

NOTAT

Til: Regionsrådet

Høringsnotat vedrørende udkast til Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Udviklingsplan 2026-2035 for Lokalbaserne i Region Hovedstaden har været udsendt i offentlig høring fra den 18. juni til den 1. oktober 2024. Formålet med den brede høring har været at inddrage både borgere, lokalforeninger, erhverv, kommuner, organisationer og andre relevante parter.

Ved fristens udløb var der afgivet i alt 236 høringssvar.

Af de 236 høringssvar, var ca. 80% afgivet af privatpersoner, mens de 20% var afgivet af lokalforeninger, erhverv, organisationer samt Gribskov, Halsnæs, Hillerød og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Region Hovedstaden kvitterer for de mange konstruktive høringssvar. Høringsnotatet, der er udarbejdet af Region Hovedstaden med faglige input fra Movia, vil primært redegøre for det kritiske indhold i høringssvarene og de høringssvar, som foreslår ændringer i planen.

En stor del af bemærkningerne i høringssvarene er afgrænset inden for enkelte forslag eller emner i Udviklingsplanen.

På grund af de mange høringssvar har det ikke været muligt at besvare hvert enkelt høringssvar særskilt.

Høringsnotatet er emneopdelt efter Udviklingsplanens fire temapakker.

Temapakke A: Nye Grønne tog	2
Temapakke B: Kortere rejsetid	3
Temapakke C: Banen i byen	13
Temapakke D: Stationerne	14

Temapakke A: Nye Grønne tog

Temapakke A om nye grønne tog er et vigtigt led i den grønne omstilling for lokalbanerne i Nordsjælland. Temapakke A har beskrevet de overvejelser og muligheder der er for at udskifte de eksisterende dieseltog med batteritog. På Nærumbanen er anskaffelsesprocessen igangsat, og her forventes nye grønne batteritog indsat fra ca. 2029, mens det for de øvrige baner forventes at ske fra omkring 2035.

Der er afgivet en del hørings svar som også nævner temapakke A om nye grønne tog. Flere kommuner og enkelte organisationer, men også privatpersoner har haft bemærkninger til Temapakke A.

Overordnet set bakkes der op om Temapakke A. Det bemærkes, at særligt kommunernes hørings svar giver udtryk for et ønske om at fremrykke udskiftningen af de eksisterende dieseltog til batteritog. Det bemærkes, at det oprindelige låneoptag til togindkøbet løber i hele togets levetid, ligesom det på nuværende tidspunkt er uvist om togene i så fald skal skrottes eller om de kan sælges, hvis udskiftningen fremrykkes.

Hvis regionsrådet ønsker en fremrykning af udskiftning af togene, vil det kræve en analyse for at tydeliggøre de økonomiske konsekvenser. Hvis regionsrådet ønsker at fremrykke udskiftningen af eksisterende dieseltog til batteritog, skal det besluttes politisk.

Nogle af hørings svarene indeholder bemærkninger til den kommende ladeinfrastruktur og køreledninger. Den tekniske løsning og det endelige politiske valg af eldrevne tog, afhænger i meget høj grad af markedsudviklingen og en efterfølgende lang og teknisk udbudsproces. På grund af usikkerheden omkring en endelig teknisk løsning med ladeinfrastruktur, vil der ikke i høringsnotatet blive beskrevet yderligere om en eventuel løsning eller konsekvenserne heraf.

Enkelte hørings svar nævner at batteritogets hurtigere acceleration kan bruges som et argument for at bevare de mindste stationer som foreslås nedlagt i Udviklingsplanens Temapakke B.

Et batteritog er imidlertid typisk væsentligt tungere end et dieseltog, som vil begrænse togenes acceleration. Derudover vil en eventuelt hurtigere acceleration ikke isoleret set kunne bruges til at forkorte rejsetiden. En kortere rejsetid på lokalbanerne kan kun opnås, hvis der samtidig hastighedsopgraderes og hvis man nedlægger de mindste stationer på Hornbækbanen og Gribskovbanen, som det er beskrevet i temapakke B.

