

JULI 2014
LOKALBANEN, MOVIA, REGION HOVEDSTADEN

HANDLINGSPLAN FOR UDVIKLING AF LOKALBANEN

FRA VISION TIL VIRKELIGHED



HANDLINGSPLAN FOR UDVIKLING AF LOKALBANEN

NOTAT

UDARBEJDET AF COWI A/S FOR MOVIA, REGION HOVEDSTADEN OG LOKALBANEN

JULI 2014

PROJEKTNR.:	A051242
DOKUMENTNR.:	JSE0040092
VERSION:	3
UDGIVELSESDATO:	1. JULI 2014
UDARBEJDET:	JSE
KONTROLLERET:	JACH
GODKENDT:	JSE
FOTOS :	© LOKALBANEN

INDHOLD

1	INDLEDNING	4
2	VISIONSPLANEN	6
3	PLANENS LOGIK	9
4	PLANENS DELEMENTER	10
4.1	ETAPE 1: DRIFTSUDVIDELSER	10
4.2	ETAPE 2: UDVIKLING AF LILLE NORD	11
4.3	HILLERØD STATION OG HILLERØD SYD	11
4.4	ETAPE 3: UDVIKLING GRIBSKOVBANEN OG HORNBAÆKBANEN	12
4.5	NY LYNGBY LOKAL ST	13
4.6	NYE STATIONER	13
4.7	SAMMENHÆNG MED BUSBETJENINGEN	14
5	PLANENS PROJEKTER	15
5.1	HILLERØD ST	15
5.2	HILLERØD SYD	16
5.3	HILLERØD ØST	17
5.4	KVISTGÅRD	18
5.5	KRYDSNING GRIBSKOV	19
5.6	HELSINGØR ST	20
5.7	NY LYNGBY LOKAL	20
5.8	KRONBORG	21
5.9	NØRRE HERLEV	22
5.10	HELSINGE NORD	22
5.11	APPERUP	23
5.12	NEDLÆGGELSE AF STANDNINGSTEDER	23
6	MATERIELBEHOV	24
7	STATIONSUDVIKLING	26
8	ØKONOMI	29

1. INDLEDNING

Denne rapport indeholder en overordnet handlingsplan for udviklingen af lokalbanerne i Nordsjælland med udgangspunkt i Visionsplanen 2012-2025 (marts 2012). Handlingsplanen er en konkretisering af Visionsplanen, en plan for at omsætte visionen til virkelighed.

Udgangspunktet for Visionsplanen er regeringens målsætning om at antallet af passagerer skal fordobles i 2030 i forhold til 2008, dvs. øge passagertallet fra ca 4,9 mio./år til ca 10 mio./år. I 2013 var passagertallet 6,6 mio., dvs. at 33 % af målet er nået.

Handlingsplanen er første skridt i virkeliggørelse af Visionsplanen – fra vision til virkelighed. Rapporten udgør et beslutningsgrundlag for Region Hovedstaden til at igangsætte forundersøgelser omkring anlægsprojekter, der er grundlaget for Visionsplanens primære målsætning om udvidelser af udbuddet.

Visionen "Der skal være en bus til hvert tog og et tog til hver bus" er fastholdt og udbygget i de justeringer, der er foretaget i handlingsplanen.

Handlingsplanen vedrører ligesom Visionsplanen alene grundproduktet. Der er således ikke defineret projekter for udvikling af passagerinformation, salgsorganisation og markedsføring. På et enkelt område bevæger handlingsplanen sig dog en lille smule udenfor grundproduktet. Der er således i forbindelse med udviklingen af handlingsplanen som eksempler også kigget nærmere på mulighederne for udvikling af stationernes nærområder med henblik på at integrere lokalbanerne yderligere i de lokale samfund banerne betjener, og ad denne vej tiltrække flere passagerer. Disse passagerer er dog ikke medregnet i planens vurdering af passagertilvæksten. Udvikling af stationernes nærområder ligger udenfor Lokalbanens primære aktivitet, men Lokalbanen kan i kraft af sin rolle som ejer af nogle arealer omkring stationerne være aktiv medspiller i udviklingen af områderne.

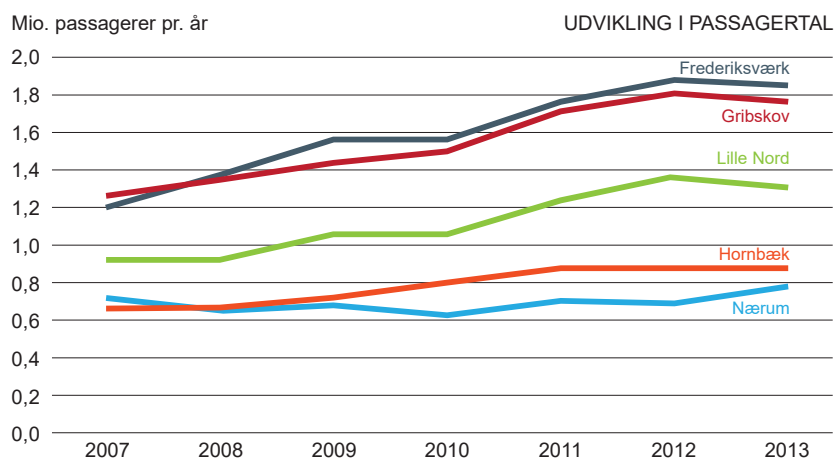
Udover ønsket om en fordobling af passagertallet var udgangspunktet for Visionsplanen et ønske om at understøtte kendte projekter og politiske beslutninger:

- › nyt superhospital syd for Hillerød
- › planer for ombygning af Hillerød st.
- › etablering af letbanen i Ring 3
- › stor ombygning af Helsingør st. inklusiv busterminal, der vil optimere skift mellem bus og tog.

