

# Visioner for Lokalbansen 2012-2025



Udgivet marts 2012 af: Trafikselskabet Movia

Tekst og layout: COWI A/S

Foto: Lokalbanen A/S

Tryk: COWI A/S

Udgave: 2

Oplag: 200

ISBN: 978-87-994138-3-6

## Indholdsfortegnelse

<b>Sammenfatning</b> .....	<b>4</b>
<b>Indledning</b> .....	<b>6</b>
Behovet for en Vision for Lokalbanen .....	6
Status på gældende plan .....	6
<b>Ændringer i omverdenen</b> .....	<b>8</b>
Projekter .....	8
Organisation .....	12
Andre ændringer .....	13
<b>Visioner, potentialer og udviklingsmuligheder</b> .....	<b>14</b>
<b>Visioner for Lokalbanen</b> .....	<b>17</b>
Konkretisering af visionen gennem tre udviklingspakker.....	17
Grundpakken .....	18
Tillægspakke 1 .....	20
Tillægspakke 2 .....	22
Samlet økonomi .....	24
Nye banestrækninger .....	25
<b>Markedsføring og partnerskaber</b> .....	<b>26</b>

## Sammenfatning

Visioner for Lokalbanen er en visionsplan, der er udarbejdet under følgende rammer:

- Hvorledes leves op til den tidligere regerings målsætning om at fordoble passagerantallet frem til 2030.
  - Lokalbanen A/S har siden indførelse af stærkt forbedrede køreplaner, nye tog, opgraderede stationer, gratis cykelmedtagning, hurtige tog, nye opgraderede buslinjer (R-linjer) der går på tværs af banenettet, fjernelse af diverse buslinjer, der har kørt parallelt med jernbanen etc. opnået en passagerfremgang på ca. 30 % siden 2006. De nye buslinjer alene har givet en fremgang på ca. 10 % til Lokalbanen A/S. Visionsplanen giver en række konkrete bud på, hvorledes nye kunder kan tiltrækkes og nuværende kunder kan fastholdes, således at den før nævnte målsætning kan indfries.
- Hvorledes de infrastrukturelle forhold for Lokalbanen A/S bør være omkring Hillerød st. og den nye station ved det planlagte supersygehus syd for Hillerød for at kunne bidrage til målsætningens opfyldelse.
- Lokalbanen A/S har i dag over 6 mio. kunder/år. Udfordringen består således i at få udviklet koncepter for togbetjeningen på Lokalbanens strækninger, der kan være medvirkende til dels at understøtte målsætningen om "dobbelt op" i 2030, dels at kunne understøtte øvrige på nuværende tidspunkt kendte projekter og politiske beslutninger, nemlig:
  - *takstnedsættelser i den kollektive trafik*
  - *nyt supersygehus syd for Hillerød*
  - *planer for ombygning af Hillerød st.*
  - *etablering af letbanen i Ring 3*
  - *mulig ny ringforbindelse og H-H forbindelse*
  - *nyt større centerbyggeri i Helsingør*
  - *stor ombygning af Helsingør st. inklusiv busterminal, der vil optimere skift mellem bus og tog.*

For at underbygge hvorledes der tiltrækkes nye kunder, der ikke kommer af sig selv, er der i arbejdet med visionsplanen lavet en borgerundersøgelse for at afdække behov og ønsker, som skal til for at tiltrække potentielle nye kunder. Konklusionen er, at hvis nye kunder skal tiltrækkes til Lokalbanen A/S, skal der specielt fokuseres på følgende områder:

- Kerneproduktet (rejsetid + frekvens) skal forbedres yderligere
- Nærhed til stationerne skal øges
- Der skal satses på pendling mod (og gennem) Hillerød og Helsingør
- Integrationen med den øvrige kollektive trafik skal styrkes – og mulighederne for at pendle mod København dermed også forbedres
- Kendskabet til Lokalbanen A/S skal forbedres gennem markedsføring og attraktive tilbud
- Information for den enkelte rejsende skal forbedres i samarbejde med de øvrige trafikvirksomheder
- Den høje kundetilfredshed skal fastholdes.

Ønsker fra potentielle kunder, overordnede samfundsforventninger, sygehus, større stationsændringer etc. kan gennemføres på forskellige niveauer. I det følgende er disse mål opdelt i en række midler for at opnå målene.



Pakke	Produktforbedringer	Aktiviteter
Grundpakke	Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød	Ombygning af Hillerød st.
	Ny station ved supersygehuset	Etablering af ny station ved det nye supersygehus i Hillerød Syd
	Forøget stationsnærhed	Tilpasning af stationsstrukturen
		Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
Tillægspakke 1	Betjening af den østlige del af Hillerød	Krydsningsstation i Hillerød Øst
	Flere standsningsmuligheder på Lille Nord	Krydsningsstation i Kvistgård
Tillægspakke 2	Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3	2 alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør	Ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup st. samt på Helsingør st.
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør	

Et vigtigt element for, at disse mål og aktiviteter kan gennemføres – udover en økonomi, der kan sikre en målgennemførelse – er et godt partnerskab med bl.a. kommuner, DSB og Banedanmark. Dels for at opnå forbedrede stationer/stationspladser/busterminaler, dels for at kunne etablere en så god infrastruktur – inkl. trafikinformation mv. – som muligt.

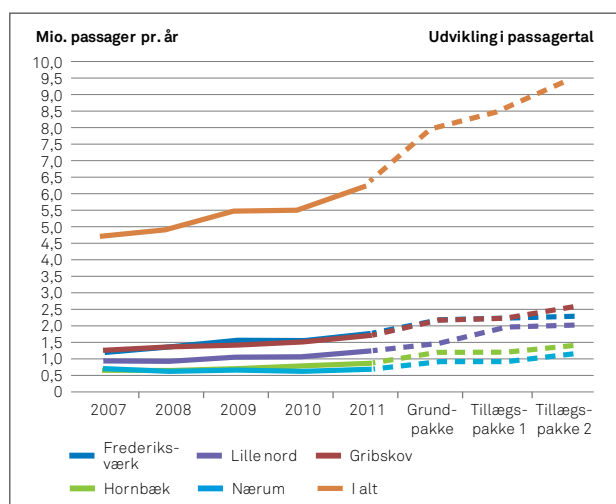
Udover de mange aktiviteter, der skal gennemføres på spidsbelastningstidspunkterne for at tilgodese de mange nye pendlere, skal der også ske en øget indsats rettet mod fritidssegmentet bl.a. via markedsføring samt forbedrede køreplaner uden for myldretidene og optimerede korrespondancer. Den store succes på R-nettet skyldes blandt andet en stor forøgelse af kundeantallet uden for myldretidene.

Den økonomiske effekt af at gennemføre grundpakken og tillægspakkerne kan ses i nedenstående skema. Anlægsomkostninger omfatter alene investeringer, der er direkte knyttet til de forbedringer, som er indeholdt i pakken. Omkostninger til fornyelse af jernbanenettet, som er en nødvendighed for fortsættelsen af den nuværende drift frem til 2025 (i alt ca. 700 mio. kr.) er forudsat afholdt særskilt. Ligeledes er ombygningen af Hillerød st. til gennemkørsel for Lokalbanens tog forudsat gennemført i Banedanmarks regi – og er ikke en del af nedenstående anlægsomkostninger.

Samlet set vil omkostningerne til grundpakken og de to tillægspakker kunne tilbagebetales over en årrække som følge af forøgede passagerindtægter (ekskl. renter).

Udviklingen i passagertallene som følge af grundpakken og de to tillægspakker er vist i figuren, hvor udviklingen i passagertallet fra 2007 til 2011 er fremskrevet.

Samlet set vil grundpakken og tillægspakkerne give en forventet passagervækst på 46% i forhold til dagens situation og 90% i forhold til situationen i 2008, hvor regeringens målsætning om dobbelttop blev lanceret.



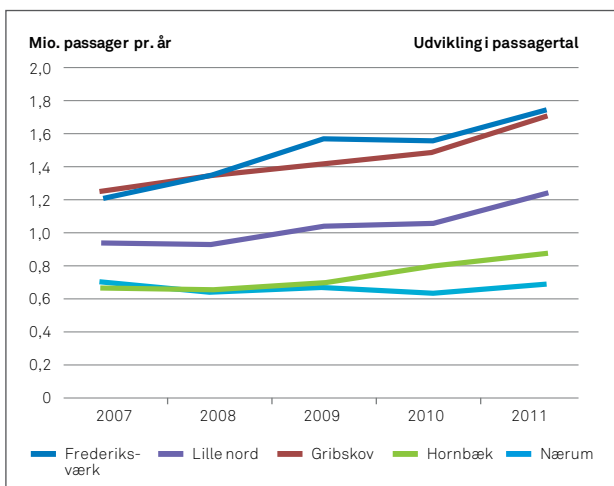
Mio kr.	Anlægsomkostninger	Øgede årlige driftsomkostninger	Passagereffekt	Øgede årlige passagerindtægter
Grundpakken	58	11,5	1.694.000 (+27 %)	22,4
Tillægspakke 1	51	4,8	580.000 (+8 %)	7,7
Tillægspakke 2	68	12,1	584.000 (+8 %)	7,7
Sum	177	28,4	2.858.000 (+46 %)	37,8

## Indledning

### Behovet for en vision for Lokalbanen

Ønsket med denne Visioner for Lokalbanen A/S' har været at fokusere på de produktmæssige forbedringer, herunder rejsetider, frekvens og komfort – og mindre på de tekniske og infrastrukturelle tiltag, såsom skinner, sveller og krydsningsstationer.

I 2006 blev der udarbejdet en Lokalebaneplan for perioden indtil 2015. Lokalbanen har på baggrund af planen fra 2006-2015 udviklet sig meget positivt. Passagertallet på Lokalbanen er siden 2007 steget med 30-40 % på stort set alle banestrækninger. Den eneste undtagelse er Nærumstrækningen, hvor passagertallet har ligget på samme niveau i hele perioden.



De seneste års udvikling i passagertallene på Lokalbanens strækninger.  
Kilde: Lokalbanen.

Samtidig har en række ting i omverdenen ændret sig voldsomt siden 2006. Der er gennemført en kommunalreform og sket en ændring af loven om kollektiv transport i hovedstadsområdet. Begge disse ændringer har betydet nye vilkår og muligheder for den kollektive transport.

Der er nu væsentlig mere fokus på kollektiv transport i hovedstadsregionen, end der har været før. Den politiske målsætning for jernbanen er, at antallet af passagerer skal fordobles fra 2009 frem til 2030. Dette vil stille krav om, at Lokalbanen skal levere et endnu mere attraktivt produkt.

I forhold til denne målsætning er Lokalbanen allerede kommet et stykke ad vejen. Vækstraten for de fem baner siden 2008 er vist i den følgende tabel:

Strækning	Frederiksværk	Gribskov	Hornbæk	Ll. Nord	Nærum
Index 2011	128	128	135	132	111

Vækst fra 2008 til 2011 på Lokalbanens strækninger  
(2008 = indeks 100)

På baggrund af den succeshistorie, som Lokalbanen har været over de sidste år og de udfordrende nye krav, der nu stilles til udviklingen af Lokalbanens togdrift, er det logisk at opstille en ny vision for Lokalbanen, der kan bygge videre på succesen og udstikke retningslinjerne for de kommende års udvikling. Det er denne visionsplan, som du sidder med i hænderne.

