

Bilag 1

Strategi for kollektiv trafik i Frederikssundfingerringen

22. maj 2012



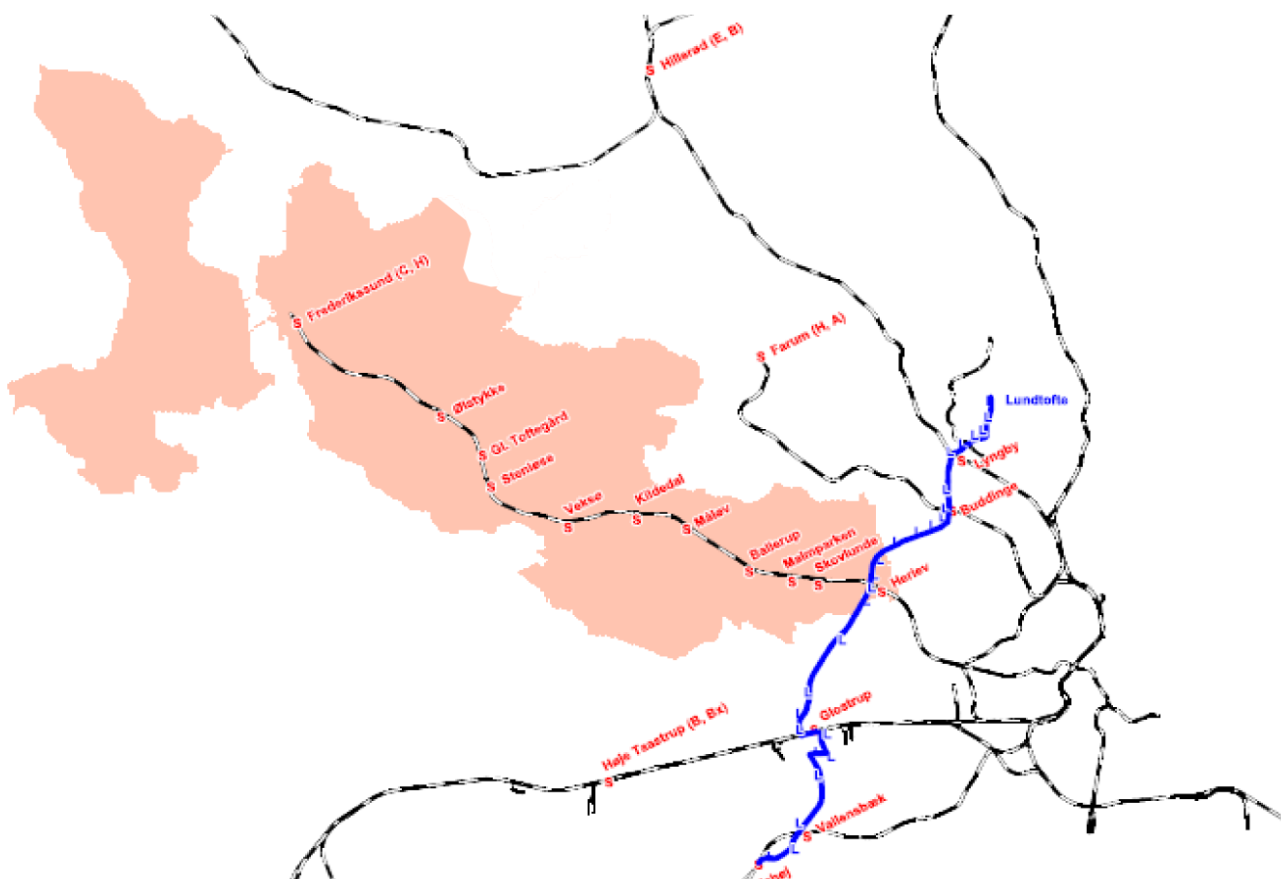


Indhold

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
Bycirkelns sekretariat 2012 og Herlev Kommune

© Bycirkelns 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 de er sammenhængende, højfrekvent, hurtig, effektiv og pålidelig.

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
Ove E. Dalsgaard
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 borgmestere 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 borgmestere 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>

Frederikssundfingern 2020

Bymønster

Frederikssundfingern 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 Vingebæk mellem Ølstykke og Frederikssund.