Herudover gennemførtes forud for opstillingen af Visionsplanen en undersøgelse blandt borgerne i lokalbanernes betjeningsområde med henblik på at fastlægge hvad der skal til for at tiltrække flere passagerer. Konklusionen var, at hvis der skal tiltrækkes flere passagerer skal der specielt fokuseres på at:

- › 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 Lokalbansen skal forbedres gennem markedsføring og attraktive tilbud
- › Information for den enkelte passager skal forbedres i samarbejde med de øvrige trafikvirksomheder
- › Den høje kundetilfredshed skal fastholdes

Visionsplanens forslag og dermed handlingsplanen er fokuseret på de fire første punkter.



2. VISIONSPLANEN

I Visionsplanen er opstillet forslag til tiltag, der kan føre Lokalbanelen mod det overordnede mål om en fordobling af passagertallet frem til 2030:

- › Fortsat udbygge det sammenhængende R-net bestående af lokalbanerne og udvalgte buslinjer i Nordsjælland. Hovedideen bag nettet er 'bus til hvert tog og tog til hver bus' i knudepunkterne i nettet. I hele nettet skal der for nærværende være 1/2-times drift på hverdage kl. 06.00 til kl 20.00.
- › Udvidelse af perioden med 1/2-times drift i R-nettet (lokalbaner og busser).
- › Etablere hurtig tog på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen. Erfaringerne med hurtig tog på Frederiksværkbanen har været så positive, at samme model foreslås indført på de øvrige banestrækninger. Dette er en forbedring i forhold til Visionsplanen, hvor der ikke er foreslået hurtig tog på Lille Nord og på Gribskovbanens gren til Gilleleje.
- › Etablering af ny station Hillerød Syd på Frederiksværkbanen og S-banen ved det nye regionshospital.
- › Gennemkørsel på Hillerød st. mellem banerne nord for Hillerød og Frederiksværkbanen og derved skabe forbindelse mellem Hillerød Syd (det nye regionshospital) og oplandet langs banerne nord for Hillerød.
- › Udvikling af Helsingør st. med henblik på at samle Lokalbanelens tog ved busterminalen i stationens nordvestlige side. Projektet skal ses i sammenhæng med kommunens ønske om at udvikle Helsingør st til et rejsecenter.
- › Etablering eller genåbning af krydsningssteder ved:
 - Hillerød Øst (ny station m krydsning)
 - Helsingør (krydsning på station)
 - i Gribskov (ny krydsning)
 - Kvistgård (genetablering af krydsning på station)
- › Udvikling af banens standsningssteder og erstatning af eksisterende standsningssteder med nye, der ligger i områder med flere potentielle kunder:
 - Nørre Herlev (i stedet for Brødskov)
 - Helsingør Nord (i stedet for Laugø)
 - Apperup (i stedet for Skibstrup)
 - Kronborg v. Kulturværftet (ny)
 - Hillerød Syd ved det nye Regionshospital (ny)
 - Hillerød Øst ved Prinsens Vænge (ny)

Herudover skal adgangsveje og parkeringsforhold udvikles omkring de enkelte stationer, således at stationerne i højere grad integreres i lokalsamfundene.

Ledige arealer omkring stationerne og evt. ledige lokaler i stationerne kan udvikles til fritidsformål, indkøbsmuligheder eller lignende, der kan bringe liv til områderne. Et eksempel herpå er Gørlose, hvor den gamle stationsbygning er blevet revet ned og perronforhold og busterminal moderniseret. I umiddelbar nærhed er etableret et nyt supermarked og der bliver dermed skabt liv omkring standsningsstedet.

- › Sammenkædning af Nærumbanen og letbanen på Ring 3. Enten ved at etablere standsningssteder så tæt på krydsningspunktet mellem de to baner ved Klampenborgvej som muligt. Eller ved at de to baner kobles sammen, således at Nærumbanens del nord for Klampenborgvej bliver en del af letbanen.





3. PLANENS LOGIK

Et centralt element for at nå målsætningen om 100 % flere passagerer er ombygningen af Hillerød Station og etablering af nye krydsningsstationer.

Etableringen af gennemkørselsmuligheden på Hillerød st. er ikke en nødvendig forudsætning for at der kan etableres tre tog i timen på banerne nord for Hillerød, men det er en forudsætning for at der kan skabes direkte forbindelser mellem disse banestrækninger til Hillerød Syd og det nye hospital. Tilsvarende er krydsningsspor og vendespor på stationen ved Hillerød Syd en forudsætning for at stort set alle tog fra banerne nord for Hillerød kan føres videre til Hillerød Syd.