### Status på gældende plan

De væsentligste målsætninger fra Lokalplanen 2006-15 var følgende:

- Bedre komfort og service
- Kortere rejsetid
- Forøget frekvens.

Komfort og service vil primært forbedres ved anskaffelse af nye tog og ved at give standsningsstederne et kvalitetsløft. Kortere rejsetid vil kunne opnås ved at opgradere infrastrukturen til kørsel med op til 100 km/t, og ved at nedlægge nogle af de mindst benyttede trinbrætter. Forøget frekvens opnås ved at udarbejde nye driftsoplæg, der udnytter fordelene ved de nye tog og den opgraderede infrastruktur.

På nuværende tidspunkt er anskaffelsen af nye tog gennemført og der er introduceret nye Lint 41-tog på alle strækninger undtagen Nærumbanen, hvor der tidligere var anskaffet Regiosprintertog. De gamle Y-tog er således helt udfasede på alle strækninger, som det var planen.

Hvad angår infrastruktur er der på Frederiksværkbanen gennemført en opgradering (skinneudveksling) af den yderste 13 km lange del af strækningen med 60 kg/m skinner (UIC 60). På Gribskovbanen er der gennemført skinneudveksling mellem Slotpavillionen og Kagerup – en strækning på ca. 7 km.

På den baggrund er der gennemført en ny køreplansstruktur på Frederiksværkbanen. Frederiksværkbanen er blevet opgraderet til 100 km/t og fra køreplansskiftet januar 2009

er der indsat et ekstra tog på hverdage, således at der kører tre tog i dagtimerne i hver retning. Det ekstra tog er et hurtigt tog, der kun standser ved de større stationer på strækningen og således bidrager til en kortere rejsetid.

I forbindelse med opgraderingen af Frederiksværkbanen blev Borupgård trinbræt lukket.

Erfaringerne fra opgraderingen af Frederiksværkbanen er anvendt som grundlag for udviklingen af denne Visionsplan.

Der er endvidere gennemført en sammenbinding af togløbene på Hornbækbanen og Gillelejebanen, således at passagererne kan komme fra Hornbækbanen mod Hillerød og omvendt uden at skifte tog. Dette har bidraget til at opfylde målet om kortere rejsetid.

På Lille Nord er køreplansstrukturen ændret således, at der nu er forbedret frekvens og rejsehastighed og der er åbnet et nyt trinbræt i Kratbjerg.

Lokalbanen A/S har i planperioden bygget et nyt værksted og frasolgt de gamle administrationsbygninger. Dette har bidraget til at effektivisere driften. Ligeledes har ændrede åbningstider i de bemandede billetsalg, der nu holder lukket om lørdagen, bidraget til en mere effektiv drift.

Lokalbanen A/S har i perioden sammen med Movia deltaget i R-net-projektet, som har bidraget afgørende til at binde tog og busser sammen i Nordsjælland.



## Ændringer i omverdenen

Afsnittet beskriver udefra kommende ændringer, der er gennemført, planlagt gennemført eller forventes gennemført og som har indflydelse på Lokalbanens passagergrundlag.

### Projekter

#### R-net

Kommunerne i Nordsjælland, Movia og Lokalbanen har i samarbejde udviklet og fra december 2010 etableret R-nettet, der omfatter Lokalbanens strækninger i Nordsjælland samt buslinjerne Gilleleje st. – Helsingør st. (linje 360 R), Hillerød st. – Helsingør st. (Linje 380R) og Helsingør st. – Græsted – Helsingør st. (linje 390R). Nettet forventes udbygget med tre R-buslinjer yderligere: Frederikssund st. – Frederiksværk st. – Helsingør st. (nuværende linje 320) og Hornbæk st. – Tikøb – Mørdrup st. – Espergærde st. (nuværende linje 340) og Fredensborg st. - Humlebæk (nuværende linje 370E)

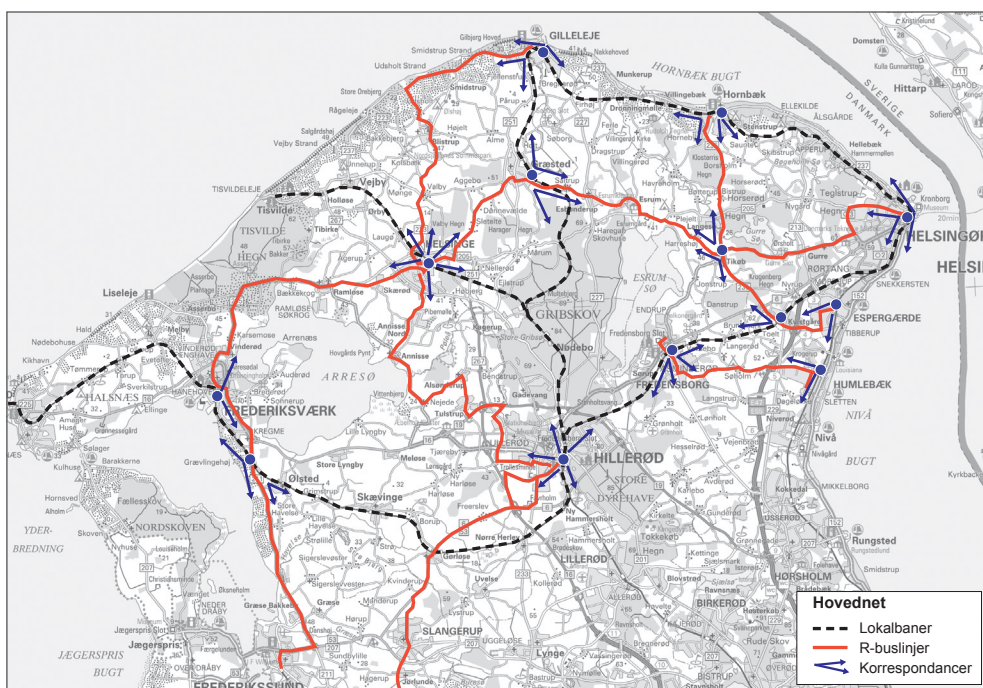
På R-nettet tilbydes halvtimes drift i dagtimerne på hverdage og times drift aften og weekend. Der er faste korrespondancer i knudepunkterne i nettet, der sikrer et sammenhængende overordnet net i området.

R-nettet giver bindinger på Lokalbanens køreplaner, da korrespondancer og frekvens skal overholdes. Såfremt Lokalbanens køreplaner ændres skal de øvrige linjer i R-nettet tilpasses i overensstemmelse hertil.

#### Hillerød st.

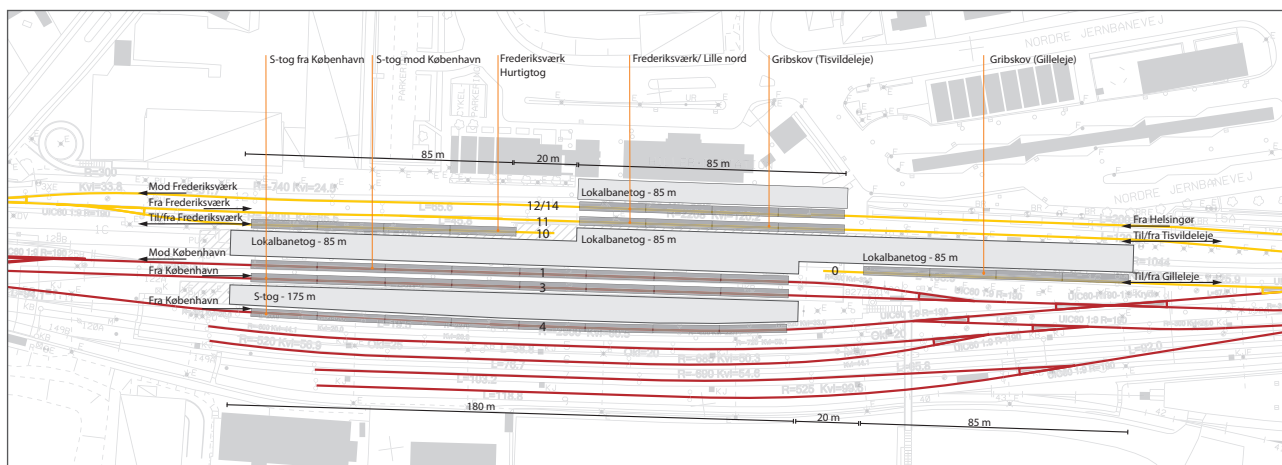
Hillerød st. har som det mest centrale trafikknudepunkt i Nordsjælland særdeles stor betydning for Lokalbanens samlede aktiviteter. Sporanlægget på selve Hillerød st. ejes og drives af Banedanmark. Lokalbanen A/S betaler i lighed med DSB S-tog A/S en km-baseret infrastrukturgift til Banedanmark for brug af stationens sporanlæg.

I forbindelse med udmøntningen af transportdelen af den Grønne Politik har Banedanmark vurderet mulighederne for udvidelse af kapaciteten på S-banens Hillerødgren. I den forbindelse er der arbejdet med kapaciteten på Hillerød st. Banedanmark har i samarbejde med DSB og Hillerød Kommune udarbejdet et skitseprojekt for ombygning af Hillerød st. for udvidelse af kapaciteten på Hillerød st., så det bliver muligt at køre med 5 minutters drift på S-banen. Ombygningen berører også Lokalbanens spor, hvor det forventes, at det bliver muligt at køre gennem Hillerød st. ad nye spor, der forbinder Frederiksværkbanens og Gribskovbanens/Lille Nords spor.



Lokalbaner og R-buslinjer (røde) i Nordsjælland





Forbindelsen vil give Lokalbanen mulighed for at føre tog fra Gribskov- og Hornbækbanen samt Lille Nord til den nye station ved Hillerød Syd og det nye supersygehus og dermed skabe direkte adgang fra store dele af Nordsjælland direkte til sygehuset. Samtidig bliver det muligt at køre med tog direkte fra Hundested til Helsingør, Gilleleje og Helsingør-Tisvildeleje. Muligheden for at rejse gennem Hillerød st. og dermed rejse uden skift mellem Lokalbanens strækninger vil øge kvaliteten af Lokalbanens kerneprodukt og tiltrække yderligere passagerer.

Øst for stationen i området op mod Carlsbergvej udvides Hillerød Campus med ekstra 800 uddannelsespladser for fysioterapeuter, pædagoger, sygeplejersker og socialrådgivere. Antallet af studiepladser i Campus-området bliver i alt 2.200 og ca. 120 ansatte. Hertil kommer ca. 2.000-2.500 årlige deltagere i kurser af kortere eller længere varighed, som vil benytte uddannelsesinstitutionerne i tilknytning til Campus. Udover de 10.000 etagemeter, der er planlagt bygget på nuværende tidspunkt, rummer området yderligere 40.000 etagemeter, som også forventes udnyttet til uddannelsesformål, hvilket vil øge passagergrundlaget yderligere.

Ombygningen af stationen er en forudsætning for at den nye station Hillerød Syd og det nye sygehus, der placeres tæt herved kan betjenes med direkte tog fra Helsingør, Fredensborg, Gilleleje, Græsted, Tisvildeleje, Helsingør og øvrige dele af sygehusets nordlige optageområde.

