

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

EAN-nr.: 5798001040211
CVR/SE-nr.: 29190623

Journal-nr.: 22031714
Ref.:

Dato: 17. oktober 2024

NOTAT

Til: Regionsrådet

Høringssvar til udkast til "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035"

Dette dokument indeholder alle 236 indkomne høringssvar til udkast til "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035".

Høringssvarene er nummereret:

- 0001 til 0225 for høringssvar afgivet på regionh.dk
- 0226 til 0236 for høringssvar afgivet per mail

0001	VisitNordsjælland	7
0002	Torup Ting	7
0003	LAG Gribskov-Halsnæs	9
0004	John Patrunck	10
0005	DSB	10
0006	ulla kyhn.....	11
0007	Peter L Sørensen.....	11
0008	Cecilies Sekretariat	11
0009	Heidi	12
0010	Sanni Allentoft-Larsen.....	13
0011	Økosamfundet Dyssekilde	13
0012	Hector Keeper	14
0013	Marie Lønberg.....	14
0014	Mie.....	14
0015	Thomas Jessen.....	15
0016	Camilla Risholt	15
0017	Cæcilie Risholt Opfermann	16
0018	Facebook gruppe "Vores Gribskov"	16
0019	Marianne Sonne.....	17
0020	Judie Annet Nørballe.....	17
0021	Dorthe Kampmann.....	17
0022	Gilleleje Camping og Feriecenter	18
0023	Mathilde	19
0024	Lene Hyldeqvist Laursen.....	19
0025	Nr. Herlev Grundejerforening	19
0026	Jakob Friis Nielsen.....	20
0027	Frank Geppert.....	21
0028	Thor Markussen	22
0029	Hillerød Kommune	23
0030	Per Munk	23
0031	Signe Keeper	24
0032	Socialdemokratiet i Gribskov	24
0033	Halsnæs Lilleskole	24
0034	Jan-Helge Larsen.....	25
0035	Dorte Olsen.....	26
0036	Charlotte Aller	26
0037	Tom Arildsø	26
0038	Maj-Britt Mønsted.....	27
0039	Søborg Bylaug, Søborg SG&I	27
0040	Eva berger olsen.....	28
0041	Georg Stiefenhofer.....	28
0042	Gurli Marie Kløvedal.....	29
0043	Linda Madsen	29
0044	Susanne Bækvig.....	30
0045	Grundejersammenslutningen i Gribskov kommune	30
0046	Nika Jachowicz	31
0047	Bo Søe Saltstein	31
0048	Niels Bramsen.....	31
0049	Smiley Køreskole	32
0050	Søborg Privatskole & Skovbørnehave.....	32

0051	Natacha Vinding.....	32
0052	tina madsen	33
0053	Michael vedel	33
0054	Asger Bundgaard-Jensen	33
0055	Jakob Helmer.....	34
0056	Jens Raahauge.....	34
0057	Kirsten Borberg	35
0058	Karina Mai Dideriksen	35
0059	Harriet Banke	35
0060	Gribskov Kommune	36
0061	Stine Erichsen.....	37
0062	Rita Jakobsen	37
0063	Ngim og Poul	38
0064	Thurmer Tools.....	38
0065	Michael Vognbjerg	38
0066	Nina Nygaard Vognbjerg.....	39
0067	claus brøndbjerg erichsen	39
0068	Listen ByogLand	39
0069	Henriette Gavnholdt Jakobsen	41
0070	Marina pagh.....	41
0071	Morten Rolskov Westergaard.....	43
0072	Jonna.....	43
0073	Winnie Nørskov Larsen.....	43
0074	Rigmor Jensen.....	44
0075	Rigmor Jensen.....	44
0076	Grundejerforeningen Hvidkilde	45
0077	Louise Grosell	46
0078	Søren Nygaard.....	47
0079	Michael Frost	48
0080	Pernille Hoffmann	48
0081	Mads Krarup Petersen	49
0082	Torupfonden	49
0083	Johanne Rolskov Albrechtsen.....	49
0084	David Rolskov Westergaard.....	50
0085	Halsnæs Kommune	50
0086	Klima, Miljø og Natur i Gribskov Kommune v/Folkestyret.dk	50
0087	Stephen Henriksen	51
0088	Helle Rindal	51
0089	ghita beckendorff	52
0090	Jette Albrechtsen	52
0091	Ørby Bylaug	53
0092	Tisvilde Lokalråd	53
0093	Gribskov Kommune	54
0094	Susanne Beck Andersen.....	55
0095	Bodil Hansen	55
0096	David Olsen	55
0097	Helle Bøgestrøm.....	56
0098	Sofie Moth.....	56
0099	Gribskov Kommune	57
0100	Egetoftegård	57

0101	Kit Blomsterberg	58
0102	Natascha Bjerrum	59
0103	Patrick.....	59
0104	Beboer på Ålekistevej - mellem søborg og pårup st	60
0105	Hannah Schødt.....	60
0106	Annette Kragh Ridder.....	61
0107	Ida.....	61
0108	Pernille Jørgensen	62
0109	Eva Jensen	62
0110	Katrine anglov	65
0111	Christoffer Bonnevie Anglov	65
0112	Karl Emil Ulrik Larsen.....	65
0113	Jonas Masri-Pedersen	66
0114	Dorte Rasmussen	66
0115	Cecilie weber	66
0116	Mille Christensen	67
0117	Carina Høyer	67
0118	Mikkel Hansen	67
0119	Louise Andressen	68
0120	Kristina windig.....	68
0121	Tina og Henning Lind.....	69
0122	Rikke Rottensten.....	70
0123	Jens Thofte	71
0124	Martin Herse-Lyngsø.....	71
0125	Camilla Michelsen	72
0126	Anders Højman	72
0127	A/B Bovieran Helsingø	73
0128	Anders Jessen	73
0129	Christian Vinaa.....	75
0130	Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S	76
0131	Anne Hedelund	76
0132	Gitte Buenaventura	76
0133	Beboer Ålekistevej	77
0134	Andreas Johansen	78
0135	Lise Nersting	78
0136	kim wilsborg	78
0137	Astrid	79
0138	Mathilde Løve	80
0139	Katja Juell-Jacobsen	80
0140	Hanne Svendsen	81
0141	Bent Riis	81
0142	Mette Fischer- Nielsen	82
0143	Charlotte Andersen	82
0144	Karina Nørgård Andersen	83
0145	Henrik Myhle Ambus	83
0146	Niels Bramsen.....	84
0147	Camilla Hansen.....	84
0148	Nilas Hansen	86
0149	Tilflytter - bl.a. p.gr.a. Ørby Station.....	88
0150	Ulla Moth.....	90

0151	Pårup må ikke miste sit trinbræt	90
0152	Mulle Moth	91
0153	Michael G.....	91
0154	Pia Holmegaard Hansen	92
0155	Henriette Jensen	92
0156	Marianne G.	93
0157	Pernille Winther.....	93
0158	Den Konservative Byrådsgruppe i Gribskov	94
0159	Lars Bo Sørensen	95
0160	Mia Tambour Larsen	96
0161	Jesper Daniel Pedersen	96
0162	John jensen	97
0163	Landlyst	98
0164	Lars Salling	99
0165	Kim Børresen	100
0166	Henrik Sandbech	100
0167	Græsted Borgerforening	101
0168	Morten Ørsted	101
0169	Mette Vyff Larsen	102
0170	OF Torup (en del af OF – Fritid)	102
0171	Ølsted Borgerforening	103
0172	Nødebo Lokalråd	104
0173	Gitte Rømer Bach	105
0174	Ejvind	106
0175	Henrik Græsholdt.....	107
0176	Hypnotherapy.dk /DenNyeHealingEnergi.dk / TeachTrain.dk..	107
0177	Peter Mogensen.....	108
0178	Tina Rosa Emborg	109
0179	KIRSTIN ANDERSEN	110
0180	Paul felbo.....	110
0181	Søborggård Hestecenter	111
0182	Søborg Bylaug	111
0183	Christell Thielke og Jan Jakobsen.....	112
0184	Borger på Krigsagervej	112
0185	Sara Weirum Jepsen.....	112
0186	Fam. Jepsen	113
0187	Søborggård Rideklub	113
0188	Sisse Runge	114
0189	Einar Feldager Hansen	115
0190	Marie-Therese Høhling	115
0191	Børnehuset ved havet.....	118
0192	Bjørn jacobsen	119
0193	annette birgit jacobsen	119
0194	Claus Kieffer	119
0195	Familien Lindegaard	120
0196	virginia Høhling	121
0197	Jacob Christiansen	122
0198	Maria.....	122
0199	Magnus Albrechtsen	123
0200	Thomas Pedersen.....	123

0201	Kristina Steengaard	124
0202	Georg Høhling.....	124
0203	SF	125
0204	Kevin Ian Miller	126
0205	Peter Albertsen	127
0206	Rådet for Bæredygtig Trafik	127
0207	Susanne Ekerøth	128
0208	Georg Stiefenhofer.....	128
0209	Casper Vyrdal	129
0210	Alia Dyhr S.....	129
0211	Hjalmar Christiansen.....	129
0212	Mette Forum Petersen	130
0213	Majken Inix Friis	130
0214	Anette Rosenblad	131
0215	Banedanmark	131
0216	Daisi.....	131
0217	Hestehavegård.....	132
0218	Annette Aaskilde	132
0219	Jesper Christensen	132
0220	Vickie Vilquin Engel	133
0221	Torupvejens beboere, Lokalbanen Hillerød – Hundested	134
0222	Susanne Lima	134
0223	Sabina Ferrigno	134
0224	Brian Dyhr Shipillis	135
0225	Martin Langbjerg-Andersen.....	135
0226	Annette Jacobsen	136
0227	Sidse Tjellesen.....	136
0228	Klaus Stanhardt Søborg.....	137
0229	helengrau68@gmail.com	137
0230	Irene Laybourn.....	137
0231	tophuset@mail.dk	138
0232	ngimk@yahoo.dk	138
0233	Gribskov Lokalforeningsråd.....	139
0234	Lyngby-Taarbæk Kommune	139
0235	NORDSJÆLLANDS VETERANTOG	139
0236	Regionshandicaprådet	140

Nr. 0001

VisitNordsjælland

Annette Sørensen

Se bilag på side 141

Nr. 0002

Torup Ting

Peter Plant

Vedr Udviklingsplan for lokalbanerne: høring Hellere frekvens end fart. 'Udviklingsplanen' for Lokaltog er gift for levedygtige landdistrikter. Frederiksværkbanen er en livsnerve på tværs af Halsnæs, som har været afgørende for at mange mennesker har valgt at bosætte sig, arbejde og placere deres erhverv her. Ændringerne af driften på strækningen har derfor indgribende betydning for et stort antal menneskers hverdag. Det gælder ikke mindst i vores landsby, Torup, hvor eneste alternativ til toget er privatbilismen. Når Region Hovedstaden nu - igen - har sat en reduktion af betjeningen af vores lokale station, Dyssekilde, i spil, så sender det derfor eksistentielle rystelser gennem hele lokalområdet. Torup er et aktivt kraftcenter af en landsby, som både har egen skole med 170 elever, en lægepraksis, en veldreven Brugs og generelt er i vækst mere flere bosætningsprojekter: nye bæredygtige bydele, 'Hvidkilde' og nye andelsboliger i 'AB Vænget'. Alt sammen med bæredygtighed som en central fællesnævner, hvilket også var afgørende for, at Torup blev udnævnt til 'Årets landsby' i 2019 - og Torup er en af landets ganske få 'Varme Zoner' dvs en landsby med tilflytning. 'Udviklingsplanen' indeholder et forslag om at driften af Lokaltog fra Dyssekilde Station halveres fra to afgang i timen til kun en enkelt afgang. Dette præsenteres som en samlet forbedring, fordi der samtidig lægges op til nogle enminutters sparet rejsetid fra byer som Hundested og Frederiksværk. Konkret vil det betyde, at de største byer på strækningen fortsat vil have tre afgang i timen som nu, men at en af afgangene vil blive en smule hurtigere. I øjeblikket har en af de tre afgang reduceret rejsetid, fordi toget ikke stopper ved blandt andet Dyssekilde Station. Med spareplanen vil det gælde to af de tre afgang. På strækningen mellem Frederiksværk og Hillerød vil den samlede forbedring således være, at der på en enkelt af de tre afgang spares tre minutters rejsetid. Fra Hundested er der tale om en

rejsetidsreduktion på op til syv minutter. Men kun for det begrænsede antal rejsende, der skal hele vejen til Hillerød. Ifølge Movia vil de få minutters besparelser betyde, at der kommer flere tusinde ekstra rejsende om året. Dette opgøres på baggrund af en ren skrivebordsberegning helt uden at forholde sig til de konkrete forhold omkring de enkelte stationer og deres opland. Det er rent gætværk med det formål at få en af forringelse for de få til at fremstå som en 'forbedring', jv tallene om stationsoplands-mønstre (vedl). De belyser, hvor mange der dagligt benytter sig af stationen, og hvor afgørende togdriften er for lokalområdet. Ser man på antallet af påstigninger om året, så ligger Dyssekilde Station på samme niveau (ca. 45.000) som for eksempel Lille Kregme, selv om der omkring sidstnævnte bor mere end fem gange så mange indbyggere inden for en kilometers afstand fra stationen. Når det kommer til antallet af rejser pr. indbygger inden for en radius på en til to kilometer, så ligger Dyssekilde Station klart i toppen sammenlignet med alle øvrige stationer på strækningen. (Jf. tabel herunder). Oven i det kommer, at hverken Movia eller Region Hovedstaden forholder sig til de kvalitative konsekvenser af omlægningen. Nogle rejsende vil opleve en lille forbedring ved at kunne spare få minutter på rejsetiden. Men det kan på ingen måde stå mål med omfanget af forringelsen, for de borgere som oplever, at antallet af afgang halveres til timedrift. Mange børn vil få meget svært ved at komme til og fra deres skole. Mange vil få svært ved at komme til lægen her. Og mange vil få svært ved at passe deres arbejdsliv i et omfang, så de kan blive nødt til at flytte væk. Vi forventer at Movia og Region Hovedstadens administration forholder sig til den lokale virkelighed - og ikke fiktive regnestykker. Og at regionrådets politikere har større indsigt i og forståelse for de reelle konsekvenser af de foreslåede besparelser på Frederiksværkbanen. Hellere frekvens end fart: Lokaltoget er netop LOKALT og skal understøtte landdistriktsudvikling.

Se bilag på side 142

Nr. 0003

LAG Gribskov-Halsnæs

Stine Bardeleben Helles

Hermed høringssvar fra den samlede bestyrelse i LAG Gribskov-Halsnæs: Høringssvar LAG Gribskov-Halsnæs vedr "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035" 'Udviklingsplanen' favoriserer de større bysamfund på bekostning af de mindre samfund og landdistrikterne i Nordsjælland. Det er en klar skævvridning og en fejltolkning af Lokaltogets funktion, som netop er at være LOKALT: hellere frekvens end fart. Flere mindre stationer foreslås nedlagt eller forbi rt: det er en klar forringelse, som her bliver præsenteret som 'forbedring'. På fx Frederiksv erkbanen – en trafikal livsnerve på tværs af Halsnæs – vil de foreslåede ændringen have indgribende betydning for et stort antal menneskers hverdag: her foreslås det at togdriften halveres fra to afgange i timen til kun en enkelt afgang på de mindre stationer. Dette præsenteres som en samlet forbedring p a nogle minutters sparet rejsetid fra/til byer som Hundested og Frederiksv erk. Ifølge Movia vil de få minutters besparelser betyde, at der kommer flere tusinde ekstra rejsende om året. Det er rent g stv erk. Disse og flere lignende forslag vil betyde at lokalbefolkningen i landsbyerne og på landet vil være tvunget til at nedprioritere transport med tog. Dette vil medføre en stigning i bil-transport, stik imod alle intentioner om at nedbringe biltrafikken og dens miljømæssige belastning. Desuden vil det modvirke den bosætnings-strategi som kommunerne i Nordsjælland alle ønsker – og den grønne turismestrategi som pt er under udfoldelse i samarbejde med Visit Nordsjælland m p at fremme cykel-turisme i et frugtbart samspil mellem forskellige trafikformer (cykel og tog) snarere end turist-bilisme. Vi forventer på denne baggrund at Regionens politikere vil anlægge et bredere helhedssyn med fokus på Lokaltogets egentlige rolle, nemlig at støtte livet på landet og i de mindre byer, snarere end at fremme en uønsket centralisering. Dét er vejen frem. Ikke perspektivl se forringelser forklædt som forbedringer. Mvh Bestyrelsen LAG Gribskov-Halsnæs

Nr. 0004

John Patrunck

Køreplansoptimering på Lokalbanen (HFHJ og GDS) er meget vigtig for brugerne, men prioriteterne bør være: 1. Overholdelse af de offentligjorte køreplaner. Det duer ikke at tog kommer et par minutter eller mere forsinket frem. Kan det ikke undgås (og det kan det sikkert ikke) skal der indregnes "tid" hertil i køreplanen. Bedre er det at ankomme et par minutter før tid, fremfor forsinket. Det er tillid til køreplanerne, som skaber mertrafik. 2. Kortere rejsetid skal være betydelig for at påvirke potentialet, og det drejer sig ikke om et par minutter på bekostning af fakultative trinbrædt-stop (Ørby), når der er rejsende, som vil benytte toget. På GDS fra Helsingør vil jeg tro, at selv 5 minutter ikke vil betyde noget, når blot ankomsten til Hillerød altid er punktlig, for forbindelsen til S-tog og busser, så 10 eller 20 minutters forlænget rejsetid ikke bliver aktuelt.

Nr. 0005

DSB

Emilie Spiegelhauer

Udover den vanskelige afvejning mellem tilbringerfunktionernes arealbehov viser undersøgelser, at afstanden mellem byfunktioner og stationerne har stor betydning for antallet af passagerer. Som del af den samlede kollektive trafik ser DSB det som en stor fordel at skabe stationsnær byudvikling indenfor 600 meter fra alle stationer. Det er herunder vigtigt, at byudviklingen er tæt, skaber attraktive steder for fodgængere og sikrer en sund begrønning med opstammede træer. Denne opgave kræver selvsagt samarbejde mellem mange parter. DSB søger at tage initiativ til sådanne samarbejder og opfordrer Lokaltog til det samme.

Nr. 0006

ulla kyhn

Se bilag på side 143

Nr. 0007

Peter L Sørensen

Se bilag på side 144

Nr. 0008

Cecilies Sekretariat

Cecilie Pedersen

Jeg er netop flyttet fra Storkøbenhavn til Torup og jeg lagde meget vægt på offentlig transport, da jeg traf mit valg om bolig. Jeg er selvstændig erhvervsdrivende og det er super vigtigt for mig at kunne komme til og fra mine kunder, da jeg ikke har bil. Hvis man overgår fra en afgang pr. halve time til hver time i Dyssekilde st., så vil man tage kvælertag på et solid og udviklende lokalsamfund. Hvidekilde er ved at tage form og vil bidrage med 500 indbyggere til landsbyen.

Nr. 0009

Heidi

Jeg er daglig bruger af Ørby station, meget afhængig af denne transport til og fra arbejde. Jeg oplever også, at det er mere reglen end undtagelsen, at andre passagerer står af og på samtidig med mig. Og det er særligt børn og unge, der benytter stationen. Det ER en station, der bliver brugt. Og tanken om, at der ikke vil være en station eller noget som helst offentlig transport på hele strækningen fra Vejby til Troldebakkerne er KATASTROFAL! Den her beslutning vil kun gøre det sværere for de mange børnefamilier, der bor her i Ørby. Hvis stationen fjernes, kunne man da i det mindste indsætte en bus igen. Det er virkelig synd, at det skal blive en kamp for borgerne i de små byer at komme rundt. Det vil også få folk - særligt børnefamilier, til at vælge landsbyer som Ørby fra, da det i forvejen er svært med transport uden bil. Jeg troede netop, at man ønskede at forsøge at bevare landsbyer.

Nr. 0010

Sanni Allentoft-Larsen

Kære udvalg, Jeg vil gerne opponere imod, at I nedlægger stoppet Ørby Station. 1. december 2023 overtog jeg med min mand, min svoger og svigerinde det hus, der ligger allertættest på Ørby Station. Vi købte blandt andet huset, fordi der ligger en station for enden af vores allé. Og fordi det dermed gjorde det muligt for os at flytte ud af København og være med til at bringe liv i én af nordsjællands små, skønne landsbyer. Samtidig med vi kunne blive ved med at have vores daglige gang i København, og børnene kunne tage toget i skole selv. Den mulighed overvejer I at tage fra os nu. Vi har to skolebørn i husstanden (som efter vores flytning allerede er blevet fordelt på skoler i hhv. Vejby og Tisvilde), og jeg er gravid med første af forhåbentlig flere fra min mand og jeg. Vi er altså to af de børnefamilier, som I ønsker at tiltrække til de små lokalsamfund, så de kan holdes i live. Jeg arbejder hos SF på Christiansborg og tager toget ind til København HVER dag. Jeg er aldrig alene på stationen, og det er især unge mennesker, jeg står af og på sammen med. Det er unge, der ikke har alder (eller sandsynligvis økonomi) til at kunne købe en bil og tage den i stedet - med alle de klimafølger, det iøvrigt har. Stoppet er allerede kun betjent EN gang i timen, OG man skal trykke stop for at komme af. Tidsbesparelsen for at sløjfe vores stop må altså være meget begrænset. Til gengæld spærrer det en hel landsby inde, hvis de ikke anskaffer sig en bil, og det skræmmer børnefamilier og unge voksne som os væk. Jeg synes virkelig, I skal overveje, om det er det værd. For os vil det blive et tog, vi aldrig bruger - mod i dag, hvor det er et tog, vi har periodekort til og bruger hver dag og stolt velkommer alle vores københavnske venner i, når vi prøver at overtale dem til at flytte efter os. Bedste hilsner, Sanni Allentoft-Larsen

Nr. 0011

Økosamfundet Dyssekilde

Jeppe Liisberg pva. Bestyrelsen

Se bilag på side 150

Nr. 0012

Hector Keeper

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0013

Marie Lønberg

Vi ønsker ikke at nedlægge stoppesteder i Gribskov. Som tilflytter med akademikerjob i København er det yderst vigtigt for os som familie med større børn at vi kan komme rundt i regionen med offentlig transport. Særligt at vores børn selv kan besøge venner i andre landsbyer uden at vi skal køre dem i bil hele tiden. Mvh Marie + familie, Kagerup

Nr. 0014

Mie

Hvis stæremosen bliver lukket ned vil det give endnu flere udfordringer for vores ansatte at komme til og fra arbejde. Og de arbejdspladser der ligger i udkanten af Gilleleje vil ha' større udfordringer med at tiltrække arbejdskraft.

Nr. 0015

Thomas Jessen

Jeg ønsker hermed at videregive min undren over at nogle kloge hoveder mener at det er en god ide at nedlægge stationer på vore lokalbaner. For kortere rejsetid er argumentet, men det er jo kun for dem som stadig har en station eller et trinbrædt. Hvad med alle dem som nu skal finde andre muligheder for at blive transporteret til skole, arbejde, indkøb m.m. hvad med dem. Man taler så meget om udkandts Danmark, og at man skal benytte offentligt transport? Det her fremmer jo bare problematikken. Der er ikke tale om at nedlægge en forbindelse, men den eksisterende forbindelse blot skal køre forbi vores landsbysamfund for at spare 3- 5 minutter på den samlede transporttid. Tænk at 1 til 3 stop af 1 minuts varighed, overhovedet kan genere de rejsende, så travlt kan vi da umuligt have, det her vil bare skubbe vores landsbysamfund endnu længere ud "over" udkanten. Det må være en ommer.

Nr. 0016

Camilla Risholt

De små lokalsamfund må ikke undvære den offentlige trafik til fordel for at spare et par minutter på den fulde strækning. Det vil være syndt, uanset antallet af passager, at amputere muligheden for frigørelse af at have egen bil i de små samfund. Det bør fremhæves, at der er tale om meget få minutters besparelse, når et enkelt stoppested nedlægges.

Nr. 0017

Cæcilie Risholt Opfermann

Det er vigtigt at overveje de negative konsekvenser for små lokalsamfund, hvis stationer i den offentlige transport nedlægges for at spare få minutter på den samlede rejsetid. Selvom antallet af passagerer på disse stationer kan være lavt, spiller de en afgørende rolle i at give beboerne mulighed for at benytte offentlig transport frem for at være afhængige af egen bil. Dette er især vigtigt i små samfund, hvor alternativerne til offentlig transport kan være begrænsede. Social inklusion: Små stationer sikrer, at alle borgere, uanset hvor de bor, har adgang til offentlig transport. Dette fremmer social inklusion og lighed. Miljømæssige fordele: Ved at opretholde små stationer reduceres behovet for privatbilisme, hvilket mindsker CO2-udledningen og trafikbelastningen. Økonomisk støtte til lokalsamfund: Offentlig transport til små samfund kan stimulere lokal økonomi ved at gøre det lettere for folk at pendle til arbejde, skole og andre aktiviteter. Turisme: Små stationer kan tiltrække turister, der ønsker at besøge mindre kendte områder, hvilket kan bidrage til lokal økonomisk vækst. Nødvendig infrastruktur: For mange ældre og personer med mobilitetsproblemer er offentlig transport en nødvendighed. At fjerne stationer kan gøre det svært for disse grupper at opretholde deres uafhængighed. Fremtidig vækst: Små samfund kan vokse over tid, og det er vigtigt at have en eksisterende infrastruktur på plads for at støtte denne vækst. Det bør understreges, at besparelsen i rejsetid ved at nedlægge enkelte stoppesteder er minimal. Derfor bør beslutningen om at nedlægge stationer nøje overvejes i forhold til de potentielle ulemper for lokalsamfundene.

Nr. 0018

Facebook gruppe "Vores Gribskov"

Jørgen Hasselkjær

Jeg er modstander af nedlæggelse af stationen Fjellenstrup - hvis det skulle komme på tale, idet jeg har købt andelsbolig på Ahornstien i 2007 - netop fordi der er en station. NB: med mindre der skal foretages en forbedring af trinbrættet, endvidere er jeg modstander nedlæggelse af stationer for at få hurtigere forbindelser med tog - vi når det nok!!.

Nr. 0019

Marianne Sonne

Jeg ønsker ikke at der nedlægges stoppesteder på Lokalbanen
Tisvilde - Hillerød og retur

Nr. 0020

Judie Annet Nørballe

Lokal toget og dets stop er livsnerven i lokal samfundene. Nedlæg
IKKE flere stop steder! Mvh

Nr. 0021

Dorthe Kampmann

Jeg ønsker ikke at der nedlægges stationer i Gribskov Kommune. Hvis stationer nedlægges vil det betyder at dele af kommunen bliver afskåret fra at kunne komme rundt uden bil. Dette får store konsekvenser for de mindre lokalsamfund, hvor det ikke længere vil være muligt at bo uden kørekort og bil, og hvor børn og unge under 18år ikke selv vil kunne transportere sig rundt til og fra aktiviteter og skole.

Nr. 0022

Gilleleje Camping og Feriecenter

Helle Lund

Bevar Søborg Trinbræt I Gribskov kommune er vi dybt afhængig af lokalbanen, da den gør det muligt at bosætte sig eller drive erhverv uden for de større byer. Med den påtænkte nedlæggelse af Søborg trinbræt, hægter man et område af, da der hverken er busstoppesteder eller cykelstier. Dette berører både fastboende, sommerhusejere samt turister. Gribskov kommune er afhængig af turisterne og at borgere gider at flytte til kommunen, så det giver ingen mening at nedlægge stationer/trinbræt. Søborg trinbræt giver adgang til bl.a. Søborg slotsruiner, Søborg kirke, Søborg privatskole og ikke mindst er det eneste forbindelse til Gilleleje Camping og Feriecenter, hvis man ikke har bil. Når man er turist på Gilleleje Camping og Feriecenter, så er eneste mulighed for at tage til Gilleleje og spise på restaurant, lokalbanen, hvis man ikke ønsker at tage bilen med. Hvis man ønsker at styrke yderkommunerne, så gør man det ikke ved at nedlægge trinbræt, som man ovenikøbet kun skal stoppe ved, hvis der er nogen der skal af og på- (altså ikke et fast stoppested). Det er jo netop med omvendt fortegn, man skal se dette, man får jo ikke flere til at benytte lokalbanen ved at nedlægge stationer/trinbræt, eller får flere borgere til at flytte ud i de mindre bysamfund, hvis man er afhængig af en bil. Hvad er så formålet med at gøre lokalbanen "grøn"? Gribskov kommune er en geografisk stor kommune, med efterhånden meget dårlig offentlig transport, som afspejler sig tydeligt i den alderssammensætning af borgere der bor her. Det er mit håb, at man vil se på dette i et lidt større perspektiv, end blot en vedligeholdelse af en lokalbane, hvor toget kan komme til at køre lidt hurtigere, specielt når det er Gribskov kommune, da vi hverken har S-tog eller Regionaltog. det er jo netop rygraden i den kollektive trafik i Nordsjælland.

Nr. 0023

Mathilde

Jeg mener at det er dumt at lukke Ørby Trinbræt, fordi at det er vores eneste mulighed for offentligt transport ind og ud af ørby. Vi er også en del unge i ørby som bruger det hver dag til at komme til og fra vores uddannelser. Toget stopper allerede kun 1 gang i timen, hvilket allerede gør det besværligt at komme til undervisningen vis fx et modul er aflyst. I stedet for at lukke vores trinbræt synes jeg at man burde gøre så det stoppede hver halve time.

Nr. 0024

Lene Hyldeqvist Laursen

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0025

Nr. Herlev Grundejerforening

Sarah Hyldeqvist Laursen

Vi ønsker ikke at få skåret ned på antal togstop ved Brødskov station. I forvejen går toget kun to gange i timen ind til Hillerød centrum hvor s-togene også er samt der går kun en bus en enkelt gang i timen og det bliver derfor fuldkommen uoverskueligt for både arbejdende der skal videre til København men også gymnasieeleverne og de folkeskoleelever der går i centrum at skulle komme frem og tilbage. Jeg arbejder selv i København og det er simpelthen så besværgeligt at komme frem og tilbage med offentligt transport i forvejen, så færre antal toget med stop ved Brødskov ville være fuldkommen uacceptabelt.

Nr. 0026

Jakob Friis Nielsen

Lokalbanen skal ikke stoppe færre gange end aktuelt på brødeskov / nørre herlev station. Hillerød flytter sydpå, kommer nærmere og nærmere nørre herlev. På sigt kan man godt forestille sig at nørre herlev ér udkanten af Hillerød.

Sindsyge er blevet defineret som: At gøre det samme igen og igen og forvente et andet resultat. Det er ikke så længe siden, at det blev foreslået at reducere trafikken fra halvtimesdrift til timedrift på de små stationer på Frederiksværkbanen. Jeg undrer mig over, at dette forslag nu er på bordet igen? Jeg siger ikke, at der er nogen, som er sindssyg ... jeg undrer mig bare. Til gengæld føler jeg, at I taler ned til mig, når I tager et misvisende "spin" på sandheden. I sammenfatningen på hjemmesiden, skriver I "De muligheder der er beskrevet i planen, illustrerer en udvikling, hvor lokalbanerne styrkes med moderne tog, kortere rejsetid og udvikling af stationerne." Jeg ved godt, at jeg bor på Sjælland, men jeg er skabsjyde og hvor jeg kommer fra kalder man en skovl for en skovl ... eller hvordan var det nu? Jeg føler, at I taler ned til mig, når I pakker en besparelse ind i et misvisende udsagn. Det I egentlig mener er "[...] hvor forældede tog erstattes med nye tog, som skal finansieres ved bl.a. at reducere antal stop på udvalgte stationer på bekostningen af udviklingen af disse stationer / lokalsamfund". Jeg føler også, at I taler ned til mig, når I mener, at I styrker stationsbyerne og lokalsamfundet i det samfund som JEG lever i ved at reducere antal stop. Jeg ved ikke, hvordan I definerer et lokalsamfund, og hvilke samfund I præcist ønsker at styrke? Men de lokalsamfund, og den styrke / fremdrift der for nuværende er i disse samfund, er I høj grad afhængig af den togdrift, der er i dag. En reduktion af togdriften vil ikke udvikle men i højere grad afvikle lokalsamfund. Togene er centrale for den videre udvikling af lokale initiativer og bosættelse bl.a. fordi: - At elever / forældre kan benytte de lokale skoler - Elever kan komme til / fra lokale efterskoler (jeg ved den ved Torup er lukket – men der kommer sikkert noget nyt ... eller gør der, hvis der nu mangler tog?) - At pendlere kan komme til fra arbejde, at ældre og familier uden børn kan tog på opdagelsen udenfor det umiddelbare lokalsamfund - I nævner også grønne tog ... ja, men vi skal godt nok køre langt i forurenende biler for at komme til at bruge dem...hvor mon jeg kan parkere hende i øvrigt for at tage det tog? - Lokale initiativer, som fx Torup Marked er i den grad en succes, og turister og sommerhusgæster besøger ofte og med glæde området. En reduktion i togdriften er en afvikling af den fremgang. - Og meget mere.... I øvrigt henviser jeg til " Høringssvar fra Bestyrelsen for Økosamfundet Dyssekilde" der på en rigtig god og på en (mere) saglig måde adresser denne problemstilling. I håb om, at I fremadrettet kalder en spade for en spade, og at det er sidste gang, at dette forslag kommer op, og at det bliver afvist. Frank

Nr. 0028

Thor Markussen

Jeg er generelt meget glad for, at der fokuseres på at forbedre forholdene for kollektiv trafik. Jeg har også forståelse for, at der er et ønske om, at nedsætte rejsetiden fra Hundested mod Hillerød og København. Jeg undrer mig dog meget over, at dette vil skulle gøres på bekostning af de mellemliggende stationer, der vil få kraftigt reduceret deres adgang til den kollektive trafik. Ikke mindst her i Torup, hvor jeg flyttede til sidste år. En stor medvirkende årsag til, at jeg valgte Torup var, at der var nem adgang til og rimelig ofte afgang med toget. Det vil have en meget ærgerlig indvirkning på udviklingen i denne landsby, der ellers på mange måder virkelig viser løsninger for, hvordan vi kan fremme livet i vores landområder. Ønskes det under alle omstændigheder at nedsætte rejsetiden fra Hundested ved at indføre tog, der ikke stopper på alle stationer, bør der indføres en korttrækkende togforbindelse, eksempelvis mellem Hundested og Frederiksværk, som vil opretholde halvttimeplanen på de mellemliggende stationer, og give mulighed for en god forbindelse med toget videre mod syd fra Frederiksværk.

Nr. 0029

Hillerød Kommune

By og Miljø - Trafik, Vej og Park

Torsdag den 5. september behandlede Hillerød Kommunens tekniske udvalg Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sagen om høringen af forslag til udviklingsplanen for lokalbanerne. Sagen skal sendes videre til økonomiudvalgs- og byrådsmøde, men da disse pga. budgetseminaret først kan behandle sagen i oktober, skal nedenstående svar til høringen tages med forbehold for økonomiudvalgets og byrådets behandling. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkendte 'Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden' med følgende bemærkninger: • I forhold til forslag om ændring af køreplanstrukturen på Frederiksværksbanen ønskes der fortsat 30 min. drift på Gørløse St., fordi det er et knudepunkt med et højt passagertal. Udvalget gør opmærksom på, at Gørløse og Brødskov/Nr. Herlev er samme skoledistrikt (Hanebjerg). Og udvalget gør opmærksom på, at overgangen ved Gørløse St. ikke overholder reglerne om niveaufri adgang. • En tilføjelse om adgangsforholdene og tilgængeligheden til/på Hillerød St. tænkes ift. kommende ombygning af Hillerød St. • at muligheden for en forbedring af forholdene ved gang/cykelpassagen på broen over Hammerholtsvej (viadukten ved sneglen) til Banestien fra Hillerød St., da den er meget smal, undersøges i forbindelse med ombygningen af Hillerød St.

TILFØJELSE: Byrådet i Hillerød Kommune godkendte den 30. oktober 2024 udvalgets høringssvar.

Økonomiudvalget ønsker, at der arbejdes med at skabe mere sikre overgange i Gribskov på andre måder end brug af tyfonering (særlig høj togfløjten).

Nr. 0030

Per Munk

Der er kun 2 tog i timen, der servicerer vores børn og unge mennesker, der skal til uddannelser i bl.a. Hillerød, så det giver ikke mening, at reducere afgangene fra Nr. Herlev og de mindre stationer til fordel for en eller anden skrivebordsudtænkt plan, som ikke hjælper dem, der har mest behov for at kunne komme til uddannelse, job etc.

Nr. 0031

Signe Keeper

Høringssvar imod nedlæggelse af Ørby station. Ut protestere over hvordan nedlæggelse kan styrke lokalbanen i lokal samfundet, samt nedlæggelsen er bestemt ikke i samarbejde med borgerne - som I skriver i jeres oplægget. Vi er et bysamfund bestående af børnefamilier, hvor der er stort behov for de unge at kunne komme til og fra skole. Morgenerne samt eftermiddage er der mellem 8-10 personer der venter på tog, ligeså i Vejby. Alene dette er bevis på behovet i Ørby. Træffes dette valg, trods stor protest fra Ørbyborgerne, må det forlanges at I indsætter bus i stedet der kører igennem Helsingør samt Hillerød. Offentlig trafik taler samfundet om at opprioriterer IKKE nedprioriterer!!!

Nr. 0032

Socialdemokratiet i Gribskov

Allan Nielsen

Se bilag på side 152

Nr. 0033

Halsnæs Lilleskole

Johannes Lund og Kira Måneblomst

Se bilag på side 154

Nr. 0034

Jan-Helge Larsen

Tak for Udviklingsplanen som jeg har læst. Jeg kan se at man har udskudt indførelsen af batteritog til 2035 - dvs. 9 år længere end det oprindelig udmeldte 2026. Hvis man får batteridrevne tog, vil det ikke betyde så meget som nu på rejsetiden at nedlægge stationer, fordi el-togene accelerer hurtigere, jfr. Udviklingen på Kystbanen, hvor man nu stopper ved alle stationer efter overgang til el-lokomotiver. Og hvem siger at rejsetiden betyder mere end tilgængelighed? Som det er nu kører togene også forbi stationer, hvor der ikke står nogen eller nogen skal af. Det må være muligt at eventuelle rejsende kan give toget besked om at stoppe - ellers kører det forbi. Det har man tidligere kunnet. Min konklusion er at man hellere skal fremskynde indførelse af batteritog - de har allerede været i drift i mange år i Europa (ja, i Rumænien siden 80'erne). Det samme firma, som producerede de nuværende tog, producerer også batteritog. Det offentlige bør gå foran i forhold til at blive fossilfri. Når færgerne kan sejle på el, kan togene også køre med nutidens hurtigladere. Man må også tænke på partikelforureningen inde i togene og i omgivelserne - det tager tid inden dieselosen er forsvundet, når et tog er kørt forbi og inde i togene hænger udstødningsluften ofte. Desuden larmer dieseltogene både ude og inde. På vegne af Lokalforeningsrådet i Gribskov Kommune
Jan-Helge Larsen 4.9.2024

Nr. 0035

Dorte Olsen

Som sommerhusbruger i Munkerup gennem de sidste 30 år uden bil, både som ung og nu lidt ældre, har jeg oplevet, hvordan busserne er forsvundet og der er færre og færre tog. Jeg har også pendlet til København – om sommeren - og i den sammenhæng betyder det altså ingenting, at rejsetiden bliver 5 minutter kortere. Alle de små stationer/trinbræt skal bevares, og så kan man evt. gøre færre stationer til obligatoriske stop og flere til valgfrie, så der kun stoppes, når nogen skal af og på (evt. sonde mellem høj og lavsæson). Det kunne dog være rart med ekstra sene og ekstra tidlige tog fredag/lørdag/lørdag. Ja tak til el- toge med batteri, der kan oplade ved endestationen, og et stort nej tak til køreledninger – de ville jo falde ned hele tiden. Allerhelst ja tak til at beholde de nuværende toge. Og det er nok muligt at sætte ekstra lys på stationerne uden den helt store ombygning.

Nr. 0036

Charlotte Aller

Vi ønsker ikke færre stop på lokalbanen, tvært imod gerne flere.

Nr. 0037

Tom Arildsø

Tidsgevinsten ved at nedlægge stoppesteder er minimal i forhold til de brugere der får minsket deres mobilitet. Offentlig transport er livsnerven i land distrikterne.

Nr. 0038

Maj-Britt Mønsted

Jeg burde være rystet over forslagene til yderligere FORRINGELSE af den off. transport for beboerne i NR.HERLEV Men det bekræfter egentlig bare den 'virkelighed' eller det liv, som Hillerød Byråd (med Socialdemokratiet i spidsen) har arbejdet så aktivt på at frembringe for vores lille, hidtil så fine og levende samfund: Her skal være landets største solcelleparker, uden særlige tiltag til beskyttelse af de især nærmest boende. Mange huse bliver usælgelige - endnu flere dumper helt i bund prismæssigt, da ingen (iflg. uvildige undersøgelser), er interesseret i at bo ved et (her endog ekstremt) stort solcelleanlæg!! Det må jo være på den baggrund, at man nu får den, også klimamæssigt set, ubegribelige tanke, at forringe transporten til et niveau, der reelt er ubrugeligt for alle, der dagligt eller ofte er afhængig af den!! (Til info: busruten blev ændret for flere år siden, således at den i dag kun kører i den ene retning: forbi Hanebjerg Skole, Hillerød Lilleskole, Busbørnehaven Brumbassen, Lerbjerg Lod, Frederiksborg Gymnasium og HF - altså en ret stor omvej for de af os, der bare gerne vil ind til Hillerød bymidte eller station og som tidligere kunne køre Lyngesvej-Roskildevej- Hostrupvej-Søndre Jernbanevej.) Uha, det blev alt for mange ord grundet den megen opsparede frustration (primært rettet mod Hillerød Kommune, men her er det jo ikke rigtig muligt at adskille). Men altså: I MÅ ENDELIG IKKE FORRINGE DEN OFFENTLIGE TRANSPORT YDERLIGERE FOR BEBOERE I NR.HERLEV OG OMEGN!!!!!! Mvh Maj-Britt Mønsted

Nr. 0039

Søborg Bylaug, Søborg SG&I

Trine Holmskov

Se bilag på side 156

Nr. 0040

Eva berger olsen

Som sommerhusejer tæt ved Firhøj station og i sommerhalvåret dagligt benyttende Hornbæk Gilleleje banen ser jeg med gru på tanken om nedlæggelse af stationer i området. Busdriften i området er i forvejen fuldstændig elendig og os uden bil skal altså også have mulighed for at komme til de større byer for at købe ind, shoppe mm. Toget bliver dagligt brugt af mange elever, der skal i skole i Gilleleje samt unge, der skal frem og tilbage fra deres uddannelsessted. Så ikke flere besparelser eller effektiviseringer, folk har brug for en station tæt på og et tog, der kører hver halve time.

Nr. 0041

Georg Stiefenhofer

Se bilag på side 158

Nr. 0042

Gurli Marie Kløvedal

JA TAK til en styrkelse af den offentlige og lokale trafik. NEJ TAK til en degradering af Dyssekilde Station til kun at køre én gang i timen. Da min familie og jeg i 2024 valgte at flytte fra København til Torup i Halsnæs, var det med antagelsen om at have lokalbanen som rygrad for vores transportbehov for at komme til arbejde, skole og fritidsaktiviteter. En-timesdrift vil mindst talt være katastrofalt for vores familie, og jeg tror ærlig talt ikke, vi havde valgt at tage springet fra by til land, hvis vi havde vidst, at antallet af afgangene stod til at blive halverede. Torup er en by i vækst med mange børn og unge, og især de unge har brug for lokalbanen for at kunne transportere sig selv til deres videreuddannelsessteder i større byer. Her vil en-timesdrift igen være altødelæggende. Her vil jeg tilføje, at cyklen desværre ikke er en mulighed, da der ikke er gode cykelstier til og fra Torup og vejene omkring byen er deciderede livsfarlige at færdes på og her ofte sker trafikulykker. Lokalbanen er fantastisk. Ren, pålidelig og med venligt personale. Med halvtimesdrift kan vi få det til at fungere - selv om det selvfølgelig ville være endnu bedre med flere afgangene om aftenen og hvis også lyntoget stoppede på vores station :-). Jeg håber, de ansvarlige politikere lytter til borgernes behov og ikke blot overlader dette vigtige emne til skrivebordsgeneralerne.

Nr. 0043

Linda Madsen

Da vi er ældre medborgere med gangbesvær vil det være katastrofalt hvis vores trinbræt i Ørby bliver nedlagt. Ligeledes beboers huset at unge mennesker uden kørekort og uden mulighed for at få det. Deres sociale liv er afhængig af toget tæt på.

Nr. 0044

Susanne Bækvig

Se bilag på side 159

Nr. 0045

Grundejersammenslutningen i Gribskov kommune

Bjarne Frølund

De i Høringsudgaven side 15 nævnte projekter, der giver kortere rejsetid og robust drift på lokalbanerne i Gribskov kommune kan alle anbefales, idet Grundejersammenslutningen for Helårsbeboere i Gribskov kommune generelt støtter tiltag for at opnå kortere rejsetid og stationer med mere end 1-times drift. De nødvendige nedlæggelser af stationer med meget få passagerer må foretages for at opnå ovenstående. Dette betyder konkret, at Grundejersammenslutningen i Gribskov kommune foreslår følgende: -Nedlæggelse af Pårup Station, Søborg Station, Gilleleje Øst og Stæremosen. - Etablering af ny station ved Parkvej i Gilleleje. - Etablering af ½-times drift på Troldebakkerne Station. - Nedlæggelse af Ørby Station såfremt den besluttede forsøgskørsel i december 2024 med ½-times drift ved Troldebakkerne og 1-times drift i Ørby ikke forløber tilfredsstillende. - Udvidelse af banernes drift med øget kørsel i weekends og aften.