Temapakke B: Kortere rejsetid

Temapakke B om kortere rejsetid er udarbejdet med henblik på at forbedre lokalbanernes passagergrundlag frem mod 2035. Kortere rejsetid forbedrer konkurrenceforholdet mellem tog/kollektiv trafik og bil. Bedre konkurrenceforhold for togtrafikken giver flere passagerer og derved en højere selvfinansierungsgrad. Temapakke B om Kortere rejsetid er den temapakke, der har resulteret i flest høringsvar.

Fakta omkring dagens drift på banerne i Region Hovedstaden fremgår af tabellen nedenfor. Her ses det at Hornbækbanen har den laveste gennemsnitshastighed på knap 31 km/t, hvilket er den laveste hastighed for alle Lokaltogs 9 baner. Gennemsnitshastigheden for banerne i Region Hovedstaden er lavere end i Region Sjælland (hvor laveste gennemsnitshastighed er Østbanen, som fra 2025 har en gennemsnitshastighed på 54,4 km/t).

Bane	Maksimal tilladt hastighed	Gennemsnitshastighed	Gennemsnitlig køretid mellem stationer	Gennemsnitlig stationsafstand
Frederiksværkbanen	100 km/t	51,3 km/t	2,7 min	2,3 km
Gribskovbanen	75 km/t	48,5 km/t	2,7 min	2,2 km
Hornbækbanen	75 km/t	30,9 km/t	2,8 min	1,5 km
Lille Nord*	100 km/t	54,6 km/t	3,2 min	2,7 km
Nærumbanen	75 km/t	37,4 km/t	1,6 min	1,0 km

Gennemsnitshastighederne afhænger af følgende parametre:

- Afstand mellem stationerne: Længere afstand mellem stationerne muliggør at toget kan nå en højere hastighed.
- Strækningshastigheden: En høj strækningshastighed giver mulighed for kort køretid hvis der er langt nok mellem stationerne til at toget kan nå op i hastighed.
- Standsningsmønstret: Hvis nogle af togene ikke standser ved alle stationerne, har togene mulighed for at opnå en højere hastighed.
- Stationer hvor tog kan passere hinanden: Hvis et tog på en enkeltsporet bane (som Lokaltogs baner) ikke kan nå rettidigt frem til en station hvor tog i modsatte køreretning kan passeres er toget nødt til at vente på en tidligere station hvor der kan krydses. Det giver

ventetid for tog og passagerer, og reducerer den gennemsnitlige rejsehastighed.

- Teknik: Hvis fx signalernes placering ikke passer med perroner og overkørsler, eller hvis der er mange kurver, kan det være nødvendigt at reducere strækningshastigheden

Lille Nord og Frederiksværkbanen har begge forholdsvis langt mellem stationerne og høj maksimal hastighed, hvilket betyder at togene opnår en høj gennemsnitshastighed. Derudover har Frederiksværkbanen både en togbetjening, der standser ved alle stationer, og en togbetjening med hurtigtog, der kun standser ved de største stationer.

Hornbækbanen og Nærumbanen har begge en maksimal tilladt hastighed på 75 km/t og kort mellem stationerne, hvilket giver en lav gennemsnitshastighed. Nærumbanen har tog med særligt gode bremseegenskaber, og stationerne hvor togene kan passere hinanden ligger godt i forhold til hinanden. For Hornbækbanen betyder stationsplaceringerne og overkørsler omkring Gilleleje, at hastigheden bliver lavere end hvad der ellers ville have været muligt.

Gribskovbanen er på mange måder en blanding af de øvrige baner, hvorfor gennemsnitshastigheden ligger i midten. Nogle steder er der kort mellem stationerne og andre steder (især gennem Gribskov er langt mellem stationerne), og for at kunne ankomme rettidigt til stationer hvor tog i modsatte retning kan passeres er det ikke alle tog der standser på alle stationer. Det betyder at der opnås en rimelig gennemsnitshastighed selvom den maksimale tilladte hastighed kun er 75 km/t.