*Banedanmarks skitseprojekt til ny sporplan på stationen i Hillerød.  
Kilde: Banedanmark.*

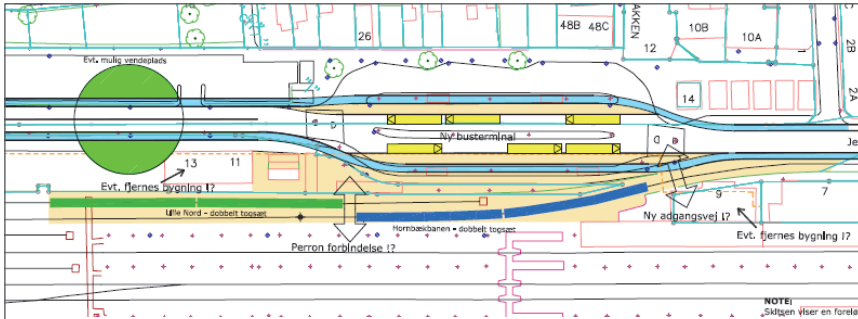
### Hillerød Syd/Supersygehus

Region Hovedstaden har besluttet at etablere nyt supersygehus syd for Hillerød til afløsning af eksisterende sygehuse i Frederikssund, Helsingør og Hillerød. I forbindelse med sygehuset forventes etableret ny station (Hillerød Syd) for både S-tog og Lokalbanen.

Den nye station vil give grundlag for mange passagerer (arbejdstagere på sygehuset, ambulante patienter og besøgende) til Lokalbanen, der vil betjene en stor del af sygehusets optageområde (Helsingør, Hillerød, Gribskov, Halsnæs, Fredensborg, Allerød og Frederikssund Kommuner). En forudsætning for at der kan etableres direkte forbindelser fra Lille Nord og Gribskov- og Hornbækbanen er, at Lokalbanens tog kan køre gennem Hillerød st. Dette giver mulighed for, at ét tog i timen fra hver strækning nord for Hillerød kan føres igennem til Hillerød Syd. En forudsætning for, at flere tog kan føres til Hillerød Syd er, at denne station etableres som krydsningsstation.



Ny station syd for Hillerød. Ideoplæg til muligheder og anbefalinger. Kilde: Banedanmark.



Illustration, der viser den planlagte terminal.  
Kilde: Helsingør Kommune /COWI.

### Helsingør rejsecenter

Helsingør Kommune har i samarbejde med Movia, Lokalbanen, DSB, Scandlines og Banedanmark defineret et projekt, der har til formål at forbedre omstigningsforholdene ved Helsingør Rejsecenter (station, bus- og færgeterminal). Projektet omfatter en flytning af togene på Lille Nord fra spor 1 nærmest færgeterminalen til en placering umiddelbart ved siden af Hornbækbanens tog og busterminalen. Lokalbanen ønsker, at der etableres krydsningsmulighed på stationen. Samtidig ombygges busterminalen og pladsen omkring den, så terminalen bliver mere overskuelig og gangvejene mellem busserne samt mellem busser og Lokalbanens tog bliver kortere.

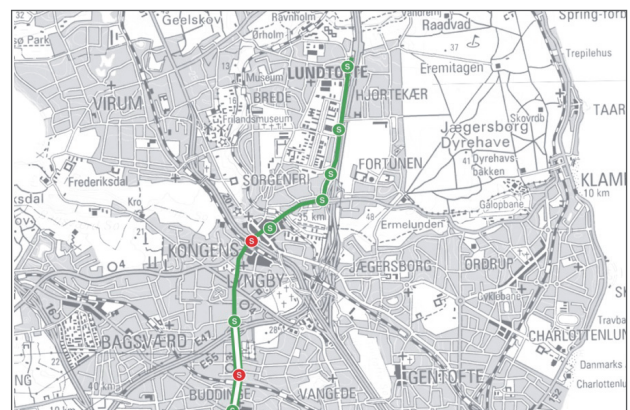
Ombygningen af rejsecentret, der indgår som et af knudepunkterne i R-nettet, vil lette omstigningen mellem busser og Lokalbanens tog og mellem Lokalbanens strækninger og dermed medvirke til, at korrespondancerne i R-nettet kan overholdes og dermed tiltrække flere passagerer til Lokalbanen.

### Letbane Ring 3

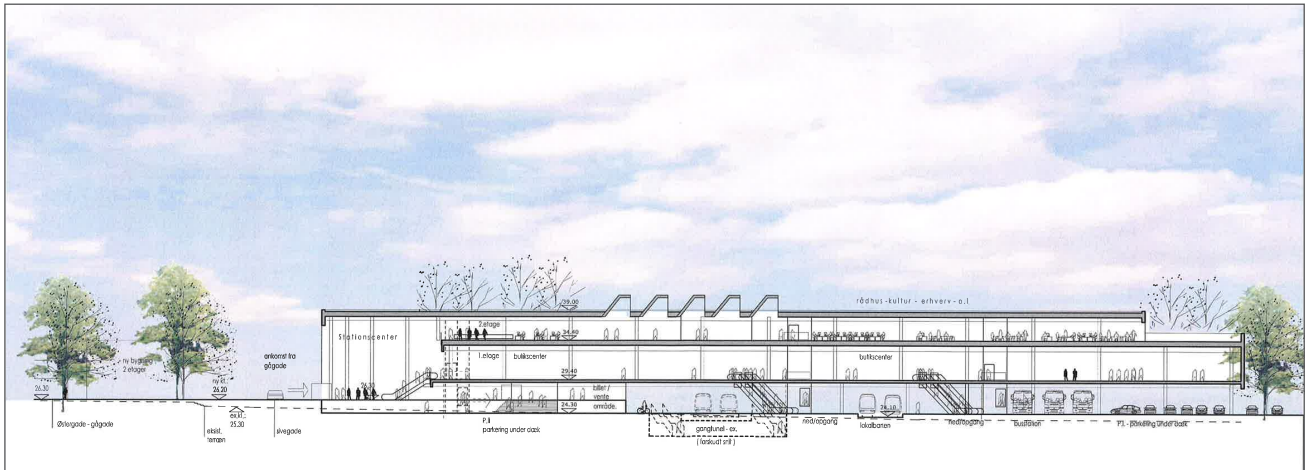
Kommunerne langs Ring 3 og Region Hovedstaden vil med støtte fra Transportministeriet anlægge letbane fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd langs Ring 3 inden 2020. Letbanen vil forbedre tværforbindingen mellem byfingrene og S-banerne.

Nærumbanen krydser letbanen ved Klampenborgvej i Lyngby. Der er dog i de foreløbige planer ikke planer om etablering af omstigningsstandsning her. Letbanens nærmeste standsningssted i forhold til Nærumbanens standsningssted Lyngby Lokalst. er et stop ved Lyngby Storcenter (gangafstand 400-500 meter afhængig af, hvor standsningsstedet på letbanen placeres).

De to baners tætte placering giver en oplagt mulighed for at integrere Nærumbanen i den kommende letbane, så Nærumbanens passagermæssige opland styrkes betragteligt. Der er mulighed for at etablere et omstigningsstandsningsssted de to baner imellem, alternativt er der mulighed for at integrere driften samt værksteds- og depotanlæg på Nærumbanen i letbanen.



Letbanens linjeføring gennem Lyngby og krydsningen med Nærumbanen.  
Kilde: Ring 3 Letbane eller BRT?  
Transportministeriet 2010.



Helsingørse Stationscenter. Kilde: Ideoplæg, Århus Arkitekter 2011.

## Helsingørse C

Gribskov Kommune forventer, at der fortsat skal ske en stor udvikling af Helsingørse by både med hensyn til boliger og erhverv. Omkring og over stationen i Helsingørse planlægges etableret et nyt indkøbscenter. Etablering af centret medfører nedrivning af den nuværende stationsbygning og flytning af busterminalen fra syd – til nordsiden af sporene. Herudover nedlægges den eksisterende baneoverskæring og der etableres en viadukt for vejtrafikken sydøst for stationen. I tilknytning til centret etableres 365 p-pladser. Centret bygges henover perroner og spor, hvorved ventefaciliteterne for Lokalbanens passagerer forbedres. Det bliver endvidere muligt at foretage tørskoet skift mellem tog og busser, da busterminalen også placeres under centret.

Den fortsatte udvikling af Helsingørse by samt etableringen af centret vil med stor sandsynlighed tiltrække flere passagerer til Lokalbanens Tisvildeleje-strækning.

## Organisation

Strukturreformen i 2007 medførte ændringer i organisationen af den kollektive trafik. Reformen medførte, at de hidtidige trafikselskaber blev nedlagt og at finansieringen af busdriften i hovedstadsområdet overgik fra amterne, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune til primærkommunerne og regionerne. Det er således primært kommunerne, der finansierer den lokale buskørsel i kommunerne, mens regionerne finansierer lokalbanedriften samt enkelte regionale buslinjer, der forbinder ikke-banetjente rejserelationer.

Kommunerne fastlægger omfanget af buskørslen og søger så vidt muligt at undgå parallellkørsel med baner og regionalt finansierede buslinjer, således at der ikke anvendes midler både fra kommuner og region til at supportere de samme rejserelationer. Region og kommuner arbejder tæt sammen om planlægningen af den kollektive trafik. Kommunerne tager udgangspunktet i den kollektive trafikbetjening internt i kommunerne og mellem nabo-kommunerne, mens regionerne fokuserer på de regionale rejsestrømme.

Trafikselskabet Movia, der har ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland, opdelt som konsekvens af strukturreformen lokalbanerne i to selskaber: Lokalbanen A/S og Regionstog A/S. Lokalbanen A/S varetager driften af lokalbanerne i Region Hovedstaden, mens Regionstog varetager driften af lokalbanerne i Region Sjælland. I forbindelse med dannelsen af de to lokalbaneselskaber blev Østbanen i 2009 udskilt fra Lokalbanen A/S, og aktiver og

drift blev overdraget til Regionstog A/S.

## Andre ændringer

### Cykler gratis med toget

Fra januar 2011 er der indført gratis medtagning af cykler på alle Lokalbanens strækninger. Den gratis ordning har medført, at antallet af cykler i togene er blevet fordoblet fra 2010 til 2011.

Fra foråret 2012 udbygges cykelflexrummet i LINT-togene med henblik på, at der bliver bedre plads til det øgede antal cykler og således, at de øvrige passagerer generes mindst muligt.

Den gratis cykelmedtagning vil sandsynligvis fortsat øges og dermed fortsat øge presset på pladsen i materiellet.

Den gratis cykelmedtagning har haft en positiv effekt på passagertallet i 2011. Gratis cykelmedtagning udvider stationsområdet og gør det nemmere og hurtigere at komme til og fra stationerne, når stationen ligger udenfor en typisk gangafstand på 600 meter.

### Ny Ringforbindelse og fast HH-forbindelse

Der arbejdes med planer om etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg og etablering af jernbane og motorvej som en ny ringforbindelse omkring det storkøbenhavnske område, da kapaciteten af Øresundsbroen vil være fuldt udnyttet, når den faste forbindelse over Femern Bælt etableres i 2020. Forbindelsen vil primært tjene til at forbedre forholdene for den internationale trafik mellem Sverige og kontinentet.

