaden.

Ansøgningsfrister

Puljen skal udmøntes i 2013-2015.

Der er to ansøgningsfrister. Tiltag skal afsluttes senest året efter tildelingen af støtte. De kommende tre år vil ansøgningsfristerne se således ud:

2013 (afregnes senest i 2014): 31. marts 2013,
2014 (afregnes senest i 2015): 31. marts 2014

Økonomi til puljen

Samlet er der afsat 12 mio. kr. i en 3-årig periode. Disse midler er fordelt på følgende måde.

2013: 0,7 mio. kr.

2014: 4,8 mio. kr.

2015: 6,5 mio. kr.

Midlerne skal bruges senest året efter at de bevilges.

Organisering samt processen for tildeling af midler til cykel- fremkommelighedstiltag

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 50 00

Direkte +45 38 66 55 04

Fax

Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30 11 36 83
Journal nr.: 12011556

Dato: 12. november 2012

Regionsrådet har ifm. budgetaftalen for 2013 afsat 12 mio. kr. til øget og sikker cykelfremkommelighed.

Den praktiske udmøntning af puljen forankres i Koncern Regional Udvikling for at sikre sammenhæng til den øvrige udmøntning af initiativer i den regionale udviklingsplan. Koncern Regional Udvikling vil særligt koordinere med Sekretariatet for cykelsuperstier.

Den endelige udvælgelse af tiltag og tildeling af udviklingsmidler foretages af Regionsrådet på baggrund af Regionaludvalgets og Forretningsudvalgets indstilling.

Der ansættes i perioden 2013-2015 en medarbejder, som skal deltage i udmøntningen af puljen samt understøtte det eksisterende arbejde indenfor det regionale udviklingsområde, særligt cykling, grøn transport og klimastrategi.

Koncern Regional Udvikling fastlægger og afvikler konkrete ansøgningsrunder, uddeler midler samt fører tilsyn med at tiltagene implementeres, afrapporteres og afregnes korrekt.

Koncern Regional Udvikling kan udpege uvildige faglige eksperter til at understøtte arbejdet. Eksperterne kan for eksempel bidrage til faglig vurdering af indkomne ansøgninger og til at give udtalelser og anbefalinger til Regionsrådet til brug for tildelingen af midler.

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 5

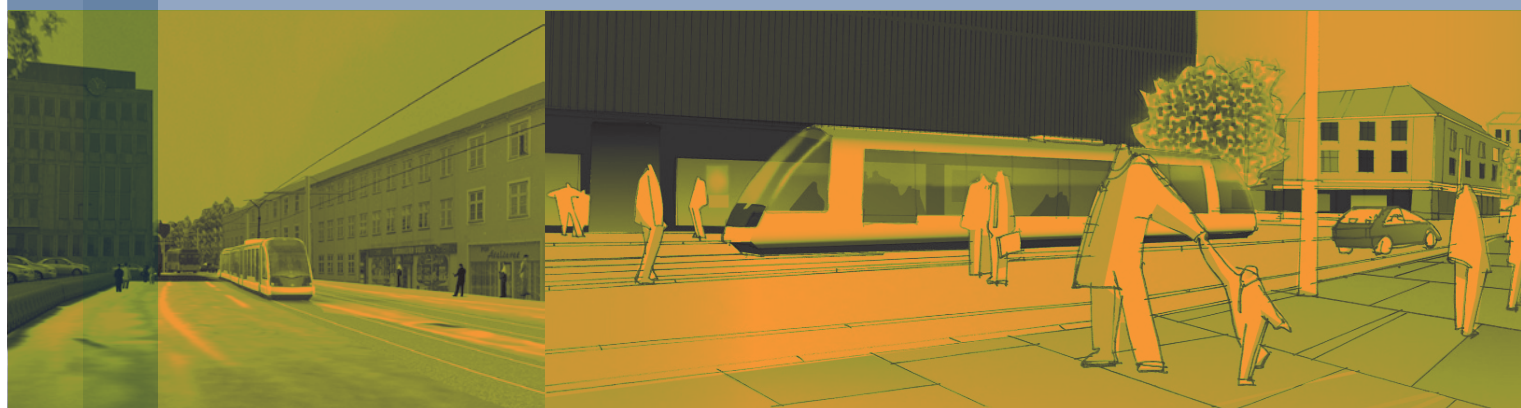
Emne: Trafikaftale med KKR Hovedstaden

Antal bilag 1



Investeringer i fremtiden

Et fælles trafikoplæg fra KKR Hovedstaden
og Region Hovedstaden



INFRASTRUKTUR DRIVER VÆKSTEN I HOVEDSTADSREGIONEN

Vi er en international metropol

Hovedstadsregionen er Danmarks eneste internationale storbyregion og samtidig centrum i Øresundsregionen. Vi konkurrerer med andre europæiske storbyer om arbejdspladser, virksomhedsinvesteringer og højtuddannet arbejdskraft.

Med åbningen af Femern-forbindelsen i 2020 får vi direkte adgang til Nordtyskland og med de norske og svenske overvejelser om højhastighedstog mellem de skandinaviske hovedstæder, bliver vi det centrale omdrejningspunkt i transportnettet mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Men også den stigende godstrafik over Storebælt skal håndteres af den regionale infrastruktur.

Vi både kan og vil løfte opgaven som vækstlokomotiv

Som international storbyregion har vi en særlig forpligtigelse til at medvirke til at skabe vækst i hele Danmark. Vi står for næsten halvdelen af Danmarks nationalprodukt, og når der skabes 100 nye job i Hovedstadsregionen, skaber det 20 nye job et andet sted i Danmark.

En forudsætning for at skabe en større vækst er en effektiv infrastruktur, som reducerer rejsetiden og giver god tilgængelighed i og til regionen. Den er derfor en vigtig rammebetingelse for, at regionen på langt sigt kan fastholde og tiltrække arbejdspladser og være en attraktiv region for virksomheder, som opererer globalt. En effektiv infrastruktur bidrager også til livskvalitet. Vi besøger familie og venner og bruger kulturtilbud i højere grad, jo lettere det er at komme rundt.

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden vil derfor i fællesskab pege på, hvad der er behov for i fremtiden for at sikre at vores transportinfrastruktur både kommer op i et højere vækstgear og cementerer vores position som et internationalt knudepunkt.

Den internationale dimension er vigtig for både Danmark og for Øresundsregionen

Vi kan gennem en trafikalt integreret Øresundsregion, gode transportforbindelser til naboregionerne og til de store europæiske og globale knudepunkter sikre os, at vi bliver en del af et større netværk.

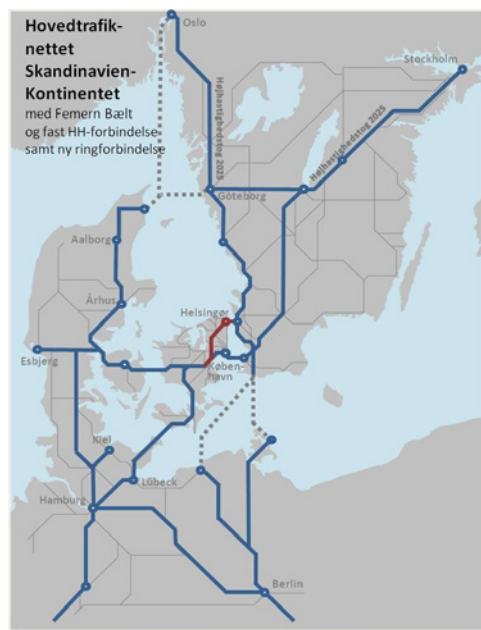
Især Københavns Lufthavns internationale flyforbindelser spiller en vital rolle for vore internationale virksomheder og for evnen til at tiltrække internationale investeringer, turisme og vidensarbejdere. Ikke blot for Hovedstaden og Øresundsregionen, men faktisk for hele Danmark. Vi understøtter derfor lufthavnen gennem projektet "Copenhagen Connected" for at få flere flyforbindelser til destinationer, som er vigtige for dansk erhvervsliv og turismen.