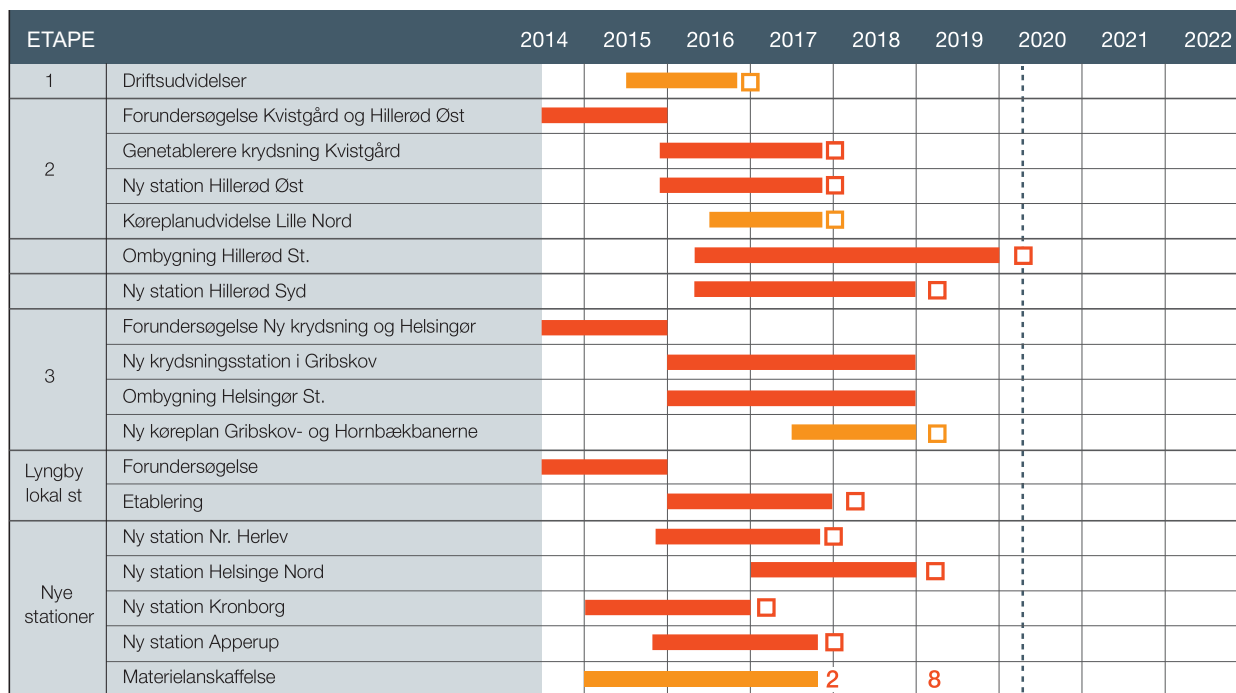
Nye krydsningsstationer i Gribskov, Hillerød Øst, Helsingør og genetablering af krydsningsmuligheden i Kvistgård er elementer, der er forudsætninger for at driften kan udvides til tre tog i timen på de tre baner nord for Hillerød i lighed med Frederiksværkbanen, der allerede har tre tog i timen i dag.

Tidsrækkefølgen i planen er central for at den foreslåede samlede driftsudvidelse på banerne kan være på plads, når det nye hospital i Hillerød slår dørene op. Specielt etablering af nye krydsningsmuligheder på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen er vigtige for at udvide driften på disse strækninger og dermed kunne give et tilbud svarende til det der allerede i dag findes på Frederiksværkbanen med tre tog i timen og hurtigtog.



4. PLANENS DELELEMENTER

Delelementernes tidsmæssige placering er vist i figuren herunder.



SIGNATURFORKLARING

- Projektering/etablering
- Ibrugtagning
- Uddannelse/anskaffelse
- Igangsætning

Åbning
nyt sygehus

4.1 ETAPE 1: DRIFTSUDVIDELSER

Planens første etape omfatter de foreslåede udvidelser af de nuværende køreplanperioder med ½-times drift:

Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord:

- › Perioden med 30 minutters drift på hverdag udvides til ca. kl 22.00
- › Der etableres 30 minutters drift på lørdage i butikkernes åbningstid
- › Der etableres 30 minutters drift søndag i dagtimerne i skolernes sommerferie.

Nærumbanen:

- › Der etableres 10 minutters drift i samme periode som S-togene har det.

Etape 1 kræver en udvidelse af antallet af lokomotivførere.

Etapen kræver ikke ekstra togmateriel.

R-bussernes driftsperioder skal justeres tilsvarende, så R-nettets (lokalbanetog og R-busser) sammenhæng fastholdes. Dette er dog ikke en del af denne handlingsplan.

Det skønnes at 1. etape vil betyde en tilvækst på omkring 0,5 mio. passagerer pr. år.

4.2 ETAPE 2: UDVIKLING AF LILLE NORD

Planens anden etape omfatter udvikling af Lille Nord:

- › Genetablering af krydsningsmulighed i Kvistgård.
- › Etablering af nyt standsningssted og krydsningsstation Hillerød Øst ved Prinsens Vænge i Hillerød.
- › Ny køreplan på Lille Nord med to hurtigtog pr. time uden stop i Grønholt, Kratbjerg og Langerød og et stoptog pr. time, der standser ved alle stationer i dagtimerne.

Denne etape indledes med et forberedende arbejde omfattende forundersøgelser og drøftelser med planmyndigheder. Som en meget tidlig aktivitet skal afklares hvorvidt projektet vedr. Hillerød Øst kræver en VVM-redegørelse eller inddragelse af miljømyndigheder.

Udvidelse af driften kræver et ekstra togsæt i køreplanen samt et ekstra togsæt til udvidelse af kapaciteten af de togsæt der i dag er i drift på Lille Nord (forstærkning). Forstærkningen anvendes til at rumme den vækst i passagerer, som driftsudvidelsen forventes at medføre. I alt et øget forbrug på to togsæt.