På banesiden vil anlægget først og fremmest tilgodese godstrafikken, men banen vil også skabe forbindelser fra Nordsjælland mod den sydlige del af hovedstadsområdet, så det bliver muligt at rejse mellem disse to områder uden at skulle køre igennem København. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til den detaljerede linjeføring og dermed udformning af krydsning og/eller kobling mellem Lille Nord og en eventuel fremtidig baneforbindelse mellem HH og ringforbindelsen. Den konkrete udformning af sporanlægget kan enten betyde en styrkelse eller en svækkelse af Lille Nord. På nedenstående kort vises veje, baner og den udlagte transportkorridor vest om København.

### Mobility management

Visionsplanen skal også ses i sammenhæng med det samarbejde om bæredygtig transport, der foregår i partnerskab af Gate 21 og de bestræbelser der i øvrigt foregår for at styrke



mobility management

Transportinfrastruktur i Hovedstadsregionen

Kilde: Region Hovedstaden, Regional Udviklingsplan, juni 2008.

### Rejsekort

Fase 1 i rejsekortimplementeringen, der primært omfatter overførsel af klippekortproduktet til rejsekort, blev rullet ud på lokalbanerne i slutningen af november 2011. Medio 2012 vil alle busruter og togstrækninger i hovedstadsområdet være med i Rejsekortet. Et nyt landsdækkende kontantbilletsystem samt periodekort på Rejsekort forventes på plads i løbet af 2014.

I takt med, at passagererne går over til at bruge rejsekortet og nogle af de nuværende billetprodukter (klippekort og periodekort) udfases, vil salgsorganisationen i den kollektive trafik ændre sig. Samtidig vil passagerernes vaner omkring køb af billetter ændre sig fra køb i billetsalgssteder til selvbetjening via Internettet og automater. Behovet for billet- og kortsalgssteder vil reduceres. Lokalbanen vil løbende følge udviklingen og tilpasse salgsorganisationen i forbindelse med de ændrede behov.

## Visioner, potentialer og udviklingsmuligheder

Lokalbanen har gennemført forskellige analyser af togproduktet og rejsevanerne blandt de nuværende og potentielle kunder. Sammen med vurderinger af fremtidige mobilitetstendenser og prognoser for befolknings- og erhvervsudviklingen giver resultaterne af disse undersøgelser grundlag for at opstille nogle konkrete mål og visioner for Lokalbanen.

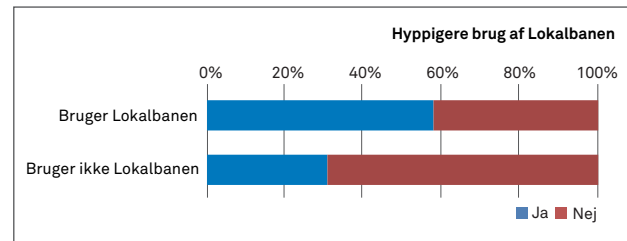
På baggrund af de undersøgte potentialer og udviklingsmuligheder kan der peges på en række centrale forhold i forhold til Lokalbanens fremtidige udvikling.

### Mobilitetstendenser

De generelle tendenser indenfor mobilitet peger på, at det er vigtigt at se lokalbanerne som en del af transportkæden og ikke som en selvstændig enhed. Dette kræver koordinering med andre transportformer, gode overgangsmuligheder og integrerede informationssystemer.

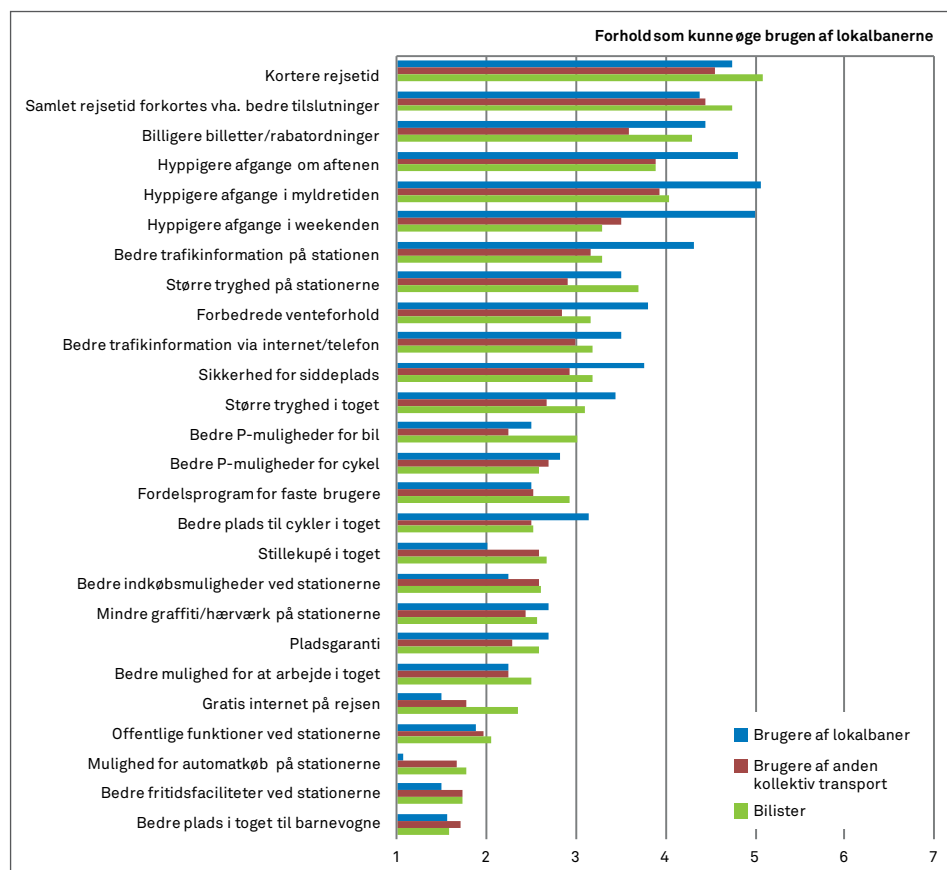
### Borgerundersøgelsen

Den gennemførte Borgerundersøgelse peger som det vigtigste på følgende:



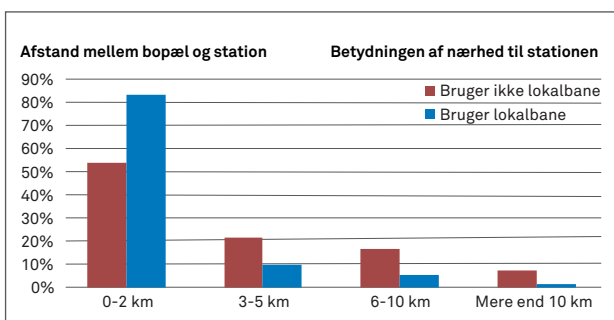
Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland. COWI 2011.

- Kerneproduktet er helt afgørende for, at borgerne vælger lokalbanerne, som en del af deres transport. Der skal derfor fortsat fokuseres på kortere rejsetider og højere frekvens.
- De nuværende brugere er i langt højere grad tilbøjelige til at gøre mere brug af Lokalbanen end ikke-brugere. Der bør derfor fokuseres på tilbud, der kan lokke brugere, som ikke normalt bruger Lokalbanerne, ind i toget. (se figuren herunder).



Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland. COWI 2011.

- Nærheden til en station spiller en afgørende rolle i forhold til at benytte lokalbanetog. Som det fremgår af figuren herunder, er der en meget tydelig sammenhæng mellem kort afstand til stationen og brugen af lokalbanerne. Derfor bør der fokuseres på tiltag, der kan medvirke til, at flere borgere kommer til at bo i stationsnære områder. Dette omfatter først og fremmest nye stationer/flytning af stationer eller forbedring af adgangsveje.

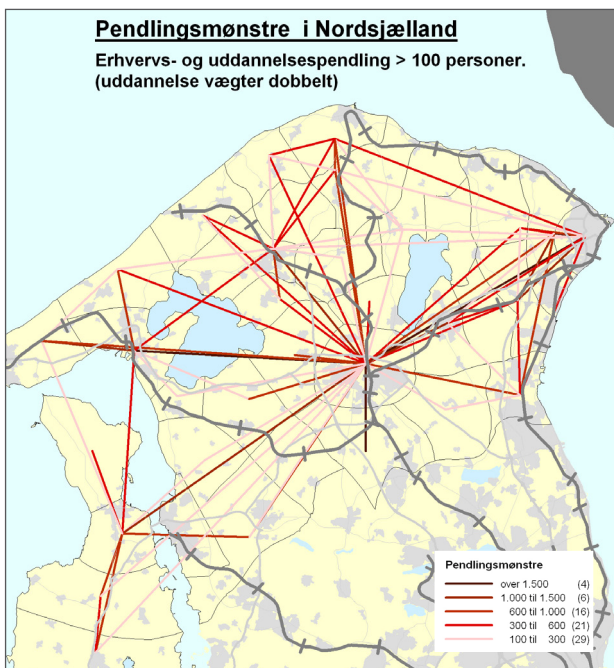


Kilde: Interviewundersøgelse i Lokalbanens opland, COWI 2011.

**Pendleranalysen**

På kortet herunder ses pendlingsstrømmene i det nordsjællandske område, og som det fremgår, er det karakteristisk, at:

- Pendlingen foregår i stor udtrækning til/fra influensområdernes umiddelbare naboområder

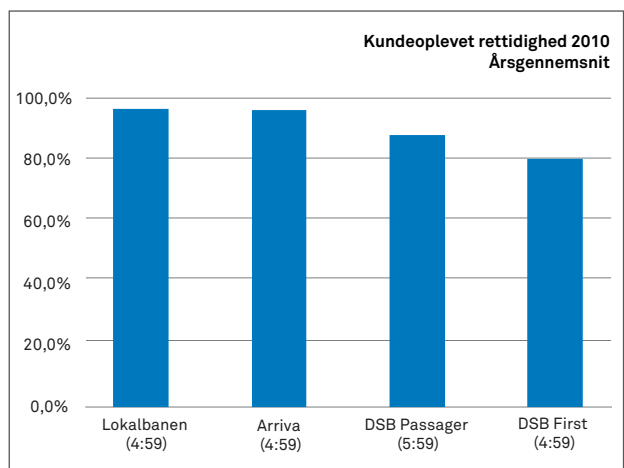


Pendlingsmønstre i Nordsjælland. Kilde: COWI 2007

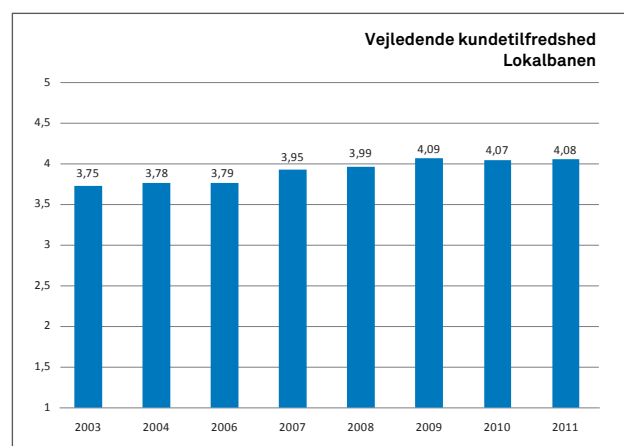
- Der er en relativ stor pendling til byerne i banernes endepunkter, Hillerød og Helsingør
- Der er en stor pendling til områder, der ikke er direkte betjent af banerne, men som ligger langs det øvrige kollektive trafiknet. Derfor er det vigtigt, at der skabes gode korrespondancer mellem banerne og det øvrige kollektive trafiknet (S-tog, Kystbane, S-busser, R-busser mm).