En god infrastruktur er væsentlig i forhold til at øge lufthavnens passagerpotentiale. Metropolregionen investerer i at sammenkoble lufthavn og højhastighedstognettet.

Når vi ser nogle år frem i tiden, er kapaciteten på både jernbane- og vejnettet presset – både i regionen og over Øresund. Så hvis vi skal løfte opgaven som en markant international spiller, vil der gradvist være et voksende behov for ny kapacitet i den øresundsregionale infrastruktur.

Vi foreslår:

- At vi fortsat satser på den strategiske udvikling af attraktive flyforbindelser for at styrke lufthavnen
- At der etableres højhastighedstog som led i en skandinavisk og europæisk korridor – koblet til lufthavnen
- At sammenhængene i Øresundsregionen styrkes gennem udbygningen af det kollektive tognet, såvel S-bane, metro som regional banebetjening.



Linjeføring og behovet for en ny ringforbindelse skal undersøges. (Vist med rødt)

Rundt i regionen – den lokale tilgængelighed skal styrkes!

Trængsel på regionens veje både koster og hæmmer væksten. I 2010 spildte borgerne hver dag 190.000 timer dagligt på at holde i kø. Den manglende fremkommelighed koster samfundet ca. 10 mia. kr. om året. (Kilde: Copenhagen Economics)

Der er derfor al mulig grund til at sætte ind overfor den stigende trængsel. Trængsel er ikke kun et problem i de tætte byområder i Storkøbenhavn. På de store indfaldsveje og på ringforbindelserne er væksten i vejtrafikken steget ganske meget. Ligesom der på det overordnede vejnet i Gribskov og Halsnæs kommuner er flere steder, hvor trafikanterne i dag oplever trængslen.

En forbedring af fremkommeligheden og af den geografiske sammenhæng i hele regionen skal styrkes gennem at udbygge og forbedre vejnettet og gennem at udbygge den kollektive transport, herunder styrke togforbindelserne mellem Nordsjælland og København.

En af de store udfordringer for vejtrafikken i hele Hovedstadsområdet er, hvordan ringforbindelserne kan udvikles, således at de kan betjene de stigende trafikstrømme på tværs af regionen.

Den kollektive trafik spiller en væsentlig rolle, når man skal have flere bilister til at bruge bus og tog på de strækninger og i de byområder, hvor trængslen er størst. Især på tværs af fingrene mangler der en attraktiv banetrafik.

Vi foreslår:

- En ny fast forbindelse ved Helsingør og Helsingborg til både bane og vej, og i forlængelse heraf:
- En ny ringforbindelse med tilslutning fra Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup til Helsingør til både bane (gods- og persontransport) og vej. Der er brug for en nærmere undersøgelse af behovet, herunder linjeføringen
- En ny Fjordforbindelse ved Frederikssund
- En ny østlig havneforbindelse i København
- At letbanen langs Ring 3 realiseres hurtigst muligt
- At den kommende letbane og metrosystemet udbygges, så der skabes en sammenhængende banebetjening.

Vi vil gerne være med til at løfte fremtidens opgaver

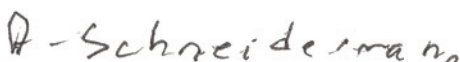
KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har gennem aftalen om letbanen langs Ring 3 og gennem konstruktiv medvirken ved de statslige planprocesser vist, at vi både kan og vil være med til at løfte Hovedstadsregionen op i et højere vækstgear. Vi indgår derfor fortsat gerne i en konstruktiv dialog med regeringen og Folketinget om, hvordan vi sammen kan realisere disse infrastrukturtiltag

Den 7. september 2011

Vibeke Storm Rasmussen
Regionsrådsformand



Allan Schneidermann
Formand for Regional udviklingsplans- og trafikudvalget



Kjeld Hansen
Formand for Kommunekontaktrådet



Jannich Petersen
Næstformand Kommunekontaktrådet





**Region
Hovedstaden**

Region Hovedstaden
Koncern Regional Udvikling
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon: 48 20 50 00
E-mail: regionh@regionh.dk
www.regionh.dk

KKR
HOVEDSTADEN

KKR Hovedstaden
Herlev Rådhus
Herlev Bygade 90
2730 Herlev

Telefon 1: 44 52 70 08
Telefon 2: 44 52 70 09
www.kl.dk

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 6

Emne: Tillægskommissorium til regionaludvalge tog udpegning af
repræsentant til netværket HH-gruppen

Antal bilag 2

NOTAT**Telefon**
Direkte
Fax
Web www.regionh.dk

Dato: 12. november 2012

Forslag til tillægskommissorium for Regionaludvalget**Deltagelse i relevante infrastruktur- og trafikfora**

Udvalget kan deltage i relevante infrastruktur- og trafikfora med henblik på at fremme koordineringen og implementeringen af initiativer i den regionale udviklingsplan og fælles trafikaftale mellem regionen og KKR Hovedstaden, som er del af den regionale udviklingsplan 2012.

Regionaludvalget

- kommissorium 2012 og 2013

Der nedsættes et § 17 stk. 4 udvalg med otte medlemmer for regional udvikling for perioden 1. januar til 31. december 2013.

I perioden 1. januar 2012 til 30. juni 2012 har udvalget endvidere som særlig opgave i samarbejde med Miljø- og grøn vækstudvalget at fungere som sparringsgruppe omkring udvikling af ideer til en grøn vækstvision for Region Hovedstaden. Udvalgets arbejde skal understøtte regionens bærende udviklingsstrategier.

Udvalget vil i perioden 1. januar 2012 til 31. december 2013 have fokus på:

Regional udviklingsplan

- Koordinering af samlet implementering og opfølgning på RUP 2.0 samt handlingsplaner for den regionale udviklings områder – herunder opsamling på høringer.

Trafik

- Drøfte forslag til Movias busnet 2013, lokalbaneplan/visionsplan,
- Udvikling af den regionale kollektive trafik i samspil med kommunerne,
- Forslag til konkrete opgaver:
 - 1) Implementering af og regional opbakning til trafikaftale i RUP 2.0 mellem region og kommuner,
 - 2) Analyse af den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet, (jf. budget 2012).

Cyklisme

- Fremme cyklisme - både pendlercyklisme, cykelturisme og cyklisme i rekreative områder,
- Følge indsatsen omkring udvikling og anlæg af et regionalt cykelsupersti-net, cykel-rejseplanlægger, mv. (i forlængelse af budget 2012)

Udvalget vil i perioden tage emner op, deltage i møder og have tværgående opgaver. Herudover vil udvalget deltage i dialogmøder med KKR/kommuner omkring implementering og opfølgning på RUP 2.0.

En del af udvalgets møder planlægges som eksterne møder til dialog med regionale aktører eller som fælles møder på tværs af udvalgene.

Der udarbejdes en detaljeret arbejdsplan for udvalgets arbejde. Der kan udarbejdes tillægskommissorier for udvalgets arbejde.

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 7

Emne: Mødeplan for Regionaludvalget 2013

Antal bilag 1

13. november 2012

MØDEKALDENDER FOR MØDER I UDVALG I 2013

Nedenfor følger udkast til mødekalender for møder i udvalgene i 2013. Mødekalenderen er udarbejdet med udgangspunkt i de tilbagemeldinger, vi har modtaget fra udvalgene.