Højere gennemsnitshastighed (kortere rejsetid) betyder bedre konkurrencedygtighed i forhold til andre transportmidler (især bil), hvilket giver flere passagerer i togene. Et af de politisk fastsatte ønsker til Udviklingsplanen har været et mål om at tiltrække flere passagerer på lokalbanerne. Derfor har Udviklingsplanen foreslået en tilpasning af banerne, der under hensyntagen til stationsplaceringer, strækningshastighed, mulighed for at passere tog i modsat retning og teknik har søgt at øge gennemsnitshastigheden. Dette er dels foreslået gjort gennem:

- Nedlæggelse af tre små stationer (Søborg St., Pårup St. og Ørby St.) med hhv. 4, 9 og 19 daglige påstigninger på Gribskovbanen og Hornbækbanen
- Sammenlægning af to stationer (Gilleleje Øst St. og Stæremosen St.) til en ny station (Parkvej St.) på Hornbækbanen
- Ændret standsningsmønster på Frederiksværkbanen

- Hastighedsopgradering af Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord
- Tilpasning af stationerne på Nærumbanen til nye tog for at kunne opretholde 10-minutters drift

Derudover er der foreslået driftsudvidelser om aftenen, weekender og om natten, som kan tiltrække flere passagerer ved at gøre banerne mere attraktive og reducere ventetiden på næste tog.

Der er kommet en del hørings svar omkring nedlæggelse af stationer, sammenlægning af stationer og ændret standsningsmønster. Nedenfor gennemgås og kommenteres hørings svarene for de stationer, hvor der er kommet hørings svar.

Gilleleje Øst St.

Der er afgivet 12 hørings svar vedrørende Gilleleje Øst St., hvoraf hovedparten har kritiseret Udviklingsplanens forslag til nedlæggelse af stationen. Gilleleje Øst St. har i dag halvtimesdrift om morgenen og formiddagen, mens der er timedrift resten af driftsdøgnet. Generelt for hørings svarene er, at timedrift ikke vurderes tilstrækkeligt og attraktivt.

Gilleleje Øst St. blev anlagt som midlertidig endestation i 1916 da Gilleleje St. ikke var færdig. Gilleleje Øst St. ligger 400 meter fra Gilleleje St. med direkte stiforbindelse. I Udviklingsplanen foreslås det, at Stæremosen og Gilleleje Øst St. sammenlægges til en ny Parkvej St., der vil være placeret 750 meter fra den nuværende Gilleleje Øst St. Der er gode vej- og stiforbindelser mellem Gilleleje Øst St. og Parkvej St. om end forbindelserne ikke er direkte. Det betyder, at det sydlige opland til Gilleleje Øst St. vil få lettere adgang til en ny Parkvej St. Ønskes det på sigt at skabe bedre adgang til Gilleleje St. for Gilleleje Øst Stations nordlige og vestlige opland, kan der etableres en stiforbindelse fra Lillevang over Søborg Kanalen til Kastanie Alle ved Gilleleje St.

Udviklingsplanen forudsætter ingen ændringer i den kommunale bustransport på Kystvejen/Gilleleje Hovedgade, der ligger tæt på Gilleleje Øst St.

Faglig vurdering: Nogle passagerer vil få længere til station end i dag, men den længere afstand vil ikke forhindre dagens brugere i at bruge Lokaltog eller blive afskåret fra at bruge kollektiv transport. Der kan være enkelte passagerer der fravælger at bruge Lokaltog, men den foreslåede nye Parkvej Station vil have et væsentlig større passageropland og rejsetidsbesparelsen på banen som følge af sammenlægningen, vil samlet set kunne tiltrække flere rejsende med Lokaltog. Derudover vil en nedlæggelse af Gilleleje Øst St. og højere hastighed betyde mindre tid, hvor bommene er nede og spærrer for andre trafikanter der skal krydse jernbanen.

Stæremosen St.

Der er afgivet 40 høringsvar om Stæremosen St., hvoraf de fleste opponerer mod Udviklingsplanens forslag til nedlæggelse af den nuværende Stæremosen St. i Gilleleje. Hovedparten af høringsvarene er fra boligområdet Kringelholm, men der har også været svar fra boligområderne ved Hestehaven, Grønnevang og Pileskoven, industriområdet øst for banen og lokaliteter længere væk fra stationen.