**Analysen af kundetilfredshed og produktkvaliteten**

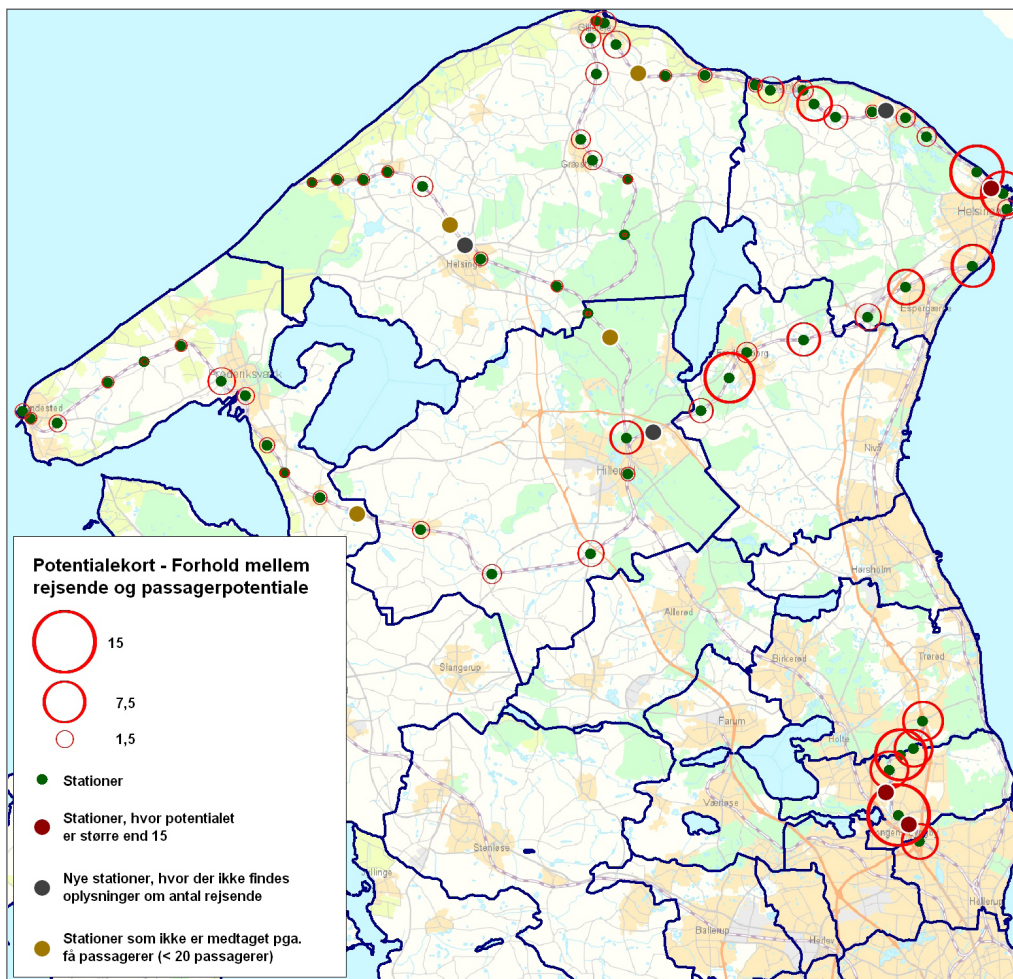
Analyserne af Lokalbanens produktkvalitet og tilfredsheden blandt kunderne viser, at der har været en stigende kundetilfredshed, som de seneste tre år har stabiliseret sig på højt niveau, lige som den præsterede rettidighed hos Lokalbanen er blandt de bedste i Danmark.



Kundeoplevelt rettidighed Lokalbanen og andre jernbanevirksomheder. Tallene i parentes angiver den tidsmæssige grænse for hvornår toget betragtes som rettidigt. Kilde: Lokalbanen.



Kundetilfredshed målt på en skala fra 1-5 (5 = mest tilfreds). Kilde: Lokalbanen.



Passagerpotentiale på Lokalbanens strækninger. Passagerpotentialet opgjort som antallet af indbyggere, arbejdspladser og uddannelsespladser i en 1.200 m radius fra stationen. Kilde: COWI 2011.

### Analyse af passagerpotentiale

En gennemført analyse af passagerpotentialet viser, at der er et betydeligt potentiale at arbejde med på Lille Nord op mod Helsingør og videre mod Gilleleje. En oversigt over potentialet på de nuværende stationer er illustreret på kortet herover. Ringene angiver forholdet mellem det nuværende antal rejser til/fra stationerne og potentialet.

### Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling

Prognose for befolknings- og erhvervsudvikling viser, at det på længere sigt vil være sandsynligt med en forøget pendling ind mod København, da en stor del af arbejdspladsvæksten vil komme til at foregå der.



## Visioner for Lokalbanen

En helt overordnet langsigtet målsætning for Lokalbanen er at leve op til regeringens målsætning om en fordobling af antallet af togrejsende i 2030. Med afsæt i det overordnede mål om en betydelig passagervækst i fremtiden og på baggrund af resultaterne af de gennemførte analyser, er der opstillet følgende konkrete visioner for Lokalbanen:

- Kerneproduktet skal forbedres yderligere
- Nærhed til stationerne skal øges
- Der skal satses på pendling mod (og gennem) Hillerød og Helsingør
- Integrationen med den øvrige kollektive trafik skal styrkes – og mulighederne for at pendle til København dermed også forbedres
- Kendskabet til Lokalbanen skal forbedres gennem markedsføring og attraktive tilbud
- Information for den enkelte rejsende skal forbedres i samarbejde med de øvrige transportselskaber
- Den høje kundetilfredshed skal fastholdes.

Der er derfor udarbejdet et idekatalog med en lang række driftsmæssige, infrastrukturelle og markedsføringsmæs-

sige tiltag, som på forskellig vis bidrager til at opfylde de overordnede målsætninger og visioner. Disse indgår på forskellig vis i de tre såkaldte udviklingspakker, som er oplæg til udviklingen af Lokalbanen frem imod 2025, og som beskrives nærmere i det følgende afsnit.

### Konkretisering af visionen gennem tre udviklingspakker

Der er defineret en konkret strategi for opnåelse af de langsigtede mål i 2025. Denne er udmøntet i tre såkaldte "udviklingspakker", der er bygget op omkring lokalbanestrækningerne, og som samtidig er udtryk for en prioritering. Udviklingspakkerne består af en "grundpakke" og to "tillægspakker". Grundpakken repræsenterer de højest prioriterede aktiviteter.

De tre udviklingspakker er alle bygget op omkring samme input-output logik, baseret på det rationale, at forbedringer i infrastrukturen – det være sig f.eks. spor, stationer eller rullende materiel – leder til en bedre køreplan, og dermed til et bedre produkt, der igen leder til flere rejsende.

I det følgende beskrives de tre pakker:

Pakke	Produktforbedringer	Aktiviteter
Grundpakke	Direkte togforbindelser på tværs af Hillerød	Ombygning af Hillerød st.
	Ny station ved supersygehuset	Etablering af ny krydsningsstation ved det nye supersygehus i Hillerød Syd
	Forøget stationsnærhed	Tilpasning af stationsstrukturen
Tillægspakke 1	Betjening af den østlige del af Hillerød	Gennemførelse af et "Stationsudviklingsprojekt"
	Flere standsningsmuligheder på Lille Nord	Krydsningsstation i Hillerød Øst
Tillægspakke 2	Integration mellem Nærumbanen og Letbane på Ring 3	Krydsningsstation i Kvistgård
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Hillerød og Helsingør	To alternative muligheder for integration af Nærumbanen og Letbanen på Ring 3
	3 tog i timen - heraf 2 hurtigtog mellem Gilleleje og Helsingør	Ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup st. samt på Helsingør st.

Oversigt over hovedelementerne i de tre udviklingspakker.

## Grundpakken

Grundpakken er, som navnet antyder, udtryk for et sæt af basisaktiviteter, der tilsammen udgør fundamentet i en udviklingsstrategi for Lokalbanen. De indeholdte aktiviteter og forventede effekter af grundpakken er beskrevet mere uddybende i det følgende.

### Pakkens hovedindhold

Hovedelementet i grundpakken er etablering af gennemkørselsmulighed på Hillerød st. mellem de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord samt Hornbækbanen) og Frederiksværkbanen. Dette projekt er grundstenen i Lokalbanens fremtidige udvikling.

En direkte gennemkørsel på Hillerød st. vil, sammen med etablering af en ny station ved det kommende supersygehus i Hillerød Syd, åbne vejen for en betragtelig forøgelse af passagertallet. En væsentlig del af de nye passagerer vil være personale, patienter og besøgende til sygehuset, der vil få sit hovedoptageområde i den nordlige del af Nordsjælland. Lokalbanen vil kunne komme til at spille en betydelig rolle i den sammenhæng, mens S-banens vil være mindre.

Derudover vil den direkte forbindelse på tværs af Hillerød gøre toget til et attraktivt transportalternativ omkring Hillerød, der sammen med Helsingør er områdets vigtigste pendlerbyer.

Såfremt der også etableres et ekstra perronspor ved den nye station, vil det være muligt få direkte forbindelse til/fra de tre nordlige lokalbanestrækninger, og derved øge antallet af tog til fire i timen i hver retning – to med forbindelse til/fra Tisvildeleje, et ad Lille Nord og et til/fra Helsingør/Gilleleje.

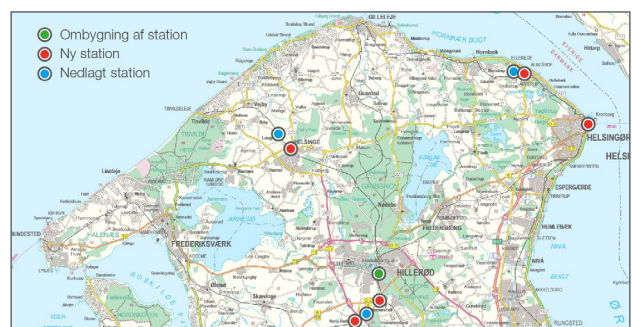
I grundpakken ligger også en forbedring af omstigningen mellem Nærumbanen og den kollektive trafik på Klampenborgvej i Kongens Lyngby ved at sammenlægge standsningsstederne Lyngby Lokal st. og Nørgaardsvej til et nyt standsningsted ved Klampenborgvej og her skabe omstigning til S- og E-busser.

### Forudsatte projekter

I grundpakken er forudsat gennemført følgende anlægsprojekter:

- **Ombygning af Hillerød stations sporanlæg.** Med dette projekt vil tilgængeligheden til og betjeningen af Hillerøds nye supersygehus blive optimal, idet ombygningen af Hillerød st. vil muliggøre gennemkørsel fra de nordlige banestrækninger (Gribskovbanen og Lille Nord, samt Hornbækbanen) til Frederiksværkbanen.