Nr. 0046

Nika Jachowicz

Til rette vedkommende, Vi har sommerhus i Ørby og bruger stationen flere gange om ugen i sommerhalvåret, og også en del om vinteren. Det er både for at komme på arbejde, til sociale begivenheder eller for at tage en tur i Gribskov. Hver gang vi står af eller på i Ørby, er vi ikke den eneste. Ørby station spiller en stor rolle i Ørbys udvikling og mobilitet. Hvis de små stationer nedlægges, vil det betyde flere biler på vejen - lige nu er det en god måde at undgå trafik, eller undgå at eje to biler. På samme tid er det godt for unge mennesker som vores søn på 15, da det giver dem en mulighed at rejse selvstændig og betyder meget for deres sociale liv. Derfor skal Ørby station bevares! Med venlig hilsen, Nika Jachowicz og Jonathan McAllister

Nr. 0047

Bo Søe Saltzstein

Bo Søe Saltzstein

Jeg at bevare Ørby Station, da jeg bruge stationen flere gange ugentligt. Det er for mange skolebørn og ældre den eneste mulighed for at komme til og fra byen

Nr. 0048

Niels Bramsen

Nedlæg ikke stationer tæt på Søborg Privatskole

Nr. 0049

Smiley Køreskole

Regitze Birketoft

Som erhvervsdrivende mener jeg er det katastrofalt hvis Søborg trinbræt lukkes. Vi er nærmeste Køreskole ifht søborg, og da buslinjernes afgange er sjældne er dette trinbræt afgørende for at elever kan komme til Græsted. Dette faktum vil være gældende for rigtig mange af de mindre virksomheder i Græsted/Gilleleje - at lukning vil forhindre vigtig omsætning i virksomhederne. Som mor med 2 børn på Søborg privatskole er det tilsvarende katastrofalt da skolens ekskursioner syd på ganske enkelt umuliggøres hvis dette trinbræt lukkes. Det vil defacto betyde at ekskursioner pludselig er afhængige af forældres muligheder for at lege taxaer. Det vil forringe børnenes uddannelse og dannelse når deres muligheder for kulturelle input indskrænkes så voldsomt. Det er ikke i nogens interesse at lukke dette trinbræt. Hverken passagererne fra Søborg, lokalområdets erhvervsdrivende eller skolen. Mvh Regitze fra Smiley Køreskole

Nr. 0050

Søborg Privatskole & Skovbørnehave

Nina Skydsgaard

Se bilag på side 160

Nr. 0051

Natacha Vinding

De små lokalsamfund har brug for at vi bevare en god forbindelse til de omkringliggende byer. Hvis vi ønsker at tiltrække flere familier til hele Gilleleje, inkl. Søborg, Dragstrup mm, så disse områder ikke bliver små isoleret "pensionist" områder, så er det vigtigt at bevare et stærkt etableret offentligt transportsystem til de nærliggende byer.

Nr. 0052

tina madsen

Jeg synes, det er meget beklageligt at det overvejes at nedlægge Ørby station, da det er den eneste form for kollektiv transport, der er i området. Vi bruger lokalbanen jævnligt men det er især børn og unge, der benytter stationen. Det er slemt nok, at toget kun stopper en gang i timen. Hvis stationen helt nedlægges, vil det være en væsentlig forringelse af vores lokalsamfund. Det vil have stor betydning for især børnefamilier i området.

Nr. 0053

Michael vedel

Jeg ønsker ikke at der bliver nedlagt stoppesteder i Gribskov.

Nr. 0054

Asger Bundgaard-Jensen

vi har sommerhus i Ørby. mange af vore gæster kommer med lokalbanen og står af ved Ørby Station. vi har også sommerhus naboer uden bil. De bruger jævnligt tog til og fra Ørby station. vi er derfor meget imod nedlæggelsen af Ørby station.

Nr. 0055

Jakob Helmer

Jeg er meget imod lukningen af Ørby st. Vi har sommerhus i landsbyen og vi og vores gæster bruger stationen. Det vil have en negativ effekt på landsbyens sammenhængskraft hvis trinbrættet nedlægges. I forvejen skal man trykke stop i toget for at komme af, så hvis der er få brugere af stationen, som planen nævner er problemet heller ikke større. Jeg forstår ikke argumentet om at lukning af Ørby st kan give halvtimes drift på Troldebakkerne. Hvis formålet er at støtte byudvikling kan det da ikke være på bekostning af eksisterende by. Der er blevet bygget nye huse i Ørby de seneste år med nye permanente tilflyttere. Det ville være synd at kvæle et spirende (omend lille) bysamfund. Mvh, Jakob Helmer

Nr. 0056

Jens Raahauge

Som pensionist, der har fået fast bopæl i vores hidtidige sommerhus, har det været stærks medvirkende til dette, at det - også uden egen bil - er muligt at have adgang til offentlig transport. Buslinjen gennem vores landsby er nedlagt, så Ørby Station er eneste livline til rejser og ikke mindst til indkøb. Derfor forekommer det ikke at være en venligtsindet handling at fratage en landsby dens trinbræt, Ørby Station

Nr. 0057

Kirsten Borberg

Min mand og jeg er pensionister og flyttede permanent til Ørby for ca. 4 år siden. Det gjorde vi bl.a. fordi er var adgang til offentlig transport med lokalbanen. Der findes ingen anden off. transportmulighed for at komme til indkøb, læger, fysioterapi etc. Jeg er 80 år og har brug for adgang til fysioterapi etc.mindst en gang ugentlig.

Nr. 0058

Karina Mai Dideriksen

Se bilag på side 161

Nr. 0059

Harriet Banke

Jeg ønsker ikke nedlæggelse af stoppesteder i Gribskov Kommune.

Nr. 0060

Gribskov Kommune

Handicaprådet Gribskov Kommune

Handicaprådet afgav følgende høringssvar: Handicaprådet finder at nedlæggelsen af de små stationsstop i Gribskov Kommune ikke vil gavne kommunens borgere, særligt ikke borgere med handicap og ældre. Handicaprådet finder at det i forvejen kan være svært at komme rundt i kommunen, og færre stop vil gøre det endnu sværere. Handicaprådet finder ikke at tidsbesparelsen nævnt i materialet er nok til at gøre op for tabet af tilgængeligheden imellem stationerne. Endvidere finder Handicaprådet at det er underligt at man i kommunen gerne vil tiltrække mange turister, heriblandt også turister med handicap, og særligt til den fremtidige Søborg Sø - men man vil spare på stoppet Pårup og Søborg trinbræt. Handicaprådet anbefaler at man bibeholder de nuværende stoppesteder, med tanke på tilgængelighed for alle borgere i kommunen. Handicaprådet finder at uanset størrelsen på antallet af borgere der på daglig basis brugere de mindre stoppesteder, er denne infrastruktur stadig vigtig for en kommune med den størrelse og befolkning som Gribskov Kommune har. Handicaprådet finder at det er kontraproduktivt når man i materialet beskriver at man gerne vil styrke lokalsamfundet via lokalbanerne, men samtidig vil nedlægge væsentlige stationsstop i kommunen. Handicaprådet bakker op om de mange gode tiltag til forbedrede adgangsforhold, tryghed og sikkerhed som beskrives i materialet. Handicaprådet bakker også op om de grønne tiltag i materialet.

Nr. 0061

Stine Erichsen

Jeg er imod en nedlæggelse af Ørby Station. Vi er en familie på fem, der har et hus i Ørby - og netop muligheden for offentlig transport var en overvejende grund til, at vi købte huset. Med to teenagere i huset vil det være helt umuligt at få enderne til at mødes uden muligheden for, at de kan komme til og fra huset med offentlig transport. Det går dermed helt imod Udviklingsplan 2026-2035's erklærede mål om at "integrere stationerne bedre i byerne" og "forbedre den samlede oplevelse af at opholde sig i nærområdet". Hvis alternativet kun bliver et stop på Vejby station, vil de være afskåret fra at kunne gå til og fra stationen i vinterhalvåret, da cykelstien dertil ikke er oplyst, og den desuden har været oversvømmet flere gange og heller ikke bliver ryddet for sne.

Nr. 0062

Rita Jakobsen

Ørby Station skal bevares og toget skal stoppe 2 gange i timen, hvis der er passagerer, der skal af eller på toget. Det er yderst vigtigt for landsbyen Ørby, at vi har adgang til offentlig transport. Stationen benyttes af mange forskellige aldersgrupper, - børn, der skal i skole, - unge, der skal på gymnasiet eller lign. - unge, der skal på arbejde, - voksne, der skal på arbejde, - ældre, der skal til Helsingør, Hillerød osv. - og ikke mindst, ALLE, der skal til SOCIALE AKTIVITETER Der er alt for langt - OG MØRKT - at gå fra enten Vejby St. eller Troldebakkerne. Landsbyen vil blive affolket, hvis vi ikke har en station og det vil blive vanskeligt at sælge ejendomme.

Nr. 0063

Ngim og Poul

" jeg/vi ønsker ikke at nedlægge stoppesteder i Gribskov, især pårupstation. Der bor en del børn og ældre, som ikke har bil, og vil har udfordre med transport til og fra skolen og fritid aktiviteter. Der kører kun tog i Pårup, det vil være et problematik for alle beboer i områder"
Beboer fra Pårup

Nr. 0064

Thurmer Tools

Ingeborg Rosenvinge

Jeg fremsender høringssvar vedr "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035". Det er særdeles vigtig med gode adgangsforhold til området omkring Ferle, Søborg og Gilleleje. Dels bruges Søborg Trinbræt til skolelever på Søborg Privatskole, dels vores ansatte. Det er vigtigt at bevare adgangsforhold med offentlig transport - og særligt til de små områder. Derudover bliver Søborg Sø snart genetableret med diverse vandreruter, hvor netop Søborg Trinbræt er et tæt og vigtigt adgangspunkt. Mvh Ingeborg Rosenvinge

Nr. 0065

Michael Vognbjerg

Jeg ønsker ikke at der nedlægges trinbræt i Gribskov Kommune

Nr. 0066

Nina Nygaard Vognbjerg

Jeg ønsker IKKE at nedlægge stoppesteder i Gribskov. Mvh Nina N. Vognbjerg

Nr. 0067

claus brondbjerg erichsen

Jeg er imod en nedlæggelse af Ørby Station. Vi er en familie på fem, der har et hus i Ørby - og netop muligheden for offentlig transport var en overvejende grund til, at vi købte huset. Jeg er enig med konservative der også påpeger at den lokale forankring er afhængig af offentlige transport muligheder og det er det som Ørby Station giver til Ørby. Troldebakkerne har allerede Mulighed for bus transport til Helsingør Station.

Nr. 0068

Listen ByogLand

Mikkel Christian Iversholt

Listen ByogLand ønsker at udtrykke vores klare modstand mod de foreslåede nedlæggelser af stationerne på både Gribskovbanen og Hornbækbanen, herunder specifikt nedlæggelsen af. Pårup Station, Ørby Station, Gilleleje øst, Stæremosen, og Søborg Station. Konsekvenserne for de lokale beboere vil være betydelige: 1. Gribskovbanen: - Pårup Station: Nedlæggelsen vil fratage en vigtig transportmulighed for de få, men afhængige passagerer, som i dag benytter stationen. Derudover er der en potentiel fremtidig vækst i passagerer, der overses ved en lukning. - Ørby Station: Selvom det fremhæves, at et nyt boligområde vil have kortere rejsetid ved halvtimesdrift, vil nedlæggelsen af Ørby fratage både nuværende og potentielle passagerer muligheden for fleksible transportløsninger i et område, hvor bæredygtig transport er essentiel. 2. Hornbækbanen: -

Gilleleje øst og Stæremosen: Disse stationer tjener en vigtig funktion i de små lokalsamfund, hvor de fremmer den lokale mobilitet og reducerer bilafhængigheden. En nedlæggelse vil på lang sigt presse flere til at bruge bil fremfor tog, hvilket er i modstrid med vores mål om en bæredygtig fremtid. - Søborg Station: Nedlæggelsen af denne station vil have særligt alvorlige konsekvenser for lokale, der er afhængige af nær adgang til offentlig transport for at kunne komme til arbejde, skole og andre daglige aktiviteter. Gør Offentlig Transport Lettere tilgængelig og Miljøvenlig I lyset af udviklingsplanen for lokalbanerne 2026-2035 er det afgørende, at vi ser på måder, hvorpå vi kan gøre offentlig transport lettere tilgængelig for borgerne i Gribskov og omegn. Listen ByogLand mener, at offentlig transport skal være et reelt alternativ til bilkørsel for at reducere CO₂-udledningen og forbedre både den lokale og globale luftkvalitet. Elektrificeringen af togene, som det fremgår i udviklingsplanen, er et vigtigt skridt i den rigtige retning. De eldrevne tog vil reducere lokal forurening markant, både i form af lavere CO₂-udledning og færre partikler i luften, hvilket er godt for både miljøet og borgernes sundhed. Ved at fremskynde elektrificeringen af alle lokalbaner i Nordsjælland, som foreslået i planen, kan vi få endnu større klimafordele. El-tog kræver færre ressourcer i drift, producerer mindre støj og reducerer afhængigheden af fossile brændstoffer, der i stigende grad udfases i Europa. Tilgængelighed er Nøglen Det er dog ikke kun klimaet, der vinder ved forbedret offentlig transport. Det er afgørende, at offentlig transport også er let tilgængelig og praktisk for alle borgere. Derfor er vi i Listen ByogLand imod nedlæggelsen af lokale stationer på både Gribskovbanen og Hornbækbanen, da disse stationer spiller en central rolle i at sikre, at alle borgere har let adgang til transport, uanset hvor de bor. Med flere stationer, især i landområder, kan flere vælge offentlig transport fremfor bilen. Dette skaber mindre trængsel på vejene og forbedrer luftkvaliteten i vores byer og landsbyer. Samtidig kan batteridrevne el-tog med en rækkevidde på 80-120 km, som nævnt i planen, bidrage til, at også de mere afsidesliggende strækninger får gavn af klimavenlige løsninger. Listen ByogLand står stærkt for bevarelsen af de lokale togstationer som en nødvendig del af borgernes hverdagsliv, særligt for dem uden bil eller andre transportmuligheder. Vi opfordrer til, at Region Hovedstaden prioriterer alternative løsninger, som både sikrer kortere rejsetider og en robust drift uden at gå på kompromis med tilgængeligheden for de mest afhængige borgere i de mindre samfund. Ved at investere i og bevare en tilgængelig, moderne og bæredygtig offentlig transport i vores region, kan vi sikre en grønnere fremtid for Gribskov og Nordsjælland. Med venlig hilsen. Listen ByogLand

Nr. 0069

Henriette Gavnholdt Jakobsen

Ørby station skal ikke nedlægges, men derimod bør toget stoppe hver halve time, jævnfør Ørby Bylaugs argumenter.

Nr. 0070

Marina pagh

Marina Pagh

Høringssvar vedrørende Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden Til Region Hovedstaden, Mit navn er Marina Pagh, og jeg bor på Eremitvej 3 a, 3000 Højstrup, lige ved siden af Hornbækbanen. Jeg vil hermed fremsætte mine bekymringer over de foreslåede ændringer i toghastigheden, frekvensen og nataktiviteten i den foreslåede Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden. Jeg er som beboer dybt bekymret over de potentielle konsekvenser, som ændringerne kan have på min bolig, mit helbred og livskvalitet. 1. Øget toghastighed En af de mest alarmerende dele af planen er forslaget om at øge toghastigheden på Hornbækbanen. Som beboer langs banen oplever jeg allerede de vibrationer og støjgener, som togene forårsager. Hvis toghastigheden øges, frygter jeg, at både støj og vibrationer vil stige markant, hvilket vil medføre en forringelse af min livskvalitet. Støj, herunder også tyfonering, over en vis decibelgrænse kan have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser, herunder søvnforstyrrelser, forhøjet blodtryk og stress, som jeg er bekymret over vil kunne opstå eller forværres, hvis planen gennemføres. 2. Øget togfrekvens Derudover vil den øgede frekvens af togdriften have en betydelig indvirkning på det lokale miljø og den ro, vi normalt oplever i Højstrup. Jeg er bekymret for, at flere togafgange, især i de tidlige morgentimer og sene aftentimer, vil skabe endnu mere støjforurening, hvilket kan påvirke vores evne til at finde hvile og slappe af i vores hjem. Jeg opfordrer derfor til, at man nøje overvejer at begrænse stigningen i frekvens, især i aftentimerne, for at mindske de negative konsekvenser for beboere som mig. 3. Nataktivitet på banen Planens forslag om nataktivitet på Hornbækbanen skaber desuden stor bekymring. Området omkring Højstrup er præget af et fredeligt miljø om natten, hvilket gør det muligt for os at få den nødvendige ro. Hvis natdrift indføres eller øges, vil det

uundgåeligt påvirke vores nattesøvn og den generelle trivsel i området. Jeg opfordrer til, at natkørsel på banen enten undgås helt eller minimeres til et absolut nødvendigt minimum for at sikre, at vi som beboere fortsat kan have et trygt og sundt miljø at bo i. 4. Alternativer Jeg forstår vigtigheden af at udvikle og forbedre den kollektive trafik, men jeg beder om, at der tages højde for de lokale beboeres helbred og velvære. Det kunne være værd at overveje alternativer som bedre støjdæmpende foranstaltninger, såsom støjskærme eller mere støjsvage tog, som kunne reducere de negative konsekvenser for de beboere, der bor tæt på banen. Afsluttende bemærkninger Som beboer ønsker jeg at samarbejde med myndighederne og tage del i udviklingen af regionens infrastruktur. Jeg håber, at dette høringssvar vil blive taget i betragtning, når man træffer beslutninger om de planlagte ændringer på Hornbækbanen, og at der findes løsninger, der balancerer forbedringer i den kollektive trafik med hensynet til de beboere, der bliver påvirket. Jeg ser frem til en respons og håber, at mine bekymringer vil blive taget alvorligt. Med venlig hilsen, Jacob Senstius og Marina Pagh Senstius Eremitvej 3a, Højstrup Helsingør marina@marinapagh.dk

Nr. 0071

Morten Rolaskov Westergaard

Som daglig bruger af lokalbanen fra Ørby station til København vil det være et stort tab at miste stationen. Jeg oplever at der er så mange brugere af Ørby station til daglig, at det vil være yderst meningsfuldt at bevare den.

Nr. 0072

Jonna

Angående nedlæggelse af Søborg trinbræt: Jeg bor tæt på trinbrættet og bruger ofte toget, da jeg ikke har kørekort. Hvis man skal med bussen skal jeg gå mindst 1 km langs trafikfarlig vej. (som ikke kører søndage!) I forvejen stopper det kun hvis nogen skal på og kun hver anden gang. Tidsforbruget er minimalt. Regionen bør tilgodese de små lokalsamfund. At spare 4-5 min er ikke afgørende for turen.

Nr. 0073

Winnie Nørskov Larsen

Gribskovbanen: Trinbræt i Ørby skal ikke nedlægges! Der er end ikke mulighed at anvende bus fra Ørby!

Nr. 0074

Rigmor Jensen

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0075

Rigmor Jensen

Nej til nedlæggelse af Ørby station

Nr. 0076

Grundejerforeningen Hvidkilde

Pernille Hesager

Fremtiden skal være bæredygtig Under det motto er mennesker flyttet til Torup i Halsnæs kommune i mere end tre årtier. Først som starten af økosamfundet "Dyssekilde", siden som dets udvikling og nu som fortsættelsen i et nyt økosamfund, "Hvidkilde", og andelsbofællesskabet "Vænget" – begge med bæredygtige målsætninger for byggeri og livsførelse. Der er opstået et frugtbart samarbejde med Halsnæs kommune, der har opdaget, at initiativerne har bragt skatteydere til, og at det er borgere, der vil være med til at udvikle kommunen ind i fremtidens grønne omstilling. Torup er en meget gammel by fra 1100-tallet – fra før Hundested og så meget andet fandtes på Halsnæs. Og det er et af de gamle samfund, det er lykkedes at bevare – fordi det er i udvikling. Brugs, kirke, skole, lægehus, forsamlingshus, arrangementer og aktive landbrug. Og det holdes i live af nutidens tilflytninger til Torup. Den udgøres af sygeplejersker, advokater, psykologer, håndværksmestre, kunstnere, IT-folk, pædagoger, forretningsindehavere – et bredt spektrum af moderne samfundsborgere med et netværk og et arbejde, der skal passes ude over landsbyens grænser. Mange har børn. Derfor er de afhængige af et pålideligt trafiksystem med tilstrækkeligt hyppige afgang og en relative kort transporttid. For de vil – naturligvis – helst tage toget. Statistik viser, hvad der er sket op til nu Dyssekilde station – som måske burde hedde Torup? - har allerede på nuværende tidspunkt et højt passagertal med stor hverdagsbelastning i forhold til mange af lokalbanens stationer rundt om i Nordsjælland. Men i en udviklingsplan, der rækker år frem, må man jo også se på, hvad der er i vente. I et samarbejde med Halsnæs kommune er der for bydelen Hvidkilde udarbejdet et prospekt for fase 2 for udviklingen af vores økosamfund. Når fase 1 er fuldt udbygget med enkeltstående boliger, rækkehuse og lejlighedsbyggeri, er det i projekt at videreudvikle med endnu et byzoneområde med nye boligarealer. Vi er på vej i en udvikling, hvor mange mennesker skal tage stilling til, om de vover at flytte ud og være delagtige i den grønne omstilling lokalt, samtidig med at de bevarer deres arbejde og netværk. Og disse beslutninger er i høj grad afhængige af, om transportforholdene muliggør at få et arbejdsliv i Hovedstadsområdet og et privatliv i Torup til at passe sammen. Vi håber derfor meget, at Region Hovedstaden og Movia vil indbygge 2 afgang i timen til vores by i de fremtidige planer.

Grundejerforeningen Hvidkilde, Torup

Nr. 0077

Louise Grosell

Alle først vil jeg takke for det kæmpe arbejde jeg ved I lægger i at optimere vores velfærssamfund. Det kan på ingen måde være en let opgave at få drømme, ideer og økonomien til at mødes. Dernæst vil jeg dele mine bekymringer for en nedlæggelse af Ørby Station. Vi flyttede til Ørby for to år siden og var faktisk bekymret fordi toget kun stopper én gang i timen, men besluttede at det skulle vi få til at fungere. Med en nedlæggelse af Ørby Station ser vi nu ind i at sælge huset inden for en ret kort årrække i stedet for, fordi vores hverdag simpelthen ikke kan hænge sammen hvis stationen i Ørby nedlægges. For os som familie vil en nedlæggelse af Ørby station også betyde at vi skal købe endnu en bil, hvilket vi, af hensyn til miljøet, har forsøgt at undgå. Adgangsvejen til Vejby vil for os være forbundet med utryghed når vi færdes på den mørke og øde marksti. Den eksisterende adgang til Ørby Station, ligger ca. 700 meter fra byen med belyst og saltet vej og parkeringsplads. Markstien til Vejby er ikke oplyst, bliver ikke ryddet for sne, bliver ikke saltet og er fra tid til anden oversvømmet af vand. Ydermere kører der også biler på stien, hvilket betyder, at når man som gående eller cyklist møder en bil tvinges man ud på marken, og dette på alle årstider og i alt slags vejr. Nedlægges Ørby Station og skal transporten i stedet ske fra Vejby Station vil dette også medføre en øget rejseudgift, idet Vejby ligger i en anden billetzone. Vores forældre vil ikke længere kunne besøge os hvis stationen nedlægges i Ørby. Vi kan kun hente dem i Vejby når vores ene bil er hjemme. Jeg har meget svært ved at forstå hvorfor kun nye tilflyttere til området ved Troldebakkerne prioriteres, hvad med alle de mennesker som allerede bor her? Troldebakkerne skal have tog to gange i timen, bus og 2 km til Helsingør station. Altså dem som bor ved Troldebakkerne har lige så langt at gå (på ryddet, saltet og oplyst fortov) til Helsingør som vi får til Vejby, og for os er kun den eneste mulighed. Vores datters liv, både fagligt og socialt, bliver endnu mere reduceret idet det bliver så omstændigt at komme til og fra vores hjem. Med venlig hilsen Louise Grosell

Nr. 0078

Søren Nygaard

Ørby 21. september 2024 Region Hovedstadens udviklingsplan foreslås nedlæggelse af Ørby Station, med det formål at reducere rejsetiden. Specifikt i planen fremhæves, at hvis Ørby Station nedlægges, vil det nye boligområde ved Troldebakkerne få halvtimesdrift, hvilket vil give kortere rejsetid for de nye beboere i netop det område. Dette vil dog ske på bekostning af Ørbys eksisterende borgere, som mister deres eneste kollektive transportmulighed. Det skal her nævnes at Troldebakkerne har både busrute, halvtimes tog drift og 2 km til Helsingør station. I Ørby er stationen vores livline til kollektiv transport – den eneste måde at komme til arbejde, uddannelse eller sociale aktiviteter på, da der ikke findes andre transportmuligheder, efter at busruten blev nedlagt for over ti år siden. Regionen har tidligere nedsat et udvalg, der i sine anbefalinger fra maj 2023 understregede, at yderområderne skal have bred transportdækning. Alligevel prioriterer udvalget ikke denne dækning, hvilket kan medføre øget privatbilisme og forsinke den grønne omstilling til skade for miljøet, idet flere familier vil overveje en ekstra bil. Uden adgang til kollektiv transport vil Ørby ikke længere være attraktiv for tilflyttere og deraf øget indtægter skattemæssigt. Regionen nævner, at de små stationer har få rejsende, men dette skal ses i forhold til befolkningstætheden i landsbyer som Ørby. Omkring 10% af Ørbys indbyggere bruger dagligt Ørby Station, trods stationens begrænsede timedrift, og stationen skal derfor ikke sammenlignes med stationer med bedre betjening. Såfremt Ørby Station nedlægges, vil Ørby blive den landsby i Gribskov Kommune, der har længst afstand til kollektiv transport. Den nærmeste station vil være Vejby, som ligger 2 km væk ad en ubelyst og ikke saltet og sneryddet om vinteren marksti som ofte i regnvejr er ufremkommelig. Samtidig vil rejseudgifterne stige, da Vejby ligger i en anden billetzone. Vi, som familie er just tilflyttet for 2 år siden, og påtænker kraftig en ekstra bil – dog er tankerne også at flytte, da vores nuværende situation bliver ændret ved netop nedlæggelse af Ørby Station og deraf længere og dyrere transport. Med venlig hilsen Søren Nygaard

Nr. 0079

Michael Frost

Der bliver hele tiden argumenteret for at vi skal benytte offentlig transport mere og mere. Nedlæggelse af f.eks. Ørby station ser jeg som et skridt væk fra det. Nedlæggelsen vil formentlig medføre at flere nu fravælger offentlig transport. At nedlæggelsen vil kunne give en kortere transporttid (1-3 minutter) mener jeg er temmelig irrelevant. Driftssikkerhed er langt mere interessant, dvs. undgå forsinkelser, da jeg vil mene at mange af dem der benytter Gribskovbanen skal videre med f.eks. S-tog, eller ankommer til Hillerød station med S-tog og skal videre med gribskovbanen. Her er det lang mere afgørende at togene overholder køreplanerne, så man er i stand at nå sin næste forbindelse, og dermed undgå ½ - 1 time forsinkelse.

Nr. 0080

Pernille Hoffmann

Da jeg flyttede til Nordsjælland for 2-3 år siden, faldt valget på Ørby netop fordi der var mulighed for at transportere sig fra A-B uden at skulle eje en bil. Når det så er sagt, så samfundet retning om mere kollektiv og grønnere trafik, så vil denne ændring om at lukke flere stationer gå i modsat retning. Det forstår jeg simpelthen ikke. Omkostningen ved at holde et trinbræt med en aktiv tilkendegivelse hvis toget skal standse må være minimal og ubetydelig i det store regnskab, men til stor gene for lokal samfundet ved de enkelte udsatte stationer. så bevar eksisterende stationer.

Nr. 0081

Mads Krarup Petersen

Vi er meget bekymret med udsigt til en evt. fjernelse af Ørby station, idet den udgør den eneste form for offentlig trafik i vores lille by. Stationen er afgørende for vores børns mulighed for transport til og fra skole, og ligeledes mht. transport til og fra fritidsaktiviteter. Jeg så endda gerne halvtimesdrift. Mvh Karoline Munksnæs Hansen og Mads Krarup Petersen Ørby gade 4 3200 Helsingør

Nr. 0082

Torupfonden

Dann Sidenius

Se bilag på side 163

Nr. 0083

Johanne Rolskov Albrechtsen

At lukke Ørby station vil isolere landsbyen, øge biltrafikken og forværre miljøbelastningen, hvilket strider mod regionale mål om bæredygtighed. Det tager ca. 30 sekunder ekstra, når toget stopper på Ørby st., og hvis ikke der er passagerer, der skal af, kører toget blot direkte forbi stationen. Jeg kan ikke se den store effektivisering i at nedlægge stoppet, særligt når man måler det op mod, hvor stor en gene og kilde til ineffektivitet, det ville være for byens beboere at skulle benytte sig af nabobyens stop. Særligt pendlere og skolebørn.

Nr. 0084

David Rolskov Westergaard

En stor del af byens værdi ligger i at der er en station. Dette er vigtigt at bevare, eftersom der ikke er andre offentlige transportmuligheder, da busstoppestedet også blev fjernet for flere år siden. For at de mindre byer er og forbliver attraktive, vil det være en stor skam at fjerne et af de vigtigste værdier som byen besidder.

Nr. 0085

Halsnæs Kommune

Jørgen Krog

Se bilag på side 164

Nr. 0086

Klima, Miljø og Natur i Gribskov Kommune v/Folkestyret.dk

Gert Lassen

De små stationer og trinbræt SKAL bevares! I en "udviklingsplan" afvikler man ikke. Der indføres ny, bedre hurtigere, mere effektive togsæt og kundeservicen højnes på alle niveauer også for de små landsbyer på landet. Tiden er til mere kollektiv trafik og mindre asfalt, hvorfor de små stationer, som f.eks. Ørby station vest for Helsingør skal bevares. Man kan jo overveje at indføre ny teknologi hvor passagererne aktivt skal "trykke stop" på stationen eller i toget for at komme på eller af toget ved de små stationer som f.eks. Ørby m.fl. Dette ligesom i Movias busdrift i området. Konsekvensen ved at nedlægge endnu flere små stationer og trinbræt vil være øget trafik på de overfyldte veje, men også øgede omkostninger for regionen og kommunerne ved at skal finansiere alternative transportformer, herunder flextransport, til og fra hjem, til skoler, institutioner, læger m.v. Dette for skolebørn, ældre m.fl. i de små bysamfund. ØRBY ER HER FOR AT BLIVE !

Nr. 0087

Stephen Henriksen

Ang Ørby trinbræt. Som bosiddende i Ørby er undertegnede og mine to nu voksne børn dybt afhængig af vores lokale Ørby trinbræt, Vi benytter det dagligt til arbejde og uddannelse, samt familie og vennebesøg. Vi vil være skamskudt uden den transport-mulighed. Busforbindelse blev nedlagt nogle år efter vi købte huset i Ørby, snart 20 år siden, hvis togforbindelse nu også bliver nedlagt er det jo helt absurd! Mvh Stephen Henriksen

Nr. 0088

Helle Rindal

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0089

ghita beckendorff

Som beboer i Gilleleje Nordsjælland(tilflyttet for et år siden efter 30 år i Hellerup), er det mig magtpåliggende, at de relevante beslutningstagere forstår hvor vigtig den i forvejen sparsomme infrastruktur for kollektiv trafik er. Afstandene mellem de små byer er stor, vejene mørke og uden fortove - derfor uegnede til lange vandringer mod et stoppested eller en station. De små trinbræt stationer er vigtige. De gør områder tilgængelige, giver identitet og mulighed for at tiltrække nye beboere. I Gilleleje området er der mange ældre mennesker - ikke mindst i de mindre byer, hvor boligerne er til at betale - endnu en vigtig grund til at bevare de små stationer. Men en hovedpointe er, at når man bor heroppe og benytter kollektiv trafik, så handler det IKKE om at spare minutter - det handler om tilgængelighed og koordination mellem afgangstider for busser og tog. Et par minutter fra eller til er fuldstændigt ligegyldigt - man er bare glad hvis bussen eller toget kommer nogenlunde til tiden - og hvis man er så heldig ikke at skulle vente halve timer eller mere på at forbindelserne passer sammen. Det er hvad der skal prioriteres: Sammenhæng i flowet - ikke en illusorisk tidsbesparelse. mvh Ghita Beckendorff

Nr. 0090

Jette Albrechtsen

Nedlæggelse af Ørby trinbræt for hurtigere togdrift til andre - Ørbybeboerne betaler prisen! Proportionerne må være helt skæve her. Ørby er i forvejen et stop som kun gøres ved foregående tryk, dvs ingen spildtid hvis ikke der er kunder. De relativt få passagerne som måtte være tale om koster måske et halv minut højst! Få borgere men kæmpe betydning! Mulighed for tog til Hillerød med forbindelse til Kbh var helt afgørende for at jeg bosatte mig i Ørby for 20 år siden. Det var også årsag til at husstanden har undladt bil nr 2. Desuden vores børns mulighed for selv at komme frem og tilbage til ungdomsuddannelse og fritidsaktiviteter istedet for at blive kørt i bil. Det er en dyr pris at betale for Ørby, Ørbyboere og miljøet for ganske få minutters hurtigere togdrift!

Nr. 0091

Ørby Bylaug

Henrik Aaskilde

Se bilag på side 167

Nr. 0092

Tisvilde Lokalråd

Lis Joan Freisner

Se bilag på side 170

Nr. 0093

Gribskov Kommune

Socialdemokratiske byrådsgruppe Gribskov kommune Pia Foght

Gribskov d.23-9-24 Høringssvar vedr. færre stop på lokalbanerne i Gribskov kommune: Socialdemokraterne i Gribskov Byråd Modsætter sig Forslag om Færre Stop på Lokalbanens Ruter. Vi har med stor bekymring læst i Frederiksborg Amtsavis og Ugeposten i uge 22, at Regionsrådet har fremlagt et forslag i høring, der foreslår færre stop og hurtigere transport på ruterne Hillerød-Tisvilde og Hillerød-Gilleleje. Som en kommune med et stort geografisk område og mange små bysamfund er de offentlige transportmidler afgørende for vores borgere. Det handler ikke om at spare fem minutter på rejsetiden, men om at sikre, at flest muligt har adgang til lokalbanen. Nedlæggelse af stoppesteder rammer især de grupper, vi ønsker at passe på. Dette påvirker blandt andet vores unge, der pludselig skal tage af sted meget tidligt om morgenen for at nå folkeskolen, gymnasiet og andre ungdomsuddannelser til kl. 8. Det rammer også vores ældre borgere og dem uden andre transportmuligheder, som derfor er afhængige af lokalbanen. For Gribskov kommune har det stor betydning, når vi skal tiltrække nye borgere og medarbejdere til vores byer og lokalområder. Som byråd arbejder vi på at fastholde vores små skoler og gøre det attraktivt at bo i kommunen, tæt på skov, strand og natur. Forslaget om færre stop er en "bombe" under disse bestræbelser. Derfor ønsker vi som socialdemokrater at fastholde serviceniveauet med min. nuværende stop på både lokalbanerne og busserne. I en tid, hvor miljøet er i højsædet, skal det være attraktivt at bruge de offentlige transportmidler. Det er vigtigt, at det ikke er de mest sårbare grupper, der betaler prisen for en dårlig beslutning. Vores unge, børn og ældre skal ikke bruge op til 1½ time på at komme frem inden for kommunen. Med venlig hilsen. Den Socialdemokratiske Byrådsgruppe i Gribskov Pia Foght, Morten Dahlberg og Bo Jul Nielsen

Nr. 0094

Susanne Beck Andersen

Jeg er imod at man nedlægger de små trinbrædt/stationer i Gribskov. Mange er meget afhængige af den offentlige trafik og buslinjerne er allerede enten nedlagt eller indskrænket. Missionen må være at få flere til at benytte den kollektive trafik og det sker jo ikke ved at nedlægge stationerne. Tværtimod vil endnu flere købe en bil

Nr. 0095

Bodil Hansen

Jeg er stærkt imod nedlæggelse af Pårup og Søborg trinbrædt. Dette er den eneste mulighed for offentlig transport i dette område. I forvejen stopper toget ikke altid på Pårup trinbrædt, så man skal vente i Hillerød indtil en afgang hvor der er stop i f.eks. Pårup. Det er da mega irriterende. Nu er det åbenbart vigtigere at nogle kommer et minut hurtigere frem. Børn der bor i området vil heller ikke have mulighed for at tage toget til gymnasiet og andre uddannelser i Hillerød og Helsingør. Så man afskærer automatisk børn fra området til at have nogenlunde let adgang til offentlig transport til videreuddannelser. Børn fra Gilbjergskolen har i forvejen svært ved at tage klassen med hjem til f.eks. fødselsdag, da toget lige præcis ikke stopper i Pårup når de har fri. Så nedlæg venligst ikke Søborg og Pårup trinbrædt. Venlig hilsen Bodil Hansen

Nr. 0096

David Olsen

Bevar Ørby station

Nr. 0097

Helle Bøgestrøm

Vedr. evt. lukning af station/trinbræt i Ørby: Vi er bosiddende i Nivå. Vores ene datter og hendes familie har for 10 måneder siden købt bolig i Ørby. Et stort plus var, at der er station/trinbræt i Ørby, der betyder lettere transportmulighed. Vi som bedsteforældre (og en moster, der ikke har bil) har flere gange benyttet os af toget, bl.a. når vi har skullet passe børn/været til familiesammenkomster. Familiens børn går i skole - den ene i Vejby og den anden i Tisvilde, her er stationen/trinbrættet også vigtig. Hvis man ønsker at bevare og holde liv i et lokalsamfund herunder at sikre nye tilflyttere er det yderst vigtigt, at der er offentlig transport. Det er uforståeligt, at man overvejer at nedlukke stationen/trinbrættet - toget stopper jo kun, hvis der er passagerer, der skal af/på, og det drejer sig vel om få minutter at holde på stationen. Derfor ønsker vi inderligt, at Ørby station/trinbræt bibeholdes (såvel som andre lokalstationer) Helle og Michael Bøgestrøm med bopæl i Nivå 200 meter fra en station, hvilket er medvirkende til, at vi for 40 år siden bosatte os her.

Nr. 0098

Sofie Moth

Hej, jeg bruger meget ofte lokalbanen fra stoppestedet Stæremosen da jeg bor tæt på den station og har ingen bil. Jeg bruger også meget stoppestedet Gilleleje øst da min mor og søster bor tæt derved. Min mor har heller ingen bil og det er alt for langt at gå fra mit hjem og helt ned til Gilleleje station. Jeg ønsker derfor ikke de to stoppe steder nedlagt. Skulle de blive nedlagt er det næsten ikke til at bo i udkanten af Gilleleje hvis man ikke har en bil. Jeg håber meget at både stæremosen og Gilleleje øst fortsat vil være mulige stop ved lokalbanen

Nr. 0099

Gribskov Kommune

Borgmester og Udvalget for Klima, Teknik og Miljø

Se bilag på side 171

Nr. 0100

Egetoftegård

Suzanne Runge

At Region Hovedstaden og Movia, i en tid med fokus på miljø, overhovedet overvejer at nedlægge små stationer langs lokalbanerne, blandt andet Ørby, er helt uforståeligt. Børn og unge, der ellers kunne hoppe på toget, tvinges over i forældrenes biler, og vokser dermed op med privatbilisme som eneste mulighed for transport fra og til deres bopæl. Det er et mærkeligt signal at sende til vores børn og unge. De ansvarlige i Region Hovedstaden og Movia burde prioritere den nuværende, tilgængelige offentlige transport.

Nr. 0101

Kit Blomsterberg

Jeg bor i skønne og grønne nordsjælland...På toppen af sjællaand i Gribskov kommune. Her er langt imellem busstop og stop på lokalbanen, her er manglende busdrift om søndage, i ferieperioderne og aftenkørsel. Nu skal der igen spares på miljøet og naturen..DE pendlere som er bosiddende i kommunen flygter, unge mennesker som ikke kan tage frem og tilbage ..have weekend eller fritids job eller tage en tur i byen.. Voksne som arbejder på skæve tider og gerne vil støtte den grønne omstillingen. Ældre og kørestolsbruger, folk med lav indkomst osv..Vi betaler i forvejen er alt for dyr takst.. for at tænke på vores fælles fremtid. VI skriver 2024 i vores kaldender.. og I VIL FORRINGE SERVCEN , i min optik er der fuldstændigt SORT. Lokalbanen ,Movia og Transportministeriet burde stå sammen og supplerere den kollektive trafik ikke afvikle den. Projekt Søborg Sø er skudt i gang - et tilløbsstykke som kultur, skov og natrustyrrelsen i samarbejde med Gribskov kommune har søsat: I VIL NEDLÆGGE 5 lokal st. !!!!!???? Busrute: 363 er allerede nedlagt i weekenderne. Projektet var eller til at tiltrække flere natur elskere og motionister. Det må naturligvis være en fejl. Da jeg i sin tid flyttede, for 27 år flyttede til Græsted - Gilleleje kommune standsede toget fra Hillerød til Gilleleje vise versa ved Gribso..nu skal Vi natur og dyreglade , helt med toget til Hillerød skifte tog til Tidsvilleleje ... Itakt med at befolkningstallet stiger i Danmark er det mig en gåde at infrakstrukturen bliver ringere og ringere for OS som benytter den kollektive trafik. Ydermere undre jeg mig over at VI i Gribskov kommune, ikke har en tankselv stander , at VI ikke må eller kan benytte ventesalene og toileterne uden for dagtimerne.. Hvordan forholder hadicaprådet sig til dette ? Med venlig hilsen Kit Blomsterberg, med stifter af Socialt Netvrk-Gribskov Møllegde 4, 1tv, 3250 Gilleleje

Nr. 0102

Natascha Bjerrum

Jeg håber inderligt at Pårup trinbræt og Søborg station beholdes. Det er i forvejen svært at få den offentlige transport til at harmonere med arbejdspladser til og fra byen og de omkringliggende landsbyer. Dette vil kun besværliggøre hverdagen for folk på arbejdsmarked, de unge som skal på uddannelse og forringe fleksibiliteten for alle, som ønsker at lade bilen stå. Bevar de små stationer

Nr. 0103

Patrick

Behold alle stationerne. De er måske små men vigtige for lokal samfundet og virksomheder.

Nr. 0104

Beboer på Ålekistevej - mellem søborg og pårup st

Theis Bruun

Jeg synes ikke det er til nogens gavn at nedlægge de omtalte stationer. Med udgangspunkt i Søborg og pårup st, er der tale om besparelser på 1,5 - 6 minutter i rejsetid i følge vedlagte dokumentation. Men tænk hvor meget ekstra tid det er for de der bor i de små landsbyer (her gælder samme argument for de andre mindre stationer der bliver sløjfet). Det kan godt være der er en besparelse at hente på den korte bane, men man skræmmer tilflyttere væk fra de mindre byer - noget jeg ikke tror er lokalsamfundets interesse. Børnefamilier har ikke mulighed for at lade børn tage det offentlige til og fra skole, sport osv. selv, og bliver nød til at køre. Det er rigeligt at togene kun stopper på de to nævnte stationer hver anden gang - selvom "tryk for stop" fungerede så fint. Vi som samfund kører allerede alt for meget i bil 1 og 1. Er der ikke også et argument i at man kan spare på klimaet ved at køre flere sammen i toget? Hvorfor bliver vi ved med at begrænse kollektiv trafik og gøre det ringere? Sidst man begrænsede stop ved ovennævnte stationer var forklaringen at der ikke var nok der benyttede dem, men det er da klart når det bliver sværere at gennemskue hvornår toget stopper. Istedet skulle man se på hvordan man kunne booste trafikken på de mindre stationer - Der skal nok komme mennesker igennem de store stationer. Der er brug for alternative transportmuligheder - især i sommersæsonen hvor nordsjælland er præget af turister. Turister der i disse år kun ser bilen som en mulighed - og det er da klart hvis der bliver taget flere stop fra dem. Stop hvor de kan opleve naturen og måske cykle fra eller til.

Nr. 0105

Hannah Schødt

Det er en rigtig dårlig ide at nedlægge stationer på gribskovbanen - jo færre stationer jo mindre attraktivt at bruge banen. Man bør hellere sænke billetprisen, så toget bliver et bedre alternativ end bilen.

Nr. 0106

Annette Kragh Ridder

Min familie og jeg er glade for Melby Station og for vores tog - ja, min datter har valgt at bosætte sig lige op af stationen. Men hvad nytter det, hvis toget kører forbi uden at stoppe? Det er en eklatant forringelse at gå fra 2 tog i timen til bare 1, som stopper. Melby er en lille landsby, men vores skole er altså meget aktiv og populær og tiltrækker elever fra et større område. Vi har også Danmarks første andelsgård, og her kommer folk rejsende fra hele hovedstadsområdet for at deltage i alskens aktiviteter. Vi er også en landsby med mange landliggere i sommerhusene. De og deres gæster bruger lokalbanen, om sommeren er der ofte fyldt op med rejsende. Det vil være helt galt at forringe den offentlige trafik ved at springe en aktiv station som Melby over - det tvinger folk ind i private biler. Tog er til for at dække borgernes transportbehov. Så enkelt kan det siges.