Herudover må forventes en mindre udvidelse i antallet af lokomotivførere.

En udvidelse af køreplanen på Lille Nord sættes i drift i december 2017.

Det skønnes at 2. etape vil betyde en tilvækst på omkring 0,4 mio. passagerer/år.

4.3 HILLERØD STATION OG HILLERØD SYD

Etablering af gennemkørsel på Hillerød st. samt etablering af Hillerød Syd ved det nye Regionshospital er Visionsplanens centrale projekter.

Hillerød Syd åbner mulighed for at betjene den store nye arbejdsplads samt det store rejsemål for patienter og besøgende.

Gennemkørsel på Hillerød st. giver mulighed for at togene fra Gribskovbanen, Lille Nord, og Hornbækbanen kan køre direkte til Hillerød Syd. Gennemkørslen giver også mulighed for direkte tog-forbindelser på tværs af Nordsjælland mellem Hundested/Frederiksværk og Helsingør samt Gilleleje/Tisvilde.

Delen af begge projekter ligger udenfor handlingsplanens rammer, da de vedrører Banedanmarks anlæg. Lokalbanelen/Region Hovedstaden skal dog i et vist omfang bidrage til egne anlæg.

Det skønnes at etableringen af gennemkørsel i Hillerød samt etablering af Hillerød Syd vil betyde en tilvækst på omkring 0,6 mio. passagerer/år.



4.4 ETAPE 3: UDVIKLING AF GRIBSKOVBANEN OG HORNBÆKBANEN

Planens tredje etape omfatter udvikling af Gribskovbanen og Hornbækbanen.

- › Lang krydsning i Gribskov. Længere krydsningsspor i Gribskov syd for Gribsø. Den lange krydsning gør det muligt, at et og/eller to tog i den ene retning kan krydse et og/eller to tog i den anden, hvilket er en forudsætning for tre tog i timen på både Gilleleje og Tisvildelejebanen.
- › Helsingør st. Udvikling af Helsingør st. så det bliver muligt at krydse to tog fra Hornbækbanen på stationen, hvilket er en forudsætning for den ny køreplan med tre tog i timen på Hornbækbanen.
- › Ny køreplan på Gribskovbanen og Hornbækbanen:
 - På strækningerne til Gilleleje og Tisvildeleje etableres et tog, der standser ved alle stationer pr. time i dagtimerne og to hurtigtog. De hurtige tog standser ikke i Duemose, Saltrup, Kagerup, Gribsø og Slotspavillonen. Standsningsstedet ved Pårup nedlægges.
 - På Tisvildegrenen kører de hurtige tog uden stop mellem Hillerød og Helsingør, men stopper ved alle stationer mellem Helsingør og Tisvilde. Toget, der standser ved alle stationer kører kun mellem Hillerød og Helsingør.
 - På Hornbækbanen etableres to tog, der standser ved alle stationer pr. time i dagtimerne og et hurtigtog. Det hurtige tog standser ikke ved Horneby Sand, Karinebæk, Saunte, Skibstrup, Højstrup og Kronborg. Standsningsstederne ved Søborg og Kildekrog nedlægges.

Denne etape indledes ligesom etape 2 med et forprojekt, der skal afdække behovet for drøftelser med planmyndigheder og VVM.

Projektet i Helsingør er en del af et større projekt omkring udvikling af Helsingør st. og busterminalen samt udvikling af rejsecenter Helsingør. Her er der mange aktører i spil – Banedanmark, Helsingør Kommune, Movia, Lokalbanen, DSB Øresund, Scandlines, lokale interessenter, m.fl. Her er der også behov for at sætte planlægningsprocessen i gang hurtigt i lighed med etableringen af krydsningsstationen i Gribskov for at have projektet gennemført samtidig med at Hillerød st. og Hillerød Syd åbner, så det bliver muligt at sætte Visionsplanens grundidé om tre tog i timen på banerne i værk på Hornbækbanen.



Udvidelse af driften i etape 3 kræver yderligere tre togsæt i drift samt yderligere fem togsæt til forstærkning (kapacitetsudvidelse på eksisterende afgang til den forventede stigning i passagertallet).

Denne etape vil kræve en udvidelse af antallet af lokomotivførere.

Det skønnes at 3. etape vil betyde en tilvækst på omkring 0,6 mio. flere passagerer/år.

4.5 NY LYNGBY LOKAL ST.

Visionsplanen rummer et forslag om enten at etablere en ny Lyngby Lokal station ved Klampenborgvej og nedlægge den nuværende samt standsningsstedet ved Nørregaardsvej alternativt etablere en direkte forbindelse mellem Nærumbanen og Letbanen på Ring 3. I det sidste tilfælde bør Nærumbanen integreres som en del af letbanen.

VVM-processen omkring Letbanen på Ring 3 er i gang, hvorfor det i tilknytning til den skal afklares om der skal etableres et bedre omstigningspunkt mellem de to baner eller om de skal kobles sammen.

Et nyt standsningspunkt vil kunne etableres indenfor en kort årrække. En egentlig sammenkobling af de to baner vil skulle etableres i tilknytning til letbanens tidsplan. Letbanen forventes i drift i 2020.

Det skønnes at en tættere sammenhæng mellem Nærumbanen og Letbanen på Ring 3 vil medføre omkring 0,2 mio. flere passagerer/år.