- **Etablering af ny station ved det planlagte supersygehus ved Hillerød Syd** med mulighed for krydsning og vending af lokalbanetog. Den nye station skal betjene både S-banen og Frederiksværkbanen. Afstanden til sygehuset vil være mellem 300 og 500 meter, og der vil blive anlagt både busholdeplads og P-pladser samt cykelparkering. Stationen forventes betjent hvert 10. minut med S-tog (Hillerød-København) og med fire lokalbanetog i timen i hver retning (forudsat direkte gennemkørsel på Hillerød Station). Den nye station betyder endvidere, at rejsende på Frederiksværkbanen vil kunne forkorte rejsetiden med tog til/fra København ved at foretage omstigning til S-banen her.
- **Tilpasning af stationsstrukturen** giver mulighed for at opnå en kortere afstand til bebyggede områder langs lokalbanenettet. Konkret peges på følgende:
  - Flytning af standsningssted ved **Brødskov** og etablering af nyt trinbræt ved **Nr. Herlev** for at give større nærhed til boligområde
  - Flytning af **Laugø** til placering ved **Helsing Nord** af hensyn til nærhed til byen
  - Flytning af **Skibstrup** til placering ved **Apperup** såfremt byudviklingsplanerne realiseres
  - Trinbræt ved Kulturværftet etableres.
- **Etablering af center ved Helsing st.**
- Derudover forudsættes gennemførelse af det såkaldte **"Stationsudviklingsprojekt"**, med det formål at udvikle banens stationer og derigennem forbedre kvaliteten af Lokalbanens produkt.



- **Sammenlægning af Lyngby Lokalst. og Nørgaardsvej** til nyt standsningsted ved **Klampenborgvej** og etablering af stoppesteder på Klampenborgvej for S- og E-busser giver markant bedre mulighed for omstigning mellem Nærum-

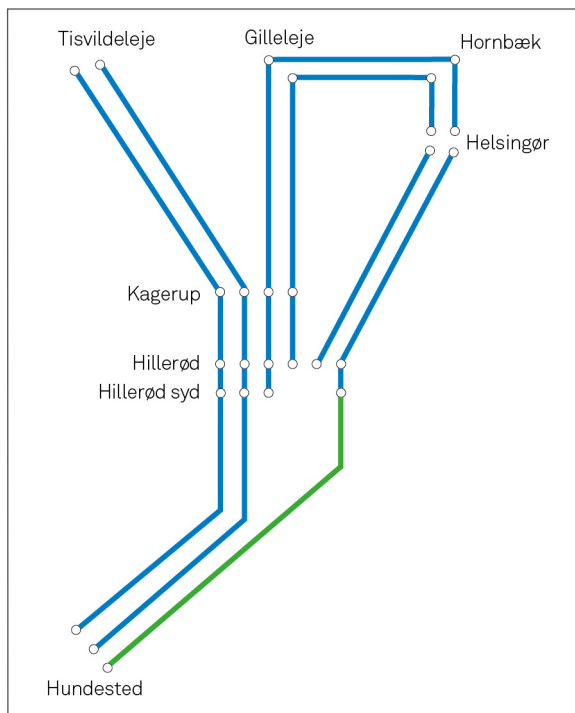
banens tog og de hurtige tværgående busser samt en større nærhed til Lyngby Storcenter og forretningerne langs Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej.

### Forudsatte køreplaner

Som en del af Lokalbanens vision er det målsætningen at forbedre det udbudte produkt i forhold til i dag, og i den sammenhæng udgør køreplanerne kernen. Forbedringerne vil ske i form af hyppigere togafgange, kortere rejsetider og hurtigere forbindelser imellem nøglestationer.

Med grundpakken indføres direkte gennemkørsel mellem Hillerød Syd st. og Gribskovbanen (og Hornbækbanen) samt Lille Nord. Med etablering af en krydsningsstation på Hillerød Syd st. er der mulighed for at køre ekstra tog til/ fra Hillerød og Hillerød Syd st.

En principskitse over togdriften på Lokalbanens strækninger med de aktiviteter, der er forudsat i grundpakken, er illustreret nedenfor.



### Ændringer i grundproduktet:

- Hillerød-Gilleleje-Helsingør: Indførelse af halvtimesdrift i butikstid på lørdage (som på Frederiksværkbanen og Tisvildeleje-strækningen i nuværende køreplan).
- Gribskovstrækningen, Hornbækstrækningen, Frederiksværkstrækningen: Indførelse af halvtimesdrift på søndage (ca. kl.11-19) i skolernes sommerferie (kan

finansieres ved bortfald af hurtigtog på Frederiksværkbanen på hverdage i samme periode).

- Gribskovstrækningen, Hornbækstrækningen, Frederiksværkstrækningen og Lille Nord: Forlængelse af eksisterende halvtimesdrift på hverdage frem til kl. ca. 21.
- Nærumbanen: Udvidelse af tidsrum med 10-minuttersdrift til samme perioder som S-togene har 10-minuttersdrift på linje B (på hverdage).

Ovennævnte punkter kræver en øget produktion på 233.000 togkm til mertrafik og yderligere to togsæt og samt 250.000 togkm til forstærkningskørsel.

### Konsekvenser for R-Nettet

Køreplanerne for linjerne i R-nettet kan fortsætte uændret og nuværende korrespondancer mellem R-buslinjerne og lokalbanerne kan opretholdes uændret.

Perioden med halvtimesdrift på R-buslinjerne skal afstemmes med halvtimes driften på lokalbanerne.

### Forventet passagereffekt

Passagereffekten er beregnet ud fra det forventede antal arbejdspladser, ambulante behandlede og besøgende på det nye sygehus. Ved driftsudvidelser er anvendt erfaringstal fra tilsvarende driftsudvidelser. Antallet af passagerer på nye stationer er vurderet på grundlag af antallet af boliger og arbejdspladser indenfor en radius på 600 meter fra stationen og erfaringstal fra stationer med tilsvarende oplande langs banerne. På det nye standsningssted ved Kulturværftet er antallet af nye passagerer udover et antal, der overflyttes fra Helsingør og Grønnehave dog skønnet. Effekten af etablering af nyt standsningssted på Nærumbanen ved Klampenborgvej er skønnet.

Frederiksværkbanen: + 474.000 pr. år (+28 %)  
 Gribskovbanen: + 457.000 pr. år (+27 %)  
 Hornbækbanen: +299.000 pr. år (+34 %)  
 Lille Nord: + 234.000 pr. år (+19 %)  
 Nærumbanen: +231.000 pr. år (+33 %)

Samlet 1.694.000 nye passagerer pr. år (+27 %)

### Økonomi

Investeringer direkte forbundet med grundpakken: 58 mio. kr.  
 Øgede driftsomkostninger: 11,5 mio. kr. pr. år.  
 Øgede indtægter: 22,4 mio. kr. pr. år.  
 Tilbagebetalingstiden (ekskl. renter): 5-6 år.

## Tillægspakke 1

Tillægspakkerne 1 og 2 er at opfatte som supplement til grundpakken beskrevet ovenfor. Den første tillægspakke rangerer prioriteringsmæssigt højere end tillægspakke 2. Pakkens indhold beskrives i det følgende.

### Pakkens hovedindhold

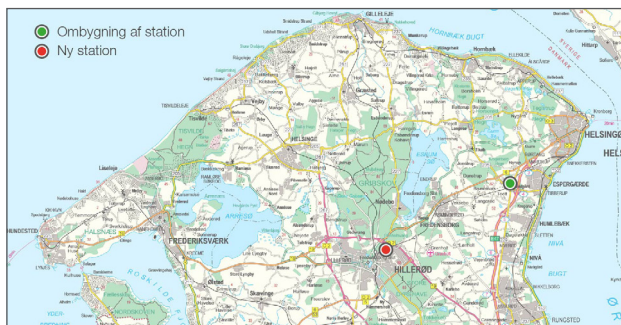
Tillægspakke 1 retter sig mod at skabe forbedringer på banestrækningen Lille Nord. Den består af få tiltag, som til gengæld har stor betydning for produktet.

Med tillægspakke 1 bliver Hillerød trafikalt bundet godt sammen med banen. Anlæggelse af en ny station i Hillerød Øst sikrer, sammen med gennemkørselsmuligheden på Hillerød st., en høj frekvens på fire tog/time i hver retning mellem Hillerød st. og Fredensborg st. Endvidere bliver betjeningen langs Lille Nord generelt forbedret.

### Forudsatte projekter

I tillægspakke 1 er der forudsat gennemført følgende anlægsprojekt:

- Etablering af **krydsningsstation i Hillerød Øst**. Dette vil muliggøre standsning ved både Grønholt og Kratbjerg på alle afgange og øger derved passagertallet på Lille Nord. En forudsætning herfor er endvidere at genetablere krydsningsstationen ved Kvistgård.



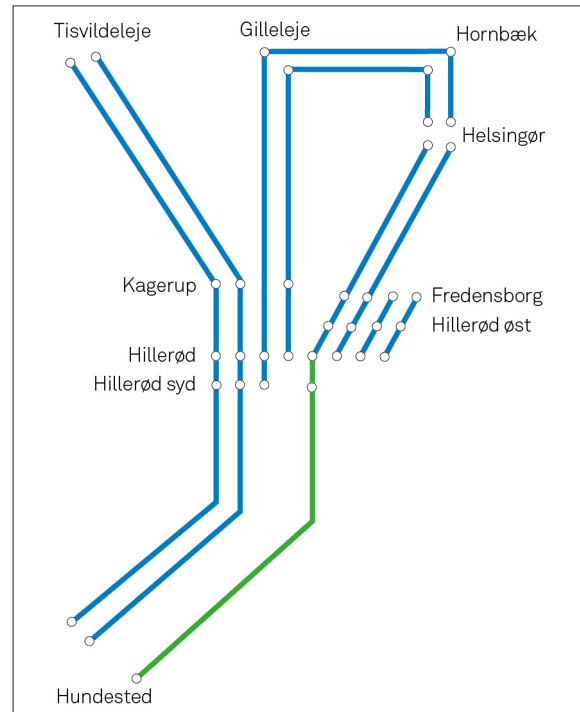
### Forudsatte køreplaner

En principskitse over togdriften på Lokalbanens strækninger med de aktiviteter, der er forudsat i tillægspakke 1, er illustreret nedenfor.

### Ændringer i grundproduktet:

- 2 tog i timen Hillerød-Helsingør med stop ved alle stationer (inkl. ny Hillerød Øst, Grønholt og Kratbjerg)
- 1 - 2 tog i timen Hillerød-Fredensborg

Kræver et yderligere togsæt i drift og en øget produktion på 125.000 togkm.



### Konsekvenser for R-Nettet

Køreplanerne for linjerne i R-nettet kan fortsætte uændret og nuværende korrespondancer mellem R-buslinjerne og lokalbanerne kan opretholdes uændret.

### Forventet passagereffekt

Passagereffekten er skønnet ud fra erfaringer fra tidligere udvidelser af driften (Frederiksværkbanen).