Det er generelt for høringsvarene, at afstanden til Gilleleje St. (3 km) vurderes at være for lang ved en nedlæggelse af stationen, hvilket vil afskære en del borgere for at benytte kollektiv transport. Derudover er der høringsvar der angiver, at der er skolebørn på Gilbjergskolen der ikke vil kunne benytte lokalbanen. Udviklingsplanen foreslår at Stæremosen og Gilleleje Øst St. sammenlægges til en ny Parkvej St., der vil være placeret 750 meter fra den nuværende Stæremosen St. med gode vej- og stiforbindelser parallelt med banen. For boligområdet Kringelholm vil den ekstra afstand til den nye Parkvej St. ad eksisterende vej- og stiforbindelser være 100-630 meter mens boligområderne ved Hestehaven, Pileskoven samt Grønnevang og Gilhøjsskolen vil få kortere afstand til en station på Parkvej.

Det vil være muligt at stille sin cykel ved den nye Parkvej St., ligesom det er muligt gratis at medbringe sin cykel i Lokaltogs tog. For passagerer der skal besøge områder omkring Stæremosen St. vil det derfor være muligt at cykle fra Parkvej St. til områderne omkring Stæremosen. Derudover forudsætter Udviklingsplanen ingen ændringer på buslinjerne i området omkring Stæremosen St.

Faglig vurdering: Enkelte passagerer vil få længere til Parkvej St. end Stæremosen St., men den længere afstand ikke vil forhindre dagens brugere i at bruge Lokaltog eller blive afskåret fra at bruge kollektiv transport. Der kan være enkelte passagerer der fravælger at bruge Lokaltog, men den nye Parkvej Stations her et væsentlig større passageropland og rejsetidsbesparelse vil samlet set resultere i flere rejsende med Lokaltog.

Parkvej St.

Der er afgivet 10 høringsvar om Parkvej St., som Udviklingsplanen foreslår til erstatning for Gilleleje Øst St. og Stæremosen St. De fleste høringsvar er positive, men der er også negative høringsvar omkring afstanden til den foreslåede Parkvej St. for personer bosat tæt på Stæremosen St. Derudover fremhæves støj samt bekymring for forstyrrelser af biltrafikken og parkeringsforhold ved Udviklingsplanens foreslåede placering af en Parkvej St.

Den foreslåede Parkvej St. ligger centralt i Gillelejes sydøstlige del med kort afstand til både folkeskole (Gilbjergskolen Parkvej), sports- og idrætsfaciliteter, ældrecenter, daginstitution, indkøb og boligområder (fx

Tjørnevang, Hildevang, Grønnevang, Pilevang, Poppelvang, Lærkevang og Hestehaven). Derudover er der gode adgangsveje og stiforbindelser til/fra fx Bakkebo Omsorgscenter, boligområdet Kringelholm og industrikvarteret ved Stæremosen St.) og skiftemuligheder til kommunal buslinje 363 på Parkvej.

Der er en klage over den nuværende støj fra jernbanen og overkørslen på Parkvej. Denne støj vil fortsat være der, men med nye batteritog og med den planlagte fornyelse af Hornbækbanen forventes støjen reduceret på lang sigt. Ved projekteringen af Parkvej St. vil støj blive indtænkt som det også har været tilfældet på den nye Rødvig St., der netop er åbnet på Østbanen i september 2024.

Der er udtrykt bekymring omkring, at en ny Parkvej St. vil forstyrre (bil)trafikken om morgenen ligesom der er bekymring for om der vil være parkeringsmuligheder. En ny Parkvej St. tænkes i Udviklingsplanen udført med perron på begge sider af vejen så bommene vil være nede så kort tid som muligt (på samme måde som den nuværende Lyngby Lokal St.), og derved genere trafikken på tværs af banen mindst muligt. En ny Parkvej Stations gode placering i Gilleleje reducerer behovet for parkeringspladser, men der er arealer omkring en ny Parkvej St., der eventuelt vil kunne bruges til parkering og/eller afsætning. Forpladser, parkerings- og afsætningsforhold skal planlægges i tæt samarbejde med kommunen, hvorfor mulighederne for parkering vil blive konkretiseret og besluttet i samarbejde med Gribskov Kommune. Den præcise udformning af den foreslåede Parkvej St. vil først blive fastlagt efter beslutning om at etablere Parkvej St., og vil ske i samarbejde mellem bl.a. Gribskov Kommune, Lokaltog og Banedanmark, sidstnævnte ville skulle stå for overkørselsanlægget på Parkvej.