4.6 NYE STATIONER

De øvrige tiltag i Visionsplanen, der omfatter etablering af nye eller flytning af standsningssteder kan gennemføres på vilkårlige tidspunkter i planperioden. Disse projekter er ikke direkte afhængige af øvrige projekter i handlingsplanen.

Projekterne er:

- Nyt standsningssted, Kronborg (v. Kulturværftet)
- Nyt standsningssted, Nørre Herlev
- Nyt standsningssted, Helsingørsk Nord
- Nyt standsningssted, Apperup

Visse af disse anlæg vil fordre lukning/nedlæggelse af andre standsningssteder, da der er en sammenhæng til de estimerede passagertal samt driftsoplægget.

KRONBORG

Et standsningssted ved Kronborg kan i princippet etableres så hurtigt som muligt. Kulturværftet og det nye søfartsmuseum er åbnet og den nye adgangsvej til Kronborg er etableret. Stationens etablering afhænger dog af om den kan udformes på en måde, så perronen ikke virker skæmmende på udsigten fra havneområdet mod Kronborg og Søfartsmuseet.

NØRRE HERLEV

Flytning af nuværende Brødeskov st. til Nørre Herlev kan i princippet også iværksættes hurtigt. Det skal dog først afklares om etablering af et standsningssted på den valgte lokalitet kræver udarbejdelse af lokalplanforslag ligesom der kan være arealmæssige forhold som skal afklares.

HELSINGE NORD

Der er udarbejdet lokalplan for området, der reserverer et areal til etablering af det nye standsningssted. Etableringstidspunktet bør afstemmes med planerne for udbygning af området, stationen skal betjene. Stationen må af hensyn til nye beboeres transportvaner gerne være på plads inden de første nye beboere flytter ind.

APPERUP

Apperup skal erstatte Skibstrup. Forud for en etablering af Apperup skal arealforhold undersøges nærmere, ligesom kommunens planer for udvikling af området vest for Skibstrup skal kortlægges. I forhold til de øvrige projekter i handlingsplanen er der ingen bindinger.

De nye standsningssteder skønnes i alt at give en tilvækst på omkring 0,3 mio. passagerer pr. år.

4.7 SAMMENHÆNG MED BUSBETJENINGEN

Lokalbaner og R-busser udgør i dag et sammenhængende net i Nordsjælland med 30 minutters drift med korrespondancer med korte overgangstider mellem tog og busser i en række knudepunkter.

Sammenhængen mellem busser og tog udvikles fortsat med de nye køreplaner med udvidet drift på Lille Nord, Gribskovbanen og Hornbækbanen. Køreplanskitserne, der er udarbejdet som grundlag for handlingsplanen fastholder eller forbedrer de nuværende korrespondancer med korte overgangstider mellem bus og tog.

Derudover bliver der mulighed for at skabe nye korrespondancer mellem linje 340 (Espergærde-Kvistgård-Tikøb-Hornbæk) og Lille Nord i Kvistgård, linje 390R i Tikøb og Hornbækbanen i Hornbæk. Linje 340 foreslås samtidig udviklet til R-linje (etablering af 30 minutters drift mm).

5.2 HILLERØD SYD

Ny station syd for Hillerød, hvor S-banen fra København og Frederiksværkbanen mødes. Stationen ligger i kort afstand fra det nye regionshospital i Hillerød og sammen med gennemkørslen i Hillerød vil den nye station give borgere i Nordsjælland mulighed for at benytte Lokalbansens tog (og S-banen) til at komme til og fra sygehuset. Stationen forventes endvidere betjent med en række buslinjer.



Banedanmark gennemfører projektet, der derfor delvist falder udenfor Lokalbanens handlingsplan. Projektet er dog en væsentlig forudsætning for at nå målene for Lokalbanens udvikling.

Region Hovedstadens/Lokalbanens andel af anlægsomkostningerne er skønnet til ca. 47 mio. kr. Projektet skal dog igennem en detailprojektering før det endelige anlægsbudget kan fastlægges.

5.3 HILLERØD ØST

Ny station på Lille Nord beliggende ved Prinsens Vænge. Stationen etableres som krydsningsstation. Krydsning her er en forudsætning for at kunne etablere en køreplan med tre tog i timen på Lille Nord. Stationen betjener boligområderne omkring Platanhaven, Aspehaven og Bolværket mm. Det kan endvidere overvejes om buslinje 307, der kører ad Jespervej, skal føres forbi stationen, så beboerne i Nødebo får en kortere og hurtigere forbindelse til banenettet end i dag, hvor linje 307 kører til Hillerød st.



Anlægsomkostningerne ved etablering af Hillerød Øst skønnes at være omkring 30 mio. kr. Projektet skal dog igennem en detailprojektering før det endelige anlægsbudget kan fastlægges.

5.4 KVISTGÅRD

Det har tidligere været muligt at foretage krydsning af to tog på Kvistgård station. Denne krydsningsmulighed genetableres for at etablere mulighed for at køre med tre tog i timen på Lille Nord.



Anlægsomkostningerne ved at genskabe krydsningsmuligheden i Kvistgård skønnes at være omkring 25 mio. kr.