Nr. 0107

Ida

Hvis I nedlægger stop som Pårup og Søborg forringer I virkelig muligheden for at komme til og fra lokalsamfund som den lille landsby Søborg, hvor der både er aktivt miljø og både en skole og en børnehave. Vi har børn i både skole og børnehave der og er dybt afhængige af at kunne komme med toget til og fra Pårup. Da vi ingen bil har. Vi støtter på alle måder op om grøn og offentlig transport, men det kan jo ikke lade sig gøre hvis I lukker de eneste stationer tæt på Søborg. Jeg ved at skolen også ofte bruger disse trinbræt for at kunne komme på ture til Gilleleje og Helsingør. Det er helt forrykt hvis Pårup og Søborg lukkes ned og der må simpelthen være andre tiltage der giver mere mening for at kunne spare. Det er i forvejen ikke nemt at leve uden en bil på landet, men det er i den grad muligt nu, men hvis Pårup og Søborg lukker fratages mange muligheder for både ældre, unge, børn på skolen og børnefamilier som gerne vil leve grønt og klimavenligt. Det er virkelig forrykt, jeg håber ikke det bliver en realitet. Gribskov har i forvejen ikke for gode forholdt når det gælder offentlig transport.

Nr. 0108

Pernille Jørgensen

Nedlæggelse af stationer på lokalbanerne, vil have stor betydning for lokalsamfundet! I forvejen er det at komme rundt i Gribskov eller mod København, blevet væsentlig sværere med nedlagte busruter og dårlige forbindelser. Allerede nu oplever vi ældre der har svært ved at komme til aktiviteter/læge/familie, børn og unge som bliver mere afhængige af, at deres forældre kan fragte dem til/fra skole/arbejde/venner og skal vi se på konsekvenserne fremadrettet ved nedlæggelse af stationer, så kan det blive svært at få tilflyttere til kommunen hvis transportmulighederne bliver mere og mere begrænset. Og hvordan hænger en forringelse af kollektiv transport sammen med ønsket om at tage hensyn til klimaet? Som fast pendler og mor til en teenager, der begge bruger lokalbanen til dagligt, kan jeg kun være imod nedlæggelse af stationer.

Nr. 0109

Eva Jensen

I forbindelse med høring om lokalbanernes funktion og drift med forslag om at nedlægge standsningssteder til fordel for tidsbesparelse på de enkelte strækninger har jeg som pendler gennem mange år og jævnlig bruger af offentlig trafik gennem et efterhånden langt liv empirisk erfaring med passagerafvikling og sammenhæng imellem befordringsmidler. Stationer/standsningssteder: Min vurdering er, at kun mellem halvdelen og to tredjedele af passagererne på en rute kører hele vejen mellem de to endestationer for den pågældende linje. Resten stiger enten af eller på undervejs. Ved at nedlægge standsningssteder afskærer man således mellem en tredjedel og halvdelen af passagererne fra at bruge - i dette tilfælde - toget. De kommer ikke igen nogen steder, så de bliver tabt for altid som mulige passagerer, altså en helt sikker NEDgang i passagerantallet for den pågældende linje. Som indledning skriver regionen: "Det er samtidig et ønske at styrke lokalbanernes betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene." Hvis man nedlægger standsningssteder gør man dermed nøjagtig det modsatte af, hvad man hævder at have som mål. I de byer/landsbyer, der kommer til at miste standsningssted, vil det være umuligt for børn, unge, gamle og andre uden kørekort og bil at

komme i skole, til uddannelsessted, læge, tandlæge, hospital, indkøb, besøg osv. Det vil dræne de pågældende steder for beboere i alle disse aldersgrupper i stedet for, at togtrafikken kunne opretholde en varieret aldersspredning i befolkningen det pågældende sted. I disse tider, hvor der tales om miljø og resurser, er det selvmodsigende at fremprovokere øget privatbilisme. Tidsbesparelse: En tidsbesparelse som den nævnte på 2-3 minutter vil ikke bringe én eneste yderligere passager til at vælge toget. Om den samlede rejse mellem endestationerne tager 5 minutter mere eller mindre er fuldstændig ligegyldigt. Når først man har sat sig til rette i toget og slapper af, læser eller arbejder, bruger man tiden meningsfuldt til disse beskæftigelser samtidigt med, at man har bevidstheden om, at man er i transport mod sit endelige rejsemål. Hvad der til gengæld er vigtigt både som almindelig rejsende, men ikke mindst som fast pendler er, at der er ordentlig forbindelse mellem de forskellige trafikmidler. Mange passagerer er afhængige af at benytte sig af kombinationer af 2 eller flere tog, af tog/bus eller af flere buslinjer. Hvis der skal være forbindelse, skal der være den nødvendige skiftetid (den tid det tager at bevæge sig fra det ene til det næste trafikmiddel) samt for robusthedens skyld 2-4 minutter ekstra til at gribe små-forsinkelser. Til gengæld bør ventetiden ud over skiftetiden ikke overstige 7-8 minutter, da det ellers vil opleves som meningsløs spildtid, fordi man netop IKKE i den tid flytter sig nærmere målet. Det er endda ubehageligt og koldt at vente længe i rusk og regn uden ordentligt læ og ly. Denne udendørs ventetid kan ikke engang bruges til hverken læsning eller arbejde eller noget andet end bare tomt at vente. Det er dræbende for lysten til at bruge den offentlige trafik til daglig pendling. Frekvens Nordsjælland er på en måde udkant og åbent land med spredt bebyggelse og ringere befolkningstæthed end Københavns centrum og forstæder. Det vil derfor ikke kunne forventes, at den offentlige trafik har samme niveau som i Københavns centrum, men det nuværende niveau med halvtimesdrift i dagtimer og timedrift i aften og weekend er vel reelt set ret fornuftigt. Man kan ikke her forvente hverken 10- eller 20-minutters drift, hverken dag eller aften. Til gengæld vil ringere frekvens end den nuværende ikke tiltrække nye beboere til egnen, og de nuværende beboere vil også blive væsentlig ringere stillet, så ringe at offentlig transport ikke vil være en reel mulighed for transport til og fra arbejde eller skole/uddannelse. Flytning af standsningssted og ekstra stop Det har været nævnt, at man eventuelt kunne flytte standsningen ved Gilleleje Øst til Parkvej i Gilleleje. Trinbrættet er formentlig opstået i tilknytning til daværende Gilleleje skole til elevtransport. Dette er jo ikke længere aktuelt, men der er til gengæld kommet boliger i bygningerne, måske især til ældre, som kan have fordel af at have nær adgang til toget. Desuden er der jo planer om at bygge yderligere på Rådhusgrunden på Birkevang, hvor Gilleleje Øst også ville være en god adgang. Endelig er der hele den østlige del af det gamle Gilleleje og Østre Allé, som har fordel af Gilleleje Øst, men ville få det ringere eller ikke bedre af en flytning til Parkvej. Hele Kringelholmkvarteret har jo muligheden på Stæremosen, som ligger midt for dette område, der i øvrigt ingen bus-betjening har.

I øvrigt mener jeg om standsningsstedet Gribsø på Gribskovbanen, at det i hvert fald i weekenden burde være muligt at standse også mellem Gilleleje og Hillerød. Det er et meget centralt sted i Gribskov og et af de mest idylliske steder, hvor skovvæsenet har anlagt bålsteder og -hytte med henblik på understøttelse af friluftsliv. Det virker ulogisk, at Helsingør-borgere skal have mulighed for at nyde skoven på dette sted, mens folk fra Gilleleje fuldstændig afskæres fra denne mulighed. Jeg er bekendt med, at man da kan vente i Kagerup, men det føles som meningsløs spildtid at stå dér i 20 minutter 1½-2 km fra bestemmelsesstedet. Da skovtur er en rekreativ beskæftigelse, og de fleste har fri til dette i weekenden, vil det harmonere med det rekreative behov på Gilleleje-benet af banen i weekenden, hvor der er færre rejsende og dermed færre stop og bedre køretid end i hverdagene med pendlertrafik. Samfundsmæssigt mener jeg derfor, at man i stedet for at skære ned på muligheden for at bruge den offentlige trafik mindst bør opretholde den nuværende frekvens og antal af standsningssteder. Den offentlige trafik, herunder lokalbanerne, bør hellere styrkes end forringes, hvis man ønsker at opretholde og styrke lokalsamfundene, - og hvis man mener noget som helst alvorligt med miljø-, CO2- og energi-hensyn. Med venlig hilsen Eva Jensen

Nr. 0110

Katrine anglov

Det vil være det mest upraktiske i at lukke stæremosen da der bor mange unge og kommende unge mennesker som bruger toget til og komme frem og tilbage fra skole, uddannelse og arbejde.

Nr. 0111

Christoffer Bonnevie Anglov

Der er rigtig mange skole børn og voksne pendler, der kommer fra Stæremosen og Kringelholm , som bruger dette stop.

Nr. 0112

Karl Emil Ulrik Larsen

En lukning af de beskrevne trinbrætter, er et nybrud i eklatante selvmål fra region hovedstadens side. I en tid, hvor man ønsker at flere borgere skal benytte sig af offentlig transport, ja så vælger man simpelthen, at gøre den mulighed mere bøvlet end den er i forvejen. De små landsbyer er stærkt afhængige af at have kontakt med det "offentlige transportsystem" ellers vil områderne blive mindre attraktive at bosætte sig i for unge og ældre, der ikke har mulighed for at have bil. Til sidst, vil en lukning, netop nu, slet ikke give mening. "Søborg Sø" er lige på trapperne, hvor man forventer en større tilstrømning af turister og besøgende i området, og dermed må man forvente et større behov for benyttelse af trinbrætterne i området. Mvh Karl Emil Larsen

Nr. 0113

Jonas Masri-Pedersen

Jeg synes ikke at Gilleleje Øst og Stæremosen St skal lukkes. Begge stationer dækker fint områder og en nedlæggelse af Stæremosen vil forringe muligheder for dem der benytter offentlig transport til at komme til fitness eller de andre virksomheder der ligger i Stæremosen. Ligeledes mener jeg hellere ikke at Gilleleje Øst skal nedlægges, da et hurtigere kørenede tog på denne strække vil genere husene og borgere omkring samlinget med nu.

Nr. 0114

Dorte Rasmussen

Nedlæggelse af stæremosen afskærer hele øst fra at komme til byen, hvis man ikke har bil. Her er pensionister i mange boliger, som så kun kan komme til byen 1 gang i timen

Nr. 0115

Cecilie weber

Bevar stationerne langs lokalbanerne! Vi har brug for fleksibel offentlig transport i udkants Danmark! Vi har brug for grøn transport i verden! Vi har på kanten af udkanten brug for at kunne komme rundt, også uden bil.

Nr. 0116

Mille Christensen

Stop med at nedlægge togstationer. Vil i ikke godt have at det skal være attraktivt at bo og færdes i Gilleleje?

Nr. 0117

Carina Høyer

Jeg er imod nedlægning af 5 stop på Lokalbansen. Personligt fordi beboere (og kommende gæster/turister til den gen-etablerede Søborg Sø) får svært ved at komme til og fra Søborg, hvor det i forvejen er meget begrænset offentlige transportmuligheder.

Nr. 0118

Mikkel Hansen

Der et offentlig ansvar for at udvikle de små landsby samfund, med nedlæggelse af de små stationer/trinbræt, vil det standse udviklingen og øge fraflytning hvilket er ødelæggende for de små samfund. Vi har et medansvar for at gøre det attraktivt at bosæt sig i hele Nordsjælland, det virker til at det nuværende forslag ikke tager del i det medansvar.

Nr. 0119

Louise Andressen

Indsigelse mod nedlæggelse af små stationen/trinbræt. Lokaltoget gør det muligt at komme i skole og på arbejde på en god og fornuftig måde. Vi benytter, som mange andre, Stæremosen st. Skal vi i stedet til Gilleleje st, vil vi ud på en gåtur på 30 min. Det er fuldstændigt uholdbart. De unge mennesker, der går på ungdomsuddannelser i Helsingør og Hillerød har skoledage fra 8 - 15.30. De er i forvejen afsted hver dag fra ca. 6.55 - 16.30 - læg 30 min. gåtur i hver ende så bliver dagen uoverskuelig lang, når dertil kommer lektier + job. Der vil være unge, der springer fra sin uddannelse på den bekostning. Det vil ligeledes ikke være attraktivt at tage toget for andre, da man alligevel skal gå langt ud og hjem eller starte bilen og finde parkering på en station. Ved at nedlægge de små stationer udhuler man incitamentet til at bosætte sig lidt udenfor byen. For os handler det ikke om at komme hurtigst frem - det handler om AT KUNNE KOMME FREM på en fornuftig måde. Stæremosen st. ligger i et område, hvor den demografiske fordeling har utrolig mange børn og unge, samt hele Stæremosen industri- og erhversområde med mange arbejdspladser. Boligområderne der ligger lige op af Stæremosen st. er: Kringelholm, Grønnevang, Pileskoven og Hestehaven (VIBO) Der står altid folk på og af på stationen. Vi håber meget at I forstår at lokalbanen er et helt centralt bindeled i vores lille samfund. Mvh

Nr. 0120

Kristina windig

Jeg vil meget gerne gøre indsigelse til forslaget omkring at sløjfe stæremosen togstop på Gribskovbanen. Dette stop er enormt vigtigt for os der bor i Kringelholm og omkringliggende område. Vores unge mennesker bruger dette trinbræt for at komme på deres uddannelser mod Helsingør og Hillerød samt videre mod fx København. Vi er flere som bruger toget til at komme på job. I området bor flere som er dårligt gående, de benytter trinbrættet for at kunne komme ned og handle i byen, komme til læge og lign. Det kan for mange være en hjælp hvis de ikke kan gå den vej der er ned til centrum som faktisk er længere end man lige tror. Det vil have kæmpe negative konsekvenser hvis stæremosen stoppet nedlægges.

Nr. 0121

Tina og Henning Lind

Jeg vil meget gerne gøre indsigelse til forslaget om, at sløjfe togstop ved stæremosen på Gribskovbanen. Vi er et stort område på Kringelholm, med rigtigt mange børnefamilier og ældre borgere. De unge mennesker bruger Stæremosen trinbræt når de skal på deres uddannelser mod Helsingør og Hillerød og igen videre mod København - og selvom flere har biler, så er det noget nemmere med toget, når man skal ind mod byen (for at undgå den umulige parkering) - og ikke mindst for ikke at sidde i kø på Hillerød-forlængelsen og på motorvejen videre, hvilket er et mareridt i morgentimerne) For de ældre, som dagligt benytter toget for at komme ind og handle i Gilleleje by, vil det være en kæmpe belastning, ikke at kunne gå under Kringelholm-vejen og over til toget på Stæremosen. Selvom det virker tæt på - så er der alligevel små 3 km fra Kringelholm og til Gilleleje by. Jeg håber virkelig, at I vil frede Stæremosen trinbræt.

Nr. 0122

Rikke Rottensten

På et tidspunkt hvor det er vigtigere end nogensinde at mindske privatbilisme er det voldsomt problematisk, at Region Hovedstaden endnu engang har planer om at forringe den offentlige trafik for en meget stor gruppe fastboende og sommerhus beboere i Gribskov kommune. For mit eget vedkommende vil nedlæggelsen af Stæremosen som trinbræt betyde, at jeg fremover udelukkende vil bruge bil mellem Frederiksberg og sommerhuset. For uden Stæremosen vil turen til Gilleleje med offentlig transport blive besværliggjort i en grad som vil betyde et fravalg af denne mulighed. Trafikken på Bonderupvejen er steget radikalt de senere år - det mærker man tydeligt, når man har haft hus i området i flere årtier. At nedlægge Stæremosen - og de andre trinbrædt - vil medvirke til en endnu større øgning af biltrafikken. Stik mod den intention politikere og staten ellers har om at mindske privatbilismen. Samtidig vil nedlæggelsen af så mange stop i områder med mange indbyggere - både helårs og om sommeren - selvsagt også gøre det mindre attraktivt at flytte til området for folk, især børnefamilier. Mange vil være nødt til at have to biler for at kunne passe deres arbejde, ligesom børnene pluselig skal transporteres i bil til skoler, fritid mm. modsat nu, hvor der er et trinbrædt de kan stå af og på selv. Forslaget om at nedlægge en række trinbrædt i Gribskov kommune til fordel for en meget lille forkortelse af en i forvejen ikke overvældende lang rejsetid har vidtrækkende konsekvenser. Lige nu og her især for de mange, der mister en vigtig fleksibilitet i deres hverdag. Og på længere sigt og overfor ikke mindst kommende generationer, der skal leve med følgerne af øget forurening og endnu en forringelse af et i forvejen hårdt belastet klima.

Nr. 0123

Jens Thofte

Jeg er borger i Halsnæs og har følgende høringssvar vedr. Frederiksværkbanen: 1. Har man undersøgt via spørgeskema/sociale medier/andet om borgerne i Halsnæs ønsker at bibeholde/forbedre afgangshyppigheden fra de forskellige lokalstationer/trinbrædt fremfor få minutters hurtigere rejsetid? Afgangshyppigheden er langt vigtigst da ventetid på op til en time vil få folk, inklusive undertegnede til at benytte bil fremfor tog. 2. Der tales meget om at kollektiv trafik skal udgøre en større andel af transportarbejdet for at mindske CO2-udledningen. Selvom en større del af bilparken fremover måske udgøres af el-biler så CO2-udledningen falder, vil et andet problem blive mere og mere udtalt, nemlig trængslen på vejene. Dette vil medføre tabt arbejdstid, flere ulykker, behov for kostbar udbygning af vejnet, mere støj, øget forurening fra dækslid mmm. Alt i alt må den fremlagte ændring af togbetjeningen betragtes som det der kaldes et nulsum-spil, dvs. at man "forbedrer" visse områder på bekostning af andre, endog med forøgelse af biltrafikken til følge. Altså modarbejdelse af bestræbelserne på at øge den kollektive trafik. 3. Ændringen i togaftange på Frederiksværkbanen, som medfører timeaftange på en række stationer/trinbrædt, kan derfor ikke betragtes som en forbedring og må forkastes.

Nr. 0124

Martin Herse-Lyngsø

Bevar stæremosen trinbræt. Det benyttes dagligt af folk der arbejder i Stæremosen, samt studerende som skal til og fra videregående uddannelser. At nedlægge dette for at bruge budget på er stoppested er par hundrede meter længere fremme, giver ikke mening, det er penge ud i luften. Der er nemt at komme til og fra stæremosen trinbræt, både for gangbesværede samt minimal trafik for de cyklende, langt mindre risiko for trafikuheld osv.

Nr. 0125

Camilla Michelsen

Indsigelse på lukning af trinræt ved Stæremosen, Gilleleje.
Trinbrætter ved Stæremosen skal bestå til boligområde omkring Kringelholm og Grønnevang. Der er mange unge mennesker der dagligt pendler og står af/på ved trinbrættet og mange unge mennesker der i fremtiden ligeledes vil bruge det.

Nr. 0126

Anders Højman

først og fremmest så er det voldsomt facinerende at man bruger DKK 93 mio. på naturgenopretning af ved det fremtidige Søborg Sø, hvorefter man fjerner de 2 stationer (Pårup og Søborg) som nok er de grønne rejsendes bedst mulighed for at komme ud at opleve den genoprettede natur. Som jeg læser Rambølls tal så vil en reduktion alene af rejsetiden mellem Gilleleje og Hillerød på respektivt 3½ min og 1½min pga. af stationslukningen, medføre 50.000 ekstra rejsende, det kan simpelthen ikke passe at 50.000 vil finde det mere attraktivt at rejse på strækningen fordi det går så lidt hurtigere. Hvordan har man estimeret denne tilvækst i passagerer?

Nr. 0127

A/B Bovieran Helsingør

Bestyrelsen

Troldebakkerne er en relativ ny bydel i Helsingør i rivende udvikling, hvor mange indbyggere tager toget til og fra den nærliggende Troldebakkerne Station. Desværre standser toget i dag kun ved Troldebakkerne Station i et interval af 1 time, og derfor vil der i den nuværende situation være et naturligt og betydeligt fravalg af Lokalbansen som befordringsmiddel. En betjening af Troldebakkerne Station med halvtimesdrift vil åbenlyst forøge passageranvendelsen til og fra stationen. Troldebakkerne er et byområde, som udbygges i etaper. I dag er etape 1 ved at være færdig, og består af 700 boliger. Afhængig af størrelsen på etape 2, som er under planlægning, må det antages, at området over tid vil rumme 2000-3000 indbyggere. Andelsboligforeningen Bovieran Helsingør, der omfatter ca. 80 indbyggere, og Bydelsforeningen Troldebakkerne, som i dag repræsenterer alle boliger og indbyggere i Troldebakkerne, opfordrer derfor på til, at alle tog, der passere, standser på Troldebakkerne Station. Med venlig hilsen o Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Bovieran Helsingør, Troldeholmen 1, 3200 Helsingør o Bestyrelsen for Bydelsforeningen Troldebakkerne Helsingør, 3200 Helsingør

Nr. 0128

Anders Jessen

Udviklingsplanen for lokalbanerne indeholder flere positive elementer såsom nye grønne tog og udvikling af stationerne. Som det nævnes i planen, er lokalbanerne i Region Hovedstaden en rygrad i det kollektive transporttilbud, ikke mindst i de mindre bysamfund. Et af de erklærede mål for planen er at styrke lokalbanernes betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene og som borger i Søborg og næstformand i Søborg Bylaug ser jeg derfor med stor bekymring på forslaget om at nedlægge stationerne i Pårup og Søborg som dårligt kan forenes med dette mål. Søborg er en mindre landsby, med en lang og spændende historie, og omegnen byder på en attraktiv og skøn natur. Søborg har et meget aktivt foreningsliv, med idrætter, ridning/ ridestævner, kultur, kirke med arrangementer, børneklub, musik, loppemarkeder, spiseaftener, traditionelle årstidsfester, rulleskøjtedisko, større events som kræmmermarked, musikfestival

mm, som engagerer en stor del af de lokale og tiltrækker publikum og deltagere fra en større del af omegnen. Borgerne i Søborg, især børn, unge og ældre, vil have langt færre muligheder for at benytte offentlig transport, hvis de to trinbrætsstationer nedlægges. Rejsetidsbesparelsen ved en nedlæggelse vil være forsvindende lille i det samlede billede da togene kun standser én gang i timen hvis der er passagerer der skal af eller på ved disse stationer. Rejsetiden for beboerne i Søborg og omegn vil blive længere til de nærmeste stationer. I Søborg ligger der også en skole, Søborg Privatskole, som benytter de to trinbrætter ved udflugter og studierelaterede besøg med eleverne andre steder i Nordsjælland eller i København. Konsekvensen risikerer derfor at være at mange fristes/tvinges til at bruge private transportmidler, hvis de har denne mulighed, hvilket blandt andet vil have negative miljømæssige konsekvenser. Søborg er også under forandring, da reetableringen af Søborg Sø inden for et år vil være en realitet. I den forbindelse forventes det, at mange, især naturturister, vil søge til Søborg for at nyde naturen, Søborg Slot og Søborg Kirke, især til fods eller på cykel. Hvis man ønsker at komme til området med offentlig transport, er Pårup og Søborg trinbrætter to af de nærmeste muligheder, der er. Fra begge stop er der en rimelig gå-/cykelafstand (1-2 km) til det kommende søområde. Hvis det offentlige transportudbud forringes for området netop som man forventer en stigning i antallet af besøgende må man forvente en forøgelse af privattrafikken der også vil have negative miljømæssige konsekvenser for området og beboerne i Søborg og omegn vil opleve en forøgelse af biltrafikken i deres landsby med alt hvad det kan forårsage af problemer (sikkerhed for gående og cyklende, parkeringsproblemer m.v.). Jeg håber at der vil være forståelse for disse synspunkter og at den endelige beslutning vil lægge mere vægt på konsekvenserne for de mindre bysamfund der er afhængige af stationerne i Pårup og Søborg. Det er meget svært at forestille sig at attraktiviteten af lokalbanerne vil blive mærkbart forøget hvis man kan spare et par minutter en gang i timen i den samlede rejsetid. Med venlig hilsen, Anders Jessen

Nr. 0129

Christian Vinaa

"PROTEST IMOD FJERNELSE AF STATIONER Formålet med offentlig transport - herunder lokalbanerne - er at transportere borgerne fra A til B. Jo flere borgere, der benytter off. transport, jo bedre for miljøet og jo bedre for økonomien bag den off. transport. Borgerne lægger (generelt) ikke vægt på, at der spares enkelte minutter ifølge en teoretisk køreplan. Borgerne lægger mere vægt på, at der for det første ER tilgængelig off. transport og herefter, at den off. transport er pålidelig.

Stramme køreplaner opfordrer til forsinkelser og skuffelser og mistede forbindelser.

Hvis man først begynder at nedlægge stationer eller stoppesteder, udhuler man langsomt, men særdeles sikkert, hele grundlaget for den pågældende rute.

Færre stop betyder færre passagerer, hvorefter man bliver nødt til at skære ned på afgangene, (for der er jo alligevel ikke nok passagerer), og så kommer der endnu færre passagerer, hvorefter togstrækningen efter forbavsende få år nedlægges, idet det jo er billigere med busser, som kan køre på veje, som man ikke selv skal vedligeholde.

Ja - mange ""små"" stationer eller stoppesteder er teoretisk ""forsinkende"". MEN - toget stopper kun ved de små stationer, hvis passagerer skal af eller på.

Lokalbaner er og bliver BUMLETOG, som er en vigtig grundsten for alle lokal-samfund.

Lokalbaner er IKKE IC-Lyntog, der kun betjener storbyer.

I stedet for at KUN kigge på sparede minutter ifølge en teoretisk køreplan, skulle regionen kigge mere på at give alle, der benytter off. transport, herunder lokalbanerne, en behagelig rejse-oplevelse - ikke kun en kvæg-transport fra A til B.

Hvis man fx. forestillede sig, at Lokaltog ansatte mandlige og kvindelige modeller til at servere gratis morgen-juice, ville der være mange, der ville forlange, at togturen tog lidt længere tid !
;-)"

Nr. 0130

Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S

Karina Mikkelsen

Se bilag på side 176

Nr. 0131

Anne Hedelund

Nedlæggelse af Stæremosen vil fjerne tilgængeligheden for nem adgang til offentlig transport for et stort område (bl.a. Kringelholm, Stæremosen, Grønnevang). Jeg håber det bliver taget med i betragtning når man tager emnet op.

Nr. 0132

Gitte Buenaventura

Jeg kan ikke støtte, at man vil nedlægge så mange stationer i Gilleleje og omegen. Man vil nedlægge 4 stationer inden for en meget kort afstand, og det vil påvirke mulighederne for at bevæge sig rundt i nærområdet. Dette vil i særdeleshed påvirke ungdommen som ofte bruger toget til at komme frem og tilbage i deres lokalområde. Man vil dog oprette en ny station - Parkvej - men den vil ikke opveje det man mister. Ved at nedlægge Stæremosen afskærer man en masse mennesker som bor i et af Gillelejes mest attraktive boligområder - kringelholm - for at have en nem adgang til offentlig transport. Hele industriområdet vil også miste en meget central adgangsvej hvis denne station nedlægges. Dette flugter ikke med ambitionen om at styrke en attraktiv rejseform.

Nr. 0133

Beboer Ålekistevej

Marie Louise Høj Thygesen

Jeg er oprigtig utrolig ærgelig over planen for nedlukningen af trinbræt pårup st og Søborg st. Da jeg og min familie flyttede lidt uden for Gilleleje for et år siden var muligheden for at kunne benytte offentlig transport på trods af at bo mere på landet end i byen helt klart en vigtig faktor i valg af bopæl. Dette både i forhold til hvad der logistisk set lader sig gøre når man har en bil og har børn og forskellige arbejdspladser, men også at ens børn i fremtiden kunne benytte offentlig transport. Personligt benytter jeg pårup st 4-5 dage om ugen på min vej til Hillerød Hospital hvor jeg arbejder. Måske fremgår det ikke i regnskabet i dot standen da jeg har erhvervskort? Det er en transportform som jeg er enormt tilfreds med og som jeg for nu synes er fuldt konkurrence dygtig med at tage bilen. Jeg synes jeg er sikret mobilitet på trods af at bo et sted der ellers kræver bil til alskens ærinder. Jeg sparer ikke meget tid ved at tage bilen istedet og dette på trods af at gribskovbanen ofte er forsinket. Hvis pårup st lukker er jeg nødsaget til at tage bilen da det logistisk set og tidsmæssigt ikke vil kunne betale sig at tage til en af de øvrige stationer. Andre der bor i dette område vil stå i samme situation. Jeg står undrende overfor denne form for udbud-efterspørgsels model som jeg synes brugere af stationen skal stå til måls for. Vi er reelt en lille gruppe brugere, men det har afgørende betydning for os om vi kan blive transporteret til arbejde/skole/ kulturelle begivenheder etc. Det skaber en ulighed i tilgængelighed. Ønsker man øget brug af offentlig transport, mobilitet for os der bor i land distrikterne og mulighed for at vores børn let kan tilgå uddannelses institutioner, bliver man nødt til at bevare de muligheder der er for offentlig transport. Ydermere hvis man ønsker at tiltrække børnefamilier fra by til land, bør man gøre det attraktiv og ikke en forudsætning at skulle have to biler for at kunne få puslespillet til at gå op. Det emmer ligefrem heller ikke af "grøn omstilling" at øge privatbilismen pga manglende offentlig transport tilgængelighed. Min erfaring fra nedlægning af jyske busruter, der hvor jeg voksede op var ikke en øget efterspørgsmål på de tilbageblevne, fordi transportformen blev så enormt begrænset i tidspunkter og områder. Tværtimod satte folk dig ind i bilen istedet. Vi lever med at trinbrættet er en mulighed ved tryk, og at vi kun kan stå af på trinbrættet en gang i timen. Jeg synes de 2-3 min der vindes er en meget lille gevinst i det store billede. Mvh Marie-Louise Høj Thygesen

Nr. 0134

Andreas Johansen

På det personlige plan vil lukning af trinbrættet i Pårup og Søborg få store konsekvenser for vores familie (to voksne og to børn) da det vil hindre os i at komme til og fra vores hjem uden at køre i bil og vil betyde at venner og familie uden bil ligeledes vil være afskåret fra at komme på besøg. På det store samfundsmæssige plan betyder det at folk uden adgang til bil, eller muligheder for at fragte sig selv langt på cykel; børn, teenagere, handicappede og ældre der ikke kan køre selv osv., ikke kan bo i, eller besøge dette område. Dette tiltag er således en uretfærdighedens politik der indskrænker nogle gruppers muligheder, for en minimal besparelser skyld. Desuden arbejder planen lige stik imod hvad vores samfund har brug for i forhold til grøn omstilling. Denne omstillingen vil kræve en udbygning af den kollektiv trafik - Ikke foringelser! Mvh /Andreas Johansen

Nr. 0135

Lise Nersting

Jeg ønsker at alle stationer bevares - det er vigtigt at kunne tage toget og støtte den grønne omstilling

Nr. 0136

kim wilsborg

Mod nedlæggelse af Stæremosen Station. Vi har mange mennesker fra Kringelholm, som bruger stationen. Vi har unge mennesker, som tager toget til Hillerød og Helsingør Det vil betyde meget længere rejsetid bl.a. når de skal i skole. Ønsker derfor at gøre indsigelse mod nedlæggelse af Stæremosen Station. mvh Kim Wilsborg

Nr. 0137

Astrid

Jeg bliver meget bekymret over at man overvejer at lukke især Pårup trinbræt men så sandelig også Søborg trinbræt. Jeg får med jævne mellemrum gæster på besøg som tager toget. Og de vil så ikke få mulighed for at komme og besøge mig. Der er 2,6 km længere til Fjellenstrup trinbræt og det er for langt at gå for mine venner. Jeg kommer aldrig til at forstå at man kalder det et lokaltog og så vælger at lukke flere af de små lokale trinbræt. I forvejen kan man ikke komme hurtigere til Hillerød station fra min adresse i bil i forhold til at køre med tog. Busser har vi jo også kun meget lidt af - så lidt så det nærmest er til grin. Vi har også måttet acceptere at man hver halve time i hverdagene i myldertiden ikke stopper ved Pårup trinbræt - da det trådte i værk der tvang man min datter til at købe bil og køre i den. Da man samtidig rykkede afgangstiden fra Hillerød med 3 minutter så kunne hun nu ikke nå første tog hjem om eftermiddagen og det næste stoppede ikke på Pårup. Og at skulle vente lige knapt en time på Hillerød oven på en lang skoledag det ville hun ikke. Og det kan man jo godt forstå. Man vil så gerne have flere over i offentlig transport - det gøres ikke ved at gøre den dårligere og dårligere. I stedet for kunne man spare lidt på de mange muligheder for at køre med offentligt transport som der er i København. Der er både mange busser der kører hele tiden, Metro og S tog. Det er jo ikke kun Københavnerne der skal tilgodeses . . . Vi der bor på landet skulle også gerne kunne bruge det offentlige transport.

Nr. 0138

Mathilde Løve

Lad venligst være med at reducere antallet af stationer. Jeg er fortalende for bedre togdrift men at reducere antallet af stop er totalt imod formålet. Hvis I udelukkende ønsker en hurtigere drift kunne I jo bare fjerne alle stationer. Tænk engang et tog der bare kunne køre imellem a og z uden at stoppe, eller have mulighed for at stoppe, på de mellemliggende stationer. Et tog der er hurtigt, uden indvendigt slid og helt uden passagerne. Vi bor på landet, vi vil gerne have føgrøn mobilitet Vores kommuner kan ikke løfte mobilitetsopgaven på tværs af kommunegrænserne, der må i være garant for kvalitet og sikre som minimum en fastholdelse af eksisterende stationer, og så kunne I jo også se hvorfor folk ikke bruger nogle af de små stationer. Vær mere ambitiøs end det her makværk, ta jeres opgave mere alvorligt. Udvikling og afvikling behøves ikke at være det samme.

Nr. 0139

Katja Juell-Jacobsen

"Prøv en bilfri dag - fordi hver en tur tæller" lyder Movias nyeste slogan. Men for ørbyborgerne kan det blive en udfordring, hvis Ørby station nedlægges. Uden mulighed for hverken at tage bussen eller toget vil beboerne i Ørby være fuldstændig afskåret fra offentlig transport i nogenlunde afstand fra hjemmet. Det udvander vores lokalsamfund, hæmmer den grønne omstilling og gør det uattraktivt for potentielle tilflyttere. Så det bør tages med i overvejelserne, om tid (1 minut) er mere værd end ørbyborgernes livskvalitet og Movias egne værdier.

Nr. 0140

Hanne Svendsen

Ved nedlæggelse af de små stationer er det muligt at man sparer vel 1-2 min for de fleste men til gengæld gør man pendlingen nærmest umulig for de få der måske har bosat sig der pga. stationen. De 2 ekstra min for os andre der alligevel har langt betyder intet ift. generne for de få. Det er vigtigere med nok afgang og stabilitet. Desuden vil det betyde at det umuliggør transport for de unge og i bedste fald flere biler i værste fald døden for de små bysamfund - begge dele i modstrid mod det vi hører fra borgen. Tag nu og arbejd sammen om at få den kollektive trafik op på et niveau (dækkende alle) og til en rimelig pris så det reelt bliver et alternativ til bilen. Kig mod Skåne.

Nr. 0141

Bent Riis

I stedet for at afvikle stoppesteder, synes jeg det vil være bedre at udvikle den kollektive trafik i Gribskov med f.eks. flere afgang og stadig med mulighed for at tage kollektiv transport hvis man gerne vil gå en tur i naturen

Nr. 0142

Mette Fischer- Nielsen

Hvordan forestiller i jer at vi skal komme rundt med det offentlige og spare på brug af bilen (miljømæssigt rigtigt og vigtigt) når i skærer mere og mere af den offentlige transport bort herude.... En bus om morgenen og få om aftenen til dem der skal på arbejde, i skole, i gymnasiet, gruppearbejde om eftermiddagen i forbindelse med gymnasie og videreuddannelse , fritidsjob, sport osv , hvordan tænker i det hænger sammen logistisk. Og hvordan hænger det sammen med at man politisk gerne opfordre til at lade bilen stå.... I amputerer totalt landsbyerne, hvilket man jo osse politisk ses arbejder på at komme væk fra... Udover det har man et kæmpe søprojekt igang tænker i at alle skal komme kørende i biler og hvis så hvor tænker i så bilerne skal parkere og hvordan tænker i at vores landsbyliv blir hvis der kommer 100000 besøgende (naturstyrelsens tal) om året . Desuden blir der på nuværende tidspunkt bygget 11 nye huse i landsbyen på en grund som kommunen har givet grønt lys til for at tiltrække børnefamiliesom så har brug for en gid ordentlig offentligt trafik Og en privatskole hvor de ældste elever har brug for bus/toge Så at nedlægge ruter gir bare INGEN MENING

Nr. 0143

Charlotte Andersen

Ville være dumt at nedlægge, der er mange mennesker som bruger Stæremosen station!

Nr. 0144

Karina Nørgård Andersen

Jeg ønsker at Ørby Station skal bevares og ikke nedlægges. Jeg skal flytte til Ørby med 3 børn næste år, og med en der skal daglig til Hillerød og to til Helsingør, så har vi stor brug for Ørby Station. Der er jo ingen anden offentlig transport til Ørby, da busruten dertil også er nedlagt. Det er en meget stor skam, at man ikke prioriterer de små byer og os som vil bo på landet. UdkantsDanmark bliver større og større, mindre og mindre attraktiv og de større byer bliver overbebygget. Det kan da ikke være fremtiden, at alle skal bo i de større byer og de små byer på landet dør hen.

Nr. 0145

Henrik Myhle Ambus

Jeg ønsker at Ørby Station ikke nedlægges men bevares. Jeg har boet i Ørby i mange år og behovet for stationen er der. Næste år flytter min kæreste herud med 3 børn, hvor den ene går i skole i Hillerød og de to andre i Helsingør. Der er heller ikke længere nogen busser til Ørby. Dvs ingen offentlig transport til Ørby. Så enten skal de cykle eller blive kørt. Det er synd at lukke for de små landsbyer, hvor vi stadig er mange der gerne vil bo. Så luk ikke de små lokalbaner og stationer.

Nr. 0146

Niels Bramsen

Angående nedlæggelse af Stæremosen banestation. Jeg bor på Kringelholm, og jeg og min familie benytter meget ofte toget i begge retninger. Enten for at køre lokalt, eller for at komme til Kbh. Med Børnehaven og det voksende industri kvarter ved Stæremosen er det en rigtig dårlig idé at nedlægge banen. Det handler denne indsigelse om. Vi er klart imod, og her taler jeg på vegne af Grundejerforeningen Kringelholm Syd, som har rigtig mange husstande.

Nr. 0147

Camilla Hansen

Vi har boet i Ørby i 11 år og har benyttet stationen i Ørby meget. En af grundene til, at vi valgte at købe hus i Ørby, var på grund af, at der var en station i Ørby så vi kunne komme hurtigt på arbejde, ind mod byen og vores børn kunne komme til og fra skole. Nu er Region Hovedstadens Udviklingsplan for lokalbanerne i Nordsjælland bragt i høring. Et af planens temaer er kortere rejsetid. Region Hovedstaden vil forkorte rejsetiden på lokalbanerne med 1 til 2 minutter. Dette skal ske gennem nedlæggelse af små stationer i regionens yderområder, herunder Ørby station. Gennemføres denne nedlæggelse af Ørby Station får det store konsekvenser for os som familie og borgere i Ørby. • For os, der bor i Region Hovedstadens yderområder, betyder det ikke så meget om det tager et eller to minutter længere at komme til Hillerød. Det som virkelig betyder noget, er vores faste adgang til kollektiv trafik. • Det er vigtigt for os, at togene på lokalbanen kan stoppe ved alle stationer, når der er rejsende, som gerne vil af eller på toget. Jo oftere toget kan standse på en station, des mere attraktiv bliver den kollektive trafik for os i yderområderne. • Det er at gå den modsatte vej i den grønne omstilling, når der planlægges nedlæggelse af stationer og forringelser i den kollektive trafik. Nedlægges en station i en landsby, så må vi nok erkende, at den aldrig vil genopstå. • Vi kan i Region Hovedstadens udviklingsplan læse, at nedlægges Ørby Station, så kan nye beboere i det nye boligområde Trollebakkerne få endnu bedre kollektiv trafik med halvtimedrift. For os virker dette argument ganske enkelt både vanvittigt og på samme tid absurd. Skal vores eneste adgang til kollektiv trafik sløjfes på bekostning af et nyt

boligområde? • Ørby station er afgørende for vores adgang til den kollektive trafik og den eneste mulighed for at komme på arbejde, til uddannelse eller deltage i sociale aktiviteter. Dette gælder især vores børn, der ikke har mulighed for at komme i skole i Helsingør og på gymnasiet i Hillerød. Ligeledes vil vores børns sociale liv blive besværliggjort, da de vil få svært ved at besøge andre og vice versa. Derudover bruger de toget når de skal på fritidsarbejde og fritidsaktiviteter. Vores søn er konkurrencesvømmer og har brug for, at der er en mulighed for at kunne tage frem og tilbage med toget flere gange om dagen. I Ørby er der ikke adgang til andre kollektive transportformer. Den busrute, som tidligere gik gennem landsbyen, er nedlagt for mere end 10 år siden. • Region Hovedstaden har haft nedsat et opgaveudvalg for "Rejsen med bus, tog og cykler". Udvalget fremlagde sine anbefalinger i maj 2023. I anbefalingerne fra regionens opgaveudvalg fremgår bl.a., at der skal være bred dækning i yderområderne. Denne anbefaling synes ikke at være fuldt ud prioriteret i udkastet til udviklingsplanen. Nedlæggelsen af de små stationer gør netop, at den brede dækning forsvinder og vi bliver nødsaget til alligevel at anvende bil for at komme til trafikknudepunkterne. Denne manglende prioritering af den brede dækning vil uvilkaarligt medvirke til øget privatbilisme og forsinke den grønne omstilling i regionens yderområder og de små lokalsamfund. Selv de små landsbyer bør også kunne bidrage til den grønne omstilling og minimere privatbilismen. • Uden adgang til kollektiv trafik i Ørby vil landsbyen forventeligt ikke længere være et sted, hvor unge familier med børn vil bosætte sig. Ørby vil være en landsby i et yderområde, hvor privatbilisme er nødvendig. • Regionen påpeger i udviklingsplanen, at der er få rejsende på de mindre stationer. Det lave antal rejsende bør dog holdes op mod befolkningstætheden i vores yderområder. Faktisk er det omkring 10 % af landsbyens borgere, som dagligt anvender Ørby Station. Her bor folk ikke helt så tæt, hvilket demografisk jo helt præcist kendetegner landsbyer og yderområder. Hertil skal det nævnes, at Ørby Station kun har timedrift i modsætning til de stationer med halvtimedrift, som Ørby statistisk set sammenlignes med i Region Hovedstadens udviklingsplan. Region Hovedstaden fremlagde d. 11. september 2024 ved møde i Gribskov Kommunes Dialogforum for Kollektiv Trafik, at Ørby Station og Trollebakkernes Station i hele 2025 ville indgå i en forsøgsordning med halvtimedrift. Vi er som familie bekymrede for, at forsøgsordningen efterfølgende vil være medvirkende til en nedlæggelse uden politisk beslutning og uden inddragelse af interessenter i Gribskov Kommunes område og ikke mindst os som borgere i landsbyen og dennes omegn. • Særligt Trollebakkernes Station bør gentænkes i udviklingsplanen. Der passerer allerede to busruter på Valbyvejen få meter fra Trollebakkernes Station. Disse to busruter kan med fordel også betjene Trollebakkernes Station og beboerne i det nye boligområde, hvorved standsning på andre stationer kan opretholdes på lokalbanen og endda om muligt overgå til halvtimedrift. • Generelt bør halvtimedrift genovervejes på så mange stationer som overhovedet muligt. Det er netop halvtimedriften på

lokalbanens stationer, som gør det særdeles attraktivt at anvende den kollektive trafik i yderområderne af Region Hovedstaden. Halvtimedrift vil for mange af byens borgere være en medvirkende faktor til i højere grad at anvende lokalbanen dagligt. • Nedlægges Ørby Station, så bliver Ørby en af de landsbyer i hele Gribskov Kommune, som har længst til kollektiv transport. Nærmeste station vil være Vejby. Den korteste adgangsvej fra Ørby til Vejby er via en marksti på godt 2 km, som er uoplyst og uden regelmæssig snerydning og ofte oversvømmet ved kraftig regn. Møder man et køretøj fra en af de få boliger langs markstien, så er man nødsaget til at træde ud på marken for ikke at blive kørt ned. Sker transporten via rigtige veje, så er afstanden over 3 km, uden cykelsti og belysning. Adgangsvejen til Vejby vil i de mørke vintermåneder for os som forældre være forbundet med utryghed, når vores børn skal færdes på den mørke og øde marksti. Lige nu er det muligt for dem at gå til Ørby Station ad en vej, som er belyst og ryddet for sne og den bliver heller ikke oversvømmet. Derudover ligger Vejby station i en helt anden billetzone end Ørby Station. Dette vil gøre vores transportudgift højere, hvilket kan være meget i en lille familie. • Vi håber, at Regionsrådet i Region Hovedstaden vil huske, at vi som familie i et yderområde, er afhængige af adgangen til den kollektive trafik. En kollektiv trafik, som er attraktiv og med halvtimedrift. En halvtime drift, som vil forbedre den kollektive trafik og understøtte den grønne omstilling. For os herude på landet trykker vi gerne stop – både når vi skal af og på toget – bare toget kan stoppe, hver gang det kører forbi vores station. Bevaring af stationer og halvtime drift i yderområderne er vores højeste ønske. Mvh. Camilla Fisker Hansen