Som hidtil gælder:

- At udvalgsmøder som hovedregel afholdes tirsdage kl. 15-17 eller 17-19.
- At de enkelte udvalg (efter aftale med relevant KD), såfremt udvalget er enig, kan aftale at afholde møder på andre tidspunkter.
- At der ved ændringer i mødeplanlægningen skal tages højde for personsammenfald ifht. de øvrige udvalg, samt andre fora hvor medlemmerne repræsenterer RegH.

Kvalitetsudvalget

22. januar	15.00-17.00
19. februar	15.00-17.00
10. april	12.00-14.00
7. maj	17.00-19.00
11. juni	15.00-17.00
3. september	15.00-17.00
8. oktober	15.00-17.00
5. november	17.00-19.00
10. december	17.00-19.00

NB: Kvalitetsudvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Psykiatriudvalget (Maja)
- Regionaludvalget (Maja + Karsten S, Kenneth B)
- Udvalget for udsatte borgere (Jannie H)
- Miljø og Grøn vækstudvalget (Bent L)

Psykiatriudvalget

15. januar	17.00-19.00
5. marts	17.00-19.00
2. april kl. 19.00-21.00 eller 4. april kl. 17.00-19.00	
7. maj	15.00-17.00
25. juni	17.00-19.00
27. august	17.00-19.00
1. oktober	17.00-19.00
12. november	17.00-19.00

NB: Psykiatriudvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Regionaludvalget (Maja)
- Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning (Nina B)
- Kvalitetsudvalget (Maja)
- Udvalget for udsatte borgere (Lise M)

Miljø- og grøn vækst udvalget

19. februar	17.00-19.00
19. marts	17.00-19.00
23. april	17.00-19.00
4. juni	15.00-17.00
27. august	15.00-17.00
1. oktober	15.00-17.00
26. november	17.00-19.00

NB: Miljø- og grøn vækststudvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Kvalitetsudvalget (Bent L)
- Fremtidens uddannelse og forskning (Lars G + Ellen T)
- Patientudvalget (Lise R + Abbas)
- Regionaludvalget (Per R)

Udvalget for udsatte borgere

19. februar	17.00-19.00
19. marts	17.00-19.00
23. april	17.00-19.00
4. juni	17.00-19.00
27. august	15.00-17.00
8. oktober	17.00-19.00
12. november	15.00-17.00
3. december	17.00-19.00

NB: Udvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Psykiatriudvalget (Lise M)
- Patientudvalget (Lene K)
- Kvalitetsudvalget (Jannie H)

Patientudvalget

5. marts	15.00-17.00
2. april	17.00-19.00
7. maj	15.00-17.00
11. juni	17.00-19.00
27. august	17.00-19.00
1. oktober	17.00-19.00

5. november	15.00-17.00
10. december	15.00-17.00

NB: Patientudvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Udvalget for udsatte borgere (Lene K)
- Miljø og grøn vækst udvalget (Lise R + Abbas)
- Regionaludvalget (Julie H)
- Fremtidens uddannelse og forskning (Anne E + Flemming P)

Udvalget for fremtidens uddannelse og forskning

22. januar	15.00-17.00
19. marts	15.00-17.00
25. april	15.00-17.00
21. maj	15.00-17.00
3. september	15.00-17.00
8. oktober	15.00-17.00
3. december	15.00-17.00

NB: Udvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Miljø og grøn vækst (Lars G + Ellen T)
- Patientudvalget (Flemming P + Anne E)
- Psykiatriudvalget (Nina B)

Regionaludvalget

22. januar	17.00-19.00
25. april	17.00-19.00
21. maj	17.00-19.00
3. september	17.00-19.00
8. oktober	17.00-19.00
3. december	17.00-19.00

NB: Udvalgets møder kan på grund af personsammenfald ikke ligge på samme tidspunkter som møder i:

- Miljø og grøn vækst (Per R)
- Patientudvalget (Julie H))
- Psykiatriudvalget (Maja)
- Kvalitetsudvalget (Maja + Karsten S + Kenneth KB)
- Uddannelse (Marianne S)

Regionaludvalgets møde den 27. november 2012

Sag nr. 8

Emne: Meddelelse

Antal bilag 2



Sag 8a Bilag 1

CYKLING I ØRESUNDSREGIONEN

Et benchmarkstudie

ØRESUND – EN CYKELREGION?

Hvordan står det til med cyklingen i Øresundsregionen – Hvad skal der til for at fremme cykling yderligere?

For at man kan forbedre sig er det nødvendigt at vide hvor man står. Det er udgangspunktet for dette benchmarkstudie i Øresundsregionen. Ved at sætte luppen på cyklingen i de forskellige byer og kommuner i Hovedstadsområdet og i Skåne kan man tegne et billede af, hvordan der i byer og kommuner arbejdes med at fremme cyklingen i Øresundsregionen.

En sådan kortlægning, samt hvad der kan gøres for at styrke cyklingen i regionen yderligere, er hovedspørgsmålene, som behandles i denne pjece.

Ved at rette blikket ud mod nabolandene, kan Øresundsregionen sammenligne sig med andre regioner på cykelområdet, og herigennem få nogle svar på, hvor stærk Øresundsregionen er som cykelregion. Der kan også hentes inspiration til, hvordan man i et regionalt perspektiv kan arbejde for at fremme cyklingen.

Et sammensat geografisk område

Øresundsregionen er i denne sammenhæng defineret som Skåne, Region Hovedstaden eksklusiv Bornholm, samt Køge og Roskilde kommuner. Øresundsregionen er et sammensat område, der dækker over

de tætte byområder i København og Malmø, en række større købstæder samt mindre byer og egentlige landområder.

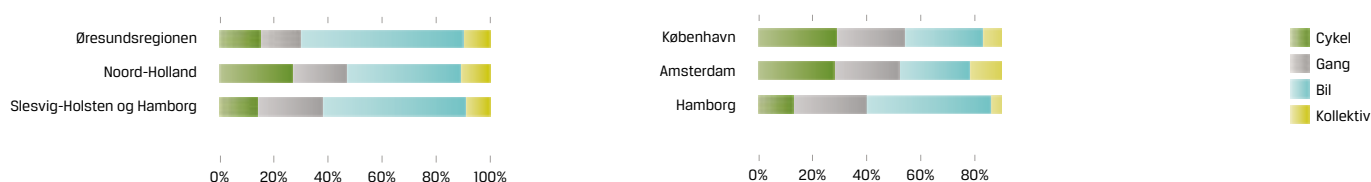
Øresundsregionen sammenlignet med udvalgte tyske og hollandske regioner

Der cycles meget i Øresundsregionen, og der er en stærk cykeltradition i både Danmark og Sverige. En sammenligning med én tysk og én hollandsk region viser, at cyklens andel af de daglige ture ikke er større i Øresundsregionen end i disse regioner.

Både i Øresundsregionen og i Slesvig-Holsten inkl. Hamborg er cykelandelen omkring 15% af alle ture. I Noord-Holland inkl. Amsterdam er mere end hver fjerde tur en cykeltur. En cykeltur er i snit godt 3 km lang i de tre regioner.

