

**Til**

Region Hovedstadens administration

**Dokumentnummer**  
1848184**Dato**  
08 05 2024**Sagsbehandler**  
TFR**Kopi til****Direkte**  
+45 36 13 17 12CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798**Indledende kortlægning af konsekvenser mv. ved nedlæggelse af lokalbanedrift***Baggrund*

Region Hovedstadens administration har ved mail af 22. marts 2024 bestilt et notat, som skal belyse driftsøkonomien, samt en indledende kortlægning af konsekvenser og nødvendige videre undersøgelser, hvis togdriften på en lokalbane ønskes nedlagt af regionen, og en screening af, hvilke scenarier der kan opstilles for, at strækningen i stedet betjenes med kollektiv busdrift. Som et eksempel er valgt Hornbækbanen, se denne case i Bilag 1.

Region Hovedstaden har anmodet om, at notatet skal være færdigt til brug for en eventuel drøftelse på udvalgsmødet 16. maj 2024, hvilket afspejler sig i dette notats omfang, i forhold til den tid, der har været til rådighed for udarbejdelsen.

*Forbehold og afgrænsning*

Notatet er et foreløbigt bidrag og kan danne grundlag for drøftelse med regionens administration. Hvis der er et politisk ønske om en nærmere undersøgelse af en konkret banenedlæggelse, anbefaler Movia regionens administration at indhente et sådant konkret politisk mandat, og Movia bidrager herefter gerne til en sådan analyse iværksættes med afsæt i det konkrete mandat og dets indhold.

Nærværende notat beskriver i Bilag 1 – casen om Hornbækbanen - således fakta omkring jernbanedriftens økonomi fra Movias regnskab 2023, samt et scenario for busbetjening og et estimat på dennes driftsøkonomi. En beslutning om at nedlægge en lokalbane vil medføre behov for en række af yderligere trafikale, økonomiske og juridiske analyser. En sådan detaljeret analyse er vurderet til at tage mindst tre måneder at udarbejde med behov for involvering af både jernbaneteknisk og juridisk bistand, samt Lokaltogs administration.

*Eksempler på undersøgelsestemaer*

Hvis Region Hovedstaden beslutter en nærmere undersøgelse af en mulig nedlæggelse af en lokalbane, kan følgende eksempler på temaer for en undersøgelse være:

- Forhandling med Lokaltog A/S om en tillægskontrakt, der blandt andet omfatter konsekvenser og falde-bort omkostninger i Lokaltog A/S mv.
- Nærmere beskrivelse af busløsning, herunder samarbejde med kommuner, etablering af fysiske

forhold for busdriften, herunder stoppesteder mv. Tilrettelæggelse af udbudsproces, beskrivelse af tidsplan osv.

- Trafikale analyser af sammenhængen i det kollektive trafiksystem ved en lukning af en lokalbane, herunder påvirkning af driften på øvrige lokalbaner og buslinjer i regionen
- Hvad skal der ske med infrastrukturen – stationer og baneinfrastruktur – undersøgelse ved advokat og revisor om hvilke rettigheder og pligter Lokaltog, regionen og Movia har i forbindelse med en lukning af en lokalbane, herunder eventuel hjemfaldspligt til i de fleste tilfælde staten
- Miljøforpligtelser ved en lukning af en lokalbane
- Stillingtagen til om undersøgelserne skal gennemføres fortroligt eller lukket af hensyn til påvirkning af Lokaltogs evne til at fastholde medarbejdere

## BILAG 1. CASEEKSEMPEL OM EN BANELUKNING, HORNBÆKBANEN

### Historik omkring Hornbækbanen

Strækningen Helsingør – Hornbæk er anlagt ved lov af 8.maj1894 og er åbnet for drift 22.maj1906. Strækningen Hornbæk – Gilleleje er anlagt ved lov af 27.maj 1908 og er åbnet for drift 11.juli1916. På Gilleleje station er banen fysisk forbundet med Gribskovbanen, senest ved en større modernisering af stationsforholdene i 2008, hvilket fra det år har muliggjort, at togene på de to baner gennemføres hele vejen fra Hille-rød via Gilleleje til Helsingør uden togskifte i Gilleleje.