Nr. 0148

Nilas Hansen

Vi har boet i Ørby i 11 år og har benyttet stationen i Ørby meget. En af grundene til, at vi valgte at købe hus i Ørby, var på grund af, at der var en station i Ørby så vi kunne komme hurtigt på arbejde, ind mod byen og vores børn kunne komme til og fra skole. Nu er Region Hovedstadens Udviklingsplan for lokalbanerne i Nordsjælland bragt i høring. Et af planens temaer er kortere rejsetid. Region Hovedstaden vil forkorte rejsetiden på lokalbanerne med 1 til 2 minutter. Dette skal ske gennem nedlæggelse af små stationer i regionens yderområder, herunder Ørby station. Gennemføres denne nedlæggelse af Ørby Station får det store konsekvenser for os som familie og borgere i Ørby. • For os, der bor i Region Hovedstadens yderområder, betyder det ikke så meget om det tager et eller to minutter længere at komme til Hillerød. Det som virkelig betyder noget, er vores faste adgang til kollektiv trafik. • Det er vigtigt for os, at togene på lokalbanen kan

stoppe ved alle stationer, når der er rejsende, som gerne vil af eller på toget. Jo oftere toget kan standse på en station, des mere attraktiv bliver den kollektive trafik for os i yderområderne. • Det er at gå den modsatte vej i den grønne omstilling, når der planlægges nedlæggelse af stationer og forringelser i den kollektive trafik. Nedlægges en station i en landsby, så må vi nok erkende, at den aldrig vil genopstå. • Vi kan i Region Hovedstadens udviklingsplan læse, at nedlægges Ørby Station, så kan nye beboere i det nye boligområde Trollebakkerne få endnu bedre kollektiv trafik med halvtimedrift. For os virker dette argument ganske enkelt både vanvittigt og på samme tid absurd. Skal vores eneste adgang til kollektiv trafik sløjfes på bekostning af et nyt boligområde? • Ørby station er afgørende for vores adgang til den kollektive trafik og den eneste mulighed for at komme på arbejde, til uddannelse eller deltage i sociale aktiviteter. Dette gælder især vores børn, der ikke har mulighed for at komme i skole i Helsingør og på gymnasiet i Hillerød. Ligeledes vil vores børns sociale liv blive besværliggjort, da de vil få svært ved at besøge andre og vice versa. Derudover bruger de toget når de skal på fritidsarbejde og fritidsaktiviteter. Vores søn er konkurrencesvømmer og har brug for, at der er en mulighed for at kunne tage frem og tilbage med toget flere gange om dagen. I Ørby er der ikke adgang til andre kollektive transportformer. Den busrute, som tidligere gik gennem landsbyen, er nedlagt for mere end 10 år siden. • Region Hovedstaden har haft nedsat et opgaveudvalg for "Rejsen med bus, tog og cykler". Udvalget fremlagde sine anbefalinger i maj 2023. I anbefalingerne fra regionens opgaveudvalg fremgår bl.a., at der skal være bred dækning i yderområderne. Denne anbefaling synes ikke at være fuldt ud prioriteret i udkastet til udviklingsplanen. Nedlæggelsen af de små stationer gør netop, at den brede dækning forsvinder og vi bliver nødsaget til alligevel at anvende bil for at komme til trafikknudepunkterne. Denne manglende prioritering af den brede dækning vil uvilkaarligt medvirke til øget privatbilisme og forsinke den grønne omstilling i regionens yderområder og de små lokalsamfund. Selv de små landsbyer bør også kunne bidrage til den grønne omstilling og minimere privatbilismen. • Uden adgang til kollektiv trafik i Ørby vil landsbyen forventeligt ikke længere være et sted, hvor unge familier med børn vil bosætte sig. Ørby vil være en landsby i et yderområde, hvor privatbilisme er nødvendig. • Regionen påpeger i udviklingsplanen, at der er få rejsende på de mindre stationer. Det lave antal rejsende bør dog holdes op mod befolkningstætheden i vores yderområder. Faktisk er det omkring 10 % af landsbyens borgere, som dagligt anvender Ørby Station. Her bor folk ikke helt så tæt, hvilket demografisk jo helt præcist kendetegner landsbyer og yderområder. Hertil skal det nævnes, at Ørby Station kun har timedrift i modsætning til de stationer med halvtimedrift, som Ørby statistisk set sammenlignes med i Region Hovedstadens udviklingsplan. Region Hovedstaden fremlagde d. 11. september 2024 ved møde i Gribskov Kommunes Dialogforum for Kollektiv Trafik, at Ørby Station og Trollebakernes Station i hele 2025 ville indgå i en forsøgsordning med halvtimedrift. Vi er som familie bekymrede for, at

forsøgsordningen efterfølgende vil være medvirkende til en nedlæggelse uden politisk beslutning og uden inddragelse af interessenter i Gribskov Kommunes område og ikke mindst os som borgere i landsbyen og dennes omegn. • Særligt Trollebakkernes Station bør gentænkes i udviklingsplanen. Der passerer allerede to busruter på Valbyvejen få meter fra Trollebakkernes Station. Disse to busruter kan med fordel også betjene Trollebakkernes Station og beboerne i det nye boligområde, hvorved standsning på andre stationer kan opretholdes på lokalbanen og endda om muligt overgå til halvtimedrift. • Generelt bør halvtimedrift genovervejes på så mange stationer som overhovedet muligt. Det er netop halvtimedriften på lokalbanens stationer, som gør det særdeles attraktivt at anvende den kollektive trafik i yderområderne af Region Hovedstaden. Halvtimedrift vil for mange af byens borgere være en medvirkende faktor til i højere grad at anvende lokalbanen dagligt. • Nedlægges Ørby Station, så bliver Ørby en af de landsbyer i hele Gribskov Kommune, som har længst til kollektiv transport. Nærmeste station vil være Vejby. Den korteste adgangsvej fra Ørby til Vejby er via en marksti på godt 2 km, som er uoplyst og uden regelmæssig snerydning og ofte oversvømmet ved kraftig regn. Møder man et køretøj fra en af de få boliger langs markstien, så er man nødsaget til at træde ud på marken for ikke at blive kørt ned. Sker transporten via rigtige veje, så er afstanden over 3 km, uden cykelsti og belysning. Adgangsvejen til Vejby vil i de mørke vintermåneder for os som forældre være forbundet med utryghed, når vores børn skal færdes på den mørke og øde marksti. Lige nu er det muligt for dem at gå til Ørby Station ad en vej, som er belyst og ryddet for sne og den bliver heller ikke oversvømmet. Derudover ligger Vejby station i en helt anden billetzone end Ørby Station. Dette vil gøre vores transportudgift højere, hvilket kan være meget i en lille familie. • Vi håber, at Regionsrådet i Region Hovedstaden vil huske, at vi som familie i et yderområde, er afhængige af adgangen til den kollektive trafik. En kollektiv trafik, som er attraktiv og med halvtimedrift. En halvtime drift, som vil forbedre den kollektive trafik og understøtte den grønne omstilling. For os herude på landet trykker vi gerne stop – både når vi skal af og på toget – bare toget kan stoppe, hver gang det kører forbi vores station. Bevaring af stationer og halvtime drift i yderområderne er vores højeste ønske. Mvh. Nilas Hansen

Nr. 0149

Tilflytter - bl.a. p.gr.a. Ørby Station

Britta

Høringssvar til regionen - Bevar Ørby Station En kortere rejsetid på 1-2 minutter vil nedlægge bl.a. Ørby Station, så landsbyen ikke længere har nogen kollektiv transportmulighed. Dét hænger ikke sammen med

den grønne omstilling, og det bidrager ikke til at styrke lokalbanerne som en attraktiv rejseform og give borgerne de bedst mulige rejsetilbud, som der står i udviklingsplanen. I temapakken om stationerne bliver der lagt vægt på at udvikle stationsfaciliteterne, så de understøtter en nem og tryk rejseoplevelse. Der står bl.a. at lys på perronen og omkring stationerne gør det let at finde rundt og gør passagerne trygge. Vejen til Ørby Station er en kommunevej, hvor der er gadebelysning, og der er sneryddet og saltet om vinteren, så den er sikker at færdes på. Hvis Ørby Station blev nedlagt, var passagerne nødt til at gå til Vejby, der er længere væk, og som ikke giver en nem og tryk rejseoplevelse. Halvdelen af vejen til Vejby Station er en privat fællesvej, og den anden halvdel er en kommunest. Vejen er øde, og der er ikke nogen gadebelysning, og der er ikke sneryddet og saltet om vinteren. Sidste vinter var der snedriver op til en meters højde på kommunestien, og den var også oversvømmet i en periode, så man ikke kunne gå til Vejby. Så ville vi være helt afskåret fra at tage toget for at kunne komme på arbejde, på kurser, til frivilligt arbejde, til møder, til behandlinger, til indkøb, til kulturelle arrangementer og sociale aktiviteter. Økonomisk ville det blive dyrere for os at tage toget fra Vejby, fordi det ligger i en anden zone, og vurderingsstyrelsen skriver, at afstanden til en station gør en forskel for værdien af vores ejendomme. Vi valgte at flytte til Ørby sidste år - bl.a. fordi her er en station - og jeg havde slet ikke forestillet mig, at det kunne blive foreslået at nedlægge Ørby Station. Ifølge den grønne omstilling skal den kollektive trafik tværtimod styrkes. Vi kan ikke se, at der kan spares noget ved at nedlægge Ørby Station - andet end 1-2 minutters rejsetid - og det vil nedlægge en hel landsbys mulighed for at benytte kollektiv trafik. Vi har kun stationen, fordi der ikke kører nogen bus. Det er ikke rimeligt, hvis vi skal miste vores eneste mulighed for at benytte offentlig transport, for at andre passagerer kan spare 1-2 minutters rejsetid. Jeg kan ikke køre bil, så jeg er afhængig af toget for at kunne komme ind til byen. Min mand ta'r også toget - bl.a. for at kunne komme på arbejde og til frivilligt arbejde. Ligesom på mange andre stationer er her "tryk for stop", så toget kun standser efter behov. Det kunne man evt. også indføre på de stationer, hvor det ikke er. Man kunne også overveje, om toget holder unødigt længe på f.eks. Vejby Station og Slotspavillionen Station, hvis man vil spare et par minutter. Regionens opgaveudvalg for "Rejsen med bus, tog og cykler" anbefalede i maj 2023, at der skal være bred dækning i yderområderne, men det er ikke prioriteret i udviklingsplanen. Vi håber, at Regionsrådet forstår, at vi er afhængige af adgangen til den kollektive trafik, og at den er attraktiv med halvtimedrift, som også holder liv i yderområderne og landsbyerne. Derfor ønsker vi at beholde Ørby Station og få halvtimedrift. Med venlig hilsen Britta Tilflytter - bl.a. p.gr.a. Ørby Station

Nr. 0150

Ulla Moth

Jeg er en ældre dame som bor i Gilleleje og har ingen bil. Jeg er derfor meget afhængig af toget, og bruger meget stoppestedet Gilleleje øst da det er tæt ved hvor jeg bor og jeg går ikke så godt. Det vil være en meget stor forringelse hvis der kun findes ét stop ved Gilleleje station. Jeg har også en datter som bor tæt ved Stæremosen station og bruger derfor også det stop meget. Det fungerer fint med det nuværende system "tryk for stop" ved de to stationer (Gilleleje øst og Stæremosen). En meget stor forbedring ville være at der var muligt for at trykke på stop hele dagen, og ikke at det kun er bestemte tidspunkter på dagen hvor det stopper. Der er så dårlig offentlig transport i forvejen i Nordsjælland, så yderligere forringelser er der ikke plads til. Jeg er derfor kraftigt imod at fjerne de stop Gilleleje øst og Stæremosen. Jeg håber meget på at de bliver bevaret.

Nr. 0151

Pårup må ikke miste sit trinbræt.

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0152

Mulle Moth

Jeg bor tæt ved stoppestedet Gilleleje øst og har en mor som også bor tæt derpå som bruger toget meget. Jeg har også en søster som bor tæt ved Stæremosen station og bruger derfor også det stop meget. Jeg er meget imod nedlægning af de stop og det vil være en stor forringelse af den offentlige transport i Gribskov kommune. Dem der skal komme og besøge mig vil få sværere ved det. Jeg er derfor kraftigt imod at fjerne de stop Gilleleje øst og Stæremosen.

Nr. 0153

Michael G.

Jeg mener bestemt ikke der skal nedlægges nogen stoppesteder for lokalbanen, imellem Helsingør og Hillerød. Vi er mange der bruger Stæremosen st. og det vil simpelthen ikke være rimeligt at nedlægge f.eks. dette stoppested, for at spare 1-2 min. rejsetid. Jeg er derfor meget uenig i forslaget, og mener bestemt det vil forringe mange brugeres mulighed for at bruge en i forvejen hårdt presset offentlig transport !

Nr. 0154

Pia Holmegaard Hansen

Nedlægges Ørby Station, så bliver Ørby den landsby i hele Gribskov Kommune, som har længst til kollektiv transport. Nærmeste station vil være Vejby. Den korteste adgangsvej fra Ørby til Vejby er via en marksti på godt 2 km, som er uoplyst og uden regelmæssig snerydning og ofte oversvømmet ved kraftig regn. Adgangsvejen til Vejby er for mange rejsende i de mørke vintermåneder forbundet med meget stor utryghed når man færdes på den mørke og øde marksti. Dette gælder både børn og voksne. Uden en station i Ørby vil byen være isoleret og de fleste vil være afhængig af en bil. For familier med børn kan behovet blive 2 biler, for overhoved at få en hverdag til at hænge sammen. Dette kan på sigt, betyde at vores by ikke kan tiltrække nye borgere og da slet ikke familier med børn.

Nr. 0155

Henriette Jensen

Mange er afhængige af de små stationer. Stæremosen er eneste togforbindelse til industrien hvor der blandt andet er rigtig mange arbejdspladser. Ligeledes ligger det op ad Kringelholm, som er et kæmpe villakvarter og direkte stiforbindelse til skolen, foreningsliv mm. Nedlæg ikke Stæremosen!

Nr. 0156

Marianne G.

Jeg er meget imod lukningen af vores små trinbræt i Gribskov. Jeg bor i Kringelholm, og vi er mange der bruger Stæremosen st. både imod Hillerød og imod Helsingør. Mit bonusbarnrn bruger det til at komme frem og tilbage til sin læreplads, og der er så mange andre unge mennesker der bruger det til at komme i skole i Hillerød. Der er også en del ældre der bruger det i hverdagen. Det vil være en voldsom forringelse hvis de bliver nedlagt, og det giver slet ikke mening at forringe den offentlige transport yderligere!!!

Nr. 0157

Pernille Winther

Jeg ønsker at bevare Stæremosen st i Gilleleje

Nr. 0158

Den Konservative Byrådsgruppe i Gribskov

Trine Egetved

Bevar de små stationer og trinbræt – vores lokalsamfund har brug for dem I Det Konservative Folkeparti i Gribskov Byråd er vi dybt bekymrede over planerne om at nedlægge de små stationer på lokalbanen – Ørby, Pårup, Søborg og Stæremosen. Det er en beslutning, som vi mener vil have alvorlige konsekvenser for vores lokalsamfund, og vi opfordrer derfor alle borgere til at afgive deres hørings svar til regionen. De små stationer er mere end blot stoppesteder på en togstrækning. De er livsnerven i vores små bysamfund, hvor mange borgere er afhængige af offentlig transport for at kunne passe deres arbejde, gå i skole eller handle ind. Uden adgang til lokalbanen risikerer vi, at disse lokalsamfund bliver isolerede og mister den vitalitet, som offentlige transportmuligheder skaber. I mange af de berørte områder er toget desuden den eneste offentlige transportform tilbage, efter at der i de seneste år er blevet skåret kraftigt i busdriften. For mange borgere er bilen ikke et reelt alternativ, og uden toget vil de stå uden mulighed for transport. Argumentet om, at det vil give en mindre tidsbesparelse på driften af lokalbanen, holder ikke. Vi taler om marginale minutter, som næppe kan retfærdiggøre de store negative konsekvenser, det vil have for borgerne i vores små byer. Den lille tidsbesparelse er simpelthen ikke det værd. Samtidig kan vi i høringsmaterialet læse, at nedlæggelsen af stationerne skal ses i lyset af udbygningen af Troldebakkerne. Men den forklaring hænger ikke sammen. For det første ligger der buslinjer tæt ved Troldebakkerne, som allerede nu giver direkte adgang til Helsing Station. For det andet har vi alle forståelse for, at nogle gerne vil have halvtimesdrift, men ikke på bekostning af at vores små lokalsamfund så skal miste deres ene tog i timen. I Helsing har vi desuden et velfungerende trafikknudepunkt, som gør, at de nye beboere i Troldebakkerne stadig let kan komme videre. At nedlægge de små stationer er ikke den rigtige løsning for Gribskov. I en tid, hvor der allerede er skåret ned på busdriften i vores små samfund, er det afgørende, at vi bevarer lokalbanen med alle stoppesteder som en essentiel del af den offentlige transport. Vi har et ansvar for at sikre, at alle dele af vores kommune er ordentligt forbundne, og at vi ikke efterlader nogen af vores lokalsamfund i en trafikal blindgyde. Det må simpelthen ikke blive ringere end det er i dag. Den Konservative Byrådsgruppe i Gribskov

Nr. 0159

Lars Bo Sørensen

Udviklingsplanen 2026-2035 bliver en afviklingsplan. Det handler ikke om et + på 2-3 minutter i nedlæggelse af stationer - det handler om prisen og det handler generelt om "tempo" - i f.eks. start og stoptider. Eksempelvis er dørene mellem 11-14 sekunder om at åbne/lukke grundet et "trinbræt" som skal ud og ind - vel og mærke på hver eneste station. Måske de eneste tog i verden der har denne funktion. Det føles som en uendelighed at toget skal snegle sig frem mod skiltet mærket STOP på stationen. Måske de eneste tog i verden som har denne langsomlighed. Metro og S-tog har optimeret på ovennævnte. Optimering og prisen er helt klart løsningen på flere passagerer. Måske er tiden kommet til en snak om el S-busser - der kører på sin egen vejbane (som i Ålborg) og som kan udbygges rundt Hillerød mv. Det vil være let at sætte ekstra S-busser ind i myldertid, event, sport, højtider og andre spidsbelastninger.

Nr. 0160

Mia Tambour Larsen

Jeg er generelt enig i, at der skal fokuseres på at forbedre forholdene for kollektiv trafik. Jeg er også enig i forslag om natkørsel på fx. Gribskov- og Hornbækbanen - det er der hårdt brug for, da vi er afskåret fra offentlig togtrafik tidligt på aftenen. Jeg har også forståelse for, at der er et ønske om, at nedsætte rejsetiderne. Jeg undrer mig dog meget over, at dette vil skulle gøres på bekostning af de mellemliggende stationer, der vil få kraftigt reduceret deres adgang til den kollektive trafik. Derfor vil jeg kraftigt fraråde, at man nedlægger Stæremosen St. i Gilleleje, da det afskærer meget store beboede områder med et stort opland af togrejsende, fx. unge mennesker som benytter stoppestedet ifm. transport til deres ungdomsuddannelse i enten Hillerød eller Helsingør. Og der er mange unge mennesker der står på spring de næste mange år til at tage samme rejse. For alle nuværende brugere af Stæremosen St. er det ikke i orden at besværliggøre vores daglige rejse og det vil for os IKKE betyde en nedsat, men derimod forlænget rejsetid, da vi så skal transportere os på anden vis til et andet stoppested meget længere væk. Dertil skal nævnes det store industriområde med mange arbejdspladser, sportsfaciliteter (fitnescentre, padelcentre, fysioterapi osv.) der ligger op ad Stæremosen St., det giver på ingen måde mening at fjerne et stoppested fra dette område og dermed gøre rejsetiden for passagerer til og fra dette område enormt meget længere eller nærmest ikke en mulig løsning. Så et argument om forkortet rejsetid vil for brugere af Stæremosen St. have den modsatte effekt og betyde en kraftig forringelse af vores adgang til togtrafikken, hvilket i sin tid var en medvirkende årsag til at vi bosatte os på Kringelholm som ligger op til Stæremosen St. I stort håb om at Stæremosen St. bevares indsender jeg derfor denne indsigelse!

Nr. 0161

Jesper Daniel Pedersen

Det er problematisk for os, som er afhængige af offentlige transportmidler. Vi er i forvejen ramt på alt få afgang på banen, specielt aften.

Nr. 0162

John jensen

Bor i Stæremosen- vil være en katastrofe for hele området hvis de små trinbrætter nedlægges

Nr. 0163

Landlyst

Familien Nygaard

Som familie på landet bosiddende tæt ved Pårup og Søborg ønsker vi at give følgende instillinger og bemærkninger til Udviklingsplanen for 2026 - 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden: Vi appellerer til at både Pårup og Søborg trinbræt bevares. 1) Pårup trinbræt er for vores familie eneste mulighed for at komme til Hillerød, Kbh. osv., til fritidsjob i Gilleleje, til fritidsaktiviteter i Græsted, forbindelse til gymnasiet i Helsingør osv. uden bil. Som børnefamilie er der mange aktiviteter at køre til og nedlægger man trinbrættet i Pårup er børn og unge i området totalt afhængige af forældres kørsel og dermed afskåret fra rigtig mange ting. Dette skal også ses i lyset af at mange af landevejene i området er rigtig farlige at cykle på - dem som bor mellem Græsted og Gilleleje har ikke adgang til den nye cykelsti ved omfartsvejen. Hvis man nedlægger Pårup trinbræt fjerner man grundlaget for hverdagens logistik for familier (og også en del ældre), som er bosiddende mellem byerne. 2) Søborg Skole, som vores ene barn går på, har brug for adgang til offentlig transport i deres nærhed. Både for at elever kan komme til og fra skole, og også for at sikre at man kan tage klasser med på ekskursioner, hvilket er en central del af en god undervisning. Hvis man nedlægger Søborg trinbræt fjerner man en vigtig del af grundlaget for at drive den lokale skole. Vi appellerer også til, at Udviklingsplanen for 2026 - 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden i langt højere grad indtænker den kommende Søborg Sø med dertilhørende gode turisme potentiale. 1) Pårup trinbræt kommer til at ligge ved den nordlige sø og med adgang til stisystem. Her er også mulighed for at etablere flere P-pladser og kan således være et oplagt udgangspunkt for dagsturister. Søborg Trinbræt kommer også til at ligge i fin gåafstand til den sydlige sø og stisystemet. Samlet set står de få minutter der kan spares på transporttiden i vores øjne slet ikke mål med de konsekvenser nedlæggelserne af Pårup og Søborg trinbræt har. Udviklingsplanen kunne med fordel i stedet fokusere på at gøre den offentlige transport mere tilgængelig i alle aldersgrupper og på et samarbejde med forskellige turismeaktører, der kan bidrage med skabelsen af et øget kundegrundlag til lokalbanen.

Nr. 0164

Lars Salling

Høringssvar til Udviklingsplan for lokalbanerne. Den varslede indskrænkning af antal stationer, stoppesteder eller trinbrædt på Lokalbanen til Gilleleje er et markant tilbageskridt i ønsket om at gøre vort transportsystem mindre forurenende, og ikke mindst en voldsomt tilbageskridt i ønsket om, at fortsat flere familier bosætter sig i kommuner i det nordøstlige Sjælland. Med de planer der nu gennemføres andre steder med indførsel af el-drevne lokalbaner, vil vi fremover få meget mindre forurenende lokalbaner, end med de nuværende dieseldrevne tog. Tidsmæssigt vil el-driften også betyde en besparelse i tiden, da acceleration m.m. foregår hurtigere - og ikke mindst mere lydløst i et el-drevet tog. En erstatning med busdrift for de beboere og uddannelsessøgende, der vil blive ramt af lukninger af stoppesteder, vil medføre en forøget forurening i området.

Bosætningsmæssigt: Men helt galt bliver det, hvis man beslutter at fjerne togenes stoppesteder, hvilket får voldsomme konsekvenser for såvel de nuværende bosatte i området og det vil ikke mindst betyde markant fravalg af bosætning for de mange mulige tilflyttere, der ville flytte tættere på kysten - uanset at de har arbejde på en virksomhed, eller er under uddannelse på en institution tættere på hovedstadsområdet. Her vil busdriften i mange tilfælde ikke kunne erstattes med andet end kørsel i egen bil med deraf følgende forøget forurening, og ikke mindst voldsomt voksende slid på vejene i området. Ikke mindst vil risikoen for færdselsuheld - både alvorlige og mindre alvorlige - stige markant, hvis man nærmest "tvinger" beboerne ud af den offentlige transport, og over i bilerne. Alt i alt en meget dårlig udviklingsplan, der synes direkte i modstrid med landets planer om reducere af den generelle forurening, som lokaltransporten medfører.

Nr. 0165

Kim Børresen

Der skal ikke nedlukkes nogen stationer og trinbræt i Gribskov. Lokalsamfundet skal have mulighed for at kunne rejse med nærtog, uden at skulle "rejse" for at kunne komme til en station / trinbræt. Derfor - BEVAR vores stationer og trinbræt. Med venlig hilsen - Kim Børresen.

Nr. 0166

Henrik Sandbech

Høringsmaterialet indeholder meget lidt om de miljømæssige forhold. Allerede i dag er vi som naboer til Hornbækbanen udsat for en infernalsk støj - både støj fra skinner og fra tyfonering. Hvilken støjbelastning er vi som naboer udsat for i dag ? Jeg spørger fordi lokaltog tidligere har afvist at få kortlagt støjbelastningen fra banen. Med udsigt til højere hastighed, flere afgang, længere tog og natdrift vil der med sikkerhed også være udsigt til en større støjbelastning. I den forbindelse behøver jeg vel ikke at gøre opmærksom på at støjbelastning udgør en betydelig helbredsrisiko. Hvorfor er der ikke udarbejdet en VVM-redegørelse for det samlede projekt ? Med hensyn til økonomi, så fremgår det af udviklingsplanen at hver eneste rejse med Hornbækbanen subsidieres med 33kr. Indgår anlægsudgifter m.v. i de 33kr ? Hvad ville den offentlige udgift være hvis togtrafikken mellem Helsingør og Gilleleje blev erstattet af busser ? Med de forudsætninger der danner udgangspunkt for udviklingsplanen (renovering af Hornbækbanen, batteritog, flere togsæt, hyppigere afgang og kørsel om natten) hvad skal så den enkelte rejse subsidieres med ? Jeg vil afslutningsvis gerne understrege at jeg er tilhænger af god og effektiv offentlig transport, men som det forhåbentlig fremgår af mit høringssvar findes der andre og bedre (både miljømæssigt og økonomisk) løsninger. Eksempelvis kunne Hornbækbanen blive en fantastisk cykel- og gangsti. Med venlig hilsen Henrik Sandbech

Nr. 0167

Græsted Borgerforening

Bestyrelsen Græsted Borgerforening

Se bilag på side 177

Nr. 0168

Morten Ørsted

Vedr. Udviklingsplanen for lokalbanerne. Jeg så gerne, at toget mellem Hundested og Hillerød fortsætter med at stoppe på de mellemliggende stationer, heriblandt Dyssekilde Station i Torup, som jeg selv benytter. Vores ønske er ikke hurtigere toge, men flere afgang. Da der ikke er andre offentlige alternativer end toget, vil færre afgang sandsynligvis betyde flere bilister. Håber I vil genoverveje planen!

Nr. 0169

Mette Vyff Larsen

Som mangeårig pendler fra København til Pårup er jeg meget imod, at Pårup trinbræt nedlægges. Rent personligt vil det gøre det utroligt bøvlet for mig at komme på arbejde. Hvis jeg ser mere overordnet på lukningen, så vil det også være til stor gene for de af mine kolleger, der gør brug af Pårup station. Trist hvis man ikke længere kan komme med offentlig transport til Gribskov kommunes største virksomhed Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S, som kun ligger få hundrede meter fra trinbrættet. Det vil gøre Nordkysten til en mindre attraktiv arbejdsplads, fordi det vil kræve bil, hvis man skal arbejde dér. Derudover rammes mange af beboerne i området, hvis Pårup trinbræt nedlægges. Der er ikke lige en bus/metro i nærheden og mange unge/voksne/ældre både med og uden kørekort gør brug af trinbrættet. I forvejen stopper toget kun, hvis der er passagerer der skal af/på og i eftermiddagens myldretid stoppes der kun hver time, så allerede dér er trinbrættet "kun" med til at påvirke rejsetiden i ret begrænset omfang. Jeg mener også, at nedlægningen af mindre stationer generelt ikke er med til at fremme brugen af den mere klimavenlige transport og fremme mobiliteten udenfor de større byer. Og nedlæggelserne vil tilmed gøre flere af de mindre samfund mindre attraktive at bo i. En af Lokaltogs mest vigtige opgaver må da være at være et tog for de lokale, hvilket planerne om nedlægning af flere trinbræt er i klar modstrid med. Lokaltog skal jo netop være til for de lokale!!

Nr. 0170

OF Torup (en del af OF – Fritid

Vibeke Pagh

Se bilag på side 179

Nr. 0171

Ølsted Borgerforening

Kenneth Madsen & Pelle Brogård

Se bilag på side 180

Nr. 0172

Nødebo Lokalråd

Lene Thorsen

Nødebo Lokalråd har følgende kommentarer til Udviklingsplan for lokalbanerne. Vi bakker naturligvis op om både den mere miljørigtige drift, og den forbedret service til regionen. Vi har dog en bekymring om støjen lokalt i Nødebo, samt et enkelt ønske til driften. I dag er flere beboere i Nødebo støjgeneret af Gribskovbanen. Der har tidligere være indsendt div. klager herom til både Movia, Lokalbanen, Kommunen og Regionen fra bla grundejerforeningen Nødebo Holt. Lokalrådet har endvidere nævnt problemet i bla høring om Nationalpark Nordsjælland og Naturnationalpark Gribskov, da disse også kommer til at opleve støjen fra lokalbanens tyfoner. Det føles lagt fra som at befinde sig i skovens dybe stille ro når man kommer i nærheden af lokalbanen. Da Lokalbanen ikke, som stort set alle andre baner i Danmark, har sikret overskæringer med automatiske sikkerhedsforanstaltninger, eller frekvent beskæring af beplantning, så benytter Lokalbanen tyfoner som advarsel til krydsende over banen. Det giver virkelig meget støj omkring togstrækningen, og når vinden er i øst, giver det støj mange steder i Nødebo. Det er jo mange hundrede trut om dagen, da vi kan høre tyfoner fra mellem 6 og 8 overskæringer på strækningen fra Istedrødvejen frem til Gribsø. Vi har set eksempler på støjklager fra Sørup også, så støjen er for nogle meget voldsom. Støj fra togtyfoner er desværre ikke reguleret eller undersøgt, eller beskrives i lokalbanens egen støjplan, da man jo normalt ikke benytter tyfoner på denne måde og med denne frekvens i nogen anden dansk togdrift. Derfor er vi meget ærgerlige og bekymret over at dette slet ikke er nævnt i planen, især nu hvor der planlægges hurtigere tog og flere afgang. Vi ønsker derfor en plan for at sikre de krydsninger der i dag ligger tættest på Nødebo, så lokalbanen fremover ikke skal benytte tyfoner i vores nærområde. Vi vil desuden gerne have at man overvejer at genåbne trinbrættet ved Kildeportvej, for at servicere de besøgende til NNP Gribskov og Kongernes Nordsjælland, Parforceområdet. Der er stort set intet kollektivt transportmiddel der kan fragte gæster direkte ind til området, medmindre man genåbner Kildeportvej. Med venlig hilsen Nødebo Lokalråd v/Lene Thorsen

Nr. 0173

Gitte Rømer Bach

Vi er en lille by som i forvejen ikke har de store muligheder for at bruge offentlige transport, da det også er valgt fra. Dette gør at mange familier har 2 biler men de unge i byen har ikke samme mulighed for at komme rundt med bil og ved at lukke både Søborg og Pårup trinbræt så vil de have længere for at komme til et tog. Personligt har vi børn både på Søborg skole og vidre uddannelse i Hillerød. På skolen bruger de ofte toget når de skal på udflugt så går de 2 km til trinbrættet. Hvis dette ikke længere er en mulighed vil de ikke kunne komme på 4 ud af 5 udflugter da der heller ikke er en bus de kan tage. Når man går på uddannelse i Hillerød og møder tideligt passer bus og tog heller ikke sammen så der må de unge selv transportere sig til et tog og ved at lukke de små trinbræt har de også 1-2 km længere til et tog.

Nr. 0174

Ejvind

I indledningen til Udviklingsplanen for lokalbanerne i Hovedstadsområdet står: "Det er samtidig et ønske at styrke lokalbanernes betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene." Dette er i direkte modstrid med planerne om at nedlægge stationer. Specifikt vil nedlæggelsen af Ørby Station have følgende negative betydninger for lokalsamfundet i Ørby: - Vejen til nærmeste offentlige transport (Vejby St.) bliver forlænget fra 850 m til 1800 m, når stien ikke er oversvømmet eller spærret af sne, hvor korteste vej da bliver 3100 m. - Vejen til nærmeste offentlige transport, ændres fra en oplyst vej til en uoplyst sti, der ikke kan forventes at være farbar eller en uoplyst vej, der har strækninger, der er ekstremt farlige for bløde trafikanter. - Forældre vil være tilskyndede til at køre deres børn til skole og institution i privat bil, i modstrid med regeringens og samfundets ønsker om øget offentlig transport. - Persontransport på det offentlige regning vil blive øget. - Ejendommene vil blive vanskelige at sælge, da færre vil være interesserede i at bo et sted med så ringe offentlige transport muligheder. - Tilflytning af især børnefamilier og andre med behov for offentlig transport vil blive reduceret. - Beboerne vil i højere grad anvende privatkørsel til og fra arbejde og andre ærinder uden for Ørby. Ultimativt vil det gradvist tømme Ørby for helårsbeboere, da det ikke vil være praktisk for børnefamilier og andre, der har behov for offentlig trafik at bo i byen. Jeg anvender selv fortrinsvist toget til og fra arbejde, og ville givetvis anvende det mere, hvis der var halvtimesdrift i stedet for timedrift i mange perioder. Ejvind

Nr. 0175

Henrik Græsholdt

Der er mange gode foreslag og idéer til nye tiltag i denne trafikplan. Dog synes jeg, der fokuseres for meget på hastighed på bekostning af nærhed. Jeg tænker her på nedlæggelsen af især Søborg og Pårup Stationer. Hvad hjælper det at toget kører hurtigt, hvis man ikke kan komme af eller på dér hvor man skal? Løvrigt er jeg ganske tilfreds med den fart, hvormed togene kører idag. Hele området NØ for Græsted og SØ for Gilleleje har kun en anden trafikforbindelse: Nemlig, Bus 363, der slet ikke kører lør/søn, og som ikke engang standser ved Søborg St., men blot kører lige forbi?! Det er da ikke sært, stationen har et så ringe passagertal! Naboen, Gilleleje Vandværk, burde nok kunne afstå lidt af sin enorme grund så der kunne blive plads til busstop, P-pladser og vendeplads? Naar/hvis den planlagte omfangsrige udbygning af Hillerød St. - - med sporarbejder, togbusser mv. - for alvor går i gang vil alternative forbindelser til Helsingør/Kystbanen gøre Søborg St. endnu mere interessant.

Nr. 0176

Hypnotherapy.dk /DenNyeHealingEnergi.dk / TeachTrain.dk

Susanne Søe Saltzstein

Hvordan skal vores kunder - UDEN BIL komme frem til virksomheder beliggende i Ørby/omegn, hvis man lukker trin Ørby? Hvordan kan det være I bygger en helt ny bydel og dertil hørende helt ny station Troldebakken og dernæst foreslår at lukke stationer, hvor der i mange år har været brugere/kunder? Hvordan kommer børn der tager toget fra fx Ørby i skole? Hvordan kommer folket, der er afhængige af toget på arbejde? De fleste ved, at der uden problemer kunne standses på alle stationer HVER GANG! Blot for at nævne nogle af problematikkerne....

Nr. 0177

Peter Mogensen

Se bilag på side 182

Nr. 0178

Tina Rosa Emborg

Vedr. nedlæggelse af St. Stæremose på Hornbækbanen mellem Hillerød og Helsingør. Der er et stort behov for at fastholde St. Stæremosen, som ligger ved siden af stort industriområde, hvor der bl.a. er hjemmepleje og et større antal virksomheder samt et stort boligområde. Dette boligområde huser rigtig mange unge, der hver dag anvender toget til at komme til og fra skole/uddannelse. Boligområdet blev bygget i perioden ca. 2005-2008, hvilket netop understreger at børn i alle familierne er i alderen for uddannelse, og har behov for offentlig transport. Stationen fungerer som trinbræt, hvor man trykker for at angive om toget skal standse. Dermed giver det ikke mening at nedlægge stationen, da toget kun stopper ved behov. At oprette en ny station på Parkvej vil give stor flaskehals om morgenen, forstyrre trafikken, og koste unødigt mange penge at etablere for en lille gevinst (som ikke er realistisk). Er der også indtænkt mulighed for at parkere for de pendlere med bil, der bruger toget for en mere miljørigtig løsning? Jeg anvender selv toget hver dag på trods af at jeg har både bil og parkeringstilladelse på mit studie, men jeg ønsker istedet at nyde turen med toget. Dette vil uden tvivl ophøre for både mig og mange andre, hvis det giver øget transporttid til anden station ved at nedlægge Stæremosen St. Der er ingen andre transportmuligheder i dette store boligområde Kringelholm, og det vil uden tvivl påvirke hele områdets beboere til at anvende det offentlige. Jeg kan læse mig til at I ønsker at nedlægge den for at få få minutter kortere transporttid og dermed gøre benyttelse af banen mere attraktiv og få flere passagerer. Jeg er dog overbevist om at planen vil reducere flere passagerer, idet det vil blive sværere for mange. Jeg tror ikke at få minutter vil gøre det mere attraktivt. At have Stæremosen station i nærmiljøet, gør det netop attraktivt for mig og alle andre, der vil blive berørt af denne mulige nedlæggelse. Jeg indsender mit høringssvar til jer i håb om, at I vil lade Stæremosen (Søborg) blive. Håber virkelig at I vil genoverveje denne løsning, når nu vi bor i et område hvor der er store geografisk afstande, der netop kræver tilgængelige transportmuligheder.

Nr. 0179

KIRSTIN ANDERSEN

Med det stigende samfundsbehov for miljørigtig kollektiv transport, kombineret med ønsket om at bevare de små landsbysamfund, er det rystende at erfare, at Region H rumsterer med planer i lodret modstrid med dette. Man har ladet udarbejde en række 'temapakker', som bl.a. omfatter nedlæggelse af et antal mindre lokalbanestationer. Herunder Ørby station. I årevis har Tisvildebanen været Ørbys eneste tilgang til kollektiv transport. Folk har valgt at slå sig ned her - eller at blive boende her - netop fordi her er en station som en integreret del af landsbyboernes liv. Hvis stationen nedlægges, vil det ramme hårdt. Børn og unge mister deres sikre og hurtige vej til skole og uddannelsessted, voksne deres kollektive transportmulighed til arbejdet, og ældre får svært ved selv at komme nogen steder i det hele taget. Desuden vil ejendommene utvivlsomt tabe i værdi og blive vanskelige at sælge, for hvem slår sig ned et sted uden nærhed til offentlig transport - og dermed være tvunget over i det eneste reelle alternativ, nemlig den privatbilisme, som ellers ønskes begrænset? Enhver fornuftigt tænkende bør kunne indse, at den såkaldte gevinst - 120 sekunders kortere transporttid for de heldige, som får lov til at beholde deres lokalbanestation - på ingen måde kan berettige, at andre får besværliggjort tilværelsen og forringet livskvaliteten, ved at småbyer som Ørby afsnøres fra det kollektive transportfællesskab. En helt urimelig forskelsbehandling. Derfor: Bevar lokalbanestationerne, støt op om og styrk de små landsbysamfund - og skrot disse samfunds- og borgerfjendske planer!

Nr. 0180

Paul felbo

Det gør en kæmpestor forskel for de mange brugere af de "små" stationer, om der er en eller to afgange pr time. En stor del af den fleksibilitet, som er så afgørende i en travl hverdag, vil gå tabt med 1-times drift. Det kan i sidste ende tvinge folk væk fra toget, selv om de grundlæggende ønsker at benytte den kollektive trafik.

Nr. 0181

Søborggård Hestecenter

Sally Schlichting

Jeg skriver som borger i Søborg by samt ejer af virksomheden Søborggård Hestecenter. Vi har en rideskole med elever, der kommer fra Gilleleje, Græsted, Hillerød samt København og som står af på Pårup trinbrædt. Mange af vores elever benytter toget til at komme til os, da dette ofte er lige efter skole og dermed inden forældre har fri fra arbejde. Fjernes denne mulighed, vil mange af de unge mennesker ikke have mulighed for at dyrke deres fritidsinteresse. Vi er det ridecenter, der ligger tættest på en station. Udover at de unge ikke kan komme til ridning, vil vi miste en stor del af vores kundegrundlag - hvilket kan have betydning for vores øvrige elever, da vi derved ikke har økonomi til at drive vores ridested. Et andet aspekt er brug af offentlig transport ift den netop anlagte Søborg Sø. Mange vandrer og cykler fra Pårup til Græsted eller omvendt for at se Søborg Sø. Denne mulighed vil ligeledes forsvinde, og ideen med at bruge den offentlige transport og de netop nyanlagte stier (af Naturstyrelsen) vil gå tabt. Jeg håber, lukningen af Pårup trinbrædt vil blive overvejet endnu engang både ift unges frilufts- og idrætsmuligheder samt ift muligheden for at tage offentlige transport til Søborg Sø. Med venlig hilsen Sally Schlichting

Nr. 0182

Søborg Bylaug

Henning Christoffersen

Jeg har i mit arbejdsliv næsten daglig benyttet Søborg Trinbræt og flere gange også Pårup Trinbræt. Som pensionister benytter vi nu ikke mere stoppestederne, så længe vi er i stand til at køre bil. Men hvis det ikke mere skulle blive muligt, så vil trinbræt Søborg være vores eneste mulighed for at komme til læge og til butikker. Dog når vi får besøg af børnene, benytter disse ofte enten Søborg eller Pårup. At bo på landet burde jo ikke at betyde, at man bliver afskåret fra omverdenen.

Nr. 0183

Christell Thielke og Jan Jakobsen

Til Region H, Håber meget, I vil genoverveje forslaget om at nedlægge lokalstationerne i vores kommune. Lokale stationer er afgørende for at få en kommunes infrastruktur til at hænge sammen, både for os lokale, som turister. I en tid, hvor ønsket er at få flere til at vælge offentlig transport, så giver det ingen mening at nedlægge stationerne. Let tilgængelighed og tid for den enkelte betyder meget for at få hverdagen til at hænge sammen. En besparelse på få minutter oveni en investering i ny station i Gilleleje hænger ikke sammen. Unge mennesker skal mod Helsingør, Hillerød eller København for at tage deres uddannelse. Nedlagte nærstationer fremmer interessen for at investere i egen bil. En forkert retning, og fordyrende. Det kan betyde at endnu flere unge flytter fra kommunen. Ældre mennesker, der måske har udfordringer med fysikken får det også endnu sværere. Ser frem til at forslaget tages af bordet igen. Bh Jan og Christell

Nr. 0184

Borger på Krigsagervej

Kirstine Gersby Khairy

--- Intet høringssvar afgivet ---

Nr. 0185

Sara Weirum Jepsen

Jeg er imod nedlægningen af Ørby station. Mine søskende og jeg bruger den når vi skal besøge vores forældre.

Nr. 0186

Fam. Jepsen

Vi er meget imod nedlæggelse af Ørby Station. Da vi for 23 år siden valgte at flytte til Ørby, var en af grundene, at der var mulighed for offentlig transport. Den gang var der både tog og bus i Ørby. Bussen der kørte gennem Ørby blev nedlagt for mange år siden, vi er derfor afhængige af muligheden for at tage toget. Er det virkelig værd af isolere små landsbyer til fordel for hurtigere tog? Hvis toget kun stopper når nogle skal af/på, kan der ikke være meget tid at spare. Man vil så gerne have flere personer over i offentlig transport - det får man ikke, hvis toget ikke stopper ude i landsbyerne, hvor der er langt til alting og der derfor er brug for transport.