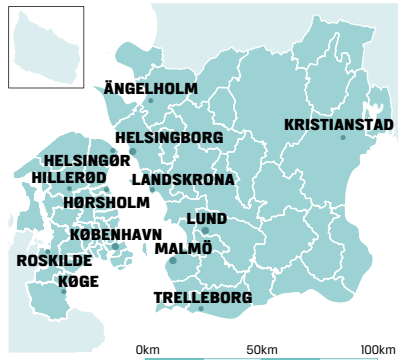
Hvor cykling i Øresundsregionen hovedsagligt er et byfænomen – cykelandelen falder i takt med faldende indbyggertal – ændrer den sig ikke væsentligt med bystørrelsen i de to andre regioner. I Noord-Holland, har man formået at udbrede cykling til hele regionen, så der ikke er særlig stor forskel på omfanget af cykling i Amsterdam og i resten af regionen. I Slesvig-Holsten er cykelandelen generelt lav, både i byerne

TRANSPORTMIDDELFORDELING AF ALLE TURE

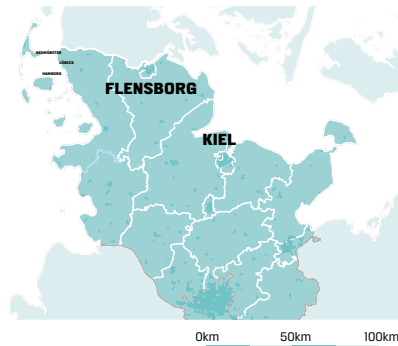




ØRESUNDSREGIONEN



SLESVIG-HOLSTEIN



NOORD-HOLLAND





**INVESTERING I
CYKELINFRASTRUKTUR
(KR. PR. INDBYGGER)**

Region Skåne	61
Region Hovedstaden	82
Holland	181

CYKLING I ØRESUNDSREGIONEN ER ISÆR FORBUNDET TIL DE STORE BYER, MEN EKSEMPEL FRA REGIONEN NOORD-HOLLAND VISER, AT DETTE IKKE BEHØVER AT VÆRE TILFÆLDET. EN MÅLRETTET REGIONAL INDSATS KAN BIDRAGE TIL AT GØRE CYKLEN TIL DET NATURLIGE VALG I DEN DAGLIGE TRANSPORT.

og på landet. I Øresundsregionen skiller København sig markant ud med en cykelandel, som svarer til Amsterdams. Sammenlignet med Hamborg benytter Københavnerne cyklen dobbelt så ofte.

Mål, strategier og politikker på cykelområdet

I Skåne samarbejder Trafikverket og Region Skåne om udviklingen af den regionale cykelinfrastruktur. Visionen er at skabe et net af cykelstier, som forbinder byerne. I Region Hovedstaden er der ikke på samme vis en regional cykelstrategi, men størstedelen af kommunerne deltager i Cykelsuperstisamarbejdet, om at skabe et høj kvalitets net af pendlerruter til København.

I Holland er der fastsat nationale mål for udvikling på cykelområdet. Alle provinser udarbejder særskilte regionale cykelplaner og formidler statslige midler til cykelprojekter i kommunerne. Derigennem har de regionale myndigheder et overblik over planlægningen for cykeltrafikken og sikrer en kontinuitet i planlægningen og at cykeltrafikken er integreret i den øvrige trafikplanlægning. I Holland investeres årligt ca. 3 mia kr i cykelinfrastruktur. Målt pr indbygger er det 181 kr. Langt den største del, 75 %, finansieres af kommunerne. Provinserne og byregionerne yder tilsammen 15 % og staten resten. Målt pr. indbygger er investeringerne i udbygning af cykelinfrastrukturen dermed mere end dobbelt så høje i Holland, som i Øresundsregionen.

I Tyskland ses ikke den samme stærke regionale rolle. I Slesvig-Holsten indgår cykelfremme i den regionale udviklingsplan med et særligt fokus på den rekreative cykling og cykelturisme. Derudover er der etableret samarbejder mellem Slesvig-Holsten og Hamborg om udvikling og koordinering af cykelinfrastrukturen, herunder fremme af kombinationen af cykel og kollektiv trafik. Ifølge den nye nationale cykelplan for Tyskland fra 2012, er det ambitionen at der årligt skal investeres 75-150 kr. pr indbygger i infrastruktur for cyklisterne.

CYKELTRAFIKKEN I ØRESUNDSREGIONEN

Cyklen spiller en stor rolle i den daglige transport i byerne i Øresundsregionen, størst i regionens store byer København, Malmö og Lund.

Hvor betyder cyklen mest?

I de store byer i Øresundsregionen er det i gennemsnit 19 % af alle ture, som er på cykel. I København er det næsten hver tredje tur, som er en cykeltur og Københavnerne kører faktisk flere cykelture end bilture.

I de mellemstore og mindre byer er cykelandelen noget lavere – nemlig 13-15 %. Der er også færre, som bruger den kollektive trafik, så bilen står her for mere end 60 % af alle ture. På landet og i landsbyerne er det bilen, som dominerer. Kun 7 % af turene er her cykelture mens 75 % er bilture.

Selvom der er stor forskel på, hvor tit man sætter sig op på cyklen er den gennemsnitlige længde af en cykeltur ca. 3 km, uanset hvor man bor i Øresundsregionen.

Der er ikke de store forskelle mellem svenske og danske byer når det kommer til hvor ofte og hvor langt man cykler og med hvilket formål. Det er i højere grad bystørrelsen, som er afgørende for, hvor meget der cycles. Dog er byerne i Skåne typisk mindre end på den danske side, og der er derfor flere landkommuner på den svenske side, hvor cyklen

ikke fylder så meget i billedet. Cykelandelen i Helsingborg er markant lavere end i de øvrige større byer. Her kan byens mange bakker have en betydning.

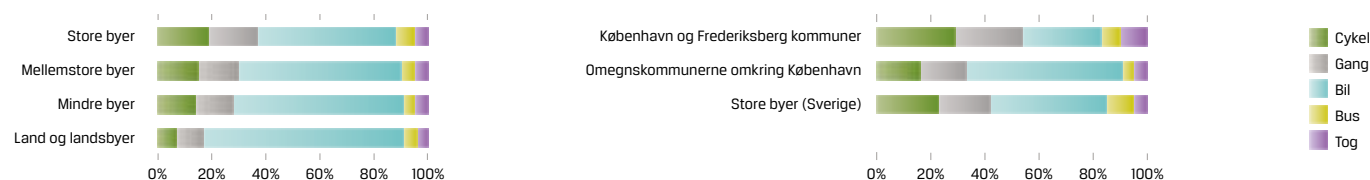
Hvem cykler?

Kvinder cykler mere end mænd og cyklisterne har generelt et højere uddannelsesniveau end befolkningen som helhed. Det gælder for hele regionen, at personer med en videregående uddannelse er repræsenteret dobbelt så ofte på cykelstien i forhold til, hvad gruppens samlede andel af befolkningen fordrer. Cykling i Øresundsregionen er for alle aldersgrupper. Aldersfordelingen for cyklisterne afspejler stort set befolkningssammensætningen, dog med en lille overvægt af cyklister i gruppen af de 40-59 årige. De ældre over 69 år anvender cyklen knap så hyppigt.

Og hvorfor?

Pendling til arbejde eller uddannelse er oftest hovedformålet med cykling, med omkring 40 % af turene uanset hvor man bor. Indkøbs- og fritidsrejser udgør hver knap en fjerdedel af turene.