Faglig vurdering: Begrundelsen for Udviklingsplanens forslag til en ny Parkvej St., som erstatning for Gilleleje Øst St. og Stæremosen St., er at Parkvej St. vil give en bedre placering i Gilleleje end de eksisterende stationer. Samlet vil en ny Parkvej St. resultere i kortere afstand til stationen for flertallet af borgere i området og give en reduceret rejsetid for de gennemkørende passagerer på lokalbanen.

Søborg St.

Der er afgivet 47 hørings svar om Søborg St., hvoraf de fleste har kritiseret Udviklingsplanens forslag om nedlæggelse af den nuværende Søborg St. lidt udenfor Gilleleje, som har det laveste passagertal (4 daglige påstigere) af alle Lokaltogs 118 stationer i Østdanmark. Hovedparten af hørings svarene er fra Søborg landsby, men der har også været svar fra virksomheder og organisationer såsom Søborg Camping, Søborg Privatskole, Visit Nordsjælland, Søborg Hestecenter og politiske partier samt fra andre interessenter lokaliseret længere væk fra stationen.

Generelt for høringssvarene er en bekymring for at afstanden til alternativ kollektiv transport og adgangen til Søborg Sø, der er ved at blive etableret. Søborg St. er placeret ca. 2 km fra Søborg landsby med kun få huse tættere på. Søborg landsby har tilsvarende afstand til Pårup St. (ca. 400 meter længere) og lidt længere til Firhøj St. (ca. 1,1 km længere), Græsted (ca. 1 km længere). Søborg landsbys afstand til Søborg St., flere alternative valgmuligheder og den eneste adgangsvej (Hillerødvejen med tilladt hastighed på 80 km/t og tæt trafik) uden hverken fortov eller cykelsti kan være medvirkende til at Søborg St. kun har gennemsnitligt 4 daglige påstigere (2023 passagertal), og at kun hvert 10. tog har passagerudveksling på stationen.

Søborg Camping har angivet, at Søborg St. er væsentlig for deres gæster, og her vil gæsterne have ca. 700 meter længere til Firhøj St., som til gengæld har flere togafgange (halvtimedrift i stedet for timedrift). Flere høringssvar nævner, at Søborg St. er væsentlig for Søborg Privatskole & Skovbørnehave (beliggende 1,8 km fra Søborg St.) for at elever kan komme til/fra skole, og at skolen kan komme på ture. Søborg Privatskole har i dag en aftale med vognmandsvirksomheden Gilleleje Turist om to skolebusruter fra bl.a. Hornbæk, Dronningmølle, Græsted Stationer samt Gilleleje by. Derudover er der bustransport mellem Nødebo og Søborg for skovbørnehaven. Der er således sammen med den kommunale bustransport (buslinje 363 mellem Græsted og Gilleleje via Søborg) mulighed for transport til og fra skole.

Flere høringssvar har angivet, at nedlæggelse af Søborg St. vil vanskeliggøre adgangen til Søborg Sø, der er ved at blive etableret. Søborg St. vil imidlertid ikke være en primær station for besøgende til Søborg Sø, da stationen vil ligge langt fra søen – Græsted St. og Græsted Syd St. vil være placeret væsentlig tættere på Søborg Sø.

Faglig vurdering: Begrundelsen for Udviklingsplanens forslag om at nedlægge Søborg St. er, at Søborg St. har et meget begrænset passageropland og et meget lavt passagertal (4 påstigere om dagen). De få passagerer der i dag bruger Søborg St. vil få længere til station end i dag, og vil (hvis de ankommer til stationen som blød trafikant) undgå den for bløde trafikanter trafikfarlige Hillerødvejen. De få passagerer der i dag bruger Søborg St. vil derfor få længere til lokaltoget, men tidsbesparelsen ved ikke at have Søborg St. vil samlet set være en fordel for de øvrige rejsende i Lokaltog og gøre betjeningen mere attraktiv mhp. at kunne tiltrække nye passagerer. Ønskes en alternativ og bedre kollektiv trafikbetjening af Søborg kan buslinje 363 forbedres ligesom det kan undersøges om der er mulighed for at introducere Nærbus i området.