I Slangerup er der planer om en vækst på 400 boliger

Frederikssund Kommune arbejder forsat 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 Frederikssundfingern 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.



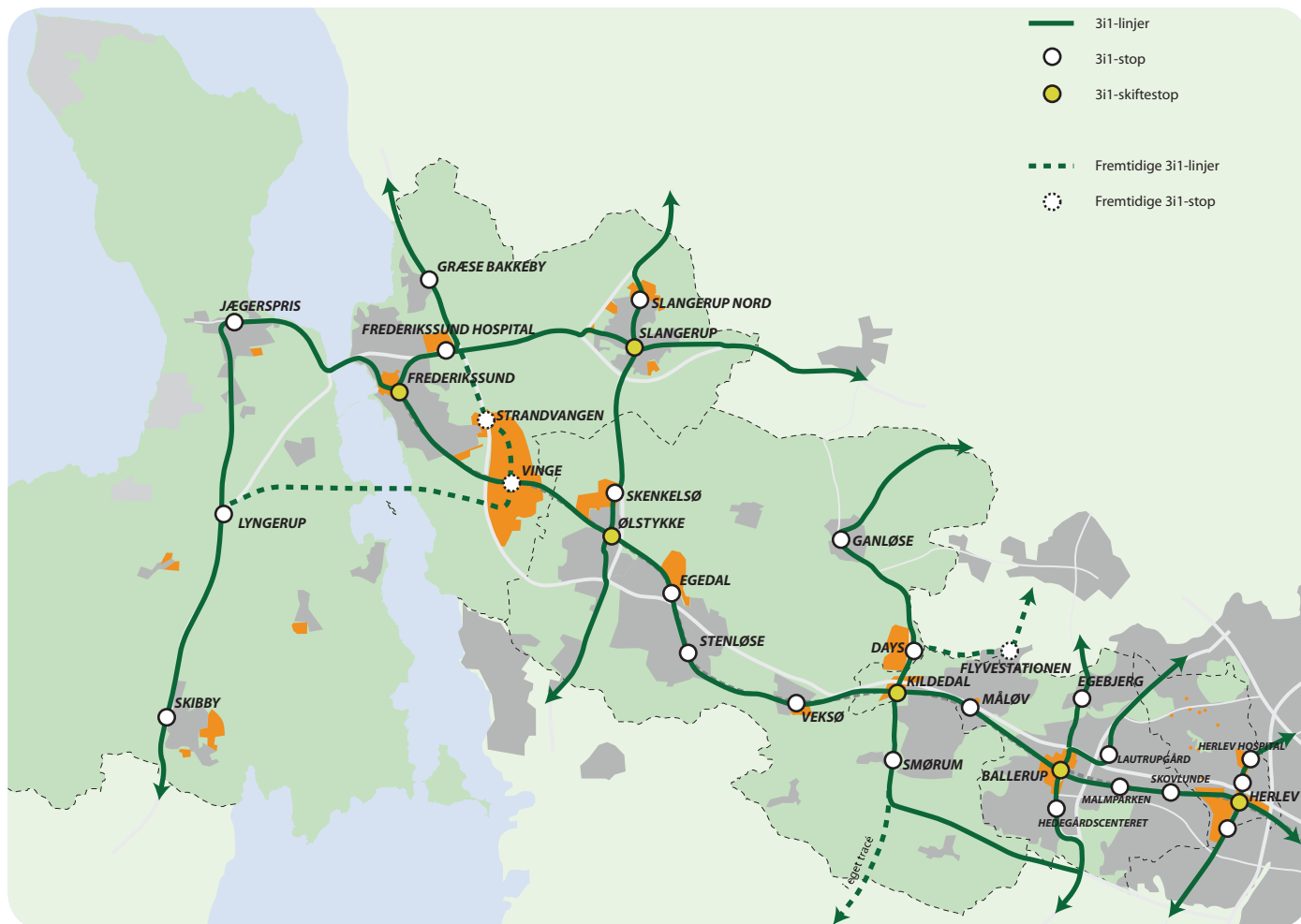
Sådan skal 3i1-systemet være

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 udvælges 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.