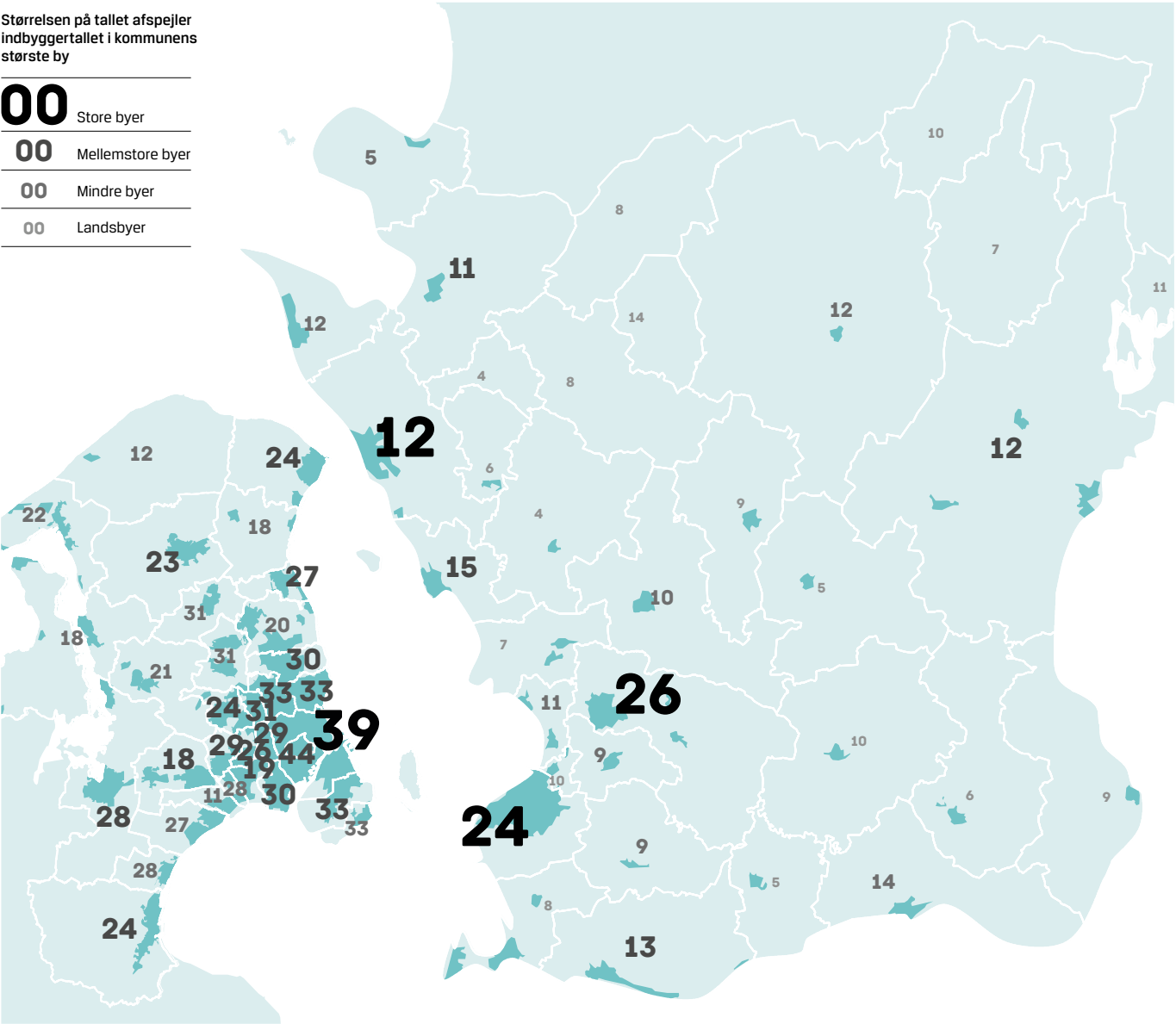
TRANSPORTMIDDEFORDELING AF ALLE TURE



**CYKELANDEL AF ALLE TURE I ØRESUNDSKOMMUNERNE
I PROCENT**

Størrelsen på tallet afspejler
indbyggertallet i kommunens
største by

00	Store byer
00	Mellemstore byer
00	Mindre byer
00	Landsbyer





**ANTAL CYKELULYKKER, DRÆBTE
OG ALVORLIGT TILSKADEKOMNE
CYKLISTER PR. 1 MIO. CYKELTURE**



Store byer



Mellemstore byer



Mindre byer



Land og landsbyer

	Store byer	Mellemstore byer	Mindre byer	Land og landsbyer
Cykelulykker	2,22	2,36	3,43	3,90
Dræbte cyklister	0,04	0,08	0,10	0,14
Alvorligt tilskadekomne cyklister	0,87	1,11	1,58	1,75

Hvad gør kommunerne for cyklisterne?

Der er en sammenhæng mellem de ressourcer, som kommunerne bruger på cykelområdet og kommunens størrelse. Eksempelvis er investeringerne i København 182 kr. pr. indbygger – hundrede kroner højere end gennemsnittet i de danske kommuner i Øresundsregionen. I Malmö investerer man 290 kr. pr. indbygger, mod blot 61 for regionen som helhed. Derfor er det da også de store kommuner, der i højere grad går forrest med at opstille mål for cykeltrafikkens udvikling, lave strategier og planer for at øge cykeltrafikken. Det er også de store kommuner, som arbejder systematisk med adfærdspåvirkning og kampagner for mere cykling.

Af de store og mellemstore kommuner i Øresundsregionen har 2/3 en cykelstrategi eller handlingsplan for cykeltrafikken i kommunen. Det er også i de store kommuner, at der bruges flest personaleressourcer på planlægning af cykelinfrastrukturen. Københavns Kommune har angivet at de har 9 ansatte, som arbejder på fuldtid med cykelplanlægning. Derefter følger Malmö og Lund med henholdsvis 7,5 og 3,5 fuldtidsansatte.

Hvilke vilkår har cyklisterne?

Af byerne i Øresundsregionen er det Malmö, som har det største **cykelstinet** – med 495 km cykelsti. Derefter følger København med 412 km og Helsingborg med 354 km cykelsti. Hvor der i de danske byer typisk er cykelsti i begge sider af vejen, er dobbeltrettede stier standard i flere af de større svenske byer. I Malmö, er det besluttet, at der i nybyggede områder anlægges dobbeltrettede cykelstier i begge sider af vejen. Ved ombygninger i eksisterende byområder, må man ind imellem nøjes med en dobbeltrettet sti i den ene side af vejen.

En måde at vise, hvor gode cykelforholdene i byen er, kan være at sætte **antal kilometer cykelsti i relation til det samlede bilvejnet**. Her viser det sig at dette forhold typisk ligger på mellem 0,2 til 0,8. Der findes dog også kommuner, hvor stinettet er så udbredt, at der er flere km cykelsti end km vej.

For cyklisterne er det også vigtigt, at der findes gode **parkeringsforhold**. Her er det svært at sammenligne på tværs af kommunerne i Øresundsregionen, da det kun er enkelte kommuner, som har overblik over hvor mange cykelparkeringspladser der findes – og hvilken standard de har. Det kan dog nævnes at Malmö har flest cykelparkeringspladser – ca. 60.000, hvilket kan sammenlignes med Københavns, som har angivet at der findes ca. 48.000 offentligt administrerede cykelparkeringspladser.

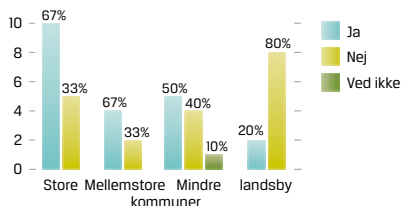
Der er mange kommuner, som tilbyder forskellige typer af **service** til cyklisterne, eksempelvis cykelpumper, cykelkort og vandposter mv. Der er også flere kommuner, som tilbyder aflåst cykelparkering ved stationer.

Sikkerhed på cykelstien

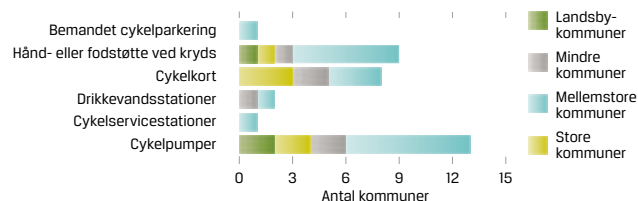
I Øresundsregionen er der de sidste 5 år i gennemsnit 358 cyklist om året, som er kommet alvorligt tilskade og 18 cyklist, som er dræbt i trafikken.

Målt pr. indbygger sker der flest ulykker i de store byer, men da indbyggerne i de store byer samtidig cykler mere, er risikoen for at komme til skade som cyklist kun halvt så stor som i landområderne, hvor der er væsentligt færre som cykler.