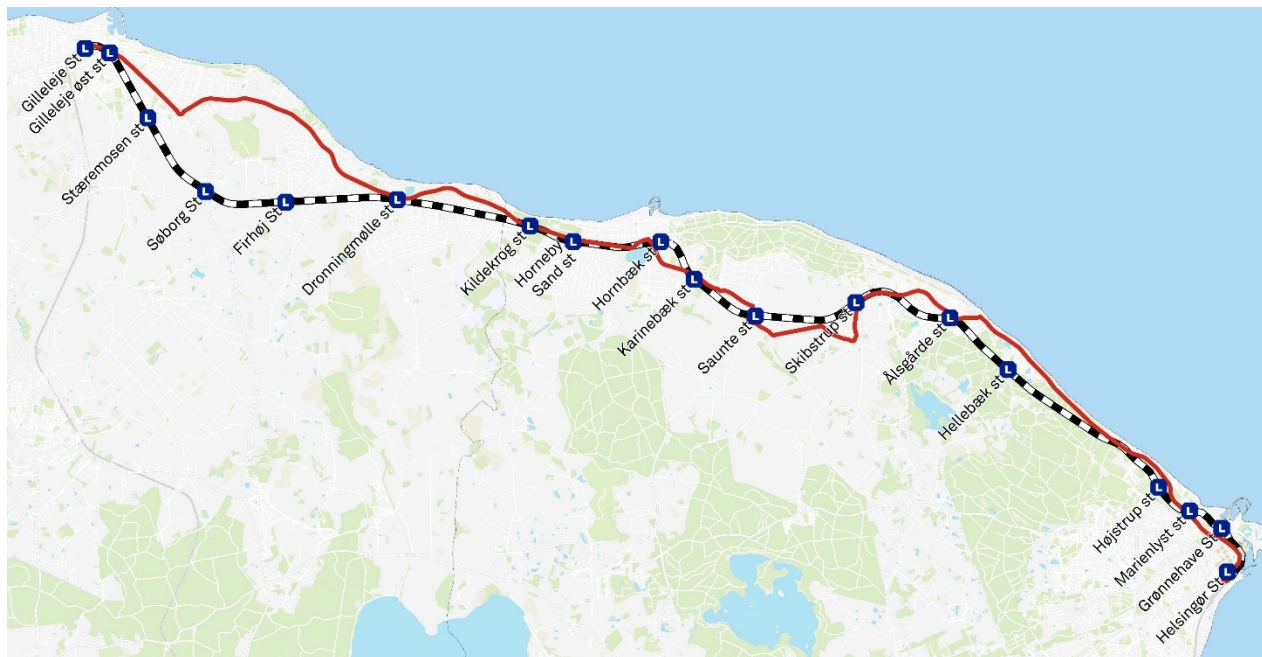
### Driftsøkonomi på Hornbækbanen

I nedenstående tabel angives driftsøkonomien for Hornbækbanen, med udgangspunkt i Movias regnskab 2023.

Det skal understreges, at for så vidt angår Hornbækbanens andel af de faste omkostninger i Lokaltogs kontrakt, er det ikke en eksakt beregning, men en forholdsmæssig andel i forhold til det realiserede antal togkilometer, hvorimod kilometervederlaget er det rent faktisk realiserede beløb på Hornbækbanen.