Nr. 0187

Søborggård Rideklub

Herle Sofie Gøtzsche Larsen

Vi er i Søborggård Rideklub meget bekymrede over planerne om at nedlægge Pårup trinbræt på Lokalbansen Gribskov. Vi har mange medlemmer der bruger lokalbanen som primært transportmiddel til vores rideklub. Flere af disse medlemmer går til ridning flere gange om ugen og vil uden mulighed for afstigning på Pårup trinbræt have svært ved at få transporten til at hænge sammen. Vores medlemmer er primært unge ryttere, som derfor ikke har mulighed for selv at køre og som kommer hos os efter skoletid, hvor forældrene ikke kan køre. Det drejer sig både om ryttere der bor i kommunen men også om ryttere som i forvejen transporterer sig langt. Vi har f.eks. medlemmer der kommer fra København og derfor i forvejen bruger lang tid på transport. I hverdagene er den eneste mulighed for vores medlemmer at tage bus 363. Bus 363 kører dog kun i et meget begrænset tidsrum og man vil ikke kunne tage bussen mod en større station efter kl. 20 på en hverdagsaften. I weekenden er der slet ingen muligheder for at tage bus 363. Hvis vores medlemmer ikke kan benytte Pårup trinbræt skal de transportere sig fra en af de større stationer til klubben. Det betyder at de selv skal transportere sig mellem 3,5 og 4 kilometer. Vi frygter dels at færre unge mennesker kommer til at kunne dyrke deres sport hos os, dels at det vil påvirke vores medlemstal negativt hvis trinbrættet nedlægges. På vegne af bestyrelsen for Søborggård Rideklub Herle Sofie Gøtzsche Larsen

Nr. 0188

Sisse Runge

Jeg vil i det følgende udtrykke mine argumenter for at bevare stoppestedet Ørby station. At nedlægge Ørby station vil få betydelige konsekvenser for borgerne i og omkring Ørby – både for os som familie og for hele lokalsamfundet. Det vil desuden være forbundet med en ærgerlig stigning i privatbilisme, som hverken kan være i Lokalbanens, regionens eller regeringens interesse. Herunder mine argumenter for at bevare stoppet ved Ørby station: Adgang til transport for skolebørn og unge: Som forælder til tre børn i alderen 5 – 12 år er vi både nu og i mange år fremover afhængige af, at børnene kan tage toget til og fra skolen i Helsingør. At skulle forkorte sin arbejdsdag for at kunne hente større børn direkte efter skoletid, når der ikke længere er en skolefritidsordning, synes jeg ikke giver mening hverken praktisk eller samfundsøkonomisk. Desuden mener jeg, at det giver mening, at børn og unge lærer at færdes og får lov til at opleve en vis alderssvarende uafhængighed af forældrene. I forvejen er det en udfordring, at toget kun stopper hver anden gang i myldretiden. At nedlægge Ørby station for at tilgodese Troldebakkerne som ligger i Helsingør med god adgang til skolerne forekommer ærligt talt meget lidt gennemtænkt. Når vores 12-årige tager toget hjem kl. 14 fra Helsingør, så er der altid mindst tre andre passagerer der står af toget. Det betyder, at fire biler vil skulle ud at køre, hvis stationen nedlægges. Senere på eftermiddagen må man formode, at der er flere der står af. Adgang til transport for voksne der aktivt har fravalgt privatbilisme: At afvikle de stoppesteder som allerede findes for at lade toget køre lige forbi uden at stoppe mener jeg er hovedløst. Vi får jævnligt gæster fra København, som aktivt har valgt ikke at have bil. Det er mildt sagt skørt at skulle starte bilen og køre for at hente folk i Helsingør eller Vejby, når toget kører lige forbi. Beskyttelse af miljøet: Toget forurener næppe mærkbart mere fordi det skal stoppe. Men en stigning i privatbilismen vil med sikkerhed forurene betydeligt. Trafikstyrelsen har d. 16. september 2024 bekendtgjort at den kollektive trafik i landdistrikterne skal styrkes. Det skal foregå gennem to nye tilskudspuljer, som trafikselskaber kan søge til alternative busformer, herunder til indkøb af minibusser til en såkaldt "bus på bestilling"-model. Det er jo mildt sagt skørt at afvikle et stop på en rute som allerede eksisterer, mens man andre steder sætter nye initiativer i gang for at sikre at også befolkningen i landdistrikterne har adgang til kollektiv trafik. Så skulle man i stedet sende en minibus af sted flere gange om dagen for fx at køre skolebørnene fra Helsingør til Ørby. Man må konkludere at planen om at nedlægge Ørby station ikke lever op til regionens egen målsætning om "at styrke lokalbanernes

betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene." Jeg mener simpelthen ikke, at det er rimeligt at afvikle lokalsamfund og bidrage til øget forurening for at få en meget begrænset reduktion i rejsetiden mellem Hillerød og Tisvilde. Toget er trods alt ikke kun til for sommergæster fra København, som gerne vil hurtigt nordpå i turistsæsonen. Med venlig hilsen Sisse Runge

Nr. 0189

Einar Feldager Hansen

Udviklings forslag for Lokalbanerne. Nærumbanen. Der etableres en skiftestation mellem nærumbanen og letbanen på broen over Klampenborgvej i Lyngby. Nærumbanen forlænges i sydlig retning til Vangede (Brogårdsvej) via et viaduktanlæg over Jægersborg S-Togs Station (Kørestrømsledning forsænkes som i Tunnellen mellem Østerport Station og Københavns Hovedbanegård. Her er der en strømskinne oppe under tunnelloftet) og i nordlig retning først til Gammel Holte (Øverødvej) og senere til Kokkedal station på Kystbanen via Hørsholm. Gribskovbanen. Baneforlægning af Gribskovbanen mellem Saltrup Station og Mårup Station så jernbanen passerer tæt forbi Esbønderup by. Dobbeltspor mellem Hillerød Station og Kagerup Station. Gilleleje Station. Der etableres en fodgængertunnel under Kystvejen fra rundkørslen ved Gilleleje Stationsvej til Gilleleje Stationsbygning. Hornbækbanen. Nyt standsningssted ved Skolevej i Ålsgårde. Lille Nord. Der etableres et lokalbane spor mellem Snekkersten Station og Helsingør Station på vestsiden af Kystbanen. Frederiksværkbanen. Der etableres et viaduktanlæg for Frederiksværkbanens spor over S-togssporene mellem Faurholm Station og Hillerød Station så Frederiksbanen kommer over på østsiden af S-banen. Det gør at alle perroner på Hillerød station får niveaufri adgang til tog og busser og Hillerød Bymidte. MVH Einar Feldager Hansen

Nr. 0190

Marie-Therese Høhling

Jeg er 25 år og er vokset op i Ørby med børnehaven, skole og gymnasietid i Helsingør. Jeg selv, såvel som mine tre søskende har

brugt toget på Ørby station til og fra skole og gymnasie. Min lillebror og lillesøster bor stadig hjemme og benytter stationen til skole. Mine forældre bruger også stationen, og det gør jeg også selv, når jeg jævnligt kommer på besøg. Mine søskende og jeg har hele vores barndom og særligt ungdom været meget frustrerede over, at der altid kun har været et tog i Ørby én gang i timen. Bussen blev nedlagt i Ørby mens vi endnu var for små til selv at benytte os af den. Mine forældre husker dog frustrationen over at bussen forsvandt og man derfor kun have time-drift via toget fra Ørby station. Jeg ville have elsket en bus også, men var så glad for at jeg da Ørby station. Et typisk argument for at nedlægge stationen er, at der ikke er nok der benytter stationen. Min oplevelse som Ørby-borger er dog, at der stort set altid er andre, der står af og på samtidig med mig. Det er særligt børn og unge, der benytter stationen for at komme til skole og studie, men jeg ser også voksne benytte sig af stationen. Hvorfor vil man gøre det endnu sværere for de unge at komme til og fra skole. Hvis man er ærgerlig over at de unge flygter fra landsbyerne så snart de får chancen og skal studere, er løsningen da ikke at gøre transport til og fra landsbyerne endnu dårligere. Et andet argument for at fjerne stationen er også, at det kan gøre rejsetiden kortere og give mulighed for halvtimedrift på Troldebakkerne station. Den kortere rejsetid, der er tale om, er dog kun meget få minutter. Jeg kan ligeledes ikke forstå, hvorfor en hel landsby skal have nedgraderet deres transportmuligheder gevaldigt, til gode for en ny pop-up by. Begge byer har betydning og burde prioriteres i lige høj grad. Ofte sammenlignes brugen af Ørby station også med brugen på fx Helsingør eller Vejby station. Hvis man sammenligner en landsby med en større by vil man selvfølgelig opleve, at der er flere mennesker, der benytter sig af togene i de større byer. Det er ikke fair at sammenligne en landsby med dem, og derved degradere de menneskers transportbehov, der gladeligt og stolte bor i yderområderne, men som også bør have mulighed for offentlige transportmuligheder. Tanken om, at der ikke vil være en station eller noget som helst offentlig transport på hele strækningen fra Vejby til Troldebakkerne er KATASTROFAL og SKRÆMMENDE! Jeg forstod godt, da Laugø station blev sløjfet, men det er også en landsby med et LANGT mindre indbyggertal end Ørby. Denne beslutning vil kun gøre det sværere for de mange børnefamilier, der bor her i Ørby. Hvis stationen fjernes, kunne man da i det mindste indsætte en bus igen. Jeg har selv været meget afhængig af Ørby station gennem min tid i skole og gymnasie i Helsingør. Det er virkelig synd, at det skal blive en kamp for borgerne i de små byer at komme rundt. Der står også i rapporten for ændringer i togdrift, at man ønsker at forbedre transporten i yderområderne. Denne beslutning om, at nedlægge en station har da det stik modsatte resultat. Jeg er dybt frustreret over, at landsbyer gang på gang bliver nedprioriteret til trods for at man konstant taler om, at det er vigtigt at forbedre vilkårene i yderområderne, så folk ikke flytter væk og områderne derved uddør. Det er beslutninger som disse med at nedlægge stationer, der bidrager til at landbyerne uddør!! Ville I gide at bo i en by, hvor der ikke fandtes én eneste mulighed for offentlig

transport uden, at du skulle køre et par kilometer dertil i bil først? Det vil få folk til at vælge landsbyer som Ørby fra, da det i forvejen er svært med transport uden bil. Jeg håber virkelig, at man vil bevare Ørby station, så børnefamilier som min egen familie og alle de andre skønne børnefamilier jeg kender og ser i Ørby bliver boende. Pas nu på yderområderne og lev op til jeres udtalelser om, at I ønsker at forbedre mulighederne og bevare de områder! Ikke kun de nye større byer, men netop de gamle landsbyer, der har ligget her siden middelalderen med sjæl og charme og smuk natur og et respektabelt indbyggertal. De fortjener ikke at dø hen. Respekter og støt de skønne mennesker, der ønsker at blive boende i yderområderne og ikke flytter ind til storbyen. Og skab motivation til de nye generationer om, at man godt kan bo på landet, da man prioriterer transport i de områder. Så er drømme da, at de unge også vil bosætte sig i landsbyer som Ørby en dag. Jeg elsker selv naturen og Ørby og ved at jeg skal flytte tilbage, når jeg en dag er færdiguddannet. Men med varslinger som disse om nedlæggelse af stationer og dermed den eneste offentlige transport der er, kan jeg da blive i tvivl, om jeg skal genover min beslutning om at flytte tilbage. Og jeg ville ønske, at det ikke var tilfældet. Men at bo i en by uden transport så mine kommende børn ikke selv kan komme rundt, og så jeg er tvunget til at have bil, det ved jeg ikke om jeg har lyst til. Bevar Ørby station! Vis at I ønsker at støtte smukke gamle lokalsamfund som Ørby og mennesker, der bor i yderområderne. Vis nu, at I lever op til det I taler om. Lad nu ikke endnu flere landsbyer dø ud, fordi I ikke prioriterer afgørende offentlig transport, og fordi man ønsker at effektivisere en toglinje med få minutter på bekostning af en hel landsbys ENESTE offentlige transportmulighed. Ørby er oven i købet en station, som toget kun stopper på, hvis der trykkes stop. Der kan altså ikke være mange minutter at spare med at nedlægge station. Men det er garanteret, at det vil have en gevaldig negativ indvirkning og konsekvens for borgerne i Ørby, som er så afhængige af stationen. Bevar Ørby station! Bevar Ørby station! Bevar Ørby station! Mange tak for, at du tog dig tid til at læse dette høringssvar.

Nr. 0191

Børnehuset ved havet

Louise Beck

Høringssvar fra Børnehuset ved Havet til Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden Som daginstitution beliggende i Kringelholm 114 ser vi med bekymring på den fremlagte udviklingsplan for lokalbanerne, hvori Stæremosen St. foreslås nedlagt til fordel for en ny station ved Parkvej. Børnehuset ved Havet er en integreret daginstitution (vuggestue og børnehave) med børn i alderen 0-6 år. Vi bruger ofte Stæremosen St. til at komme rundt - både i lokalområdet på de kortere ture til den anden ende af Gilleleje, men tillige på de længere ture til eksempelvis Helsingør. Afstanden fra Børnehuset ved Havet til Stæremosen St. er ca. 400 m, hvorimod afstanden til Parkvej er lige knap 1 km. Såfremt nedlæggelsen af Stæremosen St. og nyoprettelsen af en station ved Parkvej bliver en realitet, vil afstanden til nærmeste station således blive fordoblet. Den forøgede afstand kan virke lille, men for vuggestue- og børnehavebørn er der tale om en meget stor forskel, og det vil udgøre en reel og stor udfordring for os. I vores optik er der således ikke tale om et reelt alternativ, når der lægges op til en ny station ved Parkvej. Vi får således forringet vores mobilitet - hvilket konkret betyder en forringelse af muligheden for at give vores børn en masse oplevelser og udflugter - både i lokalområdet og på de lidt større distancer, hvilket vil være ærgerligt, da vi som daginstitution går meget op i at bidrage med sådanne oplevelser. Herudover vil nedlæggelse af Stæremosen St. konkret have betydning for vores medarbejdere, idet flere af vores medarbejdere anvender lokalbanen til og fra arbejde. Det kan således tillige påvirke vores muligheder for at tiltrække medarbejdere. Sammenfattende vil en beslutning om nedlæggelse af Stæremosen St. i vores optik få negative konsekvenser for Børnehuset ved Havet, hvorfor Stæremosen St. bør bevares. Med venlig hilsen Bestyrelse ved Børnehuset ved Havet Leder Louise Beck

Nr. 0192

Bjørn Jacobsen

Hej En nedlæggelse af flere stationer på ovennævnte strækning virker meget lidt gennemtænkt, særligt med henblik på mere og mere bebyggelse. F.eks hvis Stæremosen nedlægges, så er der både syd og nord for banen da ganske langt til Gilleleje st., ligesom bustrafikken på ingen måde er optimal. Det må gentænkes og omarbejdes. Omvendt vil driften hvor hyppigheden øges bidrage til flere med offentlig transport og bedre miljø. Således er forbedringer små at få øje på og forringelserne mange. Dette oveni allerede mange forringelser. Det er en ommer Bjørn Jacobsen

Nr. 0193

annette birgit Jacobsen

Hej Jeg er forundret over at man påtænker at nedlægge flere stop på lokalbanen. Der tales så meget om miljø og dette strider imod såfremt det gennemføres vil flere tage bilen, hvad skal de ældre gøre som bor tæt på eks. Stæremosen? Gå ned til stationen? Jeg bor 30 min gang fra Gilleleje st. Bruger toget meget ved Stæremosen. Jeg kunne tage bilen til Gilleleje i stedet for at gå til Stæremosen. Så hvis mange gør det vil der mangle p-pladser. Nej så jeg kommer fremover såfremt forslaget effektueres til at tage bilen til Hillerød. Så meget for miljøet. Mvh Annette Jacobsen

Nr. 0194

Claus Kieffer

Se bilag på side 183

Nr. 0195

Familien Lindegaard

Ørby er en landsby der er dybt afhængig af at have en mulighed for offentlig transport. Det er en landsby med mange børnefamilier og ældre borgere med et stort behov for offentlig transport for at kunne komme i skole, arbejde, lægen, daglige fornødenheder osv. Disse borgere har ikke mulighed for at transportere sig helt til Vejby eller Troldebakkerne. Ørby st. benyttes ikke bare af beboerne i Ørby by men også af oplandet Laugø Bro, Mønge, Kolsbæk og af elever fra Gribskov efterskole. Nuværende adgang til Ørby st. er ad en sikker blind oplyst vej, der ryddes for sne om vinteren. Adgang til Vejby st. fra Ørby er ad Ørby stien, der er en uoplyst sti med meget motoriseret trafik, mange landbrugsmaskiner og der er ikke mulighed for sikkert at gå til side når der kommer biler o.lign. Om vinteren ryddes stien først for sne når alle veje er ryddet og er tit meget glat. Herudover er den til tider fuldstændig oversvømmet og umulig at forcere til fods. Kunne man evt. tænke kreativt og indføre en køreplan med tidsintervaller og tog der stopper ved alle stationer hvis der er trykket for stop- evt. i en prøveperiode - F.eks. minut tal Ørby st. 01-05 og Vejby st. 03-0, osv.

Nr. 0196

virginia Høhling

Jeg har boet her i 20 år og da vi flyttede hertil, var der også en buslinie. Det var blandt andet derfor vi turde at bosætte os så langt væk fra København. Det var afgørende var at der var god forbindelse så børnene kunne komme i skole og vi andre på arbejde. Så forsvandt bussen. Togforbindelsen kunne på ingen måde matche god infrastruktur men det var der trods alt og det har vi brugt flittigt i de 20 år vi har boet her og været lykkelige for, at det var der. Især børnene har været meget afhængige af toget da de ellers ikke ville kunne komme til og fra skole og andre aktiviteter. Det tog er livsnerven heroppe som forbinder os til resten af verden og kommunen. Vejby ligger en lille halvtime væk og er langt og mørkt at gå for mindre børn, især i vinterhalvåret, langs mørke og forblæste marker. Man skal trods alt have en vis alder. Det er pludselig blevet højaktuelt at overveje en flytning da vi ikke ønsker på den lange bane at komme til at sidde i en situation hvor man er fastlåst hvis det ikke længere er muligt at køre bil på sigt ift. alder. Det vil smadre og besværliggøre livet både for børnefamilier og ældre, der ikke kan køre bil mere. En god måde at lægge landsbyen øde på, på den lange bane. Især i disse tider, hvor man gerne vil bevare landsby-miljøer. Det er tydeligt et regnestykke som nogle regnedrenge på Christiansborg har hygget sig med uden kontakt til virkeligheden i de små kommuner på landet, hvor det i forvejen er svært at få enderne til at mødes ift infrastruktur. Hver gang jeg har taget toget, er der mange mennesker med og der står mange af på i spidsbelastningsperioden. Fjerner man toget er det en god motivationsfaktor til at nedlægge landsbyer og få folk til at flytte. Er det tanken? Det er ligegyldigt for os at togene er smarte højhastighedstog som kører oftere men som man skal vade langt for at komme hen til. At gå i slud, sjaske og regn uden evt kørekort er på ingen måde nemt hverken for ældre eller yngre børn. Hvis dette gennemføres vil vi helt sikkert flytte og det vil andre også. En rigtig dårlig måde at fastholde børnefamilier på. Et nådesstød til en landsby som Ørby og en besværliggørelse af de menneskers liv, som bor her.

Nr. 0197

Jacob Christiansen

Se bilag på side 186

Nr. 0198

Maria

Det er stor forringelse hvis Ørby station lukkes. Det vil ikke være holdbart for borgere i alle aldre at komme til vejby station eller troldebakkerne når der er sne på vejene. Der er privat cykelsti som ikke er farbar når der ligger sne og slet ikke hvis man bruger rollator eller andet. Der er en del unge som er afhængige af ørby station til at komme frem til uddannelse. Det er i forvejen vanskeligt at toget kun stopper en gang i timen, men bedre end igen ting. Det hænger ikke sammen med gribskov kommunes klimaplan at vores børn skal køres og når de bliver 18 år så skal de selv have bil. Hvis el toge kommer hurtigere op i fart så kan de ikke betyde noget i den store helhed at stoppe i Ørby. De 2 minutter som toget kan være hurtigere i Hillerød er ingen gevinst i forhold til den gene det vil være for beboerne i Ørby. Vores huspriser vil falde og ingen ældre eller børnefamilier flytter hertil. Man bør overveje at man kan trykke for at komme af som i busserne, ved hver afgang. Der bør også være sene afgang fredag og lørdag. Hvis man er i teater i København, så kan man ikke komme helt hjem ed toget. Så man burde kigge på udvidelse og opkvalificere den offentlige trafik og ikke kun kigge på de store stationer. Der er lang imellem, her ude på landet. Vi skal udvikle og ikke fvikle. I vores familie starter vi med toget i Ørby kl. 5.20 og kører til Tisvilde fordi toget ikke stopper anden gang i Ørby. Min søn skal møde på sin læreplads kl. 7 i kbh. Han er med toget hjem og må ofte vente i Hillerød fordi toget ikke stopper i Ørby. Det bliver en lang dag, med offentligtransport som godt kunne optimeres. Håber vi bliver hørt i Ørby da vi ikke har anden transport.

Nr. 0199

Magnus Albrechtsen

Jeg er stærk imod at nedlægge Ørby St. Da jeg ofte skal bruge trinbrættet for at komme til bl.a. København og arbejde. Derudover har mig og mine venner også brug for en måde komme hjem fra byen, uden at gå 5km, for hvis vi er for fulde kunne vi let fare vildt og vandre andre steder hen. Når stationen er tilgængelig for os har vi kun 500 m og vi er langt sikre. Og de ældre der bor herude, der ikke kan bruge bil eller cykle, bliver nødt til at tage toget for at komme fra A til B

Nr. 0200

Thomas Pedersen

Nedlæggelse af stationen (trinbrættet) vil være en kæmpe forringelse og have ret stor indgriben i mange menneskers liv. Folk, der nu selv kan komme til Helsingør og Hillerød, mm, vil blive afskåret fra dette og være afhængige af bekendte eller flextrafik, for at få hverdagen til at fungere. Det betyder ret meget for folk at være selvhjulpne. Valget at nedlægge stationer og dermed, at gøre det svært for folk at bruge den kollektive trafik, virker modstridende med den grønne omstilling, Desuden er argumentet for forringelsen lidt latterlig i sig selv; man hævder det vil give en kortere rejsetid. For mig som pendler vil det betyde, at jeg vil komme til at skulle cykle længere til og fra nærmeste station hver dag – ergo; får jeg mærkbart LÆNGERE rejsetid. Og jeg er næppe den eneste.

Nr. 0201

Kristina Steengaard

. Region hovedstaden barsler med hurtigere lokaltog. Et konkret eksempel er at man vil indsætte et ekstra hurtigtog på Frederiksværkbanen, i stil med "Hundestedekspresen". Et tog der kommer hurtigere frem, på grund af en række tekniske forbedringer - men først og fremmest ved at begrænse antallet af stop undervejs. Dette fremgår af baggrundsrapportens punkt B 1.4, og andre steder i linket nedenfor. Og her kommer det skøre så. For at undgå at betale for et tog mere, og for at have plads på skinnerne, så sker forbedringen ved at inddrage en af de to normale afgang pr. time således: . Før: To afgang med mulighed for standsning på alle stationer, ved tryk på "STOP". 1 afgang der ikke standser på små stationer som Gørløse og Nr. Herlev. . Efter: 1 afgang der standser ved tryk på "STOP" på de små stationer. 2 afgang der kun standser på enkelte stationer undervejs. . Samtidig bliver der investeret massivt i infrastruktur nær København, og vejene forringes. Begge dele for at få flere til at køre tog. Men de glemmer at ringere tog og busser i yderområderne betyder at vi tager bilen til stationen. Og for de fleste er det sådan, at har man alligevel en bil, og har man alligevel sat sig ind i den, så kan man lige så godt tage den sidste stykke ind til byen. Noget der også påvirker trafikken i provinsbyerne i Hillerød Derudover er der mange skolebørn der er tvunget til at tage toget til Brøndskov, da Hillerød kommune har valgt at skolen i Gørløse kun har til og med 6.klasse. Dette er u hensigtsmæssigt lige nu, og det bliver kun værre hvis der forsvinder en afgang i timen.

Nr. 0202

Georg Høhling

Se bilag på side 187

Nr. 0203

SF

Stina Egedius Miller

Lokalbanerne er nødvendige for at bevare de små landsbysamfund. I Gribskov kommune er vi heldige at have flere af dem. Det er velfungerende lokalsamfund, som oplever tilvækst men desværre også massive udfordringer med den kollektive trafik. Det er ikke bare beklageligt men også bekymrende, at det er nødvendige at have både to og tre biler i indkørslerne for at kunne bo på landet og samtidig passe sin skole, arbejde og fritidsinteresser. Mange stop på en togrute, vidner om, at der bliver taget hensyn til, at både børn, ældre og mennesker med handicap kan benytte sig af faciliteter i lokalområdet og komme sikkert hjem bagefter. Det kan vi godt lide i SF, og vi kan også lide at kollektiv trafik gøres så enkelt og nærværende, at det hurtigt bliver førstevalget. Vi ønsker os, at regionen ser de muligheder, frem for at lade landboerne betale for hovedstadens letbane. Vi ønsker os et grønnere Gribskov med bedre sammenhængskraft i den kollektive trafik. Vi hilser det derfor velkomment, at togdriften indrettes bæredygtigt, men for at den sociale bæredygtighed også tilgodeses, må driften på de små stationer bevares. Der er for alles vedkommende tale om stationer i områder, hvor der bygges og derfor bliver større behov for stabil og let tilgængelig kollektiv trafik. Det er nødvendigt at bevare muligheden for at tage kollektiv trafik ud i naturen som fx det rekreative og spændende projekt Søborg sø, der gerne skulle være tilgængeligt for alle interesserede. I SF vil vi derfor på det kraftigste fraråde regionen at lukke stationer eller spare yderligere på afgangene i et område hvor der er befolkningstilvækst og brug for at tiltrække arbejdskraft i øvrigt. SF Gribskov

Nr. 0204

Kevin Ian Miller

Søborg den 29/9-24 Høringssvar angående udviklingsplanen for lokalbanerne i region Hovedstaden. Gribskov kommune består af mange små landsbysamfund og enkelte større byer. Den kollektive trafik på tværs af kommunen er langt fra optimal og betydeligt forringet gennem de sidste 20 år. Som borger i landsbyen Søborg har vi i den tid måtte afgive to busruter og en del togaftage, da der i visse tidsrum ikke stoppes ved stationerne Pårup og Søborg, heller ikke, når man trykker på stopknappen. Forringelsen har betydet, at færre tør planlægge at bruge kollektiv trafik, da det bliver svært at overskue, om det er muligt at komme med toget eller ej. Begge stationer er placeret et godt stykke fra landsbyen og det er ikke muligt at tage bus til nogen af dem. Alligevel er de uundværlige og bør nærmere prioriteres fremfor nedlægges. Her bor unge, der er afhængige af driften for at komme på uddannelse i Hillerød eller Helsingør og andre er afhængige af togdriften for at komme til og fra arbejde. Søborg er en landsby med tilvækst af borgere, både i kraft af ny udstykkede byggegrunde og naturligt generationsskifte i beboergruppen generelt, vi bliver flere der har behov for at kunne benytte kollektiv trafik. Da vi flyttede hertil for 22 år siden, var det til en station på hver side af byen og tre busruter igennem byen. Nu er vi nede på 1 bus i myldretid og I foreslår lukning vores stationer Søborg og Pårup. Er der ikke kollektiv trafik, vil det få fatale konsekvenser for byen, da det gør det umuligt at komme til eller fra Søborg i weekender. Lukning af stationerne frarøver turister muligheden for at nyde det rekreative naturområde reetableringen af Søborg sø om lidt vil realiseres som. Det virker uigennemtænkt da lukning af stationerne både vil være en kraftig trussel for byens overlevelse og direkte modarbejde den investering Christiansborg har prioriteret i forhold til reetablering af Søborg sø. Mvh Kevin og Stina Miller

Nr. 0205

Peter Albertsen

Vedrørende: Hillerød-Tisvildeleje banen For nogle år siden havde vi både en busrute og lokaltog, som stoppede i Ørby. Da man så nedlagde busruten, var det med begrundelsen; beboerne i Ørby havde jo stadigvæk offentlig transport med lokalbanen. Det virker derfor helt urimeligt, at man nu også vil nedlægge den sidste mulighed for at benytte offentlig transport til og fra Ørby. Gribskov Kommune vil gerne bevare de små landsbyer i kommunen, men det kræver at man også sikrer, at disse landsbyer betjenes af offentlig transport. Så derfor skal Ørby station ikke nedlægges. Venlig hilsen Peter Albertsen

Nr. 0206

Rådet for Bæredygtig Trafik

Niels Wellendorf

Se bilag på side 190

Nr. 0207

Susanne Ekeroth

HOLD FINGRENE FRA DE LOKALE STATIONER OG TRINBRÆT - medmindre I vil afvikling og ikke udvikling i Nordsjælland! For cirka tyve år siden var det bl.a. trinbrættene i Saltrup og Mårup, der var i skudlinjen. De skulle nedlægges, så at togene kunne drøne forbi de små landsbyer og deres beboere, og pendlere fra de større byer kunne nå frem på arbejde et par mikrominutter hurtigere end normalt. SÅ ville man spare tid, og passagererne strømme ind i togene, mente HUR. Men Saltrup Bylaug slog fra sig, og mange af de andre bylaug og lokalråd fulgte trop - HUR droppede fornuftigvis planen. Ideen var dødfødt på forhånd. Nu har I så været i skufferne og fundet de samme støvede planer frem igen - nu er det så bare nogle andre trinbrædt, der står for tur, som Gilleleje Øst og Søborg. Vi, der bor heroppe, ved, at færre stationer giver færre passagerer, og I har vist også glemt, at vi siden 2005 har fået en Nationalpark og en kommende stor Sø: Søborg Sø. Men hvor skal turisterne stå af, hvis ikke i Søborg? - og dyrene i parken, de skal springe for livet, hvis farten sættes op. Nej, dette er en gedigen "Ommer". Vær lige så kloge som jeres forgængere: Læg planen tilbage i skuffen - bevar i stedet samtlige stationer og trinbrædt, vi er fløjtende ligeglade med et sparet minut, når vi skal fra punkt A til B. Vi vil hellere have et ekstra aftentog - eller to.

Nr. 0208

Georg Stiefenhofer

Se bilag på side 195

Nr. 0209

Casper Vyrdal

Jeg mener ikke man skal nedlægge Pårup station da den ofte bliver brugt samt skole og børnehave i området bruger den da den er nærmest. Ligeledes kommer Søborg sø snart og Pårup station vil være et godt sted at stå af der. Vh Casper

Nr. 0210

Alia Dyhr S

Bevar vores små trinbræt i udkants Danmark. Det benyttes dagligt af folk der arbejder, studerende som skal til og fra videregående uddannelser, handlende, socialesamvær og aktiviteter, osv. Den offentlige transport er vigtig for mange, og at i ønsker at gøre den mindre tilgængelig, samt være med til at gøre landsbyen affolket, er ikke fremgangsmåden.

Nr. 0211

Hjalmar Christiansen

Se bilag på side 198

Nr. 0212

Mette Forum Petersen

Jeg vil gerne opponere imod planer om at nedlægge Stæremosen station i Gilleleje. Hele Kringelholm bestående af 115 parcelhuse er blevet bygget som et børnevenligt område i udkanten af Gilleleje med Stæremosen station som områdes eneste offentlige transport. Stationen betjenes i høj grad af skoleelever, ældre og familier og er en vigtig transportmulighed i dagligdagen. Jeg pendler flere gange om ugen til København og i den forbindelse er Stæremosen station min start og slutdestination. Vi har købt hus i området med henblik på at kunne blive boende her, når vi bliver gamle og stationen været en vigtig del af vores beslutningsgrundlag for køb af ejendom. Vores ejendomsværdi vil blive forringet og vores område generelt vil blive mindre attraktivt for børnefamilier og ældre, hvis stationen bliver nedlagt og bremse udviklingen af området. Også Hestehaven, et socialt boligbyggeri lige ved siden af Kringelholm, vil blive hårdt ramt. Her er mange beboere uden egen bil som kommer til at blive meget begrænsede i deres transportmuligheder.

Nr. 0213

Majken Inix Friis

Nedlægningen af Pårup og Søborg trinbræt vil have en stor, negativ betydning for Søborg by og dens beboere. Det vil bl.a. betyde, at byens børn og unge kun vil kunne benytte bussen som offentlig transport, hvilket både vanskeliggøre og forlænger deres transporttid til uddannelse, fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter. Bussen har meget få afgange, på en hverdag er der fx kun 6 afgange mod Gilleleje, hvoraf den tidligste er 8.37 og den seneste 19.40. Man kan frygte, at dette vil afholde familier med børn fra at flytte til byen, hvilket på sigt vil have en katastrofal betydning for landsbysamfundets udvikling og bevarelse.

Nr. 0214

Anette Rosenblad

Som beboer i Søborg, Gilleleje og lærer på den lokale Søborg Privatskole er jeg meget uforstående overfor at man overvejer at nedlægge stationerne Pårup og Søborg, da de to stationer er byens og ikke mindst skolen livsnerve udadtil. Nu der er investeret over 100mill på genoprettelsen af Søborg Sø, forstår det jeg slet ikke. Hvordan skal folk komme hertil? Nu er det jo ikke alle der kommer ridende ... Man skal passe på de små landsbysamfund og Søborg er et pragteksamplar af slagsen med mange ihærdige ildsjæle og rigtig mange børnefamilier. Men hvis man ikke længere kan komme til og fra med toget, så tror jeg at mange vælger byen fra

Nr. 0215

Banedanmark

Søren Kyser Hvelplund

Se bilag på side 204

Nr. 0216

Daisi

Søborg og pårup trinbrat skal ikke nedlægges da der er børne familier og skole. Bruger toget når de skal på tur/udflugter Vi har selv en datter og kender andre børn som kan bruge gavn af at toget bliver

Nr. 0217

Hestehavegård

Dorte Møller

Jeg ønsker ikke at man nedlægger stationer på strækningen Hillerød Helsingør

Nr. 0218

Annette Aaskilde

Se bilag på side 206

Nr. 0219

Jesper Christensen

Vi har 5 børn på vores adresse der alle har brug for at kunne komme med både tog og bus, som nu begge muligheder i stort omfang fjernes fra os.

Nr. 0220

Vickie Vilquin Engel

Til Region Hovedstaden Region Hovedstaden har udarbejdet en udviklingsplan for lokalbanerne i Nordsjælland, som nu er sendt i høring. Et centralt tema i denne plan er reduktionen af rejsetiden, hvilket indebærer en forkortelse på 1-2 minutter ved nedlæggelse af mindre stationer, herunder Ørby Station. For min familie er en forkortelse af rejsetiden ikke en prioritet. Vi ønsker derimod at se en forbedring af driftsfrekvensen, herunder en drift hver halve time samt flere afgang i ydertimerne, særligt om morgenen. Desuden anmoder vi om enkelte afgang fredag og lørdag nat, da en sådan tilpasning vil muliggøre en reduktion af vores bilforbrug og bidrage til den grønne omstilling. En nedlæggelse af Ørby Station vil få betydelige konsekvenser for vores familie. Vi bor i Ørby og arbejder i hhv. Hillerød og København (indre by), hvor vi jævnligt benytter togene til og fra arbejde. Vi har to små børn, som i fremtiden vil have behov for transport til skole, uddannelse og fritidsaktiviteter. Desværre er lokalbusserne og skolebusserne allerede nedlagt, hvilket yderligere begrænser vores transportmuligheder. Det er uholdbart at sende vores børn til Vejby Station via markstien, som hverken er oplyst, ofte er oversvømmet og ikke bliver saltet og ryddet for sne om vinteren. Stien er så smal, at det kan være nødvendigt at træde ud i marken for at give plads til modkørende, hvilket skaber en utryk situation for børnene. Den nuværende vej til Ørby Station er derimod oplyst, bredere og nemmere at navigere. Jeg arbejder desuden på Nordsjællands Hospital og ser frem til muligheden for at kunne tage toget direkte til arbejdet via Favrholt Station. Dette ville ikke blot gøre min daglige transport mere effektiv, men også bidrage til en mere bæredygtig pendling. Hvis Ørby Station lukkes, frygter jeg, at vi må opgive vores drøm om at bo på landet og blive tvunget til at flytte til Helsingør, hvor vores børn går i skole. En sådan udvikling ville være trist for os, men også for Ørby og de øvrige små lokalsamfund, der også vil blive berørt af de andre stationers foreslåede lukninger. Jeg håber, at mine bekymringer vil blive taget i betragtning i den videre proces. Med venlig hilsen, Vickie Vilquin Engel

Nr. 0221

Torupvejens beboere, Lokalbanen Hillerød – Hundested

Camilla Krøjgaard Andersen

Se bilag på side 207

Nr. 0222

Susanne Lima

Vi har i lokalsamfundet stor værdi og brug for Pårup og Søborg trinbræt for at kunne forbinde os med indkøbsmuligheder, familier, skoler og kultur.

Nr. 0223

Sabina Ferrigno

Bevar trinbræt i yderområderne. At nedlægge bl.a Søborg og Pårup trinbræt kan umuligt være særligt tidsbesparende, da togruten jo ikke ændres. Til gengæld gør muligheden for offentlig transport en kæmpe forskel for borgerne i kommunens yderområder. Det er ikke længe siden at den lokale busrute gennem Søborg blev sat ned til et minimum. Dette med stor konsekvens for byens borgere. Det er svært at komme til og fra arbejde, skole og fritidsaktiviteter medmindre man ejer en bil. Det er der efter min mening ikke meget "grøn kommune" over. Hvis man fremadrettet ønsker at folk skal bosætte sig i yderområderne, så er det et uhensigtsmæssigt sted at sparre. Byens børn skal i stedet for bus og nu også tog, i stedet cykle til Græsted eller Gilleleje station for at komme i skole. Begge ruter vel at mærke uden anlagt cykelsti.

Nr. 0224

Brian Dyhr Shipillis

Brian Dyhr Shipillis

Nedlægningen af lokalbanens Pårup og Søborg trinbræt er en kraftigt mavepuster for landsbyen, foreninger, beboere og specielt unge i Søborg 3250 lige syd for Gilleleje. vi har i forvejen dårlige busforbindelser til vores unge og generelt beboere i Søborg. Desuden er der ikke meget kommunal aktivitet i nærheden og alle skal enten til Gilleleje eller Helsingør eller måske endda helt uden for kommunen og til Hillerød. ydermere er der ikke i nærheden af acceptable cykelstier til Helsingør eller Hillerød. Det er specielt foruroligende for os i lokalsamfundet at disse 2 stationer nedlægges.

Nr. 0225

Martin Langbjerg-Andersen

Høringssvar med ét formål – Tænk mere i frekvens og ikke så meget i fart. Alle kan planlægge efter en kendt afgang om morgenen, også på de små stationer. Men at planlægge transporten hjem, det er straks en anden snak, når der fremover kun kører ét tog i timen til de små stationer. Det giver ikke incitament til at benytte lokalbanerne, da risikoen for at skulle vente i op til en time ved en misset afgang bliver for stor. Det giver incitament til at køre i bil, begge veje. Løsningen er derfor ikke så ligetil med to hurtigtog i timen på de store stationer eller 1 times drift på de små stationer. Løsningen er snarere 20 minutters drift på samtlige stationer (som Nærumbanen), med en øget frekvens i antallet af afgang, til gavn for alle passager. Hurtigtogene er der i forvejen på flere strækninger, de skal fremover blot stoppe på alle stationer. Ude godt, men rart at kunne komme hjem... Blot en tanke til udvikling og ikke afvikling.

Nr. 0226

Annette Jacobsen

"Hej

Jeg er forundret over at man påtænker at nedlægge flere stop på lokalbanen. Der tales så meget om miljø og dette strider imod såfremt det gennemføres vil flere tage bilen, hvad skal de ældre gøre som bor tæt på eks. Stæremosen? Gå ned til stationen? Jeg bor 30 min gang fra Gilleleje st. Bruger toget meget ved Stæremosen. Jeg kunne tage bilen til Gilleleje i stedet for at gå til Stæremosen. Så hvis mange gør det vil der mangle p-pladser. Nej så jeg kommer fremover såfremt forslaget effektueres til at tage bilen til Hillerød. Så meget for miljøet.

Mvh

Annette Jacobsen"

Nr. 0227

Sidse Tjellesen

Som bosiddende i Gilleleje (Udkantsdanmark) er det ganske uhørt, at I overvejer at nedlægge nogle trinbrædder på lokalbanen. Her er dårlig infrastruktur i forvejen, og nu vil I gøre det endnu vanskeligere for os at komme rundt. Det kan I simpelthen ikke være bekendt med venlig hilsen Sidse Tjellesen

Nr. 0228

Klaus Stanhardt Søborg

Dette vil kvæle vores lokal samfund fuldstændig. Der flytter ikke nogen til med børn ,hvis ikke tog og busser fungerer i nærområdet . Hvordan skal forældre med 2/3 børn have mulighed for at fungerer Hvis de selv skal stå for al transport til skole/fritidsaktiviteter og passe deres job samtidig ,uden de kan få lidt hjælp fra Pårup og Søborg trinbræt.
Hilsen Klaus Stanhardt Søborg

Nr. 0229

helengrau68@gmail.com

Jeg protesterer kraftig mod nedlæggelser af de 5 stationer på lokalbanen der forringer transportmuligheder for ældre og handicappede.

Nr. 0230

Irene Laybourn

Jeg ønsker på ingen måde nedlæggelse af vores skønne lokal tog , som jeg benytter ofte. Tænker på Gilleleje øst, når man er lidt dårlig til bens , VH Irene Laybourn

Nr. 0231

tophuset@mail.dk

Vi får besked på at sende et høringssvar til udviklingsplan-lokalbanerne, men siden eksistere ikke så måske skulle man finde den under afviklingsplan. Når nu vi bruger så mange penge på Søborg sø, hvorfor så fjerne trinbrættet Pårup da det ligge 200 meter fra søen. Natur er åbenbart kun for dem med bil. Der glemmes ofte at det er de ikke så rige, som er dem der skal bruge det offentlige transport system, som hele tiden bliver beskåret. Et eksempel: Vi fik en stoppet sygepleje elev over på plejehjemmet som uuddannet vikar, da hun måtte stoppe sin uddannelse fordi de tildelte hende praktik på Frederikssund hospital, og da hun boede i Gilleleje kunne hun ikke møde kl. 7 om morgenen. Jeg arbejder på Helsingegården plejecenter og kan ikke møde kl. 7 om morgenen, ej heller kan jeg komme hjem når jeg får fri kl. 23, jeg bor i Pårup. Det tager 14 minutter med en bil, med det offentlig tager det om søndagen et par timer, hvis man skal være sikker på at være der til tiden. Da vi flyttede til Pårup i 1989, kostede det 300 Kroner for et alle zoners kort, nu koster det 1800 Kr. Dengang kunne man møde kl. 7 i København, det gjorde jeg i hjemmeplejen, Når nu du kan købe en ny bil for ca. 1000 kr. om måneden. Alle jeg kender der bor i Gilleleje og arbejder syd for Hillerød har købt bil. Vi kan ikke tage i teatret i København for vi kan ikke nå hjem. Det er meget godt at skoleelever kan tage toget med ½ times drift, men for at det skal kunne betale sig fjernede man alle yder tiderne.

Nr. 0232

ngimk@yahoo.dk

" jeg/vi ønsker ikke at nedlægge stoppesteder i Gribskov" Med venlig hilsen Beboer i pårup

Nr. 0233

Gribskov Lokalforeningsråd

Se bilag på side 208

Nr. 0234

Lyngby-Taarbæk Kommune

Se bilag på side 210

Nr. 0235

NORDSJÆLLANDS VETERANTOG

Vi erfarer gennem dagspressen og efter henvendelse til en række af de lokale foreninger omkring os, at Regionsrådet i Region Hovedstaden har sendt et foreløbigt udkast til ”_Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden_” i høring.

Vi har ikke været inviteret til at bidrage, men finder det naturligt at vi som operatør med adgangskontrakt til Lokaltog også høres, med mulighed for at give høringssvar.

Nordsjællands Veterantog har været operatør på Lokaltogs strækninger siden 1971, hvor ordinær veterantogsdrift blev påbegyndt. Veterantoget har kørt i alle årene, dels i en fastlagt sommerkøreplan, men lige så væsentligt i en række særtog på alle ugens dage i forbindelse med offentlige arrangementer, for enkeltpersoner, selskaber, foreninger og firmaer. Hertil kommer en ikke ubetydelig trafik med årlige udflugtsjuletog, hvor i mange år Gribskov var målet for de mange passagerer, der ønskede juletræer fra Gribskov.

I Gribskov kommune er Veterantoget et af de turistmæssige fyrtårne. Græsted station er ejet af Nordsjællands Veterantog og har været det siden 1. maj 2004 (og ikke som det er angivet i høringsmaterialet; udlejet). Stationen danner rammen om en væsentlig del af

veterantogets aktiviteter, herunder vedligehold, og Veterantoget har udbygget med flere sidespor på både vest- og østsiden af stationen. Vi hilser velkommen at der nu foretages investeringer i den kollektive trafik og for Lokaltog.

For os er den fortsatte drift af Veterantoget dog afgørende. Kørslen med veteranog er den eneste indtægtskilde for den fortsatte drift, og med de foreslåede ændringer er det vigtigt, at der sikres et grundlag for vores fortsatte drift. Det betyder, at det må sikres at vi fortsat kan køre. Et par nedslag, som er problematiske for veteranogets fortsatte drift:

Halvtimesdrift på Lille Nord: Hidtil har vi kunnet køre på Lille Nord i weekender og i aften timerne, hvor der er timedrift. Med overgang til halvtimesdrift i alle driftsperioder er der ikke længere plads til veteranoget. Det er derfor vigtigt at der snarest etableres den ekstra krydsningsmulighed i Kvistgård, som udover at give mulighed for at rette op på forsinkelser, også giver plads til veteranoget når det skal over Lille Nord.

Halvtimesdrift på Gribskov- og Hornbækbanen: På visse strækninger er der ikke mulighed for ekstratog, når der er halvtimesdrift. Det gælder delstrækningerne Hillerød-Mårup og Hellebæk-Helsingør. Lokaltog har endvidere ændret praksis, således at veteranogene ikke er velkomne på hele strækningen i perioder med halvtimesdrift, dvs. for nuværende på hverdage i dagtimerne, angiveligt pga. den ekstra belastning af Trafiklederne. Også her må der findes løsninger.