HAR KOMMUNEN UDARBEJDET EN CYKELSTRATEGI ELLER CYKELHANDLINGSPLAN?



HVILKE FORMER FOR SERVICE TILBYDER KOMMUNEN I FORBINDELSE MED CYKELNETTET?



HVORDAN STYRKES CYKLING I ØRESUNDSREGIONEN?

En stærkere regional rolle i cykelplanlægningen i Øresundsregionen kan styrke cyklens rolle i hele regionen og tilføre et bredere perspektiv. Erfaringerne fra Holland viser, at det er muligt at fremme cykling – ikke kun i storbyer, men også i de mindre byer og i landområderne.

De gode eksempler

Der er flere gode eksempler på tværgående samarbejder i Øresundsregionen. I Hovedstadsområdet planlægges et net af de såkaldte cykel-superstier, som er højklassede cykelruter, der skaber gode og hurtige forbindelser for pendlere fra omegnskommunerne ind til Københavns centrum. Ruterne planlægges og realiseres i et bredt tværkommunalt samarbejde med støtte fra Region Hovedstaden. Her er det målet at cyklen kan vinde markedsandele på de lidt længere ture til og fra arbejde.

Den regionale cykelruteplan og cykelvejvisningsplan i Skåne, som forvaltes af Trafikverket og Region Skåne, sikrer en fortsat udvikling af cykelrutenettet i Skåne. Der arbejdes her målrettet på at sammenbinde alle hovedbyerne i de skånske kommuner med et skiltet cykelstinet for cyklisterne.

Landegrænsen er en udfordring

En særlig udfordring i Øresundsregionen er, at regionen strækker sig over en landegrænse. Selv om der er flere grænseoverskridende samarbejder, eksempelvis for rekreativ cykling og cykelturisme, er der ingen organisation som varetager en sammenhængende cykelplanlægning i regionen.

Skal man gå fra at være en region med nogle få stærke cykelbyer til at blive en egentlig cykelregion, er det vigtigt at fastholde og udbygge det regionale perspektiv i planlægningen på cykelområdet.

Som et alternativ til samlet Øresundsstrategi kan de enkelte lande sætte fokus på en selvstændig regional strategi.

Ved at sammentænke cykel og kollektiv trafik åbnes nye perspektiver for cyklens potentiale – også i et regionalt perspektiv

Hvis cykling skal styrkes ud fra et regionalt perspektiv over Øresund, er det oplagt at satse på kombinationen af cykel og kollektiv transport. Dette gælder både på tværs af sundet og internt i Skåne og på Sjælland. Cyklen som transportmiddel har sine styrker på de kortere afstande. Men kombineres cyklen med bus og tog, åbner der sig nye perspektiver for at cyklen også kan spille en rolle i de længere regionale pendlingsrejser.

Inspiration fra Holland

I Amsterdam regionen i Holland arbejdes med målsætninger for cykeltrafikken og den kollektive trafik samlet set. Her er de aktuelle målsætninger at 70 % af turene skal foregå med enten cykel eller kollektiv trafik. Netop sammentænkningen af cykeltrafik og kollektiv trafik hvor de to transportformer supplerer hinanden frem for at konkurrere om de samme kunder, kan være et kendetegn for en god cykelregion, og et bud på, hvordan transportbehov af mere regional karakter kan løftes på en bæredygtig måde.

Investeringer giver mere cykling

Erfaringer fra Holland viser at større investeringer i cykelinfrastruktur giver mere cykeltrafik. Målt pr indbygger investeres dobbelt så meget i Holland sammenlignet med Øresundsregionen.

FÆLLES STRATEGIER OG INDSATSER STYRKER CYKLING I ET REGIONALT PERSPEKTIV

DET ER VIGTIGT AT FØLGE OP PÅ INDSATSEN

EN STÆRK CYKELREGION KRÆVER FLERE INVESTERINGER I CYKEL INFRASTRUKTUR

EN FORBEDRET KOMBINATION AF CYKEL OG KOLLEKTIV TRANSPORT GIVER NYE MULIGHEDER

Det er vigtigt at kommunerne følger op på cykelindsatsen

Borgerinddragelse og samarbejder med interesseorganisationer spiller en rolle i cykelplanlægningen i flere kommuner i Øresundsregionen. Men det er særligt i de store kommuner at cyklisterne kommer til orde i tilfredshedsundersøgelser, som eksempelvis Cykelregnskaber.

Cykelregnskaber er et nyttigt redskab

Netop cykelregnskaber, hvor der med passende mellemrum måles på en række indikatorer som har med cyklisternes tilfredshed at gøre, kan være et vigtigt redskab for at kommunerne kan følge udviklingen i både cykeltrafikkens omfang og borgernes tilfredshed med kommunens indsats på området. Offentliggørelse af cykelregnskaber er også en god mulighed for at synliggøre den indsats der gøres.

Benchmarkstudiet har vist, at det er relativt få kommuner der foretager tællinger og registreringer af cykeltrafikken. Det gælder også blandt de kommuner, som har vedtagne mål for cykeltrafikkens udvikling. Ved løbende at følge op på indsatsen, kan der indhentes nyttig viden som kan anvendes i cykelplanlægningen og prioriteringen af indsatsen på området.

Benchmarking kan inspirere

Benchmarkstudiet kan medvirke til at inspirere kommunerne, da der her findes et overblik over hvad de forskellige kommuner i Øresundsregionen gør på cykelområdet, f.eks. hvor mange ressourcer der anvendes og ikke mindst - hvordan ser transportbilledet ud i kommunerne? Man kan altså spejle sin egen indsats i andre kommuner med de samme forudsætninger.



OM PROJEKTET

Projektet og partnerne

"Øresund som cykelregion" er et samarbejde mellem 13 parter i Skåne og på Sjælland for at styrke cyklingen i regionen. Dette sker i en række konkrete delaktiviteter, hvor parter på begge sider af sundet er med. Projektet er en del af EU's Interreg IVA-program.

Det er målet at skabe en cykelidentitet i regionen, en identitet som man mærker, hvad enten man bor i regionen eller kommer som besøgende eller turist. I projektet er der arbejdet med de mange aspekter af cyklingen: Cykling til arbejde, til indkøb eller til fritid samt cykleturisme.

Benchmarkstudiet

Inden for rammerne af "Øresund som cykelregion" er der gennemført et benchmarkstudie, hvor der er tilvejebragt et overblik over cykling i Øresundsregionen, som kan inspirere regionens myndigheder og andre med ansvar for at skabe de bedste mulige vilkår for cyklisterne.

Der er gennemført både en *intern benchmarking* i Øresundsregionen og en *ekstern benchmarking*, hvor forholdene i Øresundsregionen er

sammenlignet med forholdene i andre regioner i Tyskland og Holland. Der er arbejdet både teoretisk med spørgsmål om metode og praktisk med gennemførelse af benchmarkingen.

Da benchmarking ofte vil være en gentagen proces, hvor man opstiller en række indikatorer, som man løbende følger udviklingen på, er der opstillet og beskrevet en metode, som kan bruges fremover.

Projektrapporten kan findes på www.oresundsomcykelregion.nu.

Her findes også rapporter og resultater fra de øvrige aktiviteter.

Projektet er gennemført af Tetraplan og Trivector.