Pårup St.

Der er afgivet 38 høringssvar om Pårup St., hvoraf de fleste har kritiseret Udviklingsplanens forslag om at nedlægge den nuværende Pårup St. syd for

Gilleleje, som har det næstlaveste passagertal (9 daglige påstigere) af alle Lokaltogs 118 stationer. Hovedparten af høringsvarene er fra Søborg og Pårup landsbyer, men der har også været svar fra virksomheder og organisationer såsom Visit Nordsjælland, Entreprenørfirmaet Nordkysten, Søborg Hestecenter og politiske partier samt fra andre interessenter lokaliseret længere væk fra stationen.

Generelt for høringsvarene er der bekymring for at afstanden til alternativ kollektiv transport og adgangen til Søborg Sø der er ved at blive etableret. Pårup St. er placeret ca. 2½ km fra Søborg landsby med kun få huse tættere på. Søborg landsby har tilsvarende afstand til Søborg St. (ca. 400 meter kortere) og lidt længere til Firhøj St. (ca. 1½ km længere), Græsted (ca. 1½ km længere) Søborgs lange afstand til Pårup St. og flere alternative valgmuligheder kan være medvirkende til at Pårup St. i 2023 havde gennemsnitligt 9 daglige påstigere, og at kun hvert 7. tog har passagerudveksling på stationen.

Pårup St. vil ligge tæt på Søborg Sø, men vil også være betjent af Græsted St. og Græsted Syd St., og den sydlige del af søen, er den del der forventes at tiltrække flest besøgende. Der vil derfor fortsat være gode adgangsforhold til Søborg Sø – også med Lokaltogsbetjening.

Entreprenørfirmaet Nordkysten har angivet at det vil blive svært at tiltrække især lærlinge til virksomheden, der ligger ca. 350 meter fra Pårup St. og ca. 1,8 km fra Fjellenstrup St. Det er muligt gratis at medbringe sin cykel i Lokaltogs tog, og det vil således være muligt at bruge toget til Fjellenstrup hver halve time og cykle det sidste stykke til virksomheden såfremt der ikke etableres anden kollektiv transport til området omkring den nuværende Pårup St. Derudover kan den kommunalt finansierede buslinje 362, der i dag kører mellem Græsted og Gilleleje via Almevej, hvis kommunen ønsker og bakker op om dette, kunne omlægges til at betjene Pårup landsby og området omkring den nuværende Pårup St.

Faglig vurdering: Begrundelsen for Udviklingsplanens forslag om at nedlægge Pårup St. er Pårup Stations meget begrænsede passageropland og meget lave passagertal (9 påstigere om dagen). De få passagerer der i dag bruger Pårup St. vil få længere til stationen end i dag, hvilket kan betyde at nogle passagerer fravælger at bruge Lokaltog, men tidsbesparelsen ved ikke at have Pårup St. vil samlet set være en fordel for de øvrige rejsende i Lokaltog og gøre betjeningen mere attraktiv mhp. at kunne tiltrække nye passagerer. Ønskes bedre kollektiv trafikbetjening af områderne omkring Pårup landsby og Søborg landsby kan busdriften på de kommunalt finansierede buslinjer 362 og 363 forbedres ligesom det kan undersøges at introducere Nærbus i området

Ørby St.

Der er afgivet 63 høringsvar om Ørby St., hvoraf de fleste har kritiseret Udviklingsplanens forslag til nedlæggelse af den nuværende Ørby St. mellem Helsingør og Tisvildeleje med 19 daglige påstigere i 2023. Hovedparten af høringsvarene er fra Ørby landsby og Ørbys nære opland, men der har også været svar fra Gribskov Kommune og politiske partier samt lokaliteter længere væk fra stationen.