Frederiksværkbanen: + 48.000 pr. år (+2 %)  
 Gribskovbanen: + 48.000 pr. år (+2 %)  
 Hornbækbanen: Ingen forventet passagertilvækst  
 Lille Nord: + 484.000 pr. år (+33 %)  
 Nærumbanen: Ingen forventet passagertilvækst  
 Samlet 580.000 nye passagerer pr. år (+7 %)

### Økonomi

Investeringer: 51 mio. kr.  
 Øgede driftsomkostninger: 4,75 mio. kr. pr. år.  
 Øgede indtægter: 7,7 mio. kr. pr. år.  
 Tilbagebetalingstid: 17 år



## Tillægspakke 2

Tillægspakke 2 er en yderligere udvidelse i forhold til grundpakken og tillægspakke 1, og de omfattede projekter hører til blandt de lavest prioriterede. Indholdet af denne pakke beskrives nærmere i det følgende.

### Pakkens hovedindhold

Tillægspakke 2 rummer projekter, der vil medvirke til at styrke Lokalbanens produkt på Nærumbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen.

Med tillægspakke 2 øges frekvensen mellem Helsingør og Hillerød, idet der indsættes et ekstra tog imellem disse stationer. Tilsvarende øges frekvensen på Hornbækbanen, hvor to hurtigtog vil køre mellem Helsingør og Gilleleje.

For så vidt angår Nærumbanen rummer tillægspakke 2 forslag til integration med den kommende letbane på Ring 3.

### Forudsatte projekter

- Integration af Nærumbanen i den kommende letbane på Ring 3.

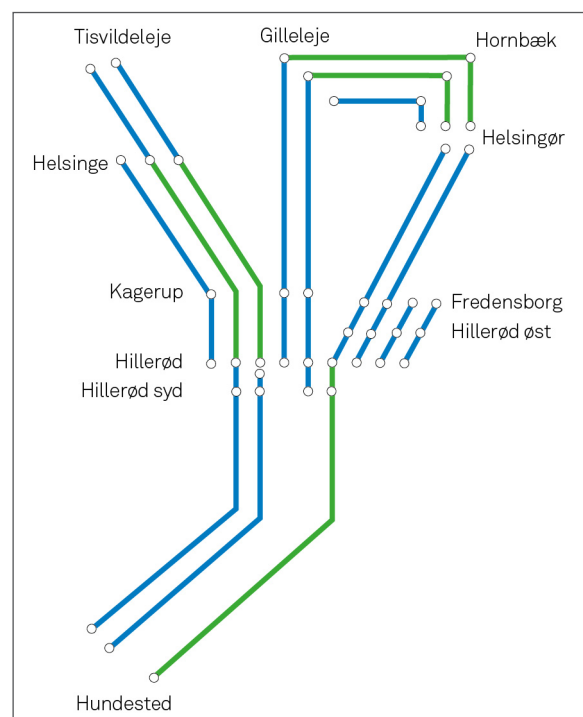
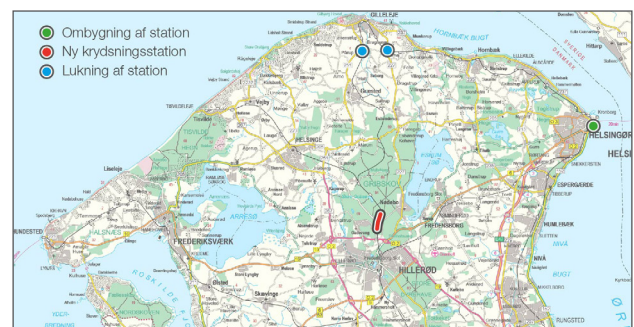
Med etablering af en letbane langs Ring 3 opstår nye muligheder for at integrere Nærumbanen i regionens øvrige kollektive transportsystem. Endvidere vil det åbne mulighed for at etablere en depotfunktion for letbanen på den nuværende værkstedsgrund i Lyngby. Udover etableringen af et fælles standsningssted på Klampenborgvej, som omtalt under grundpakken, er der yderligere to muligheder for at integrere Nærumbanen med letbanen:

- Den ene mulighed vil være at etablere en fysisk forbindelse mellem letbanen og Nærumbanen, hvor de to baner krydser hinanden. Dette vil indebære, at der etableres en sporforbindelse mellem letbanen og Nærumbanen. En sådan løsning vil kræve en harmonisering af systemerne (signaler, rullende materiel, drift mv.) på de to baneanlæg. Herved vil der kunne køres med letbanetog direkte til/fra Nærum. Løsningen vil samtidig indebære, at driften på Nærumbanen mellem Klampenborgvej og Jægersborg st. falder bort. I stedet vil omstigning mellem Nærumbanen og S-banen foregå på Lyngby st.
- En anden mulighed vil være – udover at forbinde letbanen og Nærumbanen i Lyngby – at videreføre letbanen langs Helsingørmotorvejen fra den planlagte endestation i Lundtofte til Nærum st., hvor den kunne forbindes med Nærumbanen.

- Etablering af en ny krydsningsstation mellem Hillerød og Kagerup.

I forbindelse med indførelse af hurtigtog på Tisvildeleje-strækningen er der behov for at etablere en længere strækning med dobbeltspor syd for Kagerup (I teknisk forstand omtalt som krydsningsstation).

- Etablering af mulighed for krydsning mellem lokalbanetog på ombygget Helsingør st. i forbindelse med Helsingør Kommunes projekt.
- Lukning af standsningsstederne Pårup og Søborg, som er en forudsætning for den nye køreplan på Hillerød-Gilleleje-Helsingør-strækningen.



### Ændringer i grundproduktet:

- 2 tog i timen Hillerød-Tisvildeleje (nonstop Hillerød-Helsingør)
- 1 tog i timen Hillerød-Helsingør
- 2 tog i timen Hillerød-Gilleleje-Helsingør (på Hornbækbanen standses kun ved Gilleleje Øst, Dronningmølle, Hornbæk, Karinebæk, Skibstrup/Apperup, Ålsgårde, Grønnehave og "Kulturværftet"). På Gribskovbanen standses også ved Slotspavillonen.
- +1 tog i timen Helsingør-Gilleleje, stopper ved alle stationer

Ovennævnte punkter kræver yderligere tre togsæt i drift og en øget produktion på 294.000 togkm (ekskl. ændringerne på Nærumbanen).

### Konsekvenser for R-Nettet

Den nuværende køreplansskitse betyder, at enkelte af de nuværende korrespondancer på Gilleleje- og Hornbækstrækningen ændres, hvorved nogle af overgangstiderne forlænges. Sammenhængen i R-nettet bevares.

### Forventet passagereffekt

Den forventede passagereffekt er beregnet dels på baggrund af erfaringer fra driftudvidelsen på Frederiksværkbanen, dels på baggrund af skøn (Sammenkobling af Nærumbane og letbanen).

Frederiksværkbanen: + 30.000 pr. år (+1 %)  
Gribskovbanen: + 319.000 pr. år (+14 %)  
Hornbækbanen: + 197.000 pr. år (+17 %)  
Lille Nord: + 39.000 pr. år (+2 %)  
Nærumbanen: + 184.000 pr. år (+20 %)

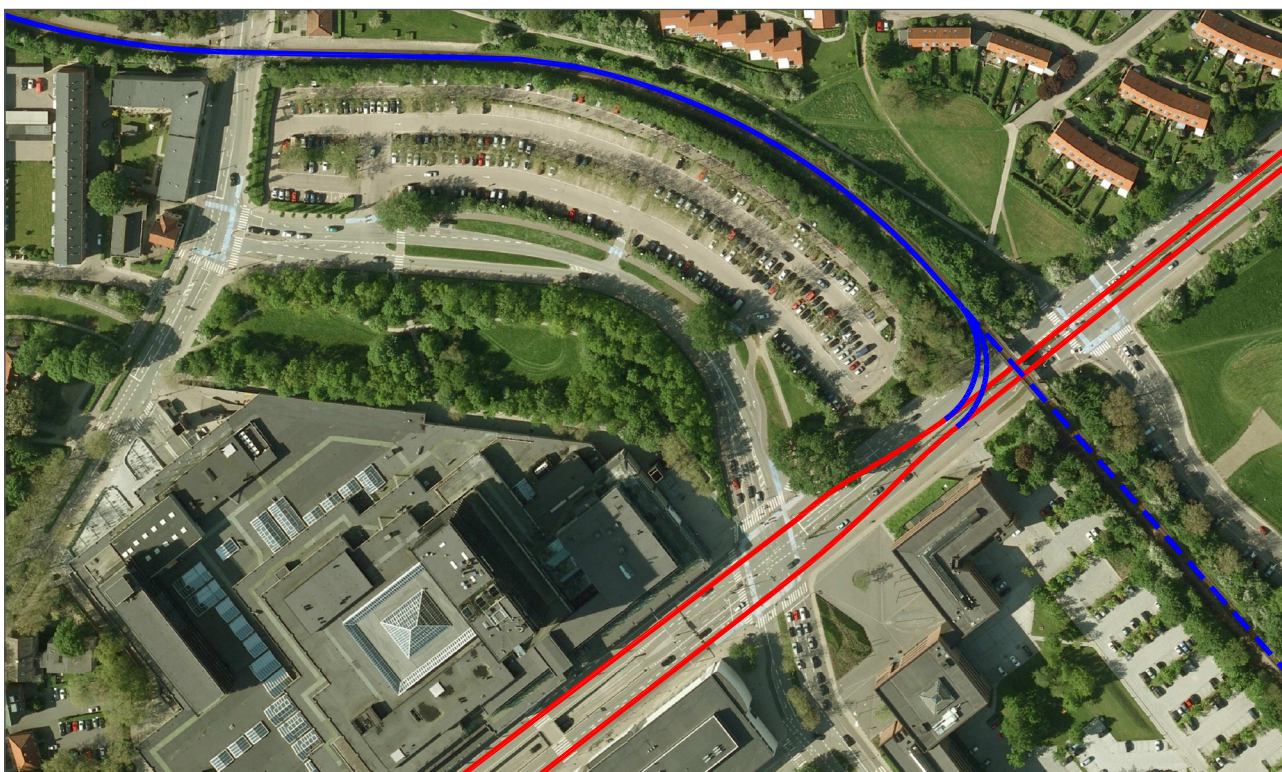
Samlet 584.000 nye passagerer pr. år (+8 %)  
(ekskl. Nærumbanen).

### Økonomi

Investeringer: 68 mio. kr. (ekskl. Nærumbanen)  
Øgede driftsomkostninger: 12,1 mio. kr. pr. år.  
(ekskl. Nærumbanen)

Øgede indtægter: 7,7 mio. kr. pr. år. (ekskl. Nærumbanen)

Tilbagebetalingstid: De øgede passagerindtægter ved tillægspakke 2 kan ikke dække investeringsomkostninger og de øgede driftsomkostninger, hvorfor investeringerne ikke tilbagebetales.



Skitsering af mulig tilslutning mellem Nærumbanen og letbanen på Ring 3 ved krydset Klampenborgvej og Kanalvej.

## Samlet økonomi

I det følgende afsnit beskrives den samlede økonomi for de foreslåede forbedringer i grundpakken og de to tillægspakker. Man skal imidlertid være meget opmærksom på de forudsætninger, der ligger til grund for beregningerne og de er derfor først trukket frem. Prisniveau for alle beregninger er 2010-priser.