5.5 KRYDSNING GRIBSKOV

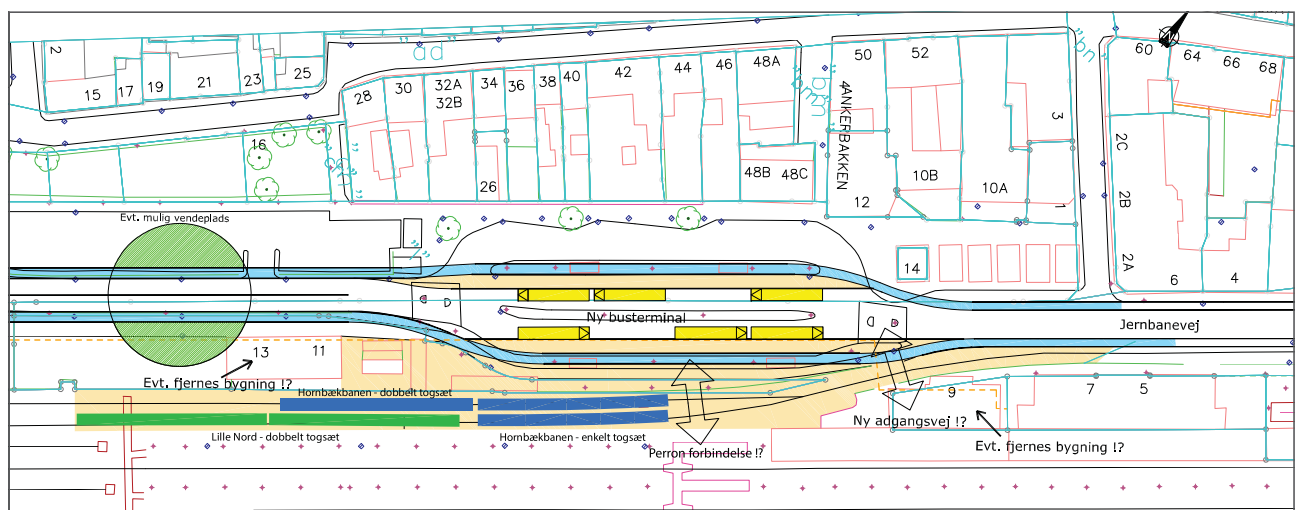
For at give mulighed for at køre med både tre tog i timen på Gribskovbanens Tisvildegren og Gilleleje gren, samt Hornbækbanen og samtidig opretholde en forskydning af togene, der sikrer gode forbindelser med korte overgangstider til busser både i Helsingør, Gilleleje og Græsted etableres en ny krydsningsstrækning i Gribskov syd for det nuværende Gribsø trinbræt. Krydsningsstrækningen skal være så lang (ca 2 km), at det er muligt at to tog i hver retning kan krydse hinanden på strækningen.

Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 42 mio. kr. Projektet skal dog igennem en detailprojektering før det endelige anlægsbudget kan fastlægges mere præcist.

5.6 HELSINGØR ST

Helsingør Kommune har et ønske om at ændre udformningen af området omkring stationen og busterminalen. Herudover samles Lokalbanens tog i området mellem busterminalen og Kystbanens spor og der etableres mulighed for at to tog på Hornbækbanen kan krydse hinanden på stationen, hvilket er en forudsætning for at der kan etableres en køreplan på Hornbækbanen og Gribskovbanens Gillelejegren med tre tog i timen.

Etableringen af Helsingør station som krydsningsstation åbner mulighed for på et senere tidspunkt at gøre det muligt at togene fra Hornbækbanen kan fortsætte ad Lille Nord



Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 30 mio. kr. for Lokalbanens del. Projektet skal dog igennem en detailprojektering før det endelige anlægsbudget kan fastlægges mere præcist.

5.7 NY LYNGBY LOKAL

Det er i Visionsplanen foreslået, at der etableres en kobling mellem Nærumbanen og Letbanen på Ring 3, der krydser hinanden ved Klampenborgvej. Koblingen kan enten etableres som et fælles standsningssted, hvor standsningsstederne Lyngby Lokal og Nørregaardsvej lægges sammen til en ny placering ved Klampenborgvej eller ved at de to baner kobles direkte, så Nærumbanen bliver en afgrening på Letbanen.

I handlingsplanen er taget udgangspunkt i, at der etableres et nyt standsningssted på Nærumbanen ved Klampenborgvej (og tilsvarende et på Letbanen) så omstigning mellem de to baner kan foretages med så kort gangvej som muligt. De to nuværende standsningssteder Lyngby Lokal og Nørregaardsvej på Nærumbanen nedlægges.



Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 7 mio. kr. (Alene Lokalbanedelen).

5.8 KRONBORG

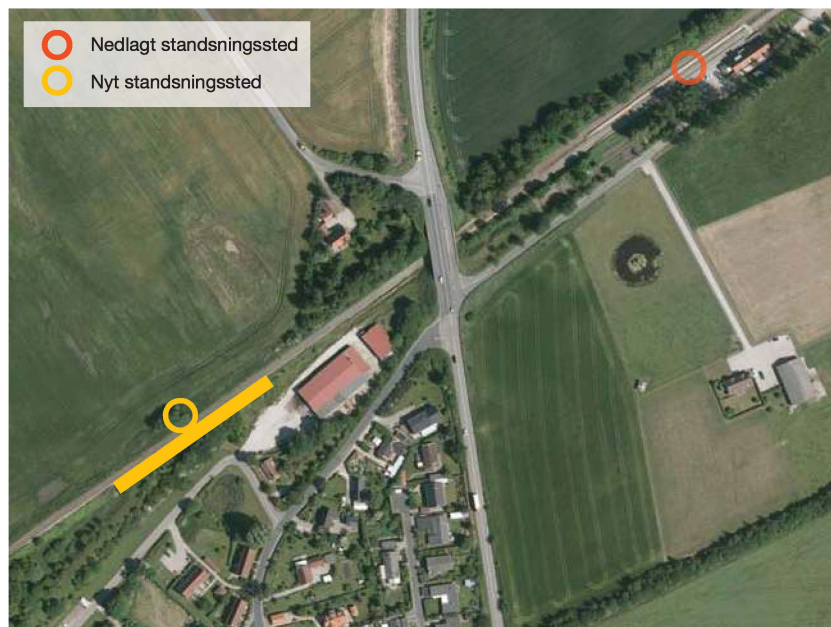
Nyt standsningssted ved Kulturværftet og Kronborg i Helsingør. Ved standsningsstedet etableres perron. evt. udformet som to punktperroner, der svarer til dørenes placering i hvert togsæt.



Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 3,5 mio. kr.

5.9 NØRRE HERLEV

Nyt standsningssted i Nørre Herlev i stedet for standsningsstedet Brødeskov, der ligger isoleret i forhold til Nr. Herlev by som standsningsstedet betjener i dag.



Anlægsomkostningerne inkl. nedlæggelse af perron ved Brødeskov skønnes at være omkring 4,2 mio. kr.

5.10 HELSINGE NORD

I forbindelse med udvikling af nyt boligområde nord for Helsingør foreslås etableret nyt standsningssted på Gribskovbanens Tisvildegren i Helsingør Nord. Standsningsstedet erstatter det nuværende Laugø, der er placeret ca. 800 meter længere mod nord.



Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 4,2 mio. kr. inkl. nedlæggelsen af Laugø trinbræt.

5.11 APPERUP

Nyt standsningssted i Apperup v. Møllevej i nærheden af den tæt-lave bebyggelse ved Møllestenen, Krondrevet og Broloftet. Standsningsstedet erstatter Skibstrup, der ligger i udkanten af Ålsgårde omgivet af marker på tre sider.

Forud for en etablering af Apperup skal arealforhold undersøges nærmere, ligesom kommunens planer for udvikling af området vest for Skibstrup skal kortlægges.

Anlægsomkostningerne skønnes at være omkring 4,2 mio. kr. inkl. nedlæggelse af Skibstrup Trinbræt.



5.12 NEDLÆGGELSE AF STANDINGSSTEDER

De nye køreplaner for Gribskovbanen og Hornbækbanen forudsætter nedlæggelse af standsningssteder ved Pårup, Søborg og Kildekrog, der alle i dag har meget lav benyttelse. Omkostningerne ved at nedlægge disse standsningssteder skønnes at være ca 1,5 mio kr.

6. MATERIELBEHOV

Etaperne i handlingsplanen for lokalbanerne medfører øget drift og derfor i nogle at etaperne et øget materielbehov. Oversigten herunder indeholder antallet af togsæt, der indgår i køreplanen samt forstærkningssæt. Forstærkningssættene anvendes på afgang, hvor et togsæt ikke er tilstrækkeligt, og hvor ekstra togsæt er nødvendige for at give tilstrækkelig kapacitet.

Der er ikke medtaget et eventuelt behov for yderligere reservesæt. I dagens situation er der fire reservesæt til driften på banerne i Nordsjælland.

Tabel 6.1 Materielbehov opgjort i antal togsæt*

ETAPE	NUVÆRENDE FORBRUG	ETAPE 1 FRA PRIMO 2016	ETAPE 2 FRA ULTIMO 2017	ETAPE 3 FRA PRIMO 2020
Materielbehov	17	17	18	21
Forstærkning	4	4	5	10
I alt	21	21	23	31

* Vurderingen af antallet af togsæt er foretaget af Lokalbansen.

I planens 1. etape, der omfatter udvidelser af driften aften og weekend er der ikke behov for ekstra materiel.

I planens 2. etape, der omfatter udvidet drift på Lille Nord er der et behov for yderligere et togsæt i drift og et ekstra togsæt til forstærkning.

I planens 3. etape, der omfatter udvidet drift på Gribskovbanen og Hornbækbanen er der behov for yderligere tre togsæt i drift og to ekstra togsæt til forstærkning.

Herudover vurderes det at der fra færdiggørelsen af etape 3 (primo 2020) vil være et yderligere behov for tre ekstra togsæt til at håndtere væksten i passagertallet på de afgang, hvor der vil være behov for indsættelse af ekstra materiel.

Der er således vurderet, at der er et behov for udvidelse af antallet af togsæt fra de nuværende 21 i drift til 31 til at håndtere væksten i passagertallet på omkring 100% fra 2008 (50% fra 2013). Denne vækst svarer til en materiel forøgelse på 48%.





7. STATIONSUDVIKLING

Der er i forbindelse med udarbejdelse af handlingsplanen arbejdet med, hvordan områderne omkring Lokalbansens stationer kan udvikles med henblik på at integrere stationerne bedst muligt med byerne, de er placeret i og således at stationerne og banen dermed bliver et større aktiv i lokalområdet.

Tanken er at der gennem en større integration af lokalbanerne i området opnås en større brug af banerne og de tilknyttede buslinjer.

Det er ikke Lokalbansens opgave alene at udvikle områderne omkring stationerne. Dette skal ske i tæt samarbejde med kommunerne og andre interessenter i områderne omkring stationerne. Lokalbansen ejer imidlertid en del arealer ved mange stationer og bliver derved en væsentlig medspiller i lokale udviklingsprojekter. Samtidig har Lokalbansen en ikke uvæsentlig interesse i at der bliver skabt liv og dermed tryk omkring stationerne.