Veterantoget har driftstilladelse fra Trafikstyrelsen i henhold til bekendtgørelse om veteranogsdrift på det jernbanenettet.

Folketingets har ad flere omgange valgt at bevillige penge til veteranogenes fortsatte drift på det offentlige net, herunder på Lokaltogs strækninger. Således er der bl.a. givet støtte til etablering af sidesporsanlægget i Græsted. Dermed sendes også et markant signal om, at det er af betydning både turistmæssigt og kulturelt at bevare veteranogene på jernbanenettet, herunder Lokaltogs strækninger.

Gribskov kommunes borgmester Bent Hansen modtager som medlem af Movia's bestyrelse kopi af denne henvendelse.

Nr. 0236

Regionshandicaprådet

Kamilla Burskov Kjærgaard

Se bilag på side 212

Hillerød juli 2024

Høringssvar til udviklingsplan 2026 – 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

VisitNordsjælland ønsker med dette høringssvar at fremhæve lokalbanernes store betydning for mobiliteten for borgere og gæster, som er med til at sikre levende stationsbyer, øget bosætning og stærke lokalsamfund i Region Hovedstaden. Derfor hilses det også velkomment, at udviklingsplanen foreslår større vedligeholdelses- og fornyelsesprojekter, som er med til at gøre togrejsen mere bæredygtig.

VisitNordsjælland står for markedsføring og turismeudvikling i de fire ejerkommuner; Hillerød, Fredensborg, Gribskov og Halsnæs.

En vigtig indsats er at markedsføre Nordsjælland som en cykel- og vandredestination og det har derfor stor betydning at lokalbanernes nye tog har rigeligt plads til 15-20 cykler, til glæde for både borgere og gæster.

I udviklingsprojektet "Grøn mobilitet til og i Nationalpark Kongernes Nordsjælland", et projekt som er støttet af Danmark Erhvervsfremmebestyrelse, etableres der 10 hubs på stationer i Nordsjælland. Hver station har en cykelstation, som kan benyttes til at pumpe eller lappe sin cykel. Derudover et oversigtskort med henvisning til oplevelser i Nationalparken samt 3-4 cykel- eller vandreruter, som via en QR-kode viser den ønskede rute. Tak til lokalbanerne i Nordsjælland for at støtte op om projektet. Et projekt som vil få endnu flere rejsende til at benytte toget for at komme ud og opleve naturen, som fx den kommende Søborg Sø og de mange attraktioner i området. Derfor er det også vigtigt at der fortsat er fokus på løbende at forbedre og opgradere stationsforpladserne og sikre parkering til cykler og biler.

Hvis de fremtidige køreplaner indtænker ekstra kapacitet i skolernes sommerferie til at transportere de mange rejsende, herunder lokale borgere, københavnere og andre gæster, fra Favrholm/Hillerød station til både Gilleleje- og Tisvildeleje station for oplevelser i naturen og ved badestrandene på nordkysten, samt, som noget nyt, at lokalbanen ville indsætte en "badeekspres" (tog) til strandene i Hundested, Lynæs og via Hundested-Rørvig færgeren til Odsherred, kan det også være med til at øge antallet af passagerer i en periode, hvor der er færre pendlere.

VisitNordsjælland støtter op om at det skal være nemt, enkelt og trygt at ankomme til fods og på cykel til stationerne.

Bedre sammenhæng med den nye Favrholm St. Hillerød St. og lokalbanen gør det nemmere og hurtigere at komme rundt på destinationen.

Indtil etape to af Favrholm station er etableret, er der brug for mere wayfinding på Hillerød station for de gæster (ikke pendlere) der ankommer til Hillerød og skal videre med lokalbanen. Der er uklar skiltning og det er svært at skabe sig et hurtigt overblik over lokalbanens mange tog muligheder.

Med venlig hilsen

Annette Sørensen

Direktør, VisitNordsjælland

aso@visitnordsjaelland.com - mobil 41786783

Tabel 1 (2023): Påstigning, afstand til station – og dermed betydning for lokalsamfund

Station	Påstigninger pr. indbygger inden for 1.000 meter	Påstigninger pr. indbygger inden for 1.500 meter	Påstigninger pr. indbygger inden for 2.000 meter
Hundested Havn	8,1	4,8	3,7
Hundested	39,4	27,1	20,5
Vibehus	28,1	13,2	11,5
Østerbjerg	106,0*	49,9	19,4
<u>Dyssekilde</u>	<u>92,0</u>	<u>75,3</u>	<u>39,5</u>
Melby	76,6	48,7	25,1
Hanehoved	17,5	5,8	3,7
Frederiksværk	45,8	32,8	23,1
Lille Kregme	16,9	14,1	9,4
Kregme	37,1	9,0	3,4
Ølsted	39,7	35,1	30,8
Grimstrup	60,3	21,1	4,3
Skævinge	37,5	33,1	31,6
Gørløse	37,0	32,9	30,7
Brødskov	38,4	36,2	30,7
Hillerød			

**Meget få indbyggere inden for denne radius (120)*

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Trafikstyrelsen ([Stationskatalog](#) på Passagertal.dk)

Kære trafik selskab

Sikke en dårlig nyhed, - for os i Torup !!!!

At trafikken skal blive mere grøn, være et godt alternativ til at tage bilen osv. osv, er jeg selvfølgelig på ingen måde uenig i. MEN at der fremover kun skal være en togafgang i timen fra Dyssekilde station, det er simpelthen en rigtig dårlig ide.

Torup er et lokalsamfund i stor udvikling. Faktisk en af de "varme zoner i Danmark", - altså et område hvor der er vækst og tilflytning. Vi har ud over den eksisterende "gamle landsby" og Dyssekilde (35 år gammel øko-landsby med ca. 200 beboere), nu gang i at udbygge Torup yderligere, med en ny bæredygtig bydel, der skal rumme 80-100 nye boliger. Derudover er der solgt 18 andelsboliger, hvor byggeriet starter til efteråret.

Vi har skole til 9 klasse med i alt omkring 200 elever og en lokal børnehave. Begge modtager elever/børn fra både Hundested og Frederiksværk.

Summa summarum – vi har virkelig brug for en god togforbindelse..... med afgang fra Dyssekilde 2 gange pr time. PLEASE.....!!!!!!

Høringssvar til Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Udviklingsplanen indeholder mange gode intentioner, som fortjener ros. Her vil jeg koncentrere mig om de ting, der vil give yderligere forbedring. De ting jeg ikke kommenterer, kan betragtes som ros. Jeg savner især tre ting i udviklingsplanen.

- 1) Mere komfortable og miljørigtige batteritog hurtigst muligt.
- 2) Mulighed for at komme fra Nordkysten med tog mod København uden at skifte i Hillerød/Favrholm eller i Helsingør/Snekkersten.
- 3) Mulighed for togforbindelse, der forbinder Gilleleje med Helsingør via Kagerup. Skinnerne er der.

Batteritog bør indføres hurtigst muligt

Mest af hensyn til miljøet bør det ikke vente til efter 2030, men også af hensyn til komfort og hurtigere rejsetid. Der kan muligvis spares penge på infrastruktur ved at undgå for tunge togvogne. Måske skal de tunge batterier være i en vogn for sig, altså uden passagerer og bagage mv. Og måske kan man også spare penge ved at levetidsforlænge de eksisterende tog og erstatte dieselmotoren i hvert tog med en el-motor. Det kan måske gøres på eget værksted. Vogne med kun batteri og førerhus kan vel leveres fra fabrik. Denne batterivogn kræver ikke perron, da den ikke medtager passagerer. Denne metode kan muligvis gøre det økonomisk forsvarligt at indføre batteritog meget før. Fordi batteritog har en hurtig acceleration er det muligt at bevare flere af de små standsningssteder.

Mulighed for at komme med tog mod København uden togsift i Hillerød/Favrholm eller i Helsingør/Snekkersten.

Det er som om udviklingsplanen ikke tager hensyn til det store flertal, der skal videre mod København. Udviklingsplanen burde medtage mulighed for kørsel på statslige skinner.

De nye grønne batteritog bør være kompatible med signalsystemerne på S-togslinjerne og kystbanen. Endvidere bør de nye grønne tog kunne sammenkobles med S-tog og med kystbanen så passagererne til København ikke behøver at skifte tog i Hillerød/Favrholm eller i Helsingør/Snekkersten. Udover øget passagerkomfort vil sammenkobling betyde besparelser, da opladning af batterierne kan ske via eksisterende køreledninger. Batteritogene vil således også betjene DSB-passagerer, og togene vil ikke behøve at holde stille for opladning.

Det er også en mulighed, at batteritogene sammenkobles med hinanden og fortsætter på de statslige skinner. Fx kan Gribskovbanen sammenkobles med Frederiksværkbanen og fortsætte mod København.

Hvis det ikke lykkes for Lokaltog at få en ordning med DSB eller Banedanmark, bør en fusion mellem DSB og Lokaltog overvejes.

Mulighed for togforbindelse, der forbinder Gilleleje med Helsing via Kagerup.

Direkte tog mellem Gilleleje-Dronningmølleområdet og Helsing-Tisvildeområdet kan indføres meget hurtigt. De nødvendige skinner er der allerede via Kagerup. Det er kun et spørgsmål om at indsætte et ekstra tog, der ikke, som de andre tog, kører via Hillerød. Så vil fx turen mellem Helsing og Græsted med de nuværende dieseltog kunne køres på 18 minutter.

Hvis politikerne synes, det bliver for dyrt at indsætte ekstra tog, der ikke kører via Hillerød, kan man organisere fra- og tilkobling af en togvogn i Kagerup. Se https://mahf.dk/Video_Krydsning_Kagerup.mp4

Se o udkast til køreplan mv. nederst i dette høringssvar

Andre bemærkninger

Ventefaciliteterne på perronerne bør forbedres. Ofte ses de såkaldte moment-læskærme, som faktisk ikke giver læ.

Ofte er der for få læskærme. Især i Hillerød må man ofte stå op og vente i både blæst og regn.

Ved nogen standsningssteder bør perron på begge sider af sporet overvejes, så passagerer ikke behøver at krydse sporet.

Flere af de små standsningssteder kan overleve. Som før nævnt accelerer batteritog hurtigere. Endvidere bør det overvejes om man i forbindelse med perronrenovering kan undgå de små ramper ved dørene (gap filler) eller om de altid kan være ude, så der spares tid ved stationerne med at skubbe dem ud.

Det bør også overvejes om indsættelse af ekstra expresstog fx på Gribskovbanen kan gøre det mere acceptabelt at andre tog bruger mere tid pga flere standsningssteder.

MVH

Peter L Sørensen

Udkast til køreplan mv. ved indarbejdelse af direkte tog Gilleleje-Kagerup-Helsingør

Rejseplanen angiver togsift i Kagerup; men det gør ikke turen hurtigere, da man kommer med det samme tog til Helsingør. Fx benytter Gilbjergskolen i Gilleleje skolehaver ved Holløse St. og tager turen med tog via Hillerød.

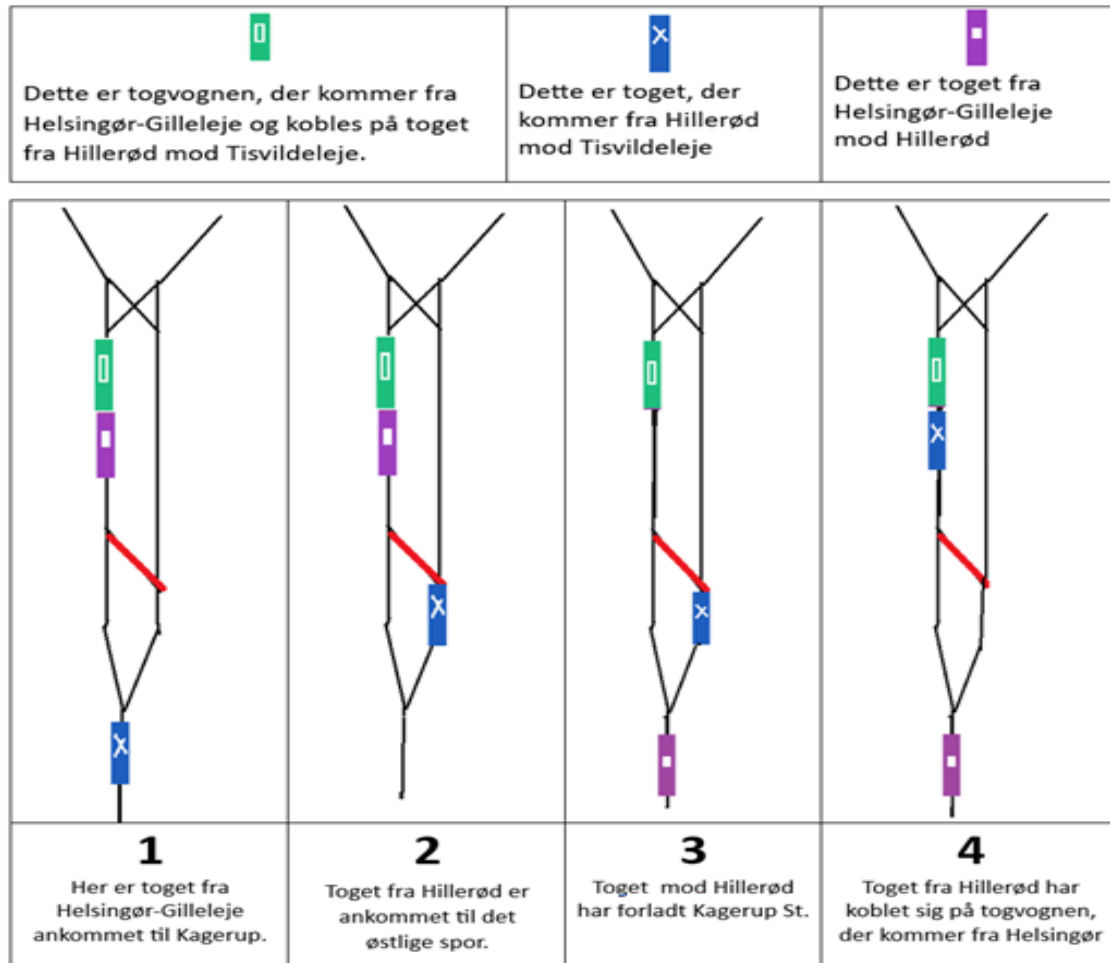
Den direkte togforbindelse kan opnås ved at oprette en ny toglinje. Driften kan muligvis gøres næsten omkostningsneutral, hvis toget fra Helsingør-Gilleleje mod Hillerød ankommer Kagerup samtidigt med

toget fra Hillerød mod Tisvildeleje. Toget mod Hillerød frakobler en vogn som tilkobles toget mod Tisvildeleje.

Her ses en illustration af fra- og tilkobling i Kagerup.

Lidt under midten er tegnet et spor skråt ned mod højre og med en fed streg.

Dette spor eksisterer ikke i dag og er tegnet således:



Se https://mahf.dk/Video_Krydsning_Kagerup.mp4

Her ses et udkast til køreplan. Måske kan togene køre hurtigere end i dag på dele af strækningen.

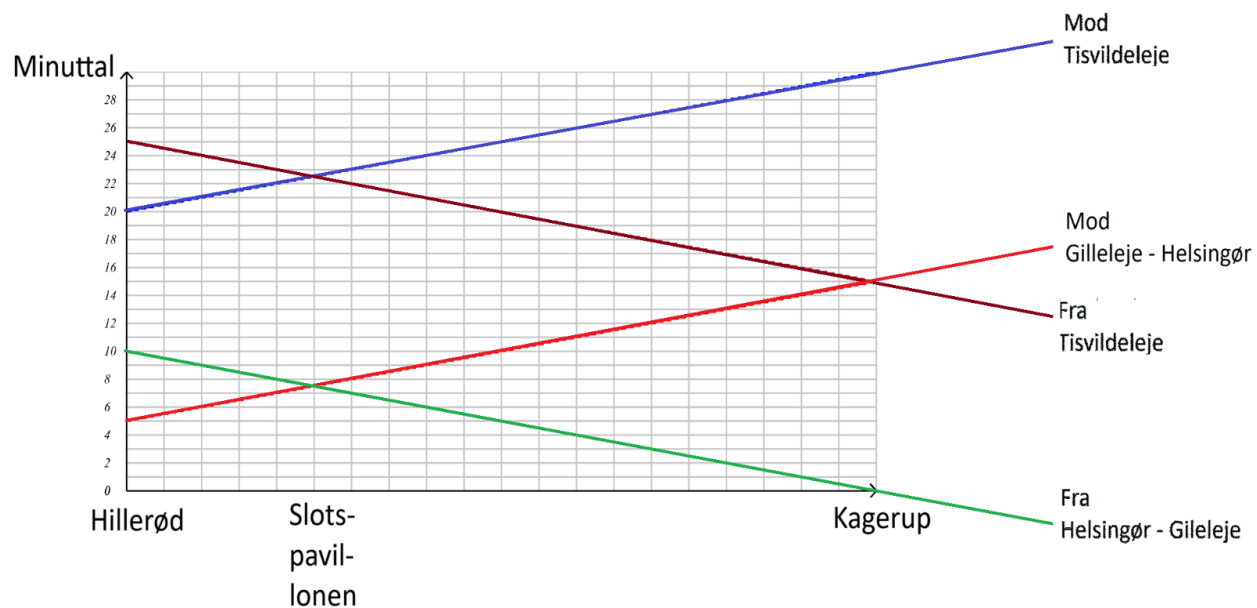
Tisvildeleje - Hillerød - Gilleleje - Helsingør		
Tisvildeleje	23	53
Vejby	29	59
Helsinge	37	7
Kagerup	45	15
Slotspavillionen	52	22
Hillerød ank.	55	25
Hillrød afg.	5	35
Slotspavillionen	8	38
Kagerup	15	45
Mårum	19	49
Græsted	27	57
Gilleleje	35	5
Gilleleje	35	5
Firhøj	43	13
Dr.mølle	47	17
Hornbæk	53	23
Saunte	57	27
Ålsgårde	1	31
Hellebæk	3	33
Grønnehave	11	41
Helsingør	16	46

Tisvildeleje - Gilleleje - Helsingør		
Tisvildeleje	23	53
Vejby	29	59
Helsinge	37	7
Kagerup	45	15
Mårum	49	19
Græsted	57	27
Gilleleje	5	35
Gilleleje	5	35
Firhøj	13	43
Dr.mølle	17	47
Hornbæk	23	53
Saunte	27	57
Ålsgårde	31	1
Hellebæk	33	3
Grønnehave	41	11
Helsingør	46	16

Helsingør -Gilleleje - Hillerød Tisvildeleje		
Helsingør	20	50
Grønnehave	25	55
Hellebæk	33	3
Ålsgårde	35	5
Saunte	39	9
Hornbæk	43	13
Dr.mølle	49	19
Firhøj	55	25
Gilleleje ank.	3	33
Gilleleje afg.	10	40
Græsted	18	48
Mårum	26	56
Kagerup	30	0
Slotspavillionen	37	7
Hillerød	40	10
Hillerød	50	20
Slotspavillionen	53	23
Kagerup	0	30
Helsinge	8	38
Vejby	16	46
Tisvildeleje	22	52

Helsingør -Gilleleje - Tisvildeleje		
Helsingør	20	50
Grønnehave	25	55
Hellebæk	33	3
Ålsgårde	35	5
Saunte	39	9
Hornbæk	43	13
Dr.mølle	49	19
Firhøj	55	25
Gilleleje ank.	3	33
Gilleleje afg.	10	40
Græsted	18	48
Mårum	26	56
Kagerup	30	0
Helsinge	38	8
Vejby	46	16
Tisvildeleje	52	22

Her er grafikken over strækningen Hillerød – Kagerup ved halvtimesdrift, den kritiske strækning mht. krydsninger.



MVH

Peter L Sørensen

Troldeholmen 1, st, 5

3200 Helsingør

Høringssvar fra Bestyrelsen for Økosamfundet

Dyssekilde

Vi skriver på vegne af Økosamfundet Dyssekilde, beliggende i Torup på Halsnæs, Danmarks ældste økosamfund. Vores økologiske landsby og lokalsamfundet omkring Torup, med Dyssekilde station på Frederiksværkbanen som et centralt element, har formået at modvirke affolkning og butiksdød i yderområderne. I 2019 blev Torup kåret til Årets Landsby, og er et af ganske få "varme zoner" i Danmark, hvor befolkningstallet er stigende på grund af stedbundne kvaliteter.

Vi har en skole, en børnehave, en lokalbrugs, en helsekostforretning, en cafe og en brødfabrik, samt mange selvstændige erhvervsdrivende, herunder det bemærkelsesværdige fænomen at vi har en landsbylæge med praksis i Torup lige ved Dyssekilde station.

Vi er dybt afhængige af vores togforbindelse. Vi frygter, at en reduktion fra halvtimesdrift til timedrift på Dyssekilde station, som planen lægger op til, vil have omfattende negative konsekvenser for vores økolandsby, for Torup, samt for oplandet til Torup, som blandt andet inkluderer det populære sommerhusområde ved Hald.

Vi vil gerne rose tiltagene, der forbedrer forbindelserne mellem lokalbanerne og til København. Initiativer som Favrholm station og forbedrede forbindelser til det nye supersygehus i Nordsjælland er vigtige skridt i den rigtige retning. Disse tiltag viser, at I forstår vigtigheden af at integrere lokalbanerne med det øvrige kollektiv transportnet, hvilket vi støtter fuldt ud.

Men den foreslåede reduktion fra halvtimesdrift til timedrift på de små stationer på Frederiksværkbanen, herunder Dyssekilde station, er ikke fornuftig – heller ikke rent politisk – af flere grunde:

1. Nedgang i Pendlerkomfort og Miljøpåvirkning:

En reduktion i togfrekvensen vil direkte påvirke pendlerne, som er afhængige af hyppige afgangene for at komme til og fra arbejde. Mange vælger toget frem for bilen for at reducere deres miljøpåvirkning. At tvinge pendlerne til at vente op til en time på næste tog ved forsinkelser, især på en central knudepunktstation som Hillerød/Favrholm, vil sandsynligvis resultere i øget biltrafik, hvilket strider mod regionale og nationale miljømål om at reducere CO₂-udledninger.

2. Fritids- og Turismeeffekter:

Dyssekilde station er en vigtig adgangsvej for turister og sommerhusgæster, der besøger området omkring Hald. Timedrift vil gøre det mindre attraktivt for turister at benytte toget, hvilket kan have negative økonomiske konsekvenser for lokalsamfundet, som drager fordel af turistindtægterne. Den nuværende

frekvens tiltrækker mange fritidsrejsende, som ville blive negativt påvirket af de længere ventetider .

3. Øget Isolation og Negative Sociale Konsekvenser:

For mange af de ældre beboere og familier i området er hyppige togaftage en livline for at kunne deltage i sociale aktiviteter, handle og besøge familie og venner. Timedrift vil gøre det sværere og mere tidskrævende for disse grupper at bevæge sig rundt, hvilket kan føre til øget isolation og dårligere livskvalitet .

4. Modstridende Investeringer i Infrastruktur:

Regionen har foretaget betydelige investeringer i nye stationer og forbedret infrastruktur, som Favrholm station, for at styrke det kollektive transportsystem og forbinde lokalbanerne bedre med resten af transportnettet. At reducere frekvensen på de små stationer underminerer disse investeringer ved at gøre det samlede transportsystem mindre attraktivt og effektivt. En sammenhængende og hyppig togdrift er afgørende for at opretholde passagertal og sikre en god udnyttelse af den nye infrastruktur.

5. Økonomiske Overvejelser og Effektiv Drift:

Mens timedrift måske har til formål at reducere omkostningerne på kort sigt, kan det på lang sigt resultere i et fald i passagertal og dermed billetindtægter, hvilket kan medføre større økonomiske tab for regionen. Hyppige og pålidelige afgange er i højere grad en nøgelfaktor for at tiltrække og fastholde passagerer end et par sparede minutter på rejsetiden for dem der har adgang til hurtigtog.

6. Politiske og Samfundsmæssige Forpligtelser:

Som politiske beslutningstagere har man en forpligtelse til at støtte og udvikle alle dele af regionen, herunder de mindre samfund, der ofte er mest afhængige af kollektiv transport. Timedrift sender et signal om, at disse samfund ikke er prioriteret, hvilket kan skabe utilfredshed og politisk modstand i de berørte områder .

At bevare halvtimesdrift på Dyssekilde station og andre små stationer på Frederiksværkbanen er afgørende for at opretholde en bæredygtig og attraktiv kollektiv transportløsning. Det understøtter både miljømål, social sammenhængskraft og økonomisk vitalitet i regionen. Derfor bør planen om at indføre timedrift genovervejes til fordel for en løsning, der sikrer hyppige og pålidelige togforbindelser for alle borgere i regionen.

Med venlig hilsen Bestyrelsen for Økosamfundet Dyssekilde,

Cherie Groa Nælde Skjødt Steenberg, Rasmus Hansen, Nanna Birk, Tobias Keteli Kamp og Jeppe Liisberg



10. september 2024

Formand

v/Allan Nielsen

Socialdemokratiet i Gribskov

Høringssvar vedrørende Udviklingsplan for 2026 – 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Socialdemokratiet i Gribskov har på bestyrelsesmødet den 4. september 2024 behandlet Udviklingsplanen for 2026 – 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden og har følgende indstilling og bemærkninger:

Socialdemokratiet kan ikke støtte forslag, der indebærer forringelser i form af færre stop ved en række mindre stationer og trinbrætter. Mange borgere i de små lokalsamfund er afhængige af lokalbanen, som udgør deres livsnerve. Det er essentielt, at lokalbanerne ikke blot opretholdes, men også udbygges, så alle borgere har mulighed for at rejse med tog og bus. Offentlig transport skal være det naturlige førstevalg for borgerne. En stabil og velfungerende lokalbane bidrager til at skabe en fællesskabsfølelse i de små lokalsamfund.

For ældre, borgere med handicap, unge under uddannelse samt familier, der har valgt at bosætte sig i mindre bysamfund, er adgang til offentlig transport med regelmæssig og stabil drift afgørende. En velfungerende lokalbane gør kommunen mere attraktiv at bo i. Uden offentlig transport i de mindre lokalsamfund risikerer vi affolkning, da borgerne vil fravælge disse områder, hvilket kan føre til, at de små byer gradvist dør ud.

Manglen på gode transportmuligheder vil desuden påvirke kommunens evne til at tiltrække nye borgere samt fastholde nuværende borgere, der pendler til arbejde og uddannelse. Forringelser i transportmulighederne vil få store negative konsekvenser for bosætningen i kommunen og vil være uacceptabelt over for borgerne i lokalsamfundene. En væsentlig del af udviklingen af offentlig transport er at sikre regelmæssig og stabil drift, også i de mindre lokalsamfund. Færre stop og nedlæggelse af trinbrætter udgør en væsentlig serviceforringelse.

Ved politisk beslutning om nedlæggelser af Trinbræt og lokalstationer, skal der indsættes busser som et alternativ. Busserne bør køre med tilstrækkelig frekvens og dække behovet i de tidsrum, hvor togdriften nedsættes eller ophører.

For borgerne i Gribskov Kommune, bør togdriften udvides med kørsel til de sene aftentimer. For borgere, der har været i København og vil hjem, er det problematisk at køre med lokalbanen, f.eks. til Gilleleje, mindre de tager fra København allerede ved 22.00-tiden.



10. september 2024

Vi anerkender planens fokus på indkøb af nye batteritog, som vil være en fordel for den samlede togdrift. Denne ændring vil på sigt bidrage til en mere stabil og økonomisk bæredygtig togdrift. Elektrificeringen af tog- og busdriften er en vigtig del af samfundets grønne omstilling, og Socialdemokratiet støtter fuldt op om denne indsats.

Endelig anerkender Socialdemokratiet, at der arbejdes på en forbedret plan for stationerne, som skal omfatte bedre passagerinformation, bænke, læskure m.m., for at gøre ventetid og ophold på stationerne mere brugervenlige end de er i dag.

Socialdemokratiet i Gribskov opfordrer til, at region Hovedstaden aktivt arbejder for at sikre en tilgængelig, stabil og bæredygtig lokalbane, der understøtter livet i de små lokalsamfund.

På vegne af bestyrelsen for Socialdemokratiet i Gribskov,

Allan Nielsen
Formand, Socialdemokratiet i Gribskov
Troldevej 3,
3200 Helsingør
Tlf. 23492205
Mail: socialdemokratietgribskov@gmail.com

*Høringssvar om udviklingsplan for lokalbanerne
– Fra bestyrelsen og ledelsen for Halsnæs Lilleskole*

Færre stop får os til at frygte for skolens fremtid

Halsnæs Lilleskole har godt 180 elever og er placeret i den lille by Torup på Halsnæs, som ligger nogenlunde midt mellem Hundested og Frederiksværk. Her ved vi om nogen, at lokalbanerne udgør rygraden i den kollektive trafik og en livsnerve for lokalområdet.

Vi kan se fornuftige overvejelser og gode tanker om lokalbanernes fremtid i udviklingsplanen fra Movia. Vores høringssvar fokuserer dog på ét af forslagene, som vil få meget stor negativ betydning for vores skole, vores elever og skolens lokalområde, hvis det gennemføres.

Mere konkret drejer det sig om forslaget om at gå fra et til to tog i timen med færre stop på Frederiksværkbanen. Helt lavpraktisk indebærer forslaget i sin nuværende form, at betjeningen af den lokale station i Torup – Dyssekilde station – vil blive reduceret fra to til én afgang i timen i hver retning.

Gennemføres forslaget vil det få så indgribende betydning for den store andel af vores elever, som kommer til skolen fra ikke mindst Hundested og Frederiksværk, at de kan blive tvunget til at skifte til en anden skole for at få hverdagen til at hænge sammen.

De færre stop vil med overvejende sandsynlighed gøre det umuligt for os at sikre et tilstrækkeligt elevgrundlag til at drive skolen videre.

Der er ingen andre offentlige transportmidler til Torup. Og trafikforholdene på de lokale veje usikre for bløde trafikanter. Toget er derfor den sikre skolevej for børn som bor i både Hundested, Frederiksværk og de små byer langs banen.

Torup er en lille by i udvikling og som trækker tilflyttere til Halsnæs Kommune. Halsnæs Lilleskole spiller en central og afgørende rolle for den positive udvikling. Samtidig tilbyder skolen et didaktisk og pædagogisk supplement til de lokale folkeskoler.

Frederiksværkbanen binder ikke kun Halsnæs tættere sammen med det øvrige Nordsjælland og Hovedstaden, men tjener i mindst lige så høj grad til at binde lokalsamfund og byer sammen på tværs af Halsnæs.

Derfor er det afgørende, at overvejelser om at ændre driften på Frederiksværkbanen ikke tager udgangspunkt i nogle modelberegninger af passagerudviklingen foretaget ved et skrivebord. Men i højere grad tager afsæt i en konkret vurdering af banens betydning for de enkelte byer og lokalområder.

For Halsnæs Lilleskole og for vores by Torup er den vital. Derfor vil vi på det kraftigste opfordre til ikke at reducere betjeningen af Dyssekilde Station.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen og ledelsen for Halsnæs Lilleskole

Kira Måneblomst (fmd.), Johannes Lund (næstfmd.) og Susanne Løkke (skoleleder)

Vedrørende nyt udkast til udviklingsplan for lokalbanerne fra 2026 – 2035:

Udkast udarbejdet af Rambøll i samarbejde med Movia, Lokaltog og region Hovedstaden.

Udviklingstemaer i planen:

- kortere rejsetid - flere passagerer
- nye batteri- og eldrevne tog
- liv på og omkring stationerne
- udnytte gamle stationsbygninger og skabe byudvikling omkring dem
- opgradering af faciliteter på de enkelte stationer
- skabe bedre forbindelser til og mellem banerne

Dette er fine formål, dog!

Der forbigås de vigtigste formål lokalbanen bør yde:

- Servicering af borgere fra mindre bysamfund og områder, som banerne kører igennem, fx:
 - børn/unges transport til skole, gymnasium, uddannelse, fritid
 - ældre borgeres bevægelsesmuligheder
 - mulighed for offentlig transport til/ fra arbejdsplads
 - skolebørnenes mulighed for udflugt/ studieture
- At medvirke til at gøre det attraktivt at bo i de mindre samfund/ på landet
- Styrke brug af offentlig mere miljøvenlig transport
- Muliggøre mindre afhængighed af private biler i landområder
- Servicere og styrke lokalturismen i de attraktive naturområder
- Bevare og styrke de små lokalsamfund

Som borger i Søborg og som repræsentant for Søborg Bylaug og Søborg SG&I's bestyrelser, har jeg følgende kommentarer til nedlæggelse af stoppestederne Pårup og Søborg på lokalbanen:

- Søborg Landsby er en smuk, autentisk og hyggelig landsby, med en lang og spændende historie, og omegnen er et attraktivt og skønt natur/ landbrugsområde.
- I Søborg og omegn er borgernes aldre meget blandede. Huse sælges relativt hurtigt, og ofte er det unge børnefamilier, der flytter ind.
- Søborg har et meget aktivt foreningsliv, med idrætter, ridning/ ridestævner, kultur, kirke med arrangementer, børneklub, musik, loppemarkeder, spiseaftener, traditionelle årstidsfester, rulleskøjtedisko, større events som kræmmermarked, musikfestival mm, som engagerer en stor del af de lokale og tiltrækker publikum og deltagere fra en større del af omegnen.
- Søborg Privatskole har elever 0.-9. klasse, som benytter toget til udflugter/ studieture mm.
- Søborg er under forandring, da reetableringen af Søborg Sø inden for et år vil være en realitet. I fremtiden vil mange, især naturturister, søge til Søborg for at nyde naturen ved søen, Søborg Slot og Søborg Kirke, især til fods eller på cykel. Hvis man ønsker at komme til området med offentlig transport, er Pårup og Søborg trinbrætter to af de nærmeste muligheder, der er. Fra begge stop er der en rimelig gå-/ cykelafstand (1-2 km) til det kommende søområde, hvor Naturstyrelsen i øjeblikket er i fuld gang med at anlægge gode vandre-/cykel-/ og ridestier.

Det kan blive meget attraktivt at starte "sø-touren" fra et af de to trinbrætter, afhængigt af, om man kommer fra Helsingør eller fra Hillerød. Det vil være ærgerligt, hvis den mulighed forsvinder.

- Borgere i Søborg, især børn, unge, ældre og folk med mindre handicaps, vil have langt færre muligheder for at benytte offentlig transport, hvis de to trinbrætter nedlægges. Rejsetiden bliver ikke kortere for os, da der vil blive længere til nærmeste station.

- Det vil være meget ærgerligt, at bremse for udvikling af brug af offentlige transportmuligheder netop i en tid, hvor vi bør tænke mere i hensyn til klima. Børnefamilier skal have mulighed for offentlig transport i gang-/ cykelafstand, så vi kan opdrage vores børn/ unge til at benytte disse.
- Trinbrætterne kunne indrettes som små "hubs", hvis der ved dem opsættes forslag til vandreture i området, information om seværdigheder, både historiske og naturmæssige (fauna/flora), om rastesteder og overnatningspladser, - og placeres affaldsspande.
- Ved Pårup Station er der også plads til parkering, så man herfra kan tage videre på arbejde.

Der har gennem flere år kun været mulighed for stop ved Pårup og Søborg trinbrætter én gang i timen, hvilket selvfølgelig har medført, at færre benytter de to steder. Dette er *ikke* et argument for nedlæggelse af dem, men en logisk følge af ringere service.

Også i efteråret 2023 oplevede borgerne en forringelse af mulighed for offentlig transport, da buslinie 363 fik ændret køreplan for bussen gennem Søborg. Her blev det vanskeligere for gymnasieelever at nå frem til Helsingør Gymnasium til mødetid, og for rejsende til Hillerød, at nå toget i Græsted. Tiderne blev ændret så meget, at flere lige pt vælger transport i bil i stedet. Heldigvis har Movia lovet at tilbageføre den "gode gamle" køreplan fra august 2024. Søborgerne er meget tilfredse med og glade for at den gamle køreplan kom tilbage. Med ønsket om forståelse for os, der bor i "udkanten" af kommunen.

De venligste hilsner fra Trine Holmskov, Toftevej 11, 3250 Gilleleje

Høringssvar vedrørende nedskæring af betjeningsfrekvensen på Frederiksværksbanen

Jeg er borger i Halsnæs Kommune og bor sammen med min hustru og tre børn i landsbyen Torup. Torup har formået at tiltrække mange nye indbyggere gennem de sidste 20 år, på trods af den generelle tendens til befolkningsnedgang i landdistrikterne i Danmark. En stor del af denne udvikling kan tilskrives Danmarks ældste økosamfund, Økosamfundet Dyssekilde, og Hvidkilde, et nyt bæredygtigt fællesskab. Afgørende for placeringen af disse økosamfund og succesen i Torups udvikling har altid været den stabile og hyppige betjening af Dyssekilde station af Frederiksværksbanen.

Udviklingsplanen foreslår en meget indgribende nedskæring af betjeningsfrekvensen fra halvtimesdrift til afgang hver time. De negative konsekvenser af dette forslag kan ikke undervurderes – det vil i praksis sætte en stopper for den fremtidige udvikling af landsbyen Torup. Personligt bruger jeg Frederiksværksbanen dagligt for at pendle til og fra arbejde. En nedsættelse af driften vil gøre det umuligt for mig at bruge offentlig transport, da ventetider på op til en time er uacceptable og hverdagen vil ikke kunne hænge sammen. Dette problem vil desuden berøre mange pendlere, da Dyssekilde station er en af de stationer med flest påstigninger per indbygger.

Vore børn vil ikke kunne deltage i det kulturelle liv og foreningsliv i lokalområdet, da en timedrift vil medføre ventetider, der sprænger rammen i en travl hverdag. Det samme gælder de mange børn, der dagligt bruger toget til at komme til og fra Halsnæs Lilleskole.

Forslaget om indførsel af to hurtigtog og ét tog, der stopper ved alle stationer (timedrift), vil efter min mening ikke medføre flere passagerer. Dette virker som en skrivebordsberegning fra nogen, der ikke kender de lokale forhold. At bevare halvtimesdrift på Dyssekilde station (og andre mindre stationer) er afgørende for at opretholde en attraktiv kollektiv transport. Derfor vil jeg opfordre til, at denne del af udviklingsplanen ikke gennemføres.

Mvh, Georg Stiefenhofer

Høringssvar om lokalbanen

Jeg læste med rædsel om planerne for at nedlægge Pårup trinbræt på Gribskovbanen. Det er det trinbræt som jeg plejer at køre til og fra fordi det er det eneste jeg bor tæt nok på, til at kunne bruge det.

Jeg tænkte på hvor isoleret jeg vil blive, hvis nedlæggelsen bliver gennemført, for så har jeg ikke adgang til et eneste offentlige transportmiddel.

Jeg er folkepensionist 71 og går med rollator. Jeg har hverken kørekort eller bil, og at gå de ca 3½ km til Gilleleje virker temmelig uoverkommeligt. Især når jeg tænker på, at jeg jo også vil få brug for at gå hjem igen med indkøb på rollatoren og uanset vind og vejr.

Er det da meningen at vi gamle skal blive hjemme resten af vores liv?

Med venlig (men nervøs) hilsen

Susanne Bækvig

Ålekistevej 80

3250 Gilleleje



12. september 2024

Høringssvar

Som skole i landsbyen Søborg ved Gilleleje ser vi med meget stor bekymring på den fremlagte udviklingsplan for lokalbanerne.

I løbet af de sidste 20 år har vi oplevet, at den offentlige transport til og fra byen er blevet kraftigt forringet, så der i dag kun kører én offentlig bus gennem byen - bus 363. Den kører én gang om morgenen (8.37) mod Gilleleje og en gang i timen retur om eftermiddagen efter kl. 13. Derimellem kører der ingen bus.

På Hornbækbanen er der halvtimesdrift, men det er kun muligt at benytte Søborg St. én gang i timen og kun, hvis der er trykket på stop. Toget stopper derfor ikke unødigt. Vi bruger ofte Søborg St., fordi det trods alt er muligt at benytte togforbindelsen én gang i timen hele skoletiden, og selv om vi skal gå 1,8 km for at nå dertil. Det vækker derfor stor bekymring, at det er kommet på tale at nedlægge stoppestedet ikke kun for skolens elever, men også for byens borgere.

Planen er at der skal laves et nyt stop ved Parkvej, men det er 4,8 km. fra skolen, så det bliver jo ikke et reelt alternativ.

Vi har stort set ingen børn, der cykler i skole, da der ikke er cykelstier langs de små smalle trafikfarlige landeveje, der fører til byen, så eleverne vil ikke "bare" kunne hoppe på cyklen og køre til en station.

I disse tider, hvor vi er blevet mere og mere opmærksomme på, at det har betydning i forhold til klimaet, hvordan vi rejser, virker det besynderligt, at man forringer muligheden for at bruge bus og tog for borgerne og skoler som vores, der ligger mere landligt. Man burde i stedet arbejde for, at det i højere grad blev mere attraktivt at benytte den kollektive trafik.

Vi for vores del får yderligere forringet vores muligheder for, at eleverne kan komme på museum, i biograf, teater, på virksomhedsbesøg og lignende udflugter med betydning for de oplevelser, vi som skole hver dag arbejder for at bidrage med.

Med venlig hilsen

Nina Skydsgaard
Skoleleder

Høringssvar til Region Hovedstaden.

Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035

Gilleleje 15 sept. 2024

I udviklingsplanens punkt. B.1.2 Hornbækbanen, er der beskrevet at man ønsker en justering af standsningerne. Det foreslås at nedlægge Gilleleje Øst og Stæremosen, for i stedet at lave en ny station ved Parkvej.

Vi er velvidende om at der i den gældende lokalplan er mulighed for et trinbræt ved Parkvej. Vi har inden i sendte udviklingsplanen i høring, kontaktet lokalbanen, da vi på adresserne Nellerupgårds Alle 35A-N, er generet af støjen fra toget 4 gange i timen, at signallyd er øredøvende højt og der er signallyd 10 gange inden bommene overhovedet begynder at gå ned, med så yderligere 9 gange, samt at når bilerne passere overskæringen, giver dunkelyde helt ind i stuerne.

Vi har gjort lokalbanen opmærksom på at det er en stor støjgene for os der bor klods op af, både inde i vores boliger og i vores haver, som i flere tilfælde giver hovedpine, søvnbesvær og stress, samt at WHO i en beskrivelse om støj og sundhed har henvist til bla. nogle af ovenstående heldbredseffekter, samt flere som, forhøjet blodtryk, hjertesygdomme og diabetes.

Nogle er så generet, at der ikke kan føres en tlf. samtale, når signallyd går i gang eller toget passerer.



Beplantning er fjernet i 2016 af Lokalbanen.

Vi vil gerne oplyse jer om at boligerne på Nellerupgårds Alle 35 A-N Gilleleje er ældre/handicapboliger, hvilket gør at der i dag allerede er en udfordring for flere beboere, da der ikke er en støjafskærmning fra jernbanen og mod boligerne. Vi har derfor store bekymringer i forhold til, hvis udviklingsplanen gør at der skal etableres en ny station/trinbræt ved Parkvej, da der så vil være yderligere trafik af forskellig art lige op til bebyggelsen.



Billede taget fra 2 række af boligerne

Vi er fra Lokalbanen oplyst at, vedrørende signallyd, er der en gammel aftale med Bane Danmark der gør, at de skal se på det, vi ved bare ikke hvornår.

Dunkelyde når bilerne krydser skinnerne vil Lokaltog tage sig af, vi er ikke vidende om hvornår.

Vi kan ikke se i udviklingsplanen at der er taget hensyn til støjgener og grænseværdier, hvilket undrer os meget, da miljøbeskyttelseslovens regler om reducere af støj mv. retter sig mod den der støjer. Vi kan ej heller se om der har været dialog med Gribskov Kommune ang. planloven hvor kravene om udførelse af støjbegrænsede tiltag retter sig mod den, der vil ændre eller udvikle anvendelse af et konkret areal.

Under alle omstændigheder håber vi at der vil blive taget de hensyn der bør efter gældende lovgivninger, samt vejledning fra Miljøstyrelsen nr.1 1997 + tillæg til denne ang. støj og vibrationer fra jernbaner (se bilag), så de nye vejledende grænseværdier kan måles ud fra beregningsmetoden Nord 2000, og der bliver lavet en støjreducering, der tager hensyn til borgernes sundhed.

På vegne af beboerne

Nellerupgårds Alle 35A-N
3250 Gilleleje
Karina Mai Dideriksen

Høringssvar fra Torupfonden

'Udviklingsplanen' er gift for bosætnings-strategien i Halsnæs Kommune, hvor Torup spiller en nøglerolle i landsbyudvikling. Planen favoriserer de større bysamfund på bekostning af landsbyer og landdistrikterne. Det er en klar skævvridning og en fejltolkning af Lokaltogets funktion, som netop er at være LOKALT.

Ift Dyssekilde Station i Torup halveres frekvensen fra to afgang i timen til kun en enkelt afgang, lyder forslaget - igen. Det er foreslået før og er stadig en meget dårlig ide. Og det præsenteres tilmed som en samlet forbedring pga nogle minutters sparet rejsetid fra/til byer som Hundested og Frederiksværk. Ifølge Movia vil de få minutters besparelser betyde, at der kommer flere tusinde ekstra rejsende om året. Det er rent gætværk.

