



## Bæredygtig udvikling med fokus på kollektiv trafik og cykler

De store stationsnære byudviklingsområder giver optimale muligheder for en bæredygtig byudvikling. Derfor bruger vi i Bycirklen mange kræfter på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Beslutningen om en letbane langs Ring 3 med tilhørende krydsningspunkt ved Herlev Station med S-banen mellem København og Frederikssund åbner helt nye muligheder for den kollektive trafik i Frederikssundfingern. Vi har sammen med Herlev Kommune i udarbejdet en fælles strategi for den fremtidige kollektive trafik. Strategien bygger på et "3i1- system", hvor letbane, S-tog og hurtigbusser gør den kollektive trafik til det naturlige valg, når man skal til og fra arbejde. Vi arbejder tæt sammen med DSB S-tog, Movia og Region Hovedstaden om strategien. Der er brug for statslig opbakning, når vi vil demonstrere, hvordan fremtidens kollektive trafik kan skrues sammen.

## DER ER BRUG FOR STATSLIG OPBAKNING, NÅR VI VIL VISE, HVORDAN FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRAFIK KAN SKRUES SAMMEN.

Også cyklen skal gøres til det naturlige valg. Sammen med Herlev Kommune har vi udarbejdet en fælles cykelstrategi. Strategien er et led i et større cykelprojekt i Frederikssundfingern, støttet af Region Hovedstaden. Blandt projektets hidtidige resultater er:

1. En nyindrettet, fremtidssikret cykelparkering på Frederikssund Station.
2. Lysmarkering af en sti gennem Harrestrup Ådal mellem Skovlunde og Ballerup. En markering der både tilgodeser cyklisterne og det værdifulde landskab.

Begge projekter kan forhåbentlig være til stor inspiration for andre kommuner også. Region Hovedstaden har senest i maj 2014 givet os støtte til flere cykelparkeringsprojekter ved busstoppesteder

Et andet vigtigt element er Supercykelstien "Frederikssund-ruten" - en hurtig cykelrute mellem Frederikssund og Herlev. Ruten etableres på den arbejdsvej, der i sin tid blev anlagt langs S-banen i forbindelse med udbygningen til dobbeltspor. Vi har fået støtte i den statslige cykelpulje til de første etaper af denne rute, og har søgt til de næste etaper.

## DER ER BRUG FOR MIDLER FRA DEN STATSLIGE CYKELPULJE TIL AT REALISERE SUPERCYKELSTIEN LANGS FREDERIKSSUNDBANEN.

## Frederikssundmotorvejen og en ny fjordforbindelse er afgørende for udviklingen

Den overordnede infrastruktur består i dag af S-banen mellem København og Frederikssund, første etape af Frederikssundmotorvejen frem til 04 ved Ballerup, 04, rute 211 ("Frederikssundsvej"), Rute 6 (Hillerød-Roskilde) og rute 53 (gennem Hornsherred til Frederikssund).

Rute 211 ("Frederikssundsvej") har ikke tilstrækkelig kapacitet. Det betyder dels store kødannelser morgen og eftermiddag, dels en omfattende sivetrafik på det mindre vejnet. Ballerup Byvej er med 40.000 biler dagligt den mest befærdede statsvej, der ikke er motorvej. Vejdirektoratet skriver på sin hjemmeside: "Formålet med Frederikssundmotorvejen er at aflaste Frederikssundsvej, der er en af de mest trafikerede veje i landet, som ikke er udformet som motorvej eller motortrafikvej. Det skaber massive bilkøer og forsinkelser i myldretiden. Dertil kommer et stort antal trafikuheld på strækningen. Motorvejen vil samtidig skabe sammenhæng med det øvrige motorvejsnet omkring hovedstaden og give en bedre og sikrere trafikafvikling i hele regionen". Folketinget har derfor besluttet, at der skal anlægges motorvej på hele strækningen til Frederikssund. 2. etape frem til Kildedal er påbegyndt i 2012 med forventet åbning i 2015.

## DET ER AFGØRENDE, AT 3. ETAPE TIL FREDERIKSSUND FØLGER UMIDDELBART EFTER.

Rute 53 gennem Frederikssund og over Roskilde Fjord lider også af alvorlige kapacitetsproblemer omkring Kronprins Frederiks Bro. 20.000 biler dagligt giver i dag store problemer. Uden en ny fjordforbindelse vil trafikken stige til mere end 25.000 biler om dagen.

## DERFOR ER DER HURTIGST MULIGT BRUG FOR EN NY FJORDFORBINDELSE.

### Samlet pakke med de nødvendige trafikløsninger

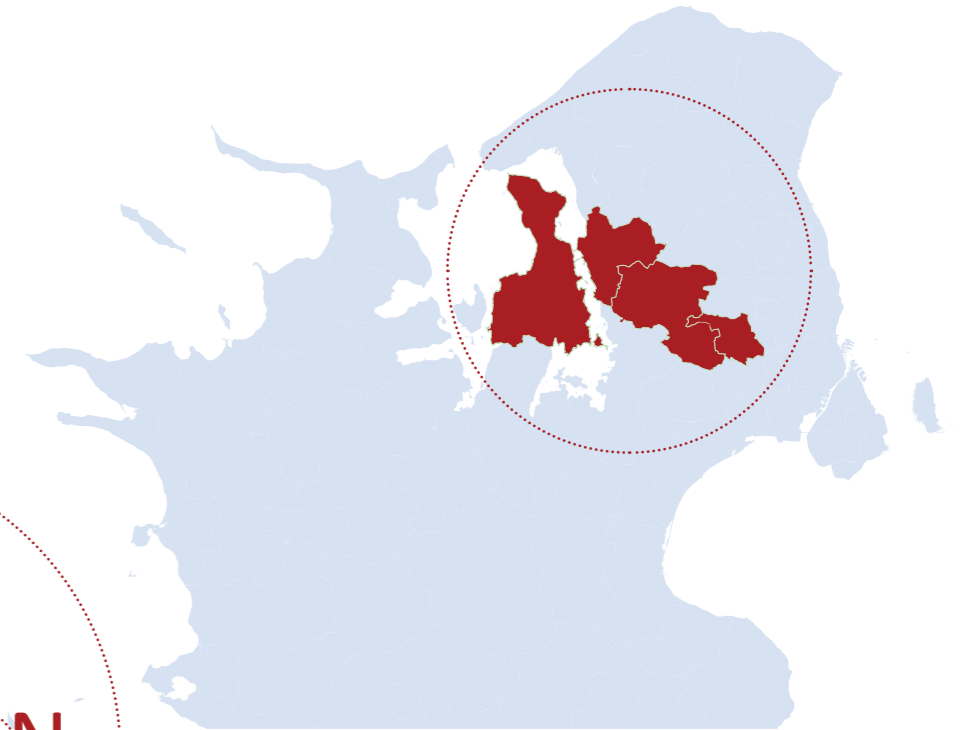
Der sker meget i Frederikssundfingern hvad angår infrastrukturen, og der er stort behov for, at infrastrukturen fortsat forbedres - fra statens side, fra regionens side, fra trafiksekskabernes side og fra kommunernes side.

Udbygning af infrastrukturen bredt set, er en vigtig forudsætning for at udnytte områdets store erhvervs- og befolkningsmæssige potentiale. Fra statslig side er der hurtigst muligt brug for en højklasset vejforbindelse til Frederikssund, en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, en effektiv S-togsbetjening af Kildedal Station og en helt ny station til betjening af den ny by Vinge ved Frederikssund.

Vi håber på og ser frem til, at Folketingets Transportudvalg medvirker til, at der nu træffes de nødvendige politiske beslutninger, der hurtigt sikrer:

- Motorvej på hele strækningen til Frederikssund.
- Ny fjordforbindelse syd for Frederikssund.
- Ny station ved Vinge.
- Bedre togbetjening - i første omgang af Kildedal Station, senere af hele Frederikssundfingern i forbindelse med den kommende letbane.

Samtidig håber vi på Transportudvalgets interesse for og støtte til vores mange bestræbelser for at øge passagertallet i den kollektive trafik og for at forbedre forholdene for cyklisterne. I Frederikssundfingern vil vi gerne demonstrere, hvordan fremtidens infrastruktur samlet set kan indrettes for at fungere både samfundsøkonomisk og miljømæssigt optimalt. Det håber vi på udvalgets støtte og opbakning til.



# BYCIRKLEN - Hovedstadens udviklingsrum

Faktablade - om udvikling af infrastrukturen i Frederikssundfingern

Bycirklen og bycirkelsamarbejdet omfatter de tre kommuner Ballerup, Egedal og Frederikssund og dermed Frederikssundfingern i Hovedstadsregionen. Samarbejdet startede i begyndelsen af 1990'erne med det formål at styrke udviklingen i området. Forbedringer af infrastrukturen har været det vigtigste emne i alle årene.

Bycirklen har gennem de seneste mange år været det hurtigst voksende område i hovedstadsregionen både hvad angår befolkning og arbejdspladser. Nu bor der knap 140.000 i de tre kommuner. Antallet af arbejdspladser er tæt på 75.000. Lautrupgårdområdet i Ballerup rummer med sine 20.000 arbejdspladser landets største koncentration af IT-virksomheder og kaldes ikke uden grund Danmarks "Silicon Valley".

### Bycirklen er Hovedstadsregionens største byudviklingsområde

Udviklingspotentialer er ifølge både Fingerplanen for Hovedstadsområdet og kommuneplanerne meget stort med de store stationsnære byudviklingsarealer omkring Kildedal Station og Egedal Station og med en helt ny by Vinge mellem Frederikssund og Ølstykke.

Ved Kildedal Station i Måløvknudepunktet er der areal til flere hundrede nye boliger og 15.000 nye arbejdspladser som supplement til de store vidensbaserede virksomheder Novo Nordisk, Oticon og Origin.

Kildedal Station er i dag kun betjent med 20 minutters interval i dagtimerne på hverdage og i en begrænset periode lørdag.



DER ER DERFOR BRUG FOR EN BEDRE S-TOGS-BETJENING, SÅ KILDEDAL STATION KAN FÅ DEN VIGTIGE ROLLE SOM KNUDEPUNKTSSTATION, SOM DEN ER TILTÆNKT I DEN OVERORDNEDE PLANLÆGNING.

Ved Egedal Station er Egedal Kommune i fuld gang med at udvikle hovedstadsregionens pt. største stationsnære bydel, der på godt 820.000 kvadratmeter rummer både butikker, boliger og virksomheder med mulighed for at bygge i op til seks etager. Dansk Supermarked er allerede ved at opføre en Føtex. I november 2014 tager Egedal et nyt energivenligt sundhedscenter og rådhus i brug ved stationen.

En helt ny by Vinge planlægges omkring en ny station på S-banen mellem Frederikssund og Ølstykke. Byen vil kunne rumme 20.000 indbyggere og op til 5.000 arbejdspladser. Byens samlede areal er på størrelse med Ørestaden i København og bliver dermed ét af Danmarks største byudviklingsprojekter overhovedet. I den nordlige del er den første virksomhed i den nye Copenhagen Clean Tech Park blevet bygget.

DET ER DERFOR NU TIDEN AT FÅ BESLUTTET OG STARTET DEN NY STATION I VINGE.

# By- og infrastrukturudvikling i Frederikssundfingeren