Generelt for høringsvarene er der bekymring for at afstanden til alternativ kollektiv transport og adgangen til Vejby St., der er den nærmeste station. Ørby St. er placeret ca. 1 km fra Ørby landsby med kun få huse tættere på. Ørby landsby har tilsvarende afstand til Vejby St. (ca. 700 meter længere ad cykelrute 33 og ca. 2,3 km med bil), Holløse St. (ca. 1,7 km længere) og lidt længere til Troldebakkerne St. (ca. 2,4 km længere). Stiforbindelsen mellem Ørby landsby og Vejby St. er cykelrute 33, og flere af høringsvarene angiver at der ikke er lys på stien, og at stien om vinteren og foråret ofte er oversvømmes.

Et generelt argument i høringsvarene er, at en stor del af Ørby landsbys borgere benytter Ørby St. på daglig basis (ca. 10%). Ifølge data fra Danmarks Statistik er oplandet til Ørby St. imidlertid større end blot Ørby landsby, og med ligelig fordeling af oplandet er andelen af borgere der på daglig basis benytter Ørby St. knap 6%. Flere høringsvar angiver, at det vurderes som en forkert prioritering, at Udviklingsplanen lægger op til, at den for nyligt anlagte Troldebakkerne St. får halvtimedrift, mens Ørby St. nedlægges. Hertil kan det bemærkes, at Troldebakkerne i 2021 blev åbnet ved et byudviklingsområde som erstatning for den tidligere Laugø St., og at byudvikling omkring Troldebakkerne betyder, at Troldebakkerne St. i 2023 havde flere passagerer end Ørby St. Den fortsatte byudvikling omkring Troldebakkerne St. gør, at passagertallet forventes at stige yderligere de kommende år, mens der ikke forventes en væsentlig ændring i passageroplandet for Ørby St.

Baseret på de supplerende informationer, som høringsvarene har givet og manglen på alternativ kollektiv transport omkring Ørby St. er køreplanen for Gribskovbanen til Tisvildeleje blevet revurderet, og der foretages fra december 2024 en ændring af køreplanen så Troldebakkerne St. får halvtimedrift mens den nuværende betjening på Ørby St. opretholdes.

Faglig vurdering: Ørby har et meget begrænset passageropland, men at der er for de omkringliggende bysamfund ved Ørby og Mønge samt de spredte bebyggelsers begrænsede alternative muligheder for kollektiv transport udover Flextur medmindre kommunen beslutter at etablere nye transporttilbud i området såsom Plustur eller Nærbus. Derfor vurderes det at den nye køreplan fra december 2024 med halvtimedrift på Troldebakkerne St. og timedrift på Ørby St. vil være bedste mulighed for Ørby St.

Frederiksværkbanen

Der er afgivet omkring 20 høringsvar om Udviklingsplanens foreslåede køreplan for Frederiksværkbanen, hvoraf de fleste har kritiseret Udviklingsplanens forslag til overgang fra halvtimedrift til timedrift på Dyssekilde St. ved Torup, men der har også været enkelte høringsvar omhandlende Brødeskov (Nørre Herlev) St. og Gørløse St. Hovedparten af høringsvarene er fra borgere omkring de berørte stationer, men der er også høringsvar fra interessenter lokaliseret længere væk fra Frederiksværkbanen.

For Gørløse St. omhandler høringsvar sammenhængen i det regionale net og forbindelsen til 600S mens det for Brødeskov (Nørre Herlev) St. omhandler reduceret betjening af Nørre Herlev. For Dyssekilde St., der er den største station der får reduceret betjening, omhandler høringsvarene den reducerede betjening af et område der ikke har anden kollektiv trafikbetjening og mange husstande (især i økosamfundet) uden bil.

Baseret på de supplerende informationer, som høringsvarene har givet og manglen på alternativ kollektiv transport omkring Dyssekilde St. vil køreplanen for Frederiksværkbanen blive genovervejet således at der tages bedst muligt at kunne sikre hurtig betjening med høj frekvens på de største stationer og et sammenhængende regionalt net.

”Tryk for stop”

Flere af høringsvarene omkring nedlæggelse af stationer har angivet at besparelsen ved nedlæggelse af de mindste stationer er marginal da togene alligevel ikke stopper hver gang, da der er ”tryk for stop”. Regularitet på Gribskovbanen og Hornbækbanen var frem til 2018 meget lav. Derfor blev det i 2018 besluttet at indføre timedrift på Pårup St. og Gilleleje Øst St., hvilket forbedrede regulariteten væsentligt.