For at fortsætte den nuværende drift i planperioden er en række omkostninger til infrastrukturfornyelse nødvendige. NIRAS har i september 2010<sup>1)</sup> gennemført en analyse af infrastrukturen med henblik på at få overblik over anlæggenes tilstandsniveau og det fremtidige investerings- og reinvesteringsbehov i perioden 2016-25. I denne Infrastrukturanalyse fra 2010 opstilles tre scenarier:

Scenario 1: Grundscenariet

Scenario 2: Fornyelsesscenariet

Scenario 3: Øget funktionalitet.

I denne sammenhæng er der for grundpakken og de to tillægspakker forudsat fornyelsesscenariet, som svarer til det nødvendige investeringsomfang for at fortsætte den eksisterende drift frem til 2025.

I nedenstående oversigt er vist den samlede økonomi for fornyelsesscenariet:

	2016-2020	2021-2025
Reinvesteringer infrastruktur	399 mio. kr.	290 mio. kr.

Disse reinvesteringsomkostninger giver således ikke umiddelbart hverken øgede driftsindtægter eller -udgifter, da der alene er tale om omkostninger til opretholdelse af den eksisterende infrastrukturs ydeevne i forhold til den nuværende driftssituation. Reinvesteringerne er derfor ikke medtaget i hverken grundpakke eller tillægspakker.

Togmateriellet er så relativt nyt, at der ikke forventes reinvesteringer i planperioden. Der er derfor ikke ved en fortsættelse af den nuværende drift lagt omkostninger ind til togmateriel.

Nyt materiel er forudsat anskaffet og finansieret på samme gunstige vilkår som, det eksisterende materiel og indgår som en del af driftsomkostningerne.

Overslaget over anlægsomkostninger er i alle pakker ekskl. moms. Såfremt NAB (Ny Anlægs Budgettering – som er Transportministeriets standardmetode) anvendes, skal der tillægges et korrektionstillæg på 50 %. I anlægsoverslagene indgår ikke omkostninger til eventuelle arealan-skaffelser.

Omkostningerne til gennemførelse af stationsudviklingsprojektet er ikke medtaget.

Beregningen af driftsomkostningerne er baseret på realiserede tal fra 2010-regnskabet, og er de direkte driftsrelaterede omkostninger, idet det forudsættes, at øvrige omkostninger ikke påvirkes af hverken grundpakken eller tillægspakkerne.

Ligeledes er der ikke taget hensyn til, at investeringerne tidsmæssigt ligger før gevinsterne kan høstes.

Endelig skal det fremhæves at de beregnede passagereffekter forudsætter, at Banedanmark gennemfører ombygningen af Hillerød st. som beskrevet. Omkostningerne til dette er ikke indregnet i planen.

De samlede indtægter og udgifter ved gennemførelsen af pakkerne kan ses i nedenstående skema:

Mio. kr	Anlægsomkostninger	Øgede årlige driftsomkostninger	Øgede årlige passagerindtægter
Grundpakken	58	11,5	22,4
Tillægspakke 1	5	4,8	7,7
Tillægspakke 2	68	12,1	7,7
Sum (ekskl. reinvestering infrastruktur)	177	28,4	37,8

Økonomioversigten viser, at de samlede øgede passagerindtægter i de tre pakker overstiger forøgelsen i driftsomkostningerne og at de øgede årlige passagerindtægter vil tilbagebetale de foretagne investeringer (ekskl. renter) i forbindelse med pakkerne over en årrække.

<sup>1)</sup> Infrastrukturanalyse af Lokalbanen og Regionstog, NIRAS, september 2010, Udarbejdet af NIRAS for Movia, Lokalbanen og Regionstog



## Nye banestrækninger

Det falder uden for denne plans rammer at foreslå og vurdere evt. nye banestrækninger i tilknytning til Lokalbanens strækninger. Forslag om nye banestrækninger skal behandles gennem selvstændige analyser og vurderinger vedr. mulige linjeføringer, passagergrundlag, anlægs- og driftsomkostninger mm.

I denne plan skal dog nævnes tre forslag, der har været nævnt i områdets kommuner:

### Græsted-Helsingør

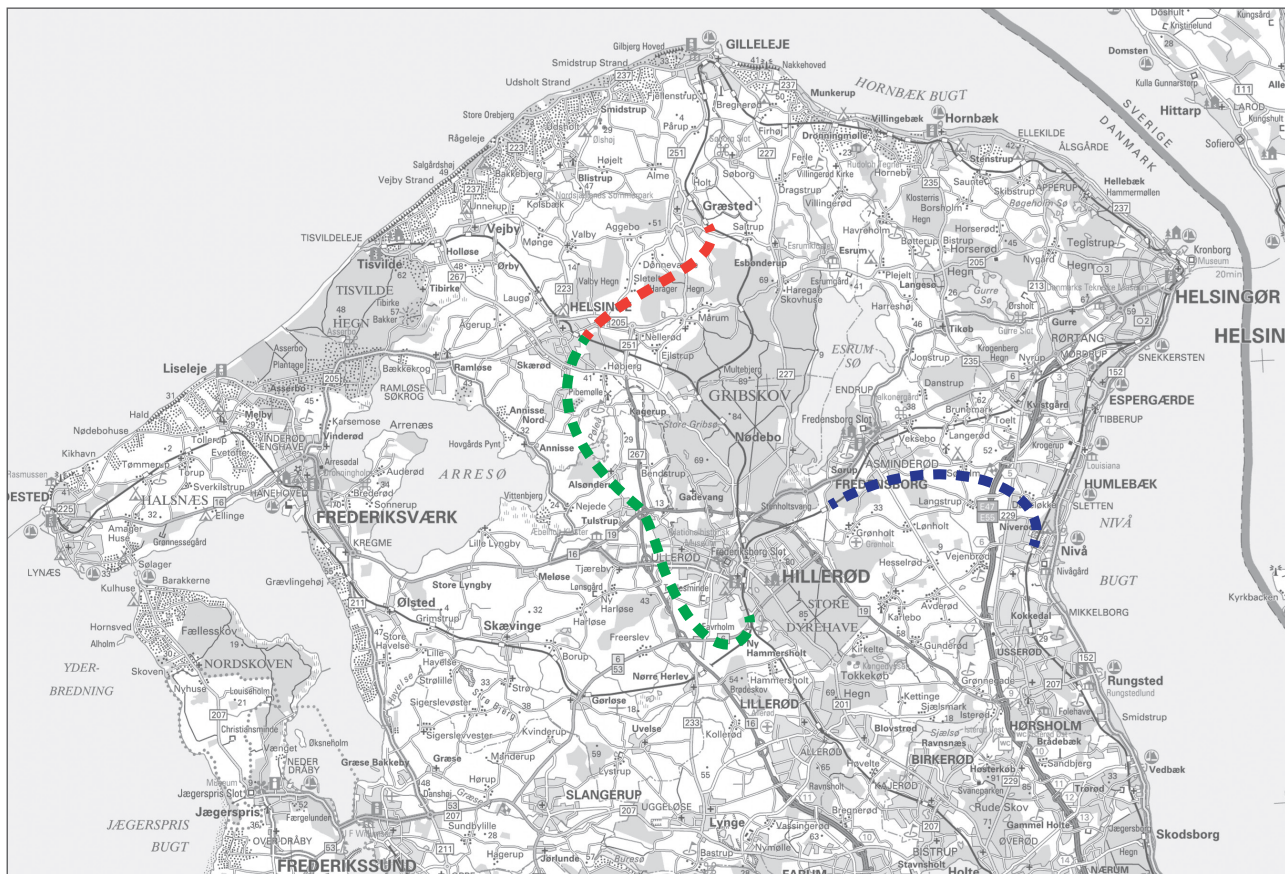
Det er foreslået at etablere en ny bane mellem Græsted og Helsingør, således at Helsingør bliver Gribsskovbanens delingspunkt i stedet for Kagerup. Strækningen mellem Græsted og Kagerup nedlægges samtidig.

### Hillerød-Helsingør

Der er foreslået en ny linjeføring for banen mellem Hillerød og Helsingør, således at den føres syd og vest om Hillerød, betjener det nye sygehus, samt byområderne, den vestlige del af Hillerød (Ullerød), Tulstrup, Alsønderup og Anisse Nord.

### Hillerød-Humlebæk/Nivå/Kokkedal

Det er foreslået at etablere en ny banestrækning fra Hillerød til Humlebæk/Nivå/Kokkedal st. på Kystbanen, således at områderne mellem de to byer bliver banebetjent og med henblik på en bedre sammenbinding af Fredensborg Kommunes østlige og vestlige del.



Forslag til nye lokalbanestrækninger

## Markedsføring og partnerskaber

Lokalbanen lægger stor vægt på markedsføring og har i de seneste år iværksat en lang række initiativer med det formål at skabe større opmærksomhed om den gennemførte produktudvikling. Det gælder f.eks. indførelse af R-net samt øvrige produktforbedringer.

Også i fremtiden vil der blive brugt meget energi på at videreføre og udvikle markedsføringen, både for at fastholde de nuværende, men ikke mindst tiltrække nye rejsende til toget. Lokalbanen ser markedsføring som et vigtigt element i realiseringen af Visionsplanen.

Rammerne er udstukket med Lokalbanens markedsføringsstrategi baseret på en markedsanalyse gennemført i 2007. De fremtidige markedsføringsinitiativer vil primært være målrettet pendlere og fritidsrejsende, som er udpeget til at være de to største kundesegmenter.

Lokalbanens markedsføringsstrategi hviler på tre ben:

- Markedsføring af produktforbedringer hos Lokalbanen
- Markedsføring af fælles initiativer i den kollektive trafik i hovedstadsområdet
- Markedsføring af Lokalbanen som det oplagte transportmiddel – bl.a. i samarbejde med lokale events og aktiviteter.

Lokalbanen vil gennemføre egne lokale markedsførings tiltag, hvor det er relevant, men søger aktivt at indgå i markedsføringssamarbejder både lokalt og i forhold til

den samlede kollektive transport i hovedstadsområdet. Lokalbanen er meget opmærksom på styrken ved at gennemføre markedsføring og produktforbedringer på tværs af transportudbud af hensyn til at gøre det mere forståeligt og enkelt for kunderne.

I forbindelse med udvikling af lokalbanestationerne spiller kommunerne en betydende rolle i relation til forbedring af de fysiske forhold på de stationsnære arealer, herunder adgangsveje og pladser. Som nævnt tidligere indgår Lokalbanen i en række samarbejder med først og fremmest kommuner omkring større og mindre udviklingsprojekter, der indbefatter stationer og stationsområder. Konkrete, aktuelle eksempler herpå findes i Helsingør C, Hillerød og Helsingør.

Den løbende dialog og samarbejde med de relevante kommuner er derfor vigtig i bestræbelserne på at forbedre adgangsforholdene og tilslutningsmulighederne for de rejsende på lokalbanestationerne.

I tilknytning til stationsudviklingsprojektet er der behov for også at rette fokus på de eksisterende adgangsforhold omkring stationerne. Sandsynligvis for at spare tid vælger passagerer på nogle stationer at benytte alternative veje for at komme til og fra perronerne. Denne trafik, der bl.a. medfører ødelæggelse af opsatte hegn, kan i yderste konsekvens udløse farlige situationer, og der er derfor gode grunde til at vurdere mulighederne for at etablere nogle mere direkte adgangsveje. Problemerne er bl.a. identificeret ved Gilleleje st., Fredensborg st. og Hundested st.







MOVIA  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby  
Tel: 36 13 14 00