I forbindelse med handlingsplanen er der derfor kigget nærmere på fire stationer med henblik på at udarbejde nogle ideer til, hvordan stationerne kunne udvikles. De fire stationer er udvalgt ud fra tre kriterier:

- › Udvikling af Park & Ride
- › Opgradering af adgangsforhold
- › Udvikling af detailhandel eller lignende

I bilag til rapporten er vist, hvordan områderne omkring de udvalgte stationer kan udvikles. Tankerne i bilaget skal tages som ideer og ikke som færdige forslag, da de ikke – eller kun i begrænset omfang – har været drøftet med kommuner og lokale interessenter.

De fire stationer, der er vurderet nærmere i bilaget er:

- › Frederiksværk
- › Ølsted
- › Godhavn
- › Gilleleje Øst



UDVIKLING AF PARK & RIDE

Der findes allerede i dag en række P-pladser til både biler og cykler ved stationerne langs Lokalbanelen. Disse bliver i sommerlandet, som banerne i udstrakt grad betjener, anvendt i forbindelse med afhentning af besøgende, der kommer med toget.

P-pladserne til både biler og cykler kan udvikles og anvendes af lokale beboere til parkering i tilknytning til en bolig-arbejdsstedsrejse eller som det måske kunne være interessant i dette område til at parkere bilen forud for en shoppe- og/eller fornøjelsestur (teater, biograf mv) til Hillerød eller København. Som eksempler på udvikling af Park & Ride er udvalgt Frederiksværk og Godhavn stationer.

OPGRADERING AF ADGANGSFORHOLD

Adgangsvejene til stationerne er ofte mere eller mindre skjulte for ikke lokalkendte potentielle brugere af banerne.

Forbedring af adgangsforhold og tilknytning til lokalområdet kan medvirke til at gøre banen mere kendt og attraktiv.

Gilleleje Øst er valgt som eksempel på en sådan station.

UDVIKLING AF DETAILHANDEL

Etablering af detailhandel eller andre former for erhverv eller aktiviteter, der kan skabe liv omkring stationerne er en anden måde at gøre stationen til et attraktivt område.

Ølsted station er valgt som eksempel på en station hvor adgangsforholdene og tilknytningen til nærliggende indkøbsmuligheder kan forbedres.

Ved Gørsløse station er der allerede sket en sådan udvikling. Her er den gamle stationsbygning blevet revet ned og perronforhold og busterminal moderniseret. I umiddelbar nærhed er etableret et nyt supermarked og der bliver dermed skabt liv omkring standsningsstedet.

I bilaget er ideerne til udviklingen omkring de fire udvalgte stationer beskrevet lidt nærmere.



8. ØKONOMI

I handlingsplanen indgår en række projekter med større eller mindre anlægsomkostninger.

På dette niveau af planen kan der alene opstilles nogle størrelsesordener for anlægsomkostningerne for projekterne. Størrelsesordenerne er baseret på omkostning fra lignende projekter, der er gennemført tidligere.

De største af projekterne kræver dog forundersøgelser før der kan sættes en tilstrækkelig præcis ramme for omkostningerne. Nogle af projekterne falder udenfor denne plans rammer at budgettere. Det drejer sig således om Hillerød Syd og gennemførelse i Hillerød.

Region Hovedstadens/Lokalbanens omkostninger til etablering af sikringsanlæg på Hillerød station og integrering af dette i eksisterende anlæg udgør ca. 48 mio. kr.

Udover omkostninger til sikringsanlæg må det forventes at Region Hovedstaden/Lokalbanen skal bidrage yderligere til projektets realisering.

Banedanmark har i sommeren 2014 igangsat en forundersøgelse vedrørende ombygning af Hillerød st.

For de øvrige projekter er på baggrund af erfaringstal opstillet et skøn over omkostningerne til projekterne.

Udover de faste anlæg skal antallet af togsæt udvides med 10 stk. som vil øge kontraktbetalingen.

Tabel 8.1 Skønnede anlægsomkostninger for projekter i Handlingsplanen.

PROJEKT	ANLÆGS-OMKOSTNINGER	SKØNNEDE OMKOSTNINGER FOR FORUNDERSØGELSER
Hillerød	48 mio. kr. *	
Hillerød Syd	47 mio. kr.	
Hillerød Øst	30 mio. kr.	1 mio. kr.
Kvistgård	25 mio. kr.	1 mio. kr.
Ny Krydsning Gribskov	42 mio. kr.	1 mio. kr.
Ombygning Helsingør	30 mio. kr.	
Flytning Lyngby Lokal	7 mio. kr. **	
Nr. Herlev	4,2 mio. kr.	
Helsinge Nord	4,2 mio. kr.	
Kronborg	3,5 mio. kr.	
Apperup	4,2 mio. kr.	
Nedlæggelse Pårup, Søborg og Kildekrog	1,5 mio. kr.	
I alt	246,6 mio. kr.	3 mio. kr.

Anlægsomkostningerne er vurderet af Lokalbanen.

* Kun sikringsanlæg (Kilde: COWI, vurdering af ombygning af Hillerød st.)

** Ekskl. evt. etablering af elevatorer.



ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

PHONE 56 40 00 00

FAX 56 40 99 99

MAIL cowi@cowi.dk

WWW cowi.dk

COWI