DEN EUROPÆISKE
UNION
Den Europæiske
Fond for
Regionaludvikling



Interreg IVA
ØRESUND – KATTEGAT – SKAGERRAK



Region
Hovedstaden



TRAFIKVERKET



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Parter i projektet: Region Skåne (Lead partner), Region Hovedstaden, Trafikverket, Hållbar Mobilitet Skåne, Københavns Kommune, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun, Roskilde Kommune, Kristianstads kommun, Helsingør Kommune, Køge Kommune, Höskolan Kristianstad

Internationale trafikforbindelser skaber vækst i hovedstadsregionen

Sag 8b Bilag 1



Internationale trafikforbindelser skaber vækst i hovedstadsregionen



Vibeke Storm Rasmussen
Formand for Regionsrådet

Hovedstadsregionen er Danmarks vækstmotor og en central medspiller i udviklingen af Øresundsregionen. For at være en attraktiv metropol er vi afhængige af et stort internationalt netværk, der kan fungere som motor for tiltrækning af viden, kompetencer, investeringer og udvikling.

Udbygningen af en velfungerende infrastruktur til verden omkring os er en væsentlig forudsætning for, at vi også i fremtiden kan skabe vækst, der resulterer i omsætning og arbejdspladser – til gavn for regionen såvel som hele Danmark. Vi arbejder derfor med en række indsatsområder på infrastrukturuområdet, som har til formål at sikre fortsat udvikling af:

- Københavns Lufthavn som internationalt knudepunkt med forbindelser til centrale internationale destinationer og lufthavne
- Infrastrukturen til det øvrige Skandinavien og til Europa i samarbejde med naboregionerne.

Vi forventer, at indsatserne vil styrke den internationale tilgængelighed til hovedstadsregionen, bringe os tættere på nære og fjerne markeder og dermed styrke grundlaget for vores erhvervs- og arbejdskraftudvikling samt transport af mennesker og varer til og fra hele regionen.

Københavns Lufthavn spiller en afgørende rolle

Københavns Lufthavn er regionens stærke knudepunkt, men den er også i hård konkurrence med andre lufthavne i Europa. Flere internationale flyforbindelser til vækstmarkeder i Amerika og Asien er centrale for regionens konkurrenceevne. Derfor er vi sammen med et bredt partnerskab fra hele Østdanmark og Skåne gået foran med flyruteudviklingsprojektet Global Connected, som indtil videre har medvirket til at tiltrække 11 nye ruter, bl.a. til Shanghai, Toronto og Dubai.

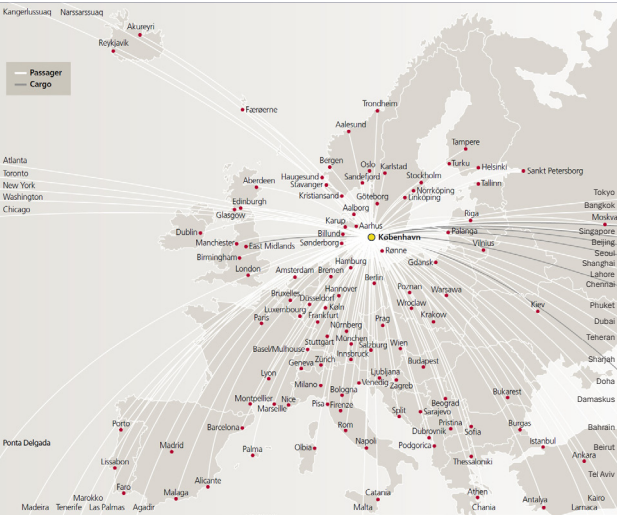
Lufthavnens passager-opland vil med højhastighedstog kunne fordobles til næsten 8 millioner mennesker. Flere passagerer til lufthavnen giver flere lange flyruter, og dermed bliver regionen en større del af et globalt netværk. Det gavner blandt andet vores stærke forskningsmiljøer – herunder Global Excellence og European Spallation Source.

Ligeledes styrker et større globalt netværk turismen. Antallet af turisters overnatninger i hovedstadsregionen i hele 2012 forventes at stige ca. 7 % i forhold til 2011. Alene blandt kinesiske turister har der i første halvår af 2012 været en stigning i overnatninger på 40 %, en vækst som den nye direkte Shanghai-rute har medvirket til at muliggøre.

Lufthavnen er også vigtig når det gælder krydstogsturisme. Fra København afgår mange af de krydstogtsskibe, der bl.a. sejler til destinationer i Østersøen, og mange turister kommer

derfor til København for at gå ombord på krydstogtskibene her. Krydstogsturismen bidrog med en 1 mia. kr. til regionen i 2011 og de seneste års vækst i anløbne skibe har bidraget til 1500 arbejdspladser.

Københavns Lufthavns rutenetværk ved udgangen af 2011



CPH i tal	2009	2010	2011	Stigning 2009-2011
Passagertal	19.715.451	21.501.750	22.725.517	15,26 %
Årlige operationer	236.172	245.640	253.762	7,48 %

International tilgængelighed tiltrækker viden og arbejdspladser

I de kommende år vil to af verdens største og mest avancerede forskningsfaciliteter blive bygget i Lund: European Spallation Source (ESS) og MAX IV. Faciliteterne benyttes til at undersøge materialer på atomart niveau og kan konkret bruges til at udvikle helt nye produkter til fx lægemiddelin-dustrien. AI databehandling fra ESS og MAX IV finder sted i København og der er potentiale for, at faciliteterne kan opfylde forskningsbehov for en lang række universiteter og virksomheder i hele Øresundsregionen.

Foreløbige prognoser viser, at op imod 4000 forskere hvert år vil komme til Lund og København i kortere eller længere perioder for at arbejde og forske ved ESS.

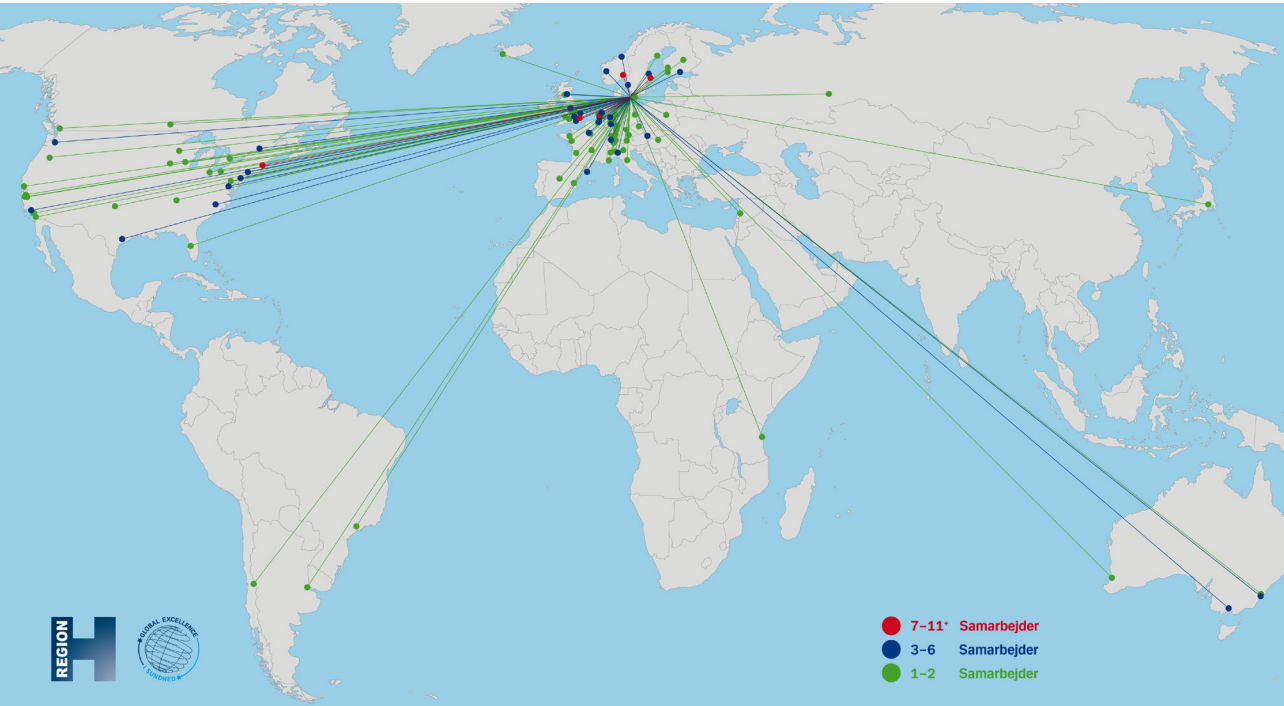
Med de nye forskningsanlæg er vi også afhængige af gode infrastrukturforbindelser til hele verden. Også her spiller Københavns Lufthavn en central rolle.