Disse forslag vil betyde at lokalbefolkningen i landsbyerne og på landet vil være tvunget til at nedprioritere transport med tog. Dette vil medføre en stigning i bil-transport, stik imod alle intentioner om at nedbringe biltrafikken og dens miljømæssige belastning. Desuden vil det modvirke den bosætnings-strategien – og den grønne turismestrategi. I Torup, hvor tog fra/til Dyssekilde Station er den eneste offentlige transportform, vil transport blive vanskeliggjort eller umuliggjort for skolebørn til Halsnæsskolen, patienter til Landsbylægen, job-pendlere, sommerhusbrugere, turister, vandrere på Halsnøen og gæster på Torup Marked - for blot at nævne nogle brugere.

Helt konkret for den fond jeg er formand for, kan det betyde en nedgang i salg af de grunde på Hvidkilde som også støtter kommunens bosætningsstrategi – det faktum, at der er gode togforbindelser fra Dyssekilde Station er et væsentlig parameter flere af grundkøberne har nævnt i forbindelse med at de skulle tage mod til sig, for at flytte til Halsnæs.

Vi forventer på denne baggrund at Regionens politikere vil anlægge et bredere helhedssyn med fokus på Lokaltogets egentlige rolle, nemlig at støtte livet på landet og i de mindre samfund. Dét er vejen frem. Ikke perspektivløse forringelser forklædt som forbedringer.

Med venlig hilsen

Dann Sidenius
Formand for Torupfonden

Sendt digitalt til Region Hovedstaden via deres høringsportal

Høringssvar til Region Hovedstaden - udviklingsplan for lokalbanerne i Hovedstaden

Halsnæs Kommune hilser den nye udviklingsplan for lokalbanerne i Hovedstaden velkommen. Lokalbanerne er sammen med S-toget til Frederikssund og Hillerød samt Kystbanen hovednettet i den kollektive trafik i Nordsjælland. Det er derfor vigtigt, at det fungerer godt, skaber gode forbindelser og fremstår attraktivt og understøtter regionen og dens udviklingsmuligheder.

I forhold til de fire temaer, som planen er bygget op over, har Halsnæs Kommune følgende bemærkninger, idet Halsnæs Kommune dog opfordrer til en grundlæggende høj prioritering af Frederiksværkbanen i lyset af de høje passagertal og den heraf følgende store grad af egenfinansiering:

A Nye grønne tog

Halsnæs Kommune opfordrer til, at eldrift – eller anden emissionsfri drift – indføres så tidligt som muligt.

B Kortere rejsetid

Der er ingen tvivl om, at kortere rejsetider er et plus set fra passagerernes synspunkt. I forhold til Frederiksværkbanen blev rejsetiden optimeret for flere år siden i forbindelse med, at hastigheden blev hævet og der indførtes et hurtigtog. I udviklingsplanen foreslås de fleste rejsetidsændringer på de øvrige lokalbaner, som endnu hverken har højere hastighed eller hurtigtog. På Frederiksværkbanen foreslås – som den eneste af lokalbanerne – en ændring med flere hurtigtog og færre stoptog.

I dag køres i dagtimerne på hverdage med to tog, der stopper ved alle stationer og et tog, der springer otte stationer over for at spare otte minutter. Udviklingsplanen lægger op til at der i den periode, der kører hurtigtog, køres to hurtigtog og et stoptog. Melby Station vil så også blive betjent af hurtigtogene. Det betyder, at syv stationers betjening forringes fra halvtimesdrift til timesdrift, mens Melby Station får tre tog i stedet for to tog i timen, og flere rejsende kan komme lidt hurtigere frem.

I forhold til betjeningen af Halsnæs Kommune vil vi ikke kunne acceptere denne ændring, med mindre Dyssekilde (Torup) medtages som stop for hurtigtoget – på samme vis som Melby. Torup er et bysamfund i positiv udvikling. Der etableres i disse år op mod 100 nye boliger i

Torup, og et attraktivt kollektivt tilbud er vigtigt for at sikre, at disse nye borgere ikke primært vælger bilen. Her skal vi påpege, at Torup er et samfund, hvor der i stort omfang arbejdes med bæredygtige løsninger, så det vil være ærgerligt, hvis den mest bæredygtige trafikform forværres.

På sigt bør der etableres dobbeltspor mellem Hillerød og Frederiksværk med henblik på flere tog i timen.

C Banen i byen

Halsnæs Kommune ser positivt på at udvikle stationerne og de stationsnære områder. Både for at styrke lokalsamfundene og for at styrke oplevelsen af den kollektive trafik. I Halsnæs Kommune er der for nogle år siden arbejdet med at integrere forpladsen ved Frederiksværk Station bedre i byen.

Der arbejdes aktuelt med et projekt omkring Ølsted Station, ligesom der i forbindelse med nyt byggeri øst for stationen er og bliver lokalplanlagt for stiforbindelser til Lokaltogs matrikler ved stationen både på nordsiden (er lokalplanlagt) og sydsiden (lokalplan er på vej) for at skabe attraktiv adgang til stationen.

Af andre mulige projekter i Halsnæs Kommune, ser vi muligheder ved:

Hanehoved trinbræt, hvis der etableres et nyt erhvervsområde nord for Hundestedvej (attraktiv forbindelse til trinbrættet) samt en udvikling af erhvervsområdet syd for Hundestedvej også.

Dyssekilde station med henblik på at integrere stationsfunktionerne endnu bedre i byen. Selve stationen er gennem privat initiativ aktiveret, men der kunne godt være basis for at gøre stationen mere tilgængelig og imødekommende som trafiksted. Også for at understøtte den positive udvikling, som Torup er i – og har været i gennem mange år.

Vibehus station har et stort opland, som kan blive endnu større, når der på et tidspunkt bygges boliger på det gamle erhvervsområde umiddelbart syd for stationen. Her er også basis for at gøre stationen mere attraktiv og mere integreret i området.

Hundested station og Hundested Havn station skal integreres bedst muligt i den udviklingsplan for Hundested, som Halsnæs Kommune har vedtaget for Hundested – Råt og autentisk Hundested.

D Stationerne

Halsnæs Kommune ser positivt på en fortsat udvikling af selve stationerne, deres funktioner, deres tilbud til de rejsende og trygheden på stationerne. I Halsnæs Kommune er der i de senere år udført opgraderinger på Ølsted station, Frederiksværk station, Hanehoved trinbræt og Melby station, ligesom der er lavet mindre forbedringer – herunder mere og bedre cykelparkering ved de fleste andre stationer og trinbrætter.

I forbindelse med nogle af forslagene nævnt under tema C, vil der også kunne arbejdes med yderligere tiltag, som passer til tema D.

Andet

Ud over ovennævnte temaer, så vil Halsnæs Kommune gerne pege på vigtigheden af at gøre lokalbanerne mere attraktive. Det kunne blandt andet ske ved at gennemføre nogle af de andre emner, som beskrives i temaerne i udviklingsplanen.

Her vil Halsnæs Kommune især pege på at forlænge halvtimesdriften, og også gerne

hurtigtoget, frem til ved 22.00 tiden på hverdage, en øget halvtimesdrift på lørdage – igen gerne til ved 22.00 tiden og natdrift nætterne efter fredage og lørdage.

Halsnæs Kommune vil fortsat pege på en langsigtet udbygning af S-togsnettet, så S-toget forlænges ud af lokalbanerne – og her især på Frederiksværkbanen.

Venlig hilsen

Jørgen Krog

Byplanlægger

Tlf.: 47 78 40 00

mail@halsnaes.dk

Kortere rejsetid på 1-2 minutter koster nedlæggelse af stationer – på bekostning af borgere i yderområderne.

Ørby Bylaug har i høring modtaget Region Hovedstadens Udviklingsplan for lokalbanerne i Nordsjælland. Et af planens temaer er kortere rejsetid. Region Hovedstaden vil forkorte rejsetiden på lokalbanerne med 1 til 2 minutter. Dette skal ske gennem nedlæggelse af små stationer i regionens yderområder, herunder Ørby station.

Gennemføres denne nedlæggelse af Ørby Station får det store konsekvenser for borgerne i Ørby. Borgere, som bor, lever og arbejder i yderområderne af Region Hovedstaden.

For os, der bor i Region Hovedstadens yderområder, betyder det ikke så meget om det tager et eller to minutter længere at komme til Hillerød. Det som virkelig betyder noget, er vores faste adgang til kollektiv trafik og togene på lokalbanen kan stoppe ved alle stationer, når der er rejsende, som gerne vil af eller på toget. Jo oftere toget kan standse på en station, des mere attraktiv bliver den kollektive trafik for os i yderområderne af Region Hovedstaden.

Det er at gå den modsatte vej i den grønne omstilling, når der planlægges på nedlæggelse af stationer og forringelser i den kollektive trafik. Nedlægges en station i en landsby, så må vi nok erkende, at den aldrig vil genopstå.

For os i landsbyen Ørby, så kan vi i Region Hovedstadens udviklingsplan læse, at nedlægges Ørby Station så kan nye beboere i det nye boligområde Trollebakkerne få endnu bedre kollektiv trafik med halvtimedrift.

For borgere i Ørby virker dette argument ganske enkelt både vanvittigt og på samme tid absurd. Etablerede borgere mister altså deres eneste adgang til kollektiv trafik på bekostning af et nyt boligområde.

I Ørby, er det netop vores station i landsbyen, der er afgørende for vores adgang til den kollektive trafik og den eneste mulighed for at komme på arbejde, til uddannelse eller deltage i sociale aktiviteter. I Ørby er der ikke adgang til andre kollektive transportformer. Den busrute, som tidligere gik gennem landsbyen, er nedlagt for mere end 10 år siden.

Region Hovedstaden har haft nedsat et opgaveudvalg for "Rejsen med bus, tog og cykler". Udvalget fremlagde sine anbefalinger i maj 2023. I anbefalingerne fra regionens opgaveudvalg fremgår bl.a., at der skal være bred dækning i yderområderne. Denne anbefaling synes ikke at være fuldt ud prioriteret i udkastet til udviklingsplanen.

Nedlæggelsen af de små stationer gør netop, at den brede dækning forsvinder og borgere bliver nødsaget til alligevel at anvende bil for at komme til trafikknudepunkterne. Denne manglende prioritering af den brede dækning vil uvilkårligt medvirke til øget privatbilisme og forsinke den grønne omstilling i regionens yderområder og de små lokalsamfund.

Uden adgang til kollektiv trafik i Ørby vil landsbyen forventeligt ikke længere være et sted, hvor unge familier med børn vil bosætte sig. Ørby vil være en landsby i et yderområde, hvor privatbilisme er nødvendig.

Regionen påpeger i udviklingsplanen, at der er få rejsende på de mindre stationer. Det lave antal rejsende bør dog holdes op mod befolkningstætheden i vores yderområder. Faktisk er det omkring 10 % af landsbyens borgere, som dagligt anvender Ørby Station.

Her bor folk ikke helt så tæt, hvilket demografisk jo helt præcist kendetegner landsbyer og yderområder. Hertil skal det nævnes, at Ørby Station kun har timedrift i modsætning til de stationer med halvtimedrift, som Ørby statistisk set sammenlignes med i Region Hovedstadens udviklingsplan.

Region Hovedstaden fremlagde d. 11. september 2024 ved møde i Gribskov Kommunes Dialogforum for Kollektiv Trafik, at Ørby Station og Trollebakkernes Station i hele 2025 ville indgå i en forsøgsordning med halvtimedrift på Trollebakkernes Station og sikre den fortsatte drift på Ørby Station med timedrift i 2025.

I Ørby er vi bekymret for, at forsøgsordningen efterfølgende vil være medvirkende til en nedlæggelse uden politisk beslutning og uden inddragelse af interessenter i Gribskov Kommunes område og ikke mindst os borgere i landsbyen og dennes omegn.

Særligt Trollebakkernes Station bør gentænkes i udviklingsplanen. Der passerer allerede to busruter på Valbyvejen få meter fra Trollebakkernes Station. Disse to busruter kan med fordel også betjene Trollebakkernes Station og beboerne i det nye boligområde, hvorved standsning på andre stationer kan opretholdes på lokalbanen og endda om muligt overgå til halvtimedrift.

Generelt bør halvtimedrift genovervejes på så mange stationer som overhovedet muligt. Det er netop halvtimedriften på lokalbanens stationer, som gør det særdeles attraktivt at anvende den kollektive trafik i yderområderne af Region Hovedstaden. Halvtimedrift vil for mange af byens borgere være en medvirkende faktor til i højere grad at anvende lokalbanen dagligt. Selv de små landsbyer bør også kunne bidrage til den grønne omstilling og minimere privatbilismen.

Nedlægges Ørby Station, så bliver Ørby en af de landsbyer i hele Gribskov Kommune, som har længst til kollektiv transport. Nærmeste station vil være Vejby. Den korteste adgangsvej fra Ørby til Vejby er via en marksti på godt 2 km, som er uoplyst og uden regelmæssig snerydning og ofte oversvømmet ved kraftig regn. Møder man et køretøj fra en af de få boliger langs markstien, så er man nødsaget til at træde ud på marken for ikke at blive kørt ned. Sker transporten via rigtige veje, så er afstanden over 3 km, uden cykelsti og belysning.

Adgangsvejen til Vejby vil for mange rejsende i de mørke vintermåneder være forbundet med utryghed, når man færdes på den mørke og øde marksti. Dette skal ses op mod den eksisterende adgang til Ørby Station, som ligger ca. 700 meter øst for byen med belyst adgangsvej.

Det skal endvidere bemærkes, at transportudgiften for borgere i Ørby vil stige, idet Vejby Station ligger i en helt anden billetzone end Ørby Station.

Vi håber, at Regionsrådet i Region Hovedstaden vil huske, at der er borgere i yderområderne, som også er afhængige af adgangen til den kollektive trafik. En kollektiv trafik, som er attraktiv og med halvtimedrift. En halvtime drift, som vil forbedre den kollektive trafik og understøtte den grønne omstilling.

For os herude på landet, så trykker vi gerne stop – både når vi skal af og på toget – bare toget kan stoppe, hver gang det kører forbi vores station.

Bevaring af stationer og halvtime drift er vores højeste ønsker i yderområderne.

Mvh

Henrik Aaskilde

Formand for Ørby Bylaug

25. september 2024

Høringssvar på Lokalbanernes udviklingsplan i Region Hovedstaden

Hermed indsendes Tisvilde Lokalråds høringssvar til "Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035".

Overordnet ser vi positivt på udviklingsplanen, især de foreslåede forbedringer af togdriften i vores område, herunder sen aften - natdrift og øget frekvens af afgang i dagtimerne. Vi bifalder desuden planerne om at integrere stationsbygninger som samlings- og knudepunkter for byerne, hvilket kan styrke lokalsamfundet.

Dog finder vi det yderst bekymrende, at planen lægger op til at nedlægge mindre stationer. Vi anerkender, at dette kan forkorte rejsetiden for enkelte passagerer, men for de små samfund vil det være en væsentlig forringelse, som kan skade bosætningen og den generelle udvikling i de mindre byer. Det er vores opfattelse, at en langsigtet regional plan bør tage hensyn til den negative indvirkning, en sådan nedlæggelse kan have på landdistrikterne.

Vi er enige i, at passagererne ønsker hurtigere, rejser fra A til B, men vi opfordrer kraftigt til, at denne prioritering balanceres med hensynet til de små bysamfunds behov.

Vi støtter fuldt ud ambitionen om elektrificering af togdriften, som vi ser som en vigtig indsats i forhold til de miljømæssige udfordringer, både Danmark og resten af verden står overfor.

Afslutningsvis har vi en klar forventning om, at Regionens politikere anlægger et bredt helhedssyn på Lokalbanernes rolle. Det er essentielt, at der tages højde for livet på landet, og at man aktivt arbejder for at sikre de små bysamfunds fremtid i Region Hovedstaden.

På vegne af Tisvilde Lokalråd

Borgmester, Bent Hansen
Udvalgsmand for Klima, Teknik og
Miljø, Brian Lyck Jørgensen

Rådhusvej 3, 3200 Helsingør
Telefon: 7249 6000
Hjemmeside: gribskov.dk
24. sep. 2024

Sag: 13.05.10-A30-6-24

Høringssvar fra Gribskov Kommune til Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Gribskov Kommune vil gerne takke Region Hovedstaden og trafikselskabet Movia for jeres udviklingsplan og dennes fokus på at styrke – og fremtidssikre lokalbanerne.

Gribskov Kommune har følgende overordnede kommentar til Udviklingsplan 2026-2035: Vi opfordrer til, at betjening af landområderne og områderne uden for centrum af byerne fastholdes - og prioriteres fremover.

Herudover kan vi overordnet bifalde udviklingsplanens målsætninger om grønne tog, forbedring af koblingen mellem by og lokalbane samt udvikling af stationerne for at understøtte en tryk rejseoplevelse.

Mobilitet på landet og uden for byerne

Som landkommune er Gribskov Kommune i høj grad optagede af at sikre attraktiv mobilitet også uden for vores byer. En stor del af vores borgere bor i mindre bysamfund eller på landet, og vi ønsker, at det skal være muligt at bo – og arbejde her uden bil. Denne dagsorden er kun blevet vigtigere for os de seneste år, hvor den bæredygtige dagsorden, herunder målsætningen om at begrænse privatbilisme, er blevet mere fremtrædende. I Gribskov Kommune har vi forpligtet os til den bæredygtige dagsorden ved vedtagelsen af vores klimaplan i oktober 2023.

Vi ser den kollektive transports betjening af landområder som en helt afgørende opgave, hvis Gribskov Kommune samlet set skal levere attraktiv mobilitet, der kan konkurrere med ejerskab af enten én eller, i særdeleshed, flere biler.

Da vi tidligere på året modtog Movias forslag til Mobilitetsplan 2024, var vi derfor også yderst tilfredse med undertemaet "Nye mobilitetsløsninger på landet – Det skal muligt at bo og arbejde i landområder uden bil". Denne målsætning støtter vi op om: både på grund af vores klimamål, men også fordi vi ser det som en offentlig opgave at tilbyde kollektiv transport til de grupper, der ikke har mulighed for køre bil, fx skoleelever og ældre. På den baggrund savner vi, at tankerne om mobilitet på landet også understøttes af Udviklingsplan 2026-2035.

Gribskov Kommune ønsker fortsat at kunne tilbyde togtransport til de af vores borgere og virksomheder, der bor ved de mindre stationer: Pårup st., Ørby st. og Søborg st. Herudover ønsker vi også fastholde Gilleleje Øst og Stæremosen, som er bynære stationer.

Det skal særligt bemærkes, at Pårup st. betjener entreprenørfirmaet Nordkysten, og at Ørby st. er *den eneste* mulighed for offentlig transport i Ørby. Vi ser hellere, at transporttiden øges, end at disse stationer nedlægges.

Gribskov Kommune ser dog mulige positive effekter af at nedlægge Gilleleje Øst til fordel for oprettelse af en station ved Parkvej, da folkeskolen i Gilleleje, Gilbjergskolen – Parkvej vil opnå en bedre betjening på denne måde.

Attraktiv mobilitet for Danmark

Gribskov Kommune anbefaler, at den offentlige transport tænkes bedre sammen i Danmark, og at Regionen i samarbejde med Movia arbejder for:

- at styrke et sammenhængende kollektivtrafiksystem på tværs af selskaberne.
- at planlægning for trafikselskaber (tog og bus) i højere grad foregår i fællesskab. Fx kunne det have været optimalt, hvis målsætningen om mobilitet i landområder i Movias Mobilitetsplan var videreført i Udviklingsplan 2026-2035.
- at planlægning af korrespondancer med tog ikke går ud over buskunderne – særligt skolebørn og gymnasieelever
- at forbedre ventefaciliteter, så borgere kan få en tryk overgang fra bus til tog på flere tidspunkter af døgnet, hvilket er i direkte forlængelse af jeres temaer "Banen i byen" og "Stationerne".

Se vores øvrige kommentarer til Mobilitetsplanen på side 3.

Med venlig hilsen

Borgmester, Bent Hansen, og Udvalgsformand for Klima, Teknik og Miljø, Brian Lyck Jørgensen

Gribskov Kommune

Rådhusvej 3, 3200 Helsinge

Telefon: 72 49 60 00

A) Temapakke: Nye, grønne tog

1. Gribskov Kommune er meget **positiv over for tiltaget om nye, grønne tog** og den reduktion i drivhusgasudledning, som skiftet fra dieseltog til eltog vil betyde.
2. Vi vil gerne understrege vores opbakning til, at **udskiftningen af nuværende dieseltog til eltog foregår tidligere end midt i 2030'erne**. Reduktionen i udledning af drivhusgasser ved skift til eltog indgår på nuværende tidspunkt i Gribskov Kommunes mål om at reducere med 80 %, i forhold til 1990, frem mod 2030. Det er derfor vigtigt for os, at udskiftningen sker hurtigere.
3. Vi er dog sideløbende meget bevidste om, at det er afgørende for den optimale klima-effekt af udskiftningen, at **bortskaffelsen af dieseltogene sker bæredygtigt**. Vi håber derfor, at Regionen og Movia vil analysere mulighederne for dette indgående med henblik på at fremskynde processen og samtidigt at bortskaffe dieseltogene bæredygtigt.
4. I forbindelse med indkøbet af nye, grønne tog vil vi pege på, at **togets mulighed for at fungere som funktionel arbejdsplads** på sigt kan være en fordel for togets konkurrenceevne ift. privatbilismen. Det vil sige, at mulighed for fx strøm og sikker internetforbindelse vil understøtte toget som attraktivt alternativ til bilen, særligt for pendlere til arbejde og skoleelever.

B) Temapakke: Kortere rejsetid

1. Gribskov Kommune er **særdeles positiv overfor etableringen af Favrholm St.** og planen om at opgradere Hillerød st., så det på bliver muligt at forlænge Lokalbansens nordlige linjer fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje fra Hillerød til den nye station Favrholm. Favrholm st. og opgraderingen af Hillerød st. vil være til gavn for dem af vores borgere, der skal til Nyt Hospital Nordsjælland.
2. Højere hastighed og kortere rejsetid er en fordel, for så vidt at det kan faciliteres ved investeringer i baneinfrastrukturen og nye eltog. **Sammenlægning/nedlægning af stationer er dog ikke en fordelagtig udviklingsmulighed** for Gribskov Kommune, hvilket vi uddyber i vores indledende kommentarer på side 1 og 2 under overskriften "Mobilitet på landet og uden for byerne". Vi vil også særligt fremhæve, at der bør en alternativ mulighed for kollektiv transport, når man overvejer at nedlægge betjening. Dette gælder i særdeleshed for Pårup st. og Ørby st. Tilgængelighed er den vigtigste omstændighed for vores borgeres mulighed for at benytte den kollektive transport, og her er tilstedeværelsen af stationer i landområderne en af de vigtigste faktorer. Halvtimesdrift er også en meget vigtig faktor for at sikre tilgængeligheden, da den muliggør, at borgere både kan komme ud, men særligt også hjem uden at vente meget længe på Hillerød st.
Supplerende vil vi pege på, at Gribskov Kommune et særligt fokus på, at der skal være tilbud om offentlig transport til de grupper, der ikke kan køre bil: børn/unge og ældre.
For disse grupper er det desuden ofte naturligt en større udfordring at cykle/gå længere distancer til nærmeste station/stoppested, og vi ser det derfor som en særlig vigtig opgave for det



offentlige at varetage disse gruppers interesser og at planlægge for en mobilitet, der også betjener vores tyndt befolkede områder samt den sydøstlige del af Gilleleje - Gilleleje Øst og Stæremosen.

Som indledende nævnt kan det dog give positive effekter for bl.a. skoleelever at nedlægge Gilleleje Øst til fordel for oprettelse af en station Parkvej, da der ikke længere er folkeskole ved Gilleleje Øst, men kun ved Parkvej.

Vi er positive overfor Udviklingsplanens blik for gavnlige effekter ved øget drift ved Troldebakkerne st. Der vil foregå yderligere byudvikling ved Troldebakkerne st. de følgende år. Vi vil dog ikke have øget drift ved Troldebakkerne st. på bekostning af Ørby st.

Vi vil også pege på fritidsrejsers betydning i planlægning af kollektiv transport, der kan konkurrere med biltransport i fremtiden. En analyse udarbejdet af KKR, Region Hovedstaden og Københavns Kommune peger på, at fritidsture vil udgøre 69 % af de samlede ture, men med en *lavere andel af kollektiv transport* end pendlerturene. Fritidsture er generelt kortere end pendlerturene. Vi mener på den baggrund, at kortere distancer mellem Lokalbanens stationer er med til at understøtte Lokalbanens relevans for fritidsture, og at udvikling af Lokalbanen skal tænkes med fokus på fritidsture for at være et attraktivt alternativ for flest mulig ture i fremtiden.

I forlængelse af vores ønske om at tilbyde attraktiv kollektiv transport til vores på borgere på landet og uden for byerne, følger vi også med stor interesse forsøget med "Nærbus". Vores interesse er dog under forudsætning af, at konceptet ikke vil betyde øgede udgifter for kommunen.

3. Gribskov Kommune er særdeles **positiv overfor idéen om flere tog om aftenen**, om lørdagen og evt. natdrift. Gribskov Ungdomsråd udtrykker stor interesse for natkørsel fra Hillerød til Tisvildeleje og Gilleleje, og Gribskov Kommune bakker op om denne interesse.

C) Temapakke: Banen i byen

1. Gribskov Kommune **tilslutter sig i høj grad tankerne om "liv på stationen"**. Vi er glade for udviklingen på Gilleleje st. og håber på flere af sådanne samarbejder. I den forbindelse vil vi fremhæve Helsing st. og stationsbygningen, som vi ønsker mere liv på/i. Vi håber på nye partnerskaber for at skabe mere liv på Helsing st. og efterfølgende andre stationer i kommunen. Vi er positive overfor Regionens initiativ til dialog med kommunen om udvikling af stationerne.

I forhold til fremtidige samarbejder om udvikling af stationsområdet/områderne omkring stationerne **vil vi særligt fremhæve Helsing st., Gilleleje st. og Græsted st.** I det tilfælde at stationer, mod vores ønske, nedlægges, ønsker vi, at Regionen i samarbejde med Movia præsenterer mulige kompenserende tiltag.



2. Gribskov Kommune er optaget af at sikre levende bymidter, herunder liv omkring stationerne. Helsing st. har vores fokus, fordi arealerne omkring stationen forekommer mørke og uden liv, og **vi er derfor positive over for, at Udviklingsplanen lægger op til samarbejde omkring stationerne.** Vi er desuden meget tilfredse med den nye boligområde, Troldebakkerne, og den nye station hertil, Troldebakkerne st. Gribskov Kommune er i gang med at planlægge for byudvikling på arealer øst for banen for at skabe bedre sammenhæng mellem gymnasiet, det nye administrative og sundhedsfaglige hus og gågaden, hvor området omkring stationen kan fungere som vigtigt bindeled mellem disse lokationer.

C) Temapakke: Stationerne

1. **Gribskov Kommune tilslutter sig alle fokuspunkterne for trygge og velindrettede stationer.** Brugen af højtalerudkald både på stationen og i toget ved forsinkelser eller andre ændringer er vigtig for vores borgere. Fremtidig etablering af taktile markeringer, der guider blinde og svagtseende, er et vigtigt, positivt tiltag.

Høringssvar vedrørende bevaring af Pårup togstation

Høringssvar til udviklingsplan 2026 – 2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Til rette vedkommende,

Som administrerende direktør for Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S, en af Gribskov kommunes største arbejdspladser med 450 ansatte herunder en væsentlig del i Pårup, skriver jeg hermed for at udtrykke min dybfølte bekymring vedrørende den foreslåede nedlæggelse af Pårups lokale togstation. Jeg mener, at en sådan beslutning vil få betydelige negative konsekvenser for Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S og mine medarbejdere samt for lokalområdet. Af betydelige negative konsekvenser, vil jeg nedenfor redegøre for de vigtigste grunde til, at Pårups togstation bør bevares.

Økonomiske konsekvenser

Set med Entreprenørfirmaet Nordkystens briller, vil det påvirke alle vores medarbejdere økonomisk set, som benytter Pårup togstation, og vores erfaring illustrerer meget tydeligt, at det vil have indflydelse på fremtidige ansættelsesforhold, hvis ikke man kan rejse med kollektiv trafik til arbejdspladsen. Det bliver desuden sværere at tiltrække lærlinge og praktikanter der endnu ikke har kørekort – de benytter i dag muligheden for offentlig transport til/fra virksomheden.

Togstationen er med til at tiltrække arbejdskraft til Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S og bidrager dermed til den lokale økonomi, og jeg forudser, at nedlægningen af Pårup togstation, vil medvirke til en faldende omsætning – ikke bare for vores virksomhed, men også for den lokale økonomi.

Øget pendlertid og trafik

For de medarbejdere der dagligt pendler til vores arbejdsplads, vil nedlæggelsen af togstationen betyde væsentligt længere rejsetider, og der er ingen andre offentlige transportmuligheder i f.eks. Pårup. Flere vil vælge at køre i bil, hvilket vil forværre trafikbelastningen. Hertil kommer udfordringer for de unge medarbejdere vi har, som ikke har kørekort.

Lokaltog giver mobilitet. Der er kun et stop i Pårup, hvis nogen skal af eller på, og i forvejen stoppes toget kun én gang i timen i løbet af eftermiddagens myldretid.

Miljømæssige påvirkninger

En lukning af togstationen vil utvivlsomt få negative miljømæssige konsekvenser. Togtransport er en af de mest bæredygtige måder at transportere mennesker på, og ved at fjerne denne mulighed skubber vi flere borgere over i privatbilisme. Dette vil resultere i øget CO₂-udledning, højere støjniveauer og en større belastning på vores naturressourcer.

På baggrund af ovenstående argumenter håber jeg inderligt, at I vil genoverveje beslutningen om at nedlægge Pårup togstation. Bevaring af stationen vil ikke kun sikre økonomisk stabilitet og bæredygtighed, men også understøtte lokalområdets sociale og menneskelige kapital samt fortsat vækst for en virksomhed der har ligget i Pårup i mere end 60 år.

Jeg takker for jeres opmærksomhed og håber, at dette høringssvar vil blive taget i betragtning.

Med venlig hilsen,

Frank Schou Kruse
Adm. direktør
Entreprenørfirmaet Nordkysten A/S
Tlf.: +45 23 21 39 12
E-mail: fsk@nordkysten.dk



Græsted

B O R G E R F O R E N I N G

Høringssvar til "Udviklingsplan for Lokalbaner" fra Græsted Borgerforening

Vi er enige i, at Lokalbanerne samt S- og R-busserne er rygraden i den kollektive trafik i Nordsjælland, og at der ønskes en udvikling, hvor lokalbanerne styrkes med moderne tog, kortere rejsetid og udvikling af stationerne for at styrke Lokalbanens betydning i stationsbyerne og lokalsamfundet.

Vi har dog flere kommentarer til det udsendte materiale:

Sikre og vedligeholdte baner samt nye grønne tog

Da Græsted er stedet for Nordsjællands Veterantog, der er en velbesøgt seværdighed i Nordsjælland, (se desuden Banen i Byen), er det vigtigt for os, at der under overgang og efter ibrugtagning af de nye tog stadig tages højde for, at Veterantogene kan "få plads" til deres praktiske aktiviteter og publikumsoplevelser.

Fremtidig drift på lokalbanerne i Nordsjælland

Hvorfor videreføres Frederiksværkbanens 1 linje over til Gribskovbanen Hillerød -Tisvilde? Der findes allerede i dag en R-bus, der forbinder Frederiksværk og Helsingør.

Hvis linjen i stedet føres til Hillerød – Gilleleje samt videre mod Hornbæk ville det give både passagerne på Frederiksværkbanen, Hornbækbanen og Gribskov/Gillelejebanen bedre, tværgående muligheder!

Banen i byen

Græsted station, den ældste af de 2 lokalbanestationer, som Gribskovlinjen har i Græsted, ligger i byens nordøstlige udkant. På den vestlige side af togsporene ligger den tidligere stationsbygning og de nærliggende haller. Nær den østlige side af togsporene ligger et kommunalt areal på 262.000 m², der anvendes til forskellige events. Det mest kendte er Græsted Veterantræf, der afholdes i pinsen. Nær her ved ligger Fredbogård, der huser flere aktiviteter, bl.a. udendørs sommerteater.

Der er igangsat 3 tiltag nær Græsted station, der vil påvirke passagertallet i opadgående retning på Gribskovlinjen:

1. Kun godt 1 km. fra Græsted station vil der indenfor ca. 1 år ske genetablering af Søborg Sø, et kommende rekreativt område på ca. 600 hektar med bl.a. fugle- og dyreliv samt vandre-, cykel- og ridestier.
2. Etablering af Græsted Veterantogscenter
Fonden Nordsjællands Veterantog, der ejer Græsted stationsbygning og remise/haller, ejer desuden et 11.000 kvm areal øst for stationen, hvor de ønsker at etablere en veterantogscenter, bl.a. til publikumsaktiviteter. Gribskov kommune ser Veterantoget som et væsentligt aktiv for kommunen og for Nordsjælland, både turistmæssigt og for borgernes opfattelse af området som et sted, det er oplevelsesrigt at besøge og sjovt at bo i. Det kommende veterantogscenter forventes etableret med et formidlingscenter med adgang til Eventplads og den kommende Søborg Sø. Forarbejdet med lokalplan og forventet sporplanlægning er igangsat.

3. Oprettelse af cyklehubs i samarbejde med Visit Nordsjælland og Gribskov kommune.

Vor 2. lokalbanestation er Græsted Syd station, der ligger i byens sydøstlige udkant. Stationsbygningerne anvendes pt. af Gribskov Hjemmepleje.

Kortere rejsetid

Som nævnt i høringsmaterialet kan passagererne opleve kortere rejsetid gennem forskellige typer af forbedringer:

1. Kortere køretider, hvorved transporttiden i lokaltogene reduceres
2. Højere frekvens
3. Bedre korrespondancer
4. Lettere adgangsveje (ikke kommenteret)

Kortere køretider kan ifølge udviklingsplanen kun opnås ved en kombination af øget hastighed samt nedlæggelse af stationer. Vi mener ikke, at en besparelse på 2-3 min. i rejsetiden på lokalbanen er det vigtigste.

Højere frekvens anser vi for den bedste måde til at få flere passagerer på lokaltoget. Gribskovbanen har sammen med Hornbækbanen en høj anvendelse af lokaltoget på både lørdage og søndage. Vi ønsker både en længere myldretidsfrekvens på hverdage/lørdage samt natdrift efter fredage og lørdage samt de tiltag, der endnu ikke er blevet realiseret fra "Visionsplanen for Lokalbanen 2012-2025", fx. udvidelse af driften om aftenen og i weekenden.

Bedre korrespondancer mellem tog og busdrift er en væsentlig del af den kollektive transport.

Græsted station har pt. ingen busdækning, der passer med omstigning til lokaltoget. Eneste bus ved Græsted station er 363. Buslinjen kører mellem Gilleleje st. og Helsingør st., og har 48 stop. Den kører i alt 6-7 ture på hverdage.

Med baggrund i de nye tiltag bør der planlægges mere frekvente buslinjer til Græsted station. Hvis Pårup og/eller Søborg station nedlægges, får denne station desuden et større opland.

Græsted Syd station betjenes af 3 buslinjer:

- Den vigtigste er R-bussen 390, der kører mellem Helsingør og Helsingør. På hverdage er der halvtimesdrift fra kl. 6 til kl. 23.30. Lørdag/søndag er der timedrift fra kl. 8.30 til kl. 23.30.
- Bus 362 kører mellem Græsted Syd til Mårup Skov og Naturbørnehaven via Græsted Torv, Gribskolen, Alme Skole, Gilleleje st., Stæremosen st., Dronningmølle st. og Esrum skole, i alt 46 stop. På hverdage halvtimesdrift ca. kl. 6 til 18. På lørdag timedrift ca. kl. 8 til kl. 16.
- Bus 363, se ovenfor under Græsted station.

Fra Baggrundsrapporten side 51/93: "*I køreplanerne søges det at sikre krydsning på stationer, hvor der er mulighed for at skifte i nettet. Her er det væsentligst, at der sikres krydsning på Helsingør station, da der her vil være korrespondance mellem Gribskovbanen og 4 R-buslinjer.*"

Vi undrer os over den beskrevne prioritering, da det bevirker, at den eneste krydsningsmulighed, der findes på Gilleleje-Hillerød-linjen, ved Græsted Syd, fjernes, i stedet for en ønsket forbedring. Se Høringsudgavens side 6/21, hvor det kan fornemmes, hvilket stort område, den nuværende R-bus 390R servicerer!

Dette vil have stor konsekvens for vores mulighed for anvendelse af kollektiv trafik – ind og ud af Græsted.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen, Græsted Borgerforening

Høringssvar vedr Udviklingsplan for lokalbanerne 2026-2035

Togdriften på Dyssekilde Station er det lokale, kollektive transport tilbud. Der er ingen andre muligheder; ingen busdrift. Det betyder at toget er af afgørende betydning for lokalsamfundet, for bosætning, for uddannelses- og jobpendling, for gæster, for sommerhusejere, for fritidshave-ejere, kort sagt for områdets attraktivitet.

I Omegnens Fritidshaveforening (OF), som består af 63 parceller bor mange af vores medlemmer fast i København og omegn og har ikke bil, hvilket gør dem afhængige af toget. Den gode togforbindelse har ofte været medvirkende til valget af fritidsbolig i netop Torup.

Det vil derfor være ødelæggende for Torups udvikling og attraktivitet, hvis togdriften som foreslået nedsættes til timedrift i stedet for den nuværende 1/2-times drift. Vi forventer på den baggrund at dette 'forbedringsforslag' tages af bordet - især da 1/2-times driften i 2025 faktisk udvides. Og tak for det.

Vi støtter Halsnæs Kommunes høringssvar, som peger på behovet for at også hurtigtog stopper på Dyssekilde Station: det er den rigtige vej at gå/køre.

mvh

OF Torup V. Bestyrelsesformand Vibeke Pagh



Høringssvar til Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden Ølsted 17. september 2024

Ølsted Borgerforening ønsker på baggrund af forslagene i *Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035* og den bagvedliggende rapport at indgive nærværende høringssvar vedr. temapakke C "Banen i byen", som vi som forening kan se et enormt og vel-timet potentiale i, hvis den udvikles i sammenhæng med den i 2023 påbegyndte områdefornyelse af Ølsted. Her er stationsbygningen på Ølsted Stationsvej 1, 3310 Ølsted, omdrejningspunktet for et igangværende projekt om etablering af lokalt kulturhus og styrkelse af det lokale liv på og omkring stationen – et mangeårigt ønske, der er særligt relevant nu, da bygningen siden midten af 2022 har stået tom, og ejeren Lokaltog A/S ønsker at sælge. En dedikeret gruppe af Ølsteds borgere har siden sidste år været i gang med det forberedende arbejde i tæt samarbejde med Halsnæs kommune. Gruppen har engagementet og kompetencerne til at danne rammerne for, at der kan komme liv i den nu tomme stationsbygning som et samlingspunkt for byens borgere. Som mindre bysamfund er der dog behov for udviklingsmidler til projektet samt politisk opbakning. Dette projekt vil efter borgerforeningens opfattelse være helt i tråd med udviklingsplanens temapakke C.

Ølsted er en lille stationsby beliggende i det naturskønne område ved indgangen til Halsnæs kommune mellem Hillerød og Frederiksværk. Byen er med sine godt 2.000 indbyggere en fin lille by med skole, butikker og en befolkning, som både rummer "gamle" beboere og får flere og flere nye tilflyttere. I Halsnæs Kommunes befolkningsprognose 2023-2034 står Ølsteds skoledistrikt for den største befolkningstilvækst i fem af kommunens skoledistrikter.

Som 125 år gammel *stationsby* bør vi naturligvis have stationen som hjerte. Stationen og stationsområdet bærer lokalhistorien og byens DNA, men så længe bygningen ikke bruges aktivt af os borgere, risikerer både bygning og område at forfalde og vores fælles kulturarv med. Lokaltog A/S har for nylig istandsat bygningens ydre, så Ølsted station står p.t. som det flotteste eksempel på arkitekturen for Frederiksværkbanens oprindelige stationsbygninger, men vi kan se, hvordan bygningen er udsat for graffiti og er i dag ikke et udpræget trygt sted at være. Jf. det hedengangne organ Passagerpuls og dets anbefalinger til mere tryghed på stationer (september 2019), anser vi også temapakke C i Region Hovedstaden og Movias udviklingsplan som en styrkelse og gentagelse af devisen: Der skal liv i stationerne. Vi, som bor her, kan ikke være mere enige.

En lokal brug af stationsbygningen kan i øvrigt på mange måder være med til at løse nogle af de udfordringer, som områdefornyelsen peger på, og samtidig er der blandt Ølsteds borgere stor interesse i at tage bygningen på Ølsted station i brug til lokale formål og aktiviteter under overskriften Ølsted Station og Kulturhus. Projektgruppen har indtil videre indsamlet over 200 underskrifter fra borgere i Ølsted og omegn.

Potentialet er som sagt stort, og med bevaring og omdannelse af stationen til et nyt kulturhus kan byens borgere ikke alene sikre en vigtig del af Ølsteds identitet, men også give plads til nyt forenings og kulturliv i den centrale del af byen, som i den grad mangler et knudepunkt. Dette knudepunkt skal ikke udelukkende opfattes i trafikal forstand, som det f.eks. beskrives i udviklingsplanens temapakke D, men i et større perspektiv, hvor den gode rejse, kollektive transportmuligheder og lokalsamfundets og omegnens mange tilbud og rejsemål knyttes sammen i ét udgangspunkt; Ølsted Station og Kulturhus.

Ølsteds bymidte er pr. definition stationsnær, men kan pga. landsplandirektivet i regionen ikke udpeges som stationsnært område. I stedet klassificerer Rambøll i deres rapport Ølsted station som "Midt i Byen" i deres analyse af de forskellige stationstyper. Strategien for denne type station skal iflg. rapporten være at styrke forbindelsen til de andre aktiviteter i bymidten og at arbejde med liv og aktivitet i stationsbygningen. Ølsteds stationære potentiale er desuden lettere unikt i den forstand, at

kun Helsingør og Ølsted blandt de øvrige undersøgte lokalbanestationer i regionen ligger decideret i bymidten. Man kan i den forbindelse vælge at se Ølsted som en lavthængende frugt. Efter at have læst rapporten er det vores opfattelse, at det er svært at argumentere imod, at udviklingsplanens visioner bør udmøntes i konkret udvikling netop her. En indsats som den, der i øjeblikket arbejdes målrettet efter for stationen er altså et centralt løft af hele stationsområdet og det 100 % på linje med udviklingsplanens temapakke C, hvorfor vi på vegne af Ølstedborgerne vil henstille Region Hovedstaden til at støtte en udvikling af projektet.

Ølsted Borgerforening



Kenneth Madsen
Næstformand Ølsted Borgerforening
Formand Ølsted Lokalråd

Tlf. 40639552 / tomrermadsen@hotmail.dk

Høringssvar vedr. Lokalbanen / Hornbækbanen

Der er lagt op til at nedlægge Stæremosen trinbræt, det er en rigtig dårlig ide.

Mit billede af boligområdet Kringelholm er, at antallet af børn er stigende, og at antallet af seniorer også er stigende. Det betyder, at vi i løbet af ganske få år vil have en gruppe 15-20 årige, som skal med offentlig transport til gymnasier, erhvervsskoler og andre uddannelsesinstitutioner i Helsingør eller Hillerød.

Stæremosen trinbræt ligger rigtig fornuftigt placeret midt mellem de 3 Kringler, og især Kringel 3 vil få mærkbart langt til en station på Parkvej. Seniorgruppen, som vi også fornemmer er stigende, har stor glæde af, at Stæremosen trinbræt ligger godt placeret i midten. Det er på sin plads også at nævne, at der ligger en daginstitution umiddelbart over for trinbrættet.

Industriområdet, som også grænser op til stationen, er under stadig udvikling, og flere vil få en arbejdsplads i det område.

Stæremosen trinbræt er et trinbræt, og den største belastning ligger i morgentimerne og sidst på eftermiddagen – i den mellemliggende tid er der kun få stop, og her kan toget jo så bare køre forbi.

Endelig bør det fremhæves, at vi i den grad bør løfte den kollektive trafik og på den måde begrænse kørsel i egen bil. Det er stik imod den udvikling at nedlægge Stæremosen trinbræt.

Ørby, 30 september 2024

Høringssvar vedrørende 'Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035'

Jeg ønsker hermed at fremsætte mine bemærkninger til lokalplanen om togdriften i Nord-sjælland, særligt i forhold til forslaget om at nedlægge stationen i Ørby og andre småbyer.

Som borger i området er jeg stærkt utilfreds med, at stationen Ørby står til at blive nedlagt. Jeg har flere bekymringer i forhold til de konsekvenser, dette vil have for både lokalsamfundet og ikke mindst den bredere samfundsøkonomi og vores miljø.

1. Manglende samfundsøkonomisk grundlag

Ved læsning af udviklingsplanen og baggrundsrapporten får den opfattelse, at beslutningen om at nedlægge stationen *ikke er baseret på en realistisk og bæredygtig samfundsøkonomisk vurdering*. I den økonomiske analyse virker det til, at man udelukkende har fokuseret på de umiddelbare driftsomkostninger forbundet med at vedligeholde og drive stationen. Det ser ikke ud til, at man i tilstrækkelig grad har taget højde for de langsigtede samfundsøkonomiske konsekvenser af en nedlæggelse. Disse konsekvenser kan meget vel omfatte:

- **Øgede transportomkostninger for borgerne**, der nu vil være nødt til at finde alternative transportmidler, f.eks. bil, hvilket ikke blot er en økonomisk byrde for de enkelte husstande, men også vil medføre højere infrastruktur- og vedligeholdelsesomkostninger for samfundet som helhed. Dertil kommer, at vi ikke bygger biler i danmark, så det er valuta ud af landet.
- **Tab af tilgængelighed til offentlig transport**, som kan medføre lavere ejendomsværdier og dermed et fald i kommunens skatteindtægter på længere sigt. Desuden kan det føre til en affolkning af mindre byer som Ørby, hvor folk flytter væk for at få lettere adgang til arbejdspladser og offentlige tjenester.
- **En forspildt chance for**, at få de mange kommende medarbejdere på det nye **super-sygehus i Hillerød** samt hos **NOVO**, til at slå sig ned i nord for Hillerød og basere deres daglige transportbehov på toget fremfor bilen. For at det skal blive virkelighed skal der være en lokal station i nærheden af, hvor de bor og de kan altså ikke allesammen bo i Helsingør by!