Antal påstigere 2023	Operatørudgift 2023 mio. kroner	Passagerindtægter 2023 mio. kroner	Region Hovedstadens driftstilskud 2023 mio. kroner
757.295	Faste omkostninger, Hornbækbanens for- holdsmæssige andel: <b>17,5</b> Kilometerafhængige omkostninger (498.518 togkilometer): <b>16,5</b>  Operatørudgifter i alt: <b>34,0</b>	<b>9,0</b>	<b>25,0</b>

**Scenarie for en busløsning**



Kort viser et muligt forslag til bussens rute

	<b>Driftsomfang</b>	<b>Passagerer</b>	<b>Økonomi (mio.)</b>
Hornbækbanen	½-timesdrift hverdage 5-20 Timesdrift aften/weekend	757.295	25,4
Tentativt forslag til busløsning	½-timesdrift hverdage 5-20 + 1 ekstra morgentur ½-timesdrift aften/weekend	750.000	9,5

Rejsetid fra Gilleleje – Helsingør med Hornbækbanen: 46-49 minutter. Med bussen er den tilsvarende rejsetid estimeret til 45 minutter. Det skal dog særligt bemærkes, at køretiden med bus kan blive forlænget i sommerhusområderne især i sommermånederne, hvor der erfaringsmæssigt er mere trængsel i de kystnære områder langs Hornbækbanen.

*Forudsætninger ved busscenariet*

Det forudsættes, at der kun standses ved et stoppested i hver lokalitet, som ikke nødvendigvis er beliggende ved nuværende standsningssted.

Mellem Helsingør og Dronningmølle betjenes samme lokaliteter som Hornbækbanen gør i dag. Mellem Dronningmølle og Gilleleje køres ad Strandvejen. Standsningsstederne Stæremosen, Søborg og Gilleleje Øst har også i dag anden lokal busbetjening. Firhøj station som i dag har ca. 40 daglige på- og afgangene betjenes ikke af busløsningen.

### *Økonomi*

Ovenstående udviser umiddelbart en årlig besparelse for Region Hovedstaden, dog ikke fra det første år efter beslutning, da der er en lang række omkostninger ved nedlukning, miljøoprydning osv., som skal afholdes, inden en besparelse kan opnås varigt.

Det præcise beløb afhænger desuden af en konkret forhandling med Lokaltog A/S, da det i kontraktens Bilag 2 blandt andet er anført: *"Movia kan i kontraktperioden kræve at driften af en eller flere strækninger ophører. Dette skal ske med et varsel på mindst 12 måneder til et køreplansskifte. I god tid inden driften indstilles, er Selskabet (Lokaltog A/S) og Movia forpligtet til at indgå i fælles afdækning af de økonomiske konsekvenser ved ophøret for begge parters vedkommende"*.

### *Allerede gennemførte investeringer på Hornbækbanen*

I den igangværende Fornylesplan 2020-2026 for Region Hovedstaden, er der allerede afholdt udgifter på i alt ca. 100 mio. kroner, inklusive de besluttede arbejder i 2024 og 2025.

### *Driftskonsekvenser ved busbetjening i stedet for togbetjening*

Det er i ovenstående busløsninger ikke nærmere vurderet, hvilken passagereffekt skiftet mellem bus og tog i Gilleleje har på det samlede passagertal i det kollektive trafiksystem i Nordsjælland.

Eksempel på et muligt synergिताb er den aktuelle samdrift mellem Gribskovbanen og Hornbækbanen.

I den aktuelle driftssituation viser data, at cirka 120.000 passagerer årligt bliver siddende i toget mellem Hornbækbanen og Gribskovbanen og omvendt. Disse passagerer vil blive påført et skift og længere rejsetid.

### *Øvrige forhold*

Af øvrige driftsforhold, der i givet fald skal analyseres nærmere, er dels togmateriellets udnyttelsesgrad på Gribskovbanen, hvis togdriften stopper i Gilleleje i stedet for at fortsætte ad Hornbækbanen til Helsingør, dels befordringskapaciteten for cykler og barnevogne ved en busløsning i stedet for togløsning på Hornbækbanen. I 2023 transporteredes således ca. 3.400 cykler med Hornbækbanens tog, især i sommermånederne, hvor der kan være op til ca. 10 cykler pr. afgang i weekenden.