Med færre timer med halvtimedrift på Pårup St. og Gilleleje Øst St. blev den kundeoplevede regularitet forbedret væsentligt på Gribskovbanen (8,6%-point) og Hornbækbanen (10,5%-point) fra 2018 til 2019, og det har siden været muligt at fastholde den bedre regularitet. Den bedre regularitet skyldes, at togene bedre kan fastholde høj hastighed og har færre stop i myldretiden, hvor der er flest passagerer i togene.

Erfaringerne viser derfor, at togene oftere kører til tiden når der ikke presses for mange stop ind mellem to krydsningsstationer.

På dobbeltsporede baner benyttes muligheden ofte for at skabe bedre regularitet ved at indlægge ekstra køretid. Dette er imidlertid ikke en mulighed på Lokaltogs enkeltsporede baner, da tog i hver sin retning kun kan mødes på krydsningsstationer. Et tidstillæg på fx 30 sekunder kan derfor resultere i flere minutters længere rejsetid ligesom det kan være nødvendigt at fravige at togene kører hvert 30. minut. Fraviges fast 30 minutters drift, fraviges

principperne også bag R-nettet ligesom korrespondancer til det øvrige R-net og tog enten ikke altid kan overholdes eller bliver dårligere.

Temapakke C: Banen i byen

Halsnæs Kommune, Gribskov Kommune, Græsted Borgerforening, Ølsted Borgerforening og Banedanmark har alle afgivet høringssvar med bemærkninger til udviklingsplanens temapakke C. De er alle meget positive og indeholder flere konkrete udviklingstiltag.

Halsnæs Kommune og Ølsted Borgerforening nævner begge udviklingsmuligheder omkring Ølsted St. Kommunen nævner derudover udviklingsmuligheder ved Hanehoved, Dyssekilde, Vibehus samt Hundested og Hundested Havn stationer.

Gribskov Kommune har særligt fokus på udviklingsplanens forslag til at skabe mere liv på stationerne. De fremhæver Helsingør St., Gilleleje St. og Græsted St. hvor de ønsker samarbejder om udvikling af stationsområdet og områderne omkring stationerne.

Begge kommuner nævner eksempler på tidligere samarbejdsprojekter hvor lignende udviklingstiltag er blevet gennemført og hvor dette har haft en positiv effekt på stationsmiljøet.

Græsted Borgerforening har flere konkrete udviklingstiltag omkring Græsted St., som både vil understøtte rekreative formål, turisme og delemobilitet.

De mange foreslåede udviklingsmuligheder vil blive vurderet ifm. den videre politiske proces frem mod, at udvalget for trafik og regional udvikling skal udmønte de 3 mio. kr. afsat i budgettet for 2025 til forbedringer af lokalbanerne.

Banedanmark udtrykker ønske om at blive inddraget i udviklingsprojekter, der er i nærheden af Banedanmarks arealer og infrastruktur. For lokalbanerne i Region Hovedstaden drejer dette sig om Hillerød St., Helsingør St., Snekkersten St. og Jægersborg St.

Temapakke D: Stationerne

Denne temapakke vedrører stationsfaciliteter, tilgængelighed og tryghed.

Banedanmark og det regionale handicapråd (regionshandicaprådet) tilbyder at dele erfaringer og viden omkring tilgængelighed, wayfinding og informationstavler m.v.

Hillerød Kommune, VisitNordsjælland og Regionshandicaprådet nævner alle forbedringsmuligheder på og omkring Hillerød St. Det drejer sig især om adgangsforholdene og tilgængeligheden. En del af disse forhold forventes forbedret når Banedanmark ombygger Hillerød St. i 2026/2027.

Handicaprådet i Gribskov Kommune bakker op om de mange tiltag til forbedrede adgangsforhold, tryghed og sikkerhed. De udtrykker samtidig kritik er de foreslåede stationslukninger i temapakke B.

Enkelte høringssvar nævner et behov for flere læskærme og bænke.