Ved at nedlægge stationen overser man disse skjulte økonomiske omkostninger, som kan have en negativ samfundsøkonomisk effekt på bare lidt længere sigt.

2. Inkonsekvens med den grønne omstilling

Beslutningen om at nedlægge stationen står i direkte modstrid med regeringens mål om, at fremme grøn omstilling og reducere **CO2-udledningen**. Desuden udgør de lithium-batterier et batteridrevet tog formodentlig er udstyret med, en *ikke ubetydelig sikkerheds og miljømæssig risiko*. Og med færre eller ingen togforbindelser øges afhængighed af bilkørsel og flere borgere vil se sig nødtvunget til at anskaffe sig en bil eller måske en bil mere. Alt dette vil resultere i:

- **Øget CO2-udledning**, da flere borgere vil være afhængige af en personbil for at komme til og fra arbejde eller daglige aktiviteter. En personbil har en markant større miljøpåvirkning end offentlig transport, især togdrift, som ofte kan køre på elektrisk energi. I det omfang berørte borgere vælger, at investere i en EV, vil dennes høje vægt i tilgift medføre et større slid på veje og der vil være en større mængde gummi fra dækslid, end fra tilsvarende fossildrevne biler. Dertil skal indregnes udbygning af elnettet således, at EV-ejere kan lade hjemme.
- **Øget trængsel og slid på veje**, hvilket vil kræve flere investeringer i vejvedligeholdelse og infrastruktur. Dette er ikke en bæredygtig løsning, når vi har mulighed for at bevare og forbedre en kollektiv transportform, der kan reducere biltrafikken.
- **Potentielle miljømæssige konsekvenser** ved indførsel af batteridrevne tog fremfor konventionelle elektriske tog. Jeg vil gætte på, at der i batteriet i et sådant tog er adskillige hundrede kilogram lithium og andre miljøskadelige metaller. Såfremt et sådant tog skulle blive ramt af en brand i batteriet, som man ser det ske i EV's, kan jeg godt frygte for konsekvenserne og have mine tvivl om, hvorvidt beredskabet råder over det fornødne udstyr til at håndtere en sådan brand og forhindre de miljøskadelige konsekvenser. Set i lyset af, at doseringen af lithium i medicin til borderline-patienter måles i mikrogram, kan man kun frygte, hvad 100 kg i miljøet vil gøre ved de stakler, der bliver eksponeret for det.

At nedlægge stationen vil direkte modarbejde den grønne omstilling og underminere indsatsen for at nå de nationale og internationale klimamål.

3. Sociale konsekvenser

Endelig vil en nedlæggelse af stationen have sociale konsekvenser for de mange borgere, som er afhængige af offentlig transport. Ældre, unge og dem uden bil vil opleve en betydelig forringelse i deres mobilitet og adgang til job, uddannelse og sundhedsfaciliteter. Dette vil forværre social ulighed i området.

Jeg opfordrer derfor på det kraftigste til, at stationen i Ørby og andre småbyer bevares, og at den økonomiske model, der ligger til grund for beslutningen tages op til revision! Helt ærligt, stationen/trinbrættet er der allerede; toget kører lige forbi; der skal ikke stanses, hvis der ikke er passagerer, der skal af eller på. Hvis det kan ødelægge køreplanen så er den simpelthen for stram! Det er vigtigt, at der tages hensyn til både samfundsøkonomien på længere sigt og de miljømæssige konsekvenser, så vi sammen kan sikre en bæredygtig udvikling for vores lokalsamfund og for hele Danmark.

Med venlig hilsen,

Claus Kieffer

Ørby Gade 15, Ørby

3200 Helsingør

claus.kieffer@gmail.com

Høringssvar til: Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035

Nedlæg IKKE de små lokale stationer i Nordsjælland. Lokalsamfundene er afhængige af dem.

At nedlægge de små lokale trinbrætter er direkte i modstrid med regionens målsætning om at styrke lokalbanernes betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene.

Ørby station er den eneste adgang til kollektiv trafik for beboerne i og omkring Ørby i Gribskov Kommune. Børn og unge fra området bruger dagligt lokalbanen ifm. skolegang.

At nedlægge Ørby station vil betyde at de tvinges til at lade sig transportere af forældre i personbiler. Ja, der er cykelsti til Helsingør eller Vejby, men der er ingen gadebelysning, så cykelstien er mørk, morgen og eftermiddag i vinterhalvåret.

Det vil samtidigt medføre en unødvendig stigning i privatbilismen, hvilket umiddelbart ikke er ønskeligt ift. Miljøet eller regeringens og regionens målsætning om øget brug af kollektiv trafik.

Der er et ønske i Udviklingsplanen om at give togaftange hver halve time ved Troldebakkerne station, som ligger ved et boligområde beliggende i gåafstand til stoppesteder for kollektiv trafik i Helsingør. Dette skal ske på bekostning af stationen i Ørby, hvilket virker urimeligt for beboerne i Ørby og området omkring Ørby.

Vi er selv en familie på 5 med tre børn i den skolesøgende alder. Vi bor i gåafstand (1 km.) fra Ørby station, modsat side af jernbanen ift. Ørby. Vores børn i alderen fra 5 – 12 år vil i de kommende 15 år skulle benytte Ørby station, for at benytte offentlig transport ifm. uddannelse. Ud over den nære tilgang til offentlig transport giver stationen også mulighed for at medtage cykel til evt. videre transport mod uddannelsesinstitution. Nedlægges stationen forsvinder den mulighed.

Venlig hilsen

Jacob Christiansen

Høringssvar ang. nedlægning af Ørby Station.

Den 12/9 2024 kan man læse en udmelding fra Danske Regioner og DI Transport:

"Dobbelt så mange danskere skal benytte den kollektive transport i Danmark. Det mener Danske Regioner og DI Transport, som i samarbejde med Folketingets Transportudvalg i dag holder en konference om at gøre bus og tog mere attraktivt".

Flere vælger bilen til og den kollektive transport fra. Men den udvikling skal vendes, mener Danske Regioner og DI Transport. Det kræver, at bus og tog bliver mere attraktivt for danskerne".

I Ørby nedlagde man en buslinje, og som borgere i Ørby har vi så kun lokalbanen som mulig offentlig transport. Lokalbanen tilbyder ikke mange afgangene til og fra Ørby, men lokalbanen gør det muligt at lade den ene bil, man måtte have blive stående eller muligt at undlade at erhverve sig bil nr. 2. Selv til København vil Lokalbanen yde et godt alternativ henset til parkeringsproblemer og udgift til parkering i København.

Afstanden for borgeren fra hjem til Ørby Station vil være 15 min., hvilket er acceptabelt.

En nedlægning af Ørby Station vil vanskeliggøre at kunne gå til nærmeste station, som i givet fald ville være Vejby Station.

En nedlægning af Ørby Station ville derfor tale imod principperne i ovenomtalte udmelding fra Danske Regioner og DI: *"Det kræver, at bus og tog bliver mere attraktivt".*

En nedlægning ville gøre tog u-attraktivt, og man vil derfor vælge:

1. At køre i egen bil.
2. At erhverve sig bil nr. 2
3. At flytte til område med bedre kollektiv trafik mulighed

Mads Duedahl, næstformand for Danske Regioner, siger i ovenomtalt udmelding:
"Det nytter ikke noget, at man ikke kan komme til og fra og arbejde eller uddannelse uden egen bil. Hvis bussen er forsvundet, så bliver stadig flere tvunget til at købe bil nummer to, hvilket vil øge presset på vores veje og udledningerne af CO2".

Mads Duedahl indser altså de konsekvenser, jeg nævner i pkt. 1 og 2, og han fremhæver det øgede pres på vejene og den øgede udledning af CO2.

En nedlægning af Ørby Station vil altså iflg. Mads Duedahl "ikke nytte noget", og jeg spørger derfor som borger, om ordene blot er floskler for så at blive udmøntet på diametral modsat vis i realpolitikken.

Jeg er helt enig med Mads Duedahl, og i mit høringssvar vil jeg derfor hævde, at en nedlægning af Ørby Station vil øge presset på vejene og øge udledningen af CO2.

Jfr. pkt. 3 ville en nedlægning af Ørby Station klart reducere interessen for overhovedet at bosætte sig i Ørby, og det vil også kunne betyde tvungne fraflytninger. Det er imod de ellers gode principper, politikerne på Christiansborg ellers har om at støtte de små landsbysamfund.

Karsten Lauritzen, direktør i DI Transport, siger i samme udmelding:
"Der mangler en politisk vision for, hvad vi skal med den kollektive transport. I DI mener vi, at det er kernevelfærd at sikre, at alle kan komme omkring, hvor de vil og når de vil uanset om de har adgang til bil eller ej, om de er unge eller gamle, om de skal til arbejde, skole eller læge."

I mit høringssvar vil jeg erklære mig enig med Karsten Lauritzen og sige, at en nedlægning af Ørby Station vil være et grundstød mod den kernevelfærd (jfr. Lauritzens definition), som Gribskov Kommune hidindtil med Ørby Station har tilsikret.

Når "de høje herrer" i hhv. Danske Regioner og DI således selv udstikker fine og udmærkede principper for den kollektive trafik, må det undre, at selvsamme Danske Regioner nu ønsker at forringe den kollektive trafik i Ørby.

En lokalbane er dyr i drift, og de udgifter bør måles ikke i antal afgang på hver station, men i antal skatteborgere på hele strækningen, som med Lokalbanen får tilsikret deres kernevelværd.

Helt principielt i forhold til princippet om mest kernevelværd til flest mulige, men også helt specifikt og konkret i forhold til det at flytte borgerne fra bil til tog, vil jeg på det kraftigste tale imod en nedlægning af Ørby Station.

Hvis man nedlagde hele banen, var det en anden sag, men det vil da nærmest være en hån mod både Ørby-borgerne og en hån imod princippet om, at Gribskovbanen skal være til glæde for flest mulige borgere på strækningen, hvis Ørby-borgerne i fremtiden skulle kikke på et tog, "som bare kører deres næse forbi".

Forslaget ligner efter min vurdering et DJØF-regnestykke og trænger til ægte lokalpolitisk vurdering, hvortil denne høring kan tjene.

Måtte mit høringssvar vinde gehør.

Bedste hilsner
Georg Høhling



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

30. september 2024

Høringssvar til Udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden 2026-2035

Generelt

Vi synes at Udviklingsplanen udgør et godt grundlag for en udvikling af den kollektive trafik i Nordsjælland med jernbanen i centrum.

Køreplaner og frekvenser

De nuværende halvtimes frekvenser er fornuftige, og burde som udgangspunkt udvides til hele driftstiden, både hverdage og i weekenderne, da timedrift ikke er tilstrækkeligt til hverken at tiltrække eller fastholde kunder i den kollektive trafik.

Suppleret med hurtige tog i dagtimerne giver det umiddelbart en god køreplan, som også erfarede med Frederiksværkbanens køreplan, der har tiltrukket mange nye kunder.

Imidlertid bør de hurtige tog så også køre med halvtimesdrift, da de ellers giver en irregulær køreplan, hvor deres potentiale ikke udnyttes, og hvor kunderne kan have svært ved at overskue hvornår de hurtige tog kører.

En ændring som foreslået i Udviklingsplanen, hvor det netop er de hurtige tog, der får halvtimesdrift, mens de overalt standsende kun timedrift, er dog en dårligere løsning, da de i forvejen mindst benyttede stationer da får en så dårlig betjening, at de lige så godt kunne nedlægges helt.

Samtidig vil køretiderne for de standsende tog gøre, at de hurtige tog ikke altid kan komme hurtigt frem og må afvente de langsomme tog foran dem.

En ændring til en ren 20 minutters drift foreslås derfor overvejet som den optimale løsning, der også sikrer en meget bedre opkobling til S-banen i Hillerød og Favrskov. Vi er således ikke enige i, at det er en dårligere løsning som påstået i Udviklingsplanens omtale af 20 minutters drift.

Hvis enkelte mindre stationer, jf. særskilt afsnit om stationer nedenfor, nedlægges, vil køretiden samtidigt kunne afkortes, og den mere regulære køreplan tiltrække flere kunder, og ikke som antaget i Udviklingsplanen færre.

Ifølge DSB forventes deres overgang til 15/7½ minutters køreplaner på S-banen tidligst i slutningen af 2030'erne. En halvtimes køreplan vil derfor, særligt i aftentimerne, give dårligere skiftetider i såvel Hillerød og Favrholm som evt. Jægersborg i mange år fremover.

Højere hastigheder

Alle de mulige hastighedsopgraderinger foreslås udført, både for at give hurtigere rejsetider, men også for at kunne arbejde mere fleksibelt med fremtidige køreplaner.

Nye krydsningsstationer

Der bør være så mange krydsningsstationer, at det er muligt ikke alene at lave mere effektive køreplaner, men også for at kunne indhente evt. forsinkelser samt tilpasse køreplanerne med flere afgang. Alle de i Udviklingsplanen nævnte muligheder foreslås derfor etableret.

Natdrift

Natdrift foreslås indføres alle nætter, men som minimum nat efter fredage og lørdage.

Infrastrukturændringer for at kunne gennemføre 20 minutters drift

Det foreslås at etablere et transversalpar i nordenden af Hillerød station, hvor Gribskovbanen og Lille Nord møder hinanden.

Det giver 2 tætliggende krydsningsmuligheder på Gribskovbanen, sådan at Tisvildelejetog og Gillelejetog kan køre tæt efter hinanden. Og giver bedre mulighed for at etablere en ny station i Hillerød Øst på Lille Nord

Dette burde være tilstrækkeligt til at der kan laves 20 min drift på begge Gribskovbanens grene.

Der skal også sikres mulighed for, at der findes et sæt krydsningsstationer på hver gren med ca. 9 min køreafstand efter hastighedsopgradering og evt. lukning af stationer uden opland.

Stationer

Det bør analyseres, om der er stationer, der bør flyttes tættere til nærliggende byområder med udvikling, evt. også etablering af nye stationer sådanne steder.

Samtidig bør der ses på, om der er stationer, der har et så lille opland, at passagertallet ikke vil kunne forsvare en standsning. Ved nedlæggelse af de helt små stationer vil køretiden for togene kunne gøres kortere til glæde for flertallet af kunderne.

De forslag der er heromkring i Udviklingsplanen bør derfor forfølges.

Samtidig bør stationerne blive omfattet af stationsnærhedsprincippet om mulighederne for byfortætning og færre p-pladser omkring stationerne.

Nye tog og elektrificering

I forbindelse med anskaffelse af nye elektriske tog, batteritog, bør det overvejes at elektrificere større dele af banenettet. Dette vil give flere fordele, både økonomisk og klimamæssigt.

Mange batteritog, der bestilles, er i realiteten almindelige el-tog med strømforsyning fra køreledninger, suppleret med batteripakker til brug, når de kører uden for køreledningsnettet. Batteripakkens størrelse afhænger af den strækning, der skal tilbagelægges uden køreledninger. Jo større batteripakken er, desto tungere bliver toget, hvilket kan kræve forstærkning af spor og broer og øge vedligeholdelsesomkostningerne.

Brug af batterier i stedet for direkte strømforsyning fra køreledninger har betydelige omkostninger for både økonomi og klima. Batteriproduktion medfører stor CO₂-udledning, og batterierne skal udskiftes flere gange i togets levetid. Et notat fra Rambøll for Hovedstadens Letbane af 29. april 2020 viser, at batteridrift er op til 7 gange så klimabelastende som drift med køreledninger.

Det vil med længere strækninger med køreledningsdrift være muligt at købe tog med mindre batteripakker og dermed mindre klimabelastninger.

Togene vil med den mindre vægt desuden kunne både accelerere hurtigere og køre med højere hastigheder.

Vi foreslår derfor at der elektrificeres mest muligt, så der kan købes tog med mindre batteripakker. Dette synes også at være i overensstemmelse med anbefalingerne fra Rambøll i deres rapport fra april 2024.

Kørsel med elektriske godstog

Det bør fortsat være muligt at betjene bl.a. Frederiksværk med godstog. Og gerne med elektrisk fremførte godstog.

I forlængelse af ovennævnte om længere strækninger med køreledninger, foreslås derfor en fuldstændig elektrificering af strækningen mellem Snekkersten og Frederiksværk.

De enkelte baner

Frederiksværksbanen (Hillerød - Hundested)

Det er rigtigt, at den nuværende køreplan med to systemer, dels halvtimesdrift med standsende tog, dels et hurtigt tog en gang i timen har givet flere kunder.

Men at erstatte dette med den omvendte løsning synes ikke fornuftig.

Det vil betyde, at en del stationer kun vil have timedrift i hele driftstiden, hvilket er for lidt for at tiltrække og fastholde kunder. Alle stationer skal have mindst halvtimesdrift, helst i hele driftstiden.

Hvis der ikke menes at være opland nok til at en station kan have halvtimesdrift, bør den i stedet overvejes nedlagt.

En bedre frekvens vil dog være 20 minutters drift, der passer med S-togene, som banen har mange skiftende kunder til.

Lille Nord (Hillerød - Helsingør)

Her vil 20 minutters drift som udgangspunkt også være fint, men den passer formentlig ikke ind i køreplanen mellem Snekkersten og Helsingør på Kystbanen, som togene skal flettes ind imellem.

Af hensyn til sammenfletningen med Gribskovbanen i Hillerød og evt. videreførsel ad Frederiksværkbanen, foreslås det dog også indført på denne bane.

Hornbækbanen (Helsingør - Gilleleje)

Hornbækbanen har allerede i dag mange krydsningsstationer, så en overgang til 20 minutters drift vil være enkel.

Gribskovbanen (Hillerød - Gilleleje og Hillerød - Tisvildeleje)

Som tidligere nævnt, foreslås at etablere et transversalpar i nordenden af Hillerød station, hvor Gribskovbanen og Lille Nord møder hinanden.

Det giver 2 tætliggende krydsningsmuligheder på Gribskovbanen, sådan at Tisvildelejetoget og Gillelejetoget kan køre tæt efter hinanden.

Dette burde være tilstrækkeligt til at der kan laves 20 min drift på begge Gribskovbanens grene. Men dog ikke med 10 min drift på fællesdelen: det bliver nok tættere på 3+17. Der skal også sikres mulighed for, at der findes et sæt krydsningsstationer på hver gren med ca. 9 min køreafstand efter hastighedsopgradering og evt. lukning af stationer uden opland.

Nærumbanen (Jægersborg - Nærum)

Det er vigtigt, at Nærumbanen har en køreplan, der passer til forbindelsen med S-togene i Jægersborg. Derfor vil en udvidelse af tiden med 10 minutters drift til alle dagtimer, alle dage, være et godt tiltag, der foreslås indført snarest muligt, også med de nuværende tog.

En ny krydsningsstation ved Smedebakken ved flytning af den nuværende Lyngby Lokalstation bør ændres til en bevarelse af Lyngby Lokalstation, der ligger godt placeret tæt på både boliger og handel i det centrale Lyngby. Krydsningsstationen kan i stedet ændres til et kort stykke dobbeltspor mellem Lyngby Lokalstation og Smedebakken, så krydsningerne sker ved Smedebakken, mens togene fortsat holder ved den nuværende station.

En ny station ved krydsningen af letbanen ved Klampenborgvej anses ikke for nødvendigt, da det ikke kan forventes, at der også kommer en station for letbanen her, så der stadig vil være en større afstand til letbanestationen ved Magasin i det centrale Lyngby. Stationen vil derudover ligge meget langt fra såvel boliger som erhverv, midt i et grønt område og med stor biltrafik.

Stationen ved Nørgårdsvej bør også bevares, da den ligger midt i et udviklingsområde, hvor der netop er sket større udbygning omkring stationen.

Særligt om udbud af nye tog.

En delvis elektrificering vil give mulighed for et større udvalg af togtyper. Ligesom 10 minutters driften kan beholdes.

Derfor foreslås alternativer med delvis opladning fra køreledninger undersøgt. Køreledninger kan således uden problemer opsættes på de strækninger af Nærumbanen, hvor der ikke er fredede områder – fx mellem Jægersborg station og Ved Smedebakken (ca. 2,2 km) og syd for Nærum station langs Langebjerg (ca. 700 meter).

Denne løsning vil reducere behovet for længere ophold på endestationerne og muliggøre en køreplan med 10 minutters drift, som passer med S-togene i Jægersborg, i stedet for den nuværende kvartersdrift.

Også her gælder det, at DSB's mulige overgang til 15/7½ minutters køreplaner på S-banen tidligst i slutningen af 2030'erne. En 15 minutters køreplan vil derfor skabe dårligere skiftetider i mange år fremover.

Det foreslås endelig, at Nærumbanen ændres til en egentlig letbane ved køb af standard letbanetog (med så lille batteripakke som nødvendigt), og organisatorisk overflyttes til Hovedstadens Letbane.

Øvrigt

Vi skal afslutningsvis desuden henvise til vores Alternative rapport om kollektiv mobilitet:

<https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2024/08/ALTERNATIV-RAPPORT-OM-KOLLEKTIV-MOBILITET-08-2024-final.pdf>

Med venlig hilsen
Niels Wellendorf
Bestyrelsesmedlem Rådet for Bæredygtig Trafik
<https://baeredygtigtrafik.dk/>

Høringssvar vedrørende Movias Udviklingsplan 2026-2035

Jeg skriver som daglig pendler på Frederiksværksbanen for at kommentere på Movias Udviklingsplan 2026-2035. Jeg har særlige bekymringer vedrørende forslaget om at indføre to hurtigtog og ét tog, der stopper ved alle stationer. Dette forslag vil ifølge planen give yderligere 80.000 passagerer på grund af kortere rejsetid. Jeg mener dog, at dette tal ikke er tilstrækkeligt underbygget og at forslaget vil massivt forringe servicen for passagerer, der bruger de mindre stationer.

Alternativt forslag

Baseret på mine daglige erfaringer som pendler, foreslår jeg en alternativ løsning, der både kan reducere rejsetiden og bevare to tog i timen, der stopper ved alle stationer. Dette kan opnås ved at forbedre dørsystemerne på togene, hvilket vil reducere rejsetiden markant.

Opgørelse af rejsetid

Hurtigtoget bruger 40 minutter mellem Hillerød og Hundested og toget der stopper ved alle stationer bruger 49 minutter. En del af rejsetiden "spildes" dog på hver station med ventetiden for dørene åbnes og lukkes. Det skyldes at lokaltogets døre skal først udskyde et trinbræt før dørene kan åbne. Denne forgang er meget langsommeligt og det tager ca. 9 sekunder fra toget er stoppet til dørene er helt åbne og samme tid igen, når toget skal køre videre.

Mellem Hillerød og Hundested er der i alt 15 stop. Dvs. der går ikke mindre end 4-5 minutter bare på døråbninger!

For at illustrere forskellene i rejsetid mellem forskellige scenarier, har jeg beregnet den samlede rejsetid for de tre tog, der kører hver time mellem Hundested og Hillerød. Beregningerne er opgjort for tre scenarier:

1. Nuværende scenarie med ét hurtigtog og to tog i timen, der stopper ved alle stationer.
2. Scenarie ifølge Movias fremtidsplan med to hurtigtog i timen og kun ét tog der stopper ved alle stationer.
3. Nyt scenarie med hurtigere døre og bibeholdelsen af to tog, der stopper ved alle stationer samt ét hurtigtog.

1. Nuværende situation:

Tabellen viser de tre tog der kører i timen i nuværende situation. Den samlede rejsetid for de tre afgange i den nuværende situation er 138 minutter.

920E (Hurtigtog)	920R (stop ved alle stationer)	920R (stop ved alle stationer)
Hillerød	Hillerød	Hillerød
↕	↕	↕
Hundested	Hundested	Hundested
40 min	49 min	49 min

2. Forslag ifølge fremtidsplanen om at indføre to hurtigtog og ét tog med stop ved alle stationer:

Tabellen viser de tre tog der kører i timen når forslaget fra Movias fremtidsplan gennemføres. Den samlede rejsetid for de tre afgange ifølge Movias fremtidsplan vil være **129 minutter**, hvilket giver en besparelse på 9 minutter i forhold til den nuværende situation.

920E (Hurtigtog)	920E (Hurtigtog)	920R (stop ved alle stationer)
Hillerød	Hillerød	Hillerød
↕	↕	↕
Hundested	Hundested	Hundested
40 min	40 min	49 min

3. Situation med et dørsystem der åbner og lukker hurtigere:

Nyt scenarie med et hurtigere dørsystem og bibeholdelsen af to tog, der stopper ved alle stationer samt ét hurtigtog. I dette scenarie antages det, at dørene kan åbne og lukke på tre sekunder, som det er tilfældet med S-togene. Den samlede rejsetid vil blive **130,5 minutter**.

920E (Hurtigtog)	920R (stop ved alle stationer)	920R (stop ved alle stationer)
Hillerød	Hillerød	Hillerød
↕	↕	↕
Hundested	Hundested	Hundested
38,5 min	46 min	46 min

Konklusion

Ved at implementere et hurtigere dørsystem kan der opnås en forkortelse af rejsetiden for både hurtigtogene og tog der stopper ved alle stationer. Yderlige kan der opnås næsten den samme tidsbesparelse som i Movias forslag, dog uden at forringe servicen for passagerer på de mindre stationer. Det er afgørende at bevare halvtimesdrift på disse stationer for at opretholde en attraktiv kollektiv transport.

Jeg håber, at Movia vil overveje denne forslag og arbejde hen imod en løsning, der gavner alle passagerer, også dem der bruger de mindre stationer.

Tak for muligheden for at give mit input.

Med venlig hilsen,

Georg Stiefenhofer

30. september 2024
Hjalmar Christiansen

Høringssvar ved udviklingsplan for lokalbanerne i RegionH

Indledning

Dette er mit personlige høringssvar og udtrykker mine egne holdninger, men er stærkt præget af den viden og indsigt, jeg har opnået gennem 25 års virke for transportsektoren, med Transportvaneundersøgelsen samt utallige andre rådgivningsprojekter og forskningsprojekter.

Markedet for Hillerødbanerne

Frederiksværkbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen har et opland, som i helt usædvanlig høj grad er præget af fritidstrafik.

Det er ingen overraskelse, derved at området er præget af sommerhuse, strande og skove. Denne erkendelse giver anledning til en anderledes¹

1 Især i forhold til baggrundsrapporten, citat side 44 "mange der skal til/fra arbejde i weekenderne, ligesom der er mange fritidsrejsende til shopping, oplevelser, familiebesøg m.v."

og mere præcis opfattelse af hvilken slags fritidstrafik, som er aktuel her.

Efter min opfattelse er det i denne situation meget bekymrende, at over halvdelen (53%) af passagererne er "til/fra arbejde, skole eller uddannelse". Dette afslører en problematisk, lav markedsandel i den største del af markedet, som er fritidstrafikken.

Netop "sommerhuse, strande og skove" betyder også at markedet har en årstidsvariation, hvor trafikken er klart større om sommeren end om vinteren. Dette er smukt dokumenteret i baggrundsrapporten, figur 16.

Her savner jeg at disse, vigtige observationer dyrkes som en markant del af strategien.

Jeg vil derfor anbefale at der etableres (mindst) halvtimesdrift på Frederiksværkbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen i dagtimerne på lørdage, søndage og helligdage i sommerhalvåret.

Derimod er der intet i denne markedsbeskrivelse, som peger på et særligt potentiale ved afgang om natten. Natten efter skt. Hans er undtagelse.

Denne analyse af markedet har også betydning for planlægningen af sporarbejder: Sporspærringer kan med fordel planlægges i weekender i vinterhalvåret, og vinterferien er den oplagte placering til længere sporspærringer.

Endelig betyder den høje andel fritidsrejser, at vi har et tilfælde, hvor en prisreform er særligt vigtig. Fritidsture er mere prisfølsomme end ture med øvrige formål. Det er derfor et problem, at en fx. enkeltbillet

Hillerød-Frederiksværk koster 44 kr per voksen for en tur som er 20 km i bil.

Hastigheder og stationer

Det er positivt, at planen indeholder hastighedsopgradering ved sporfornyelse og generelt hvor det kan gøres uden urimelige omkostninger.

Det er også positivt, at planen indeholder nedlæggelse af stationer med lille passagertal og lille oplandspotentiale.

Der er virkeligt gode perspektiver i sammenlægning af Stæremosen og Gilleleje Øst til Ny Parkvej. Formentlig vil den nye station give flere passagerer end de 2 nedlagte tilsammen.

De 2 tætliggende stationer Kildekrog og Horneby Sand foreslås drevet sådan at hvert andet tog standser ved hveranden. Dette er en klart dårligere løsning i forhold til at nedlægge den ene. Jeg baserer det dels på erfaringerne fra NJ med Tornby/Sønderby, dels på at halvtimesdrift i almindelighed giver (mindst) den dobbelte markedsandel i forhold til timedrift.

Jeg vil derfor anbefale at der den ene af stationerne Kildekrog og Horneby Sand betjenes med fuld frekvens, mens den anden nedlægges. Umiddelbart synes Horneby Sand at være bedste kandidat til nedlæggelse, pga afstanden til Hornbæk.

Udover Søborg, Pårup og Ørby har også Grimstrup og Langerød et lille passagertal i kombination med lille oplandspotentiale. Her kunne man

overveje disse stationers fremtid. For alle de lukningstruede stationer gælder at de (kun) kan "reddes" med en tilpas byudvikling i stationens nærområde.

Til gengæld vil jeg foreslå **en ny station i Hillerød Øst, ved Prinsens Vænge**. Her er der by umiddelbart op til banen, med et oplandspotentiale, som er klart konkurrencedygtigt i forhold til mange af de øvrige stationer på Hillerødbanerne.

"Parringen" i Hillerød

Det er en god idé at lade såvidt muligt alle tog fortsætte til/fra Favrholm. Det må forventes at der er et godt markedspotential mellem det nye sygehus og alle stationerne på Lokalbanerne.

Jeg er dog lidt tvivlende overfor "parringen" af linier igennem Hillerød. Her ser jeg at det største markedspotential ligger i relationen mellem Gribskovbanen og Frederiksværkbanen, mens markedet mellem Lille Nord og Frederiksværkbanen er mindre. Samtidigt er der det forhold at det fremlagte forslag sammenbinder 3 af 4 baner og dermed øger risikoen for "forsinkelsessmitte" mellem banerne. Samtidig er fællesstrækningen på Kystbanen en potentiel, extern kilde til forsinkelser på Lille Nord.

Jeg vil derfor anbefale at valget af "parring" mellem linierne i Hillerød revideres, under hensyn til det størst mulige passagerpotential og hensynet til regulariteten på banerne.

Valg af frekvens og standsningsmønster

Højere frekvens giver generelt højere markedsandel og dermed flere passagerer. Dertil kommer at stive køreplaner i de fleste tilfælde giver højere markedsandel end øvrige køreplaner med samme frekvens.²

En vigtig nøgle til forståelse af dette ligger i ventetiden. En køreplan med 60min interval giver en gennemsnitlig ventetid på 30min, 30min interval giver 15min og 20min interval giver 10min gennemsnitlig ventetid.

Ventetid betyder 2-4 gange mere end selve køretiden, i forhold til markedsandel og dermed passagertal.

Samlet betyder dette at for timedrift og tildels også for halvtimesdrift betyder frekvensen markant meget mere for passagertal og markedsandel end hvad der realistisk kan opnås med køretidsbesparelser.

Jeg vil derfor anbefale at køreplanerne successivt udbygges, sådan at der er (mindst) halvtimesdrift på alle relevante tidspunkter.

Køretidsbesparelser er dog normalt altid relevante, fordi de udover (lidt) flere passagerer også kan give lavere omkostninger, især i det tilfælde hvor besparelsen kan akkumuleres til sparede tog eller togsæt.

Mere konkret vil jeg advare mod forslaget om en "2+1" køreplan på Frederiksværkbanen. Tidsbesparelsen ved de hurtige tog er 5-8 køretidsminutter, afhængig af rejserelation, for den delmængde af

kunderne som rejser mellem hurtigtogets stationer. Til sammenligning vil en stiv 20-minutters drift reducere den gennemsnitlige ventetid fra 15 til 10 minutter, altså en besparelse som adfærdsmæssigt modsvarer 10-20 minutters køretid. Vi sammenligner altså 8 minutters sparet køretid for en delmængde mod 10-20 minutters ækvivalent køretid for alle. Oveni kommer effekten af den stive køreplan. Jeg synes valget burde være let.

Jeg vil derfor anbefale at det fremlagte køreplansudkast på Frederiksværkbanen erstattes med en stiv 20-minutters drift.

På længere sigt bør det overvejes at udvikle Hillerødbanerne til et system i 20-minuttersdrift.

For Hornbækbanen og Frederiksværkbanen kan 20-minuttersdrift etableres med den eksisterende infrastruktur.

På strækningen Kagerup-Hillerød vil det kun være nødvendigt med dobbeltspor, hvis de 2 linier tilsammen skal danne en 10-min drift. Imidlertid er lokaltrafikken på strækningen ret lille og jeg vil derfor pege på at en køreplan med 3/17 eller 4/16 min interval vil kunne gennemføres uden dobbeltspor, bortset fra strækningen igennem Hilerød Station. Det vil formentlig være nødvendigt med yderligere krydsningsspor på Gribskovbanen; præcise placeringer afhænger af køretider efter hastighedsopgradering.

For Lille Nord afhænger mulighederne af hvordan trafikken på Kystbanen tilrettelægges. Det er dog muligt at have en køreplan med

² Se mit oplæg fra dette års Trafikdage for dokumentation.

15min og 20min drift på samme spor, selvom det giver bindinger³. På Lille Nord vil 20min drift kræve krydsningsspor i Mørdrup istedet for Kvistgård.

Jeg vil derfor anbefale at der arbejdes efter en langtidsvision om stiv 20-minutters drift på alle Hillerødbanerne.

Nærumbanen

For Nærumbanen er situationen helt anderledes end for Hillerødbanerne. Banen er markant kortere, mere bymæssig. Og samtidig skal køreplanen domineres af skiftemulighederne i Jægersborg, hvor Hillerødbanerne ganske vist har skift i bla. Hillerød, men disse skift ikke på samme måde sker i en, entydig relation.

Grundlæggende er min analyse at banen på de 7.8 km eller 12-13 min køretid skal optimeres til at kunne drives med en omløbstid på højst 30 minutter. Dette skal være det centrale krav til det kommende togindkøb: At toget kan køre en rundtur med endestationsophold i begge ender og stop ved alle mellemstationer på højst netop disse 30 minutter.

Forklaringen er primært økonomisk: Hvis de 30 minutter ikke kan realiseres kræves mindst 1 extra tog i omløb og potentielt også et yderligere krydsningsspor. Denne meromkostning er i min analyse så tilpas stor, at den kan retfærdiggøre næsten enhver udgift til specialtilpasset materiel.

³ 00-15-30-45 passer fx med 02-22-42, forudsat 2 min togfølgetid og samme hastighedsegenskaber.

Herefter vil jeg se at planen for S-banen er 15/7½ min drift. Det betyder at det oplagte driftsoplæg er 15min drift i dagtimerne (krydsning i Fuglevad) og 30 min drift i yderperioder (ingen krydsning - 1 tog i drift).

Jeg vil derfor anbefale en køreplan på Nærumbanen med 15 min drift og 30 min drift i ydertimer.

Forslaget med stationsflytninger i Lyngby er godt og kan med fordel gennemføres, dog uden krydsningsspor ved Smedebakken.

Rent økonomisk betyder det at togindkøbet kan begrænses til 3 eller 4 tog og ingen nye krydsningsstationer. - Og dertil en ikke ubetydelig driftsbesparelse ved at driften kan gennemføres med 1-2 tog i drift mod i dag 2-3.

Jeg vil derfor anbefale at det primære krav til nye tog på Nærumbanen er netop denne egenskab med 30 min omløbstid.

På længere sigt vil det være oplagt at integrere Nærumbanen i Letbanesystemet på Ring 3. På kort sigt bør dette dog være på hold, for at sikre at Ring 3 letbanen kommer godt igang. Under hensyn til restlevetiden af togene og en realistisk tidsplan vil jeg derfor foreslå at anskaffe nye tog uanset denne vision, men således at den kan gennemføres senere.

Jeg vil derfor anbefale at nye tog og andre tiltag på Nærumbanen såvidt muligt gennemføres sådan at tingene tilnærmes BOStrab.

Eldrevne tog ved partiel elektrificering!

Jeg er meget ked af at eldrevne tog i planen bliver fremstillet som et valg mellem 2 muligheder: fuld elektrificering ved køreledninger eller opladning på (ende)stationer.

Her vil jeg gerne have tilføjet den tredje variant, den partielle elektrificering.

En partiel elektrificering består i at der opsættes køreledningsanlæg på udvalgte delstrækninger. Her fravælges køreledning på sektioner som enten er dyre i anlæg (sporgeometri, broer, ...) eller hvor der er væsentlige naturfredningsinteresser (Mølleådal, Gribskov). Herefter tager toget strøm på de delstrækninger, som har køreledning og fortsætter på batteri på resten af banen.

Konceptet med partiel elektrificering har sin oprindelse i det faktum, at mange sidebaner kører kortere eller længere delstræk ad baner, som af anden årsag er elektrificeret - i Danmark kan bla. nævnes Helsingør-Snekkersten og Ølby-Køge. Moderne batteritog er derfor ofte alligevel indrettet til opladning under kørsel.

Jeg vil lige opliste fordelene ved den partielle elektrificering:

- Der kan (normalt) opnås højere ladeeffekt under kørsel. Ladetiden er derfor kortere og de driftsmæssige bindinger mindre.
- Mange batteritog har større effekt og højere tophastighed på køreledning i forhold til batteridrift. Her kan en partiel

elektrificering udnyttes til at give toget et "boost" på netop de delstrækninger, hvor det er vigtigt.

- Løsningen med endestationsopladning giver bindinger på længden af endestationsophold, hvilket koster extra materiel og giver dårligere muligheder for at indhente forsinkelser med forkortet endestationsophold. Dertil har endestationsopladning en uheldig indvirkning på eldistributionsnettet, fordi i en køreplan med faste minuttal vil alle tog altid lade samtidigt.
- Partiel elektrificering kan laves i en variant, hvor de ledningsfrie strækninger er forholdsvis korte. Det reducerer krav til batterikapacitet og dermed vægt og pris for de enkelte togsæt. Videre kan det dyrkes til en egentlig samoptimering af batterikapacitet og omfang af køreledninger.
- Partiel elektrificering kan ses som forløber til en fuld elektrificering, fx Snekkersten-Frederiksværk i et scenarie med øget godstrafik.
- Elektrificering af frie strækingsafsnit er generelt markant billigere end stationer og strækninger med bla. broer og jernbaneoverskæringer. (Dyre) køreledningsanlæg på værkstedsområder mv kan udelades.

Jeg vil derfor anbefale at der arbejdes med partiel elektrificering som primær løsning på Lokalbanerne

Konkret på Nærumbanen bør der elektrificeres med 750V jævnstrøm på delstrækningerne fra Nærum Station til kort før Mølleådal og igen fra

Nørgårdsvej til Jægersborg. Herved undgås elektrificering i Mølleådalene og formentlig kan der opnås et simplere og dermed billigere anlæg. Kravet til togets batterikapacitet bliver samtidig kun ganske lille og toget derfor ikke unødigt tungt.

På Hillerødbanerne er der flere muligheder for valg af delstrækninger. Dog vil det være helt indlysende, at elektrificere strækningen fra Favrholm til punktet, hvor banerne deles i Hillerød nord, fordi denne strækning bruges af alle linier. Fjernbanernes 25 kV er oplagt som strømsystem, fordi samme anvendes mellem Helsingør og Snekkerten.

Samlet vil jeg altså foreslå ...

- **at der (hurtigst muligt) etableres halvtimesdrift på Frederiksværkbanen, Gribskovbanen og Hornbækbanen i dagtimerne på lørdage, søndage og helligdage i sommerhalvåret.**
- **at den ene af stationerne Kildekrog og Horneby Sand betjenes med fuld frekvens, mens den anden nedlægges.**
- **en ny station i Hillerød Øst, ved Prinsens Vænge.**
- **at valget af "parring" mellem linierne i Hillerød revideres, under hensyn til det størst mulige passagerpotentiale og hensynet til regulariteten på banerne.**
- **at køreplanerne successivt udbygges, sådan at der er (mindst) halvtimesdrift på alle linier på alle relevante tidspunkter.**
- **at det fremlagte køreplansudkast på Frederiksværkbanen erstattes med en stiv 20-minutters drift.**
- **at der arbejdes efter en langtidsvision om stiv 20-minutters drift på alle Hillerødbanerne.**
- **en køreplan på Nærumbanen med 15 min drift og 30 min drift i ydertimer**
- **at det primære krav til nye tog på Nærumbanen er mulighed for 30 min omløbstid, inkl begge vendetider.**
- **at nye tog og andre tiltag på Nærumbanen såvidt muligt gennemføres efter BOStrab**
- **at der arbejdes med partiel elektrificering som primær løsning på Lokalbanerne**

Notat

19.07.2024

Sagsnummer: 2024-14939

Mads Farsø Rasmussen
Jura, Udbud & Bæredygtighed
Team Ejendomsjura
+45 24522477
mfrm@bane.dk

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Høringssvar Udviklingsplan Lokalbaserne

Banedanmark har modtaget udkast til 'Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden' til Region Hovedstaden og Movia i høring og har følgende bemærkninger:

Banedanmark ser generelt positivt på de større infrastrukturinvesteringer, som Region Hovedstaden og Movia ønsker at foretage 2026-2035, da disse vil kunne være med til at understøtte oplevelsen af et godt og velvedligeholdt jernbanelnet i Danmark - ikke mindst i forlængelse af Banedanmarks infrastruktur.

Banedanmark anbefaler, at de planlagte udbud af rådgivning og fornyelsesentrepriser koordineres tidsmæssigt i forhold til de af Banedanmark planlagte udbud. Det kan sikre, at organisationerne får de mest attraktive tilbud og den mest optimale ressourceanvendelse i/af markedet, set i forhold til det begrænsede antal aktører, der er i markedet i Nordeuropa.

Derudover bemærker Banedanmark i forhold til temapakkerne:

- **A Nye grønne tog**
Afhængigt af hvilken type batteritog de nordsjællandske lokalbaner vælger at implementere, har Banedanmark et ønske om at blive hørt og tidligt inddraget i ombygnings-/opsætningsprojekter af både køreledninger og/eller ny ladeinfrastruktur ved endestationerne.

Særligt sidstnævnte kan antagelig være arealkrævende og kan nødvendiggøre nye grænsefladeaftaler, ledningsføringer og/eller matrikeljusteringer omkring de endestationer, der grænser op mod Banedanmarks arealer og infrastruktur.
- **B Kortere rejsetid**
Banedanmark opfordrer til, at der i de nævnte mindre samarbejdsprojekter, der faciliterer kortere rejsetid (eksempelvis i forbindelse med den pågående ombygning/opgradering af Hillerød Station) indgås samarbejdsaftaler mellem parterne, før projekterne opstartes. Herved kan alle parter mest omkostningseffektivt bidrage til at levere positivt til den ønskede kortere rejsetid.
- **C Banen i byen**
Banedanmark har et ønske om at blive inddraget i by- og boligudviklingsprojekter, der er i nærheden af Banedanmarks arealer og infrastruktur, således matrikelindretningen (som for eksempel set i forhold til eksisterende og nye adgangsveje, miljøhensyn og eventuelle støjmitigerende

tiltag) sker mest hensigtsmæssigt og omkostningseffektivt i forhold til at sikre Banedanmarks infrastrukturforvaltning fremadrettet.

Side 2/2

- **D Stationerne**

Banedanmark ser positivt på et initiativ om at virke for mere tryghed på rejsen. Banedanmark inddrages gerne i udviklingsarbejder, der berører såkaldt wayfinding og information, og som vil hjælpe passagerer mere hensigtsmæssigt til, fra og gennem Banedanmarks arealer og infrastruktur.

Banedanmark bidrager desuden gerne med viden og information ift. at udvikle og implementere standarder for perrondesign med niveaufri adgang samt knudepunktsskilte, således der sikres en design- og jernbanesikkerhedsmæssigt grafisk og tryghedsskabende sammenhæng med Banedanmarks infrastruktur, som den opleves i resten af landet.



BANEDANMARK

Ørby Station, høringsvar

Det betyder meget for mit liv at Ørby station fortsat er aktiv og en mulighed. Det vil være meget utrygt på uoplyst dårlig oversvømmet marksti at skulle gå til Vejby. Det er en alt for lang tur for børn og ældre, og den ville være helt urimelig lang til Trollebakkerne, som sagtens kunne have hyppige busser der kunne svinge ind på deres nye fine station. – selv kulturhuset og skolen ligger lige tæt på dem og der er stort busstoppested der også.

Udover jeg selv så ved jeg mine naboer på begge sider er dybt afhængige af togforbindelsen og ville ønske at den var hyppigere. Det er derfor også helt utænkeligt for os Ørby borgere om vi skulle miste den ene gang i timen vi kan komme til