

Til:

Region Hovedstaden

Kopi til:

Dokumentnummer

929024

Dato

26 03 2020

Sagsbehandler:

TFR

Direkte: +45 36 13 17 12

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Fornyelsesplan for lokalbanernes infrastruktur 2020-2026

Baggrund.

Transportministeriet gennemførte i 2017 en analyse af lokalbanernes infrastrukturens nuværende tilstand, og de kommende 10 års vedligeholdelses- og fornyelsesbehov. De anbefalede fornyelsesprojekter vil være nødvendige for at kunne opretholde banernes nuværende funktionalitet, så der ikke undervejs opstår risiko for nedsættelse af hastigheden til gene for passagererne, og i værste fald indstilling af togdriften i en længere periode.

For Region Hovedstadens vedkommende konkluderede analyse, at Frederiksværkbanen, Lille Nord (Hillerød – Snekkersten) og Nærumbanen er i "middel tilstand" i perioden, og derfor ikke kræver større reinvesteringer, hvorimod Gribskovbanen og Hornbækbanen fik karakteren "under middel tilstand", og derfor kræver større reinvesteringer.

Lokaltog A/S er infrastrukturforvalter og har derfor vedligeholdelses- og jernbanesikkerhedsansvaret for ca. 133 kilometer jernbaneinfrastruktur, signalanlæg, en del sporbærende broer, samt 63 stationer med perroner, adgangsveje osv.

Lokaltog A/S har med baggrund i den før omtalte analyse fra 2017 derfor allerede foretaget nogle arbejder indtil nu, herunder sporfornyelse af ca. 10 kilometer på Gribskovbanen mellem Helsingør og Tisvildeleje i efteråret 2019 til i alt ca. 51 mio. kroner, bevilget af regionsrådet i Region Hovedstaden.

Budgetforliget i Region Hovedstaden, indgået i efteråret 2019, afsatte en finansieringsramme på op mod 500 mio. kroner vedrørende lokalbanerne, som blandt andet skal realisere de nødvendige fornyelser på lokalbanernes infrastruktur i årene 2020 – 2026.

Fornyelsesplan.

Lokaltog A/S har udarbejdet en fornyelsesplan for perioden 2020 - 2026, som i 2020-priser vil koste i alt ca. 418 mio. kroner at gennemføre. Den specificerede plan, fordelt på de enkelte kategorier af arbejder, på banestrækninger og de enkelte års finansieringsbehov, er fremsendt til regionen.

Det skal for god ordens skyld påpeges, at den detaljerede planlægning kan give ændringer i arbejderne rækkefølge, hvis det skønnes hensigtsmæssigt af dels passagermæssige hensyn, dels af markedshensyn – her tænkes specielt på Lokaltogs adgang til de store entreprenører og deres specialmaskiner, ændrede myndighedskrav osv.

Det er aftalt med Lokaltog A/S, at der vil ske en årlig afrapportering til Region Hovedstaden af fremdriften i planen.

Nærværende notat vil så kort som muligt sætte lidt ord på de enkelte års væsentligste arbejder, samt

hvorledes dette vil påvirke togdriften dermed passagererne

2020.

I 2020 er alene planlagt en total udskiftning af den sporbærende bro over Esrom Å på Hornbækbanen mellem stationerne Firhøj og Dronningmølle. Den nuværende bro, som er fra 1914-1916, fjernes helt og erstattes af en ny bro.

Togdriften vil i en periode på ca. seks uger i august/september blive erstattet af togbusser mellem stationerne Stæremosen og Dronningmølle.

2021.

I 2021 planlægges og forberedes de kommende års store sporfornyelsesarbejder på Gribskovbanen, hvilket ikke vil påvirke togdriften på banen. Det handler primært om detaljeprojektering og udarbejdelse af udbudsmateriale, myndighedsbehandling mv.

På Frederiksværkbanen renoveres en bro lige uden for Frederiksværk mod Hundested, så den aktuelle vægtbegrænsning kan ophæves. Arbejdet vil påvirke togdriften i mindre omfang.

2022.

Dette år er præget af starten på sporfornyelsen af Gribskovbanen, i 2022 nærmere bestemt mellem stationerne Kagerup og Helsingør. Endvidere renoveres nogle mindre broer mellem Mårup og Gilleleje.

Begge arbejder vil påvirke togdriften i ca. otte uger, hvor togdriften i anlægsperioden vil blive erstattet af togbusser. Det konkrete tidspunkt på året er en del af planlægningsarbejdet, og kendes derfor ikke aktuelt.

Samme år planlægges og forberedes de kommende års store sporfornyelsesarbejder på Hornbækbanen, hvilket ikke vil påvirke togdriften på Hornbækbanen. Det handler primært om detaljeprojektering og udarbejdelse af udbudsmateriale, myndighedsbehandling mv.

2023.

2023 er året, hvor de fleste større sporfornyelsesarbejder er i fuld gang det meste af året, og hvor togdriften vil blive påvirket over længere tid med indsættelse af togbusser.

Sporfornyelsesarbejderne består dels i udveksling af skinner i sidesporene på nogle af Gribskovbanens stationer, dels af sporfornyelse på Gribskovbanen mellem stationerne Mårup og Gilleleje, samt på Hornbækbanen mellem stationerne Gilleleje og Dronningmølle/Kildekrog.

Samtidig med sporfornyelsesarbejderne, foretages der renovering af et antal dæmninger og afvandringsforhold (grøfter mv.), ligesom et antal usikrede overkørsler enten vil blive sikret med blinklys og bomme, eller vil blive nedlagt, altså lukket for krydsende færdsel.

2024.

Sporfornyelsesarbejderne på Hornbækbanen mellem stationerne Dronningmølle/Kildekrog og Grønnehave/Helsingør sker i løbet af 2024, og vil påvirke togdriften på Hornbækbanen i en længere periode med togbusser i stedet for tog på den pågældende strækning.

På Gribskovbanen foretages der restarbejder efter det foregående års sporfornyelse, ligesom arbejdet med enten at lukke eller sikre et antal usikrede overkørsler på Gribskovbanen fortsætter. Disse arbejder vil kun påvirke togdriften i mindre omfang.

2025.

Dette års arbejder består primært i at foretage restarbejder efter sporfornyelsen på Hornbækbanen foregående år, og der arbejdes endvidere forsat med enten at lukke eller sikre et antal usikrede overkørsler på både Gribskovbanen og Lille Nord. Arbejderne vil kun påvirke togdriften i mindre omfang.

2026.

I 2026 forventes der udelukkende at blive fortsat arbejde med enten at lukke eller sikre et antal usikrede overkørsler på Gribskovbanen og Lille Nord, samt i 2026 også på Nærumbanen.

Arbejder vil kun påvirke togdriften i mindre omfang.

Det fremadrettede reinvesteringsbehov.

Når de før anførte store fornyelsesarbejder på jernbaneinfrastrukturen på de pågældende banestrækninger i Nordsjælland er udført, så betyder det, at både en forbedret kørselskomfort og en stabil jernbanetrafik uden større reinvesteringsbehov og trafikale forstyrrelser vil være gældende i 40-45 år.

Det er Movias anbefaling, at en lignende analyse af banernes tilstand gennemføres inden 2030.