Global Excellence: forskningssamarbejder i internationalt perspektiv

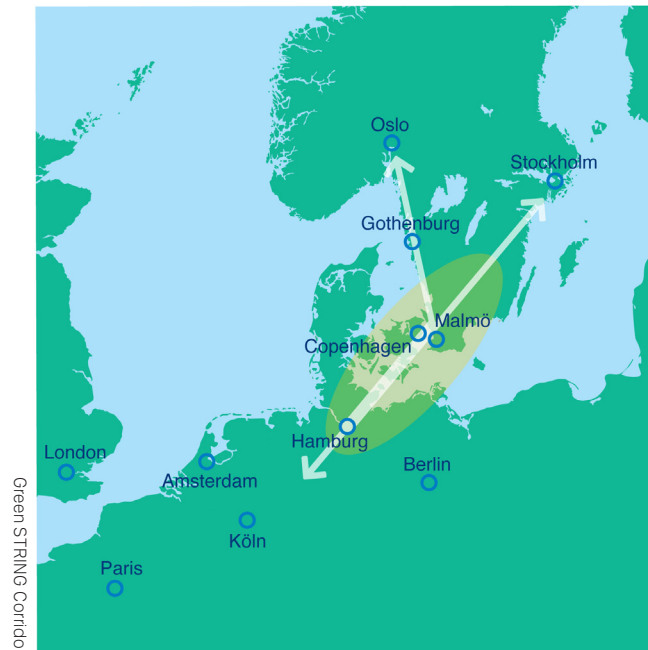
Region Hovedstaden og universiteterne i regionen har etableret udviklingsprogrammet Global Excellence. Sundheds-væsenet i Region Hovedstaden forsker for mere end 1,4 mia. kr. om året, og en stor del af denne forskning udføres i samarbejde med anerkendte internationale forsknings-miljøer og virksomheder. De internationale samarbejder er helt afgørende for, at sundhedsvæsenet kan udvikle sig ef-fektivt og med høj kvalitet til gavn for borgerne og samtidig bidrage til vækst i regionen.

Det høje internationale ambitionsniveau kan kun indfris på grund af Københavns Lufthavn. Den internationale tilgæn-gelighed til vigtige destinationer er essentiel for at kunne bevare sundhedsniveauer på et højt internationalt niveau. Derved kan vi indhente international viden, som benyttes til at udvikle nye behandlinger og skabe kvalitet i sundheds-væsenet.



ESS AB

Højhastighedstog og grønne korridorer forbinder Region Hovedstaden med Skandinavien og Centraleuropa



Med åbningen af Femern-forbindelsen i 2021 rykker Hovedstadsregionen nærmere det øvrige Europa. Det åbner mulighed for at skabe tætte samarbejder med naboregionerne i blandt andet STRING-samarbejdet og Den Skandinaviske Arena. Her arbejder vi for eksempel med at skabe et sammenhængende net for højhastighedstog mellem Skandinavien og Nordeuropa via Femern-forbindelsen.

STRING er et politisk samarbejde på tværs af grænserne mellem Hamborg, Slesvig-Holsten, Region Sjælland, Region Hovedstaden, og Region Skåne. Infrastrukturen mellem Danmark og Tyskland vil opleve et markant løft med åbningen af Femern-forbindelsen i 2021. Vi vil med STRING-samarbejdet fremme regional udvikling og grøn vækst i korridoren fra Øresundsregionen til Hamborg, der opstår med åbning af Femern-forbindelsen. Se mere på www.stringcorridor.org

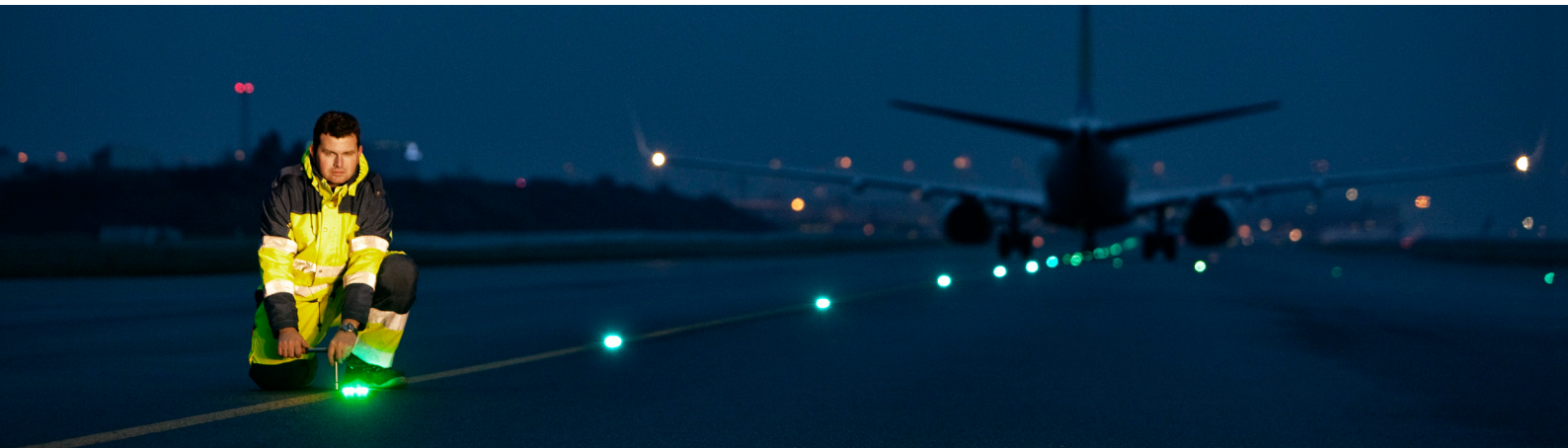


DEN SKANDINAVISKE ARENA er et politisk samarbejde mellem Øresundsregionen og Göteborg/Oslo-regionen. Formålet med samarbejdet er primært at synliggøre og styrke udviklingen af det sydvestlige Skandinavien indenfor blandt andet infrastruktur og logistik.

Se mere på www.8millioncity.com

En højhastighedsforbindelse har en række fordele:

- En lang række danske, skandinaviske og nordeuropæiske destinationer vil kunne forbindes med højhastighedstog, så man fra København kan nå til Oslo, Stockholm og Hamborg på under tre timer.
- De attraktive rejsetider med højhastighedstog vil forbinde byer og regioner på en måde, som skaber nyt grundlag for vores erhvervsudvikling, arbejdskraftudvikling og pendlingen i hele regionen.
- En højhastighedsforbindelse til og fra lufthavnen kan også styrke regionen, da hurtige tog udvider lufthavnens opland. Dermed bidrager højhastighedstog til at sikre lufthavnens fortsatte vækst og rolle som knudepunkt for de lange flyruter.
- Færre korte flyruter reducerer CO2-udledningen, hvilket giver klima- og miljøgevinster.



CPH/Ernst Tobisch



**Region
Hovedstaden**

Region Hovedstaden

Koncern Regional Udvikling

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Telefon: +45 38 66 50 00

E-mail: regionaludvikling@regionh.dk

Web: www.regionh.dk/