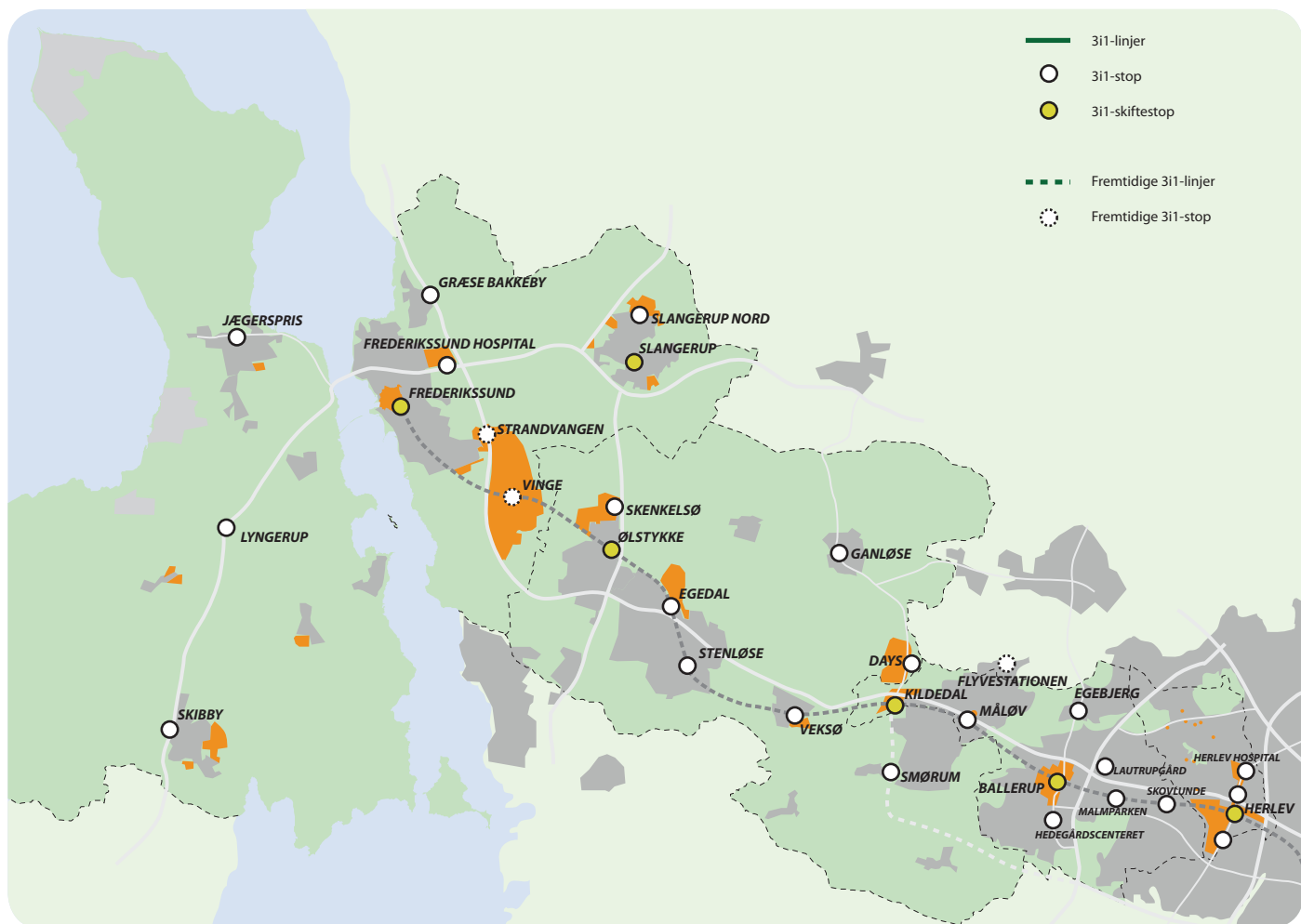
IDE

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-stoppene.

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



3i1-stoppene

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 informationskærme.
- 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.



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



Sådan får vi farten sat op

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.

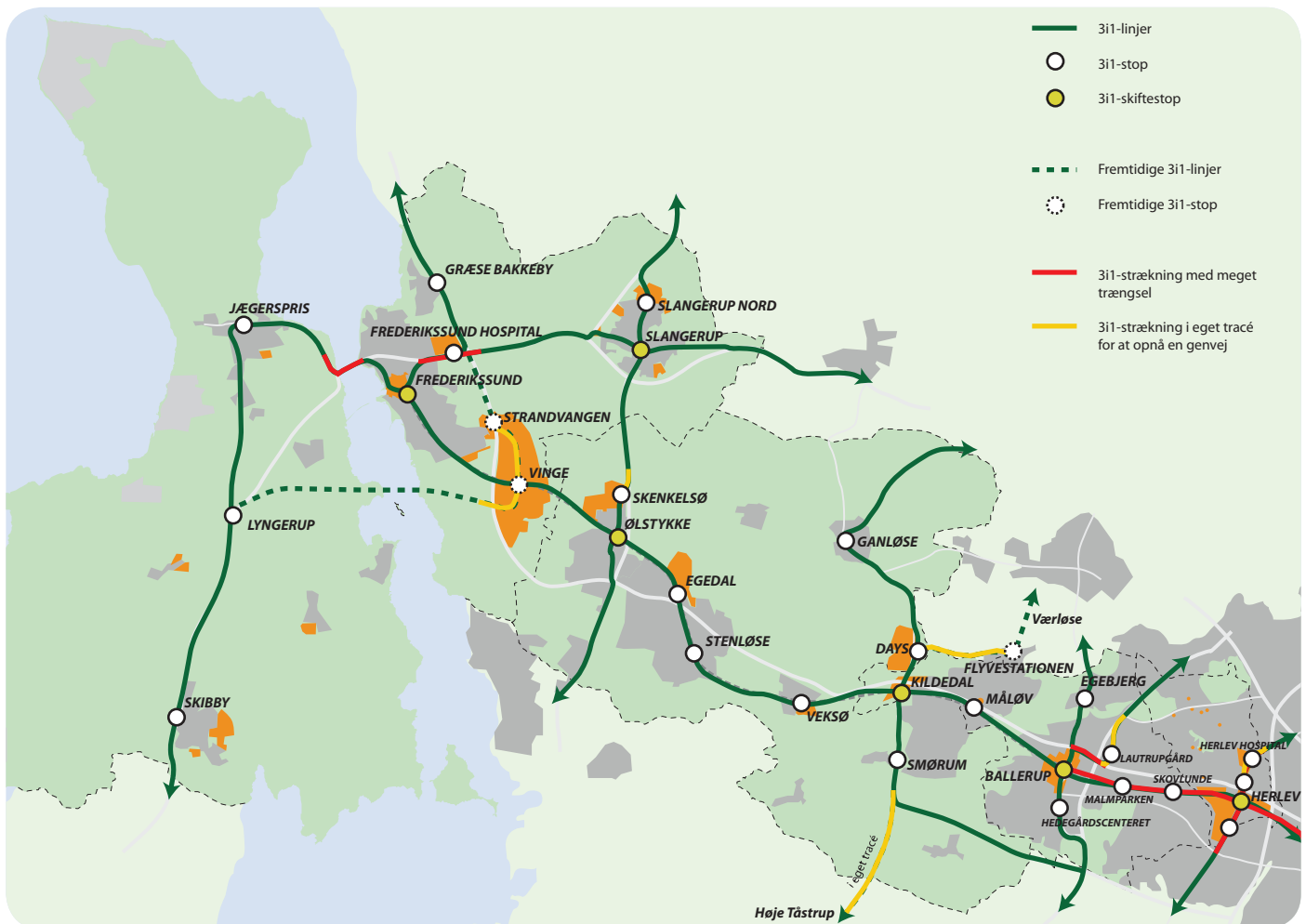
IDE

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 langsommere 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.



Figureerne 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.



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



Busser, S-tog og Letbane

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.
- Konveniens, 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-systemets 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
- Præsenterer 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 Frederikssundfingeren.
- 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 Frederikssundfingeren.

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 Frederikssundfingeren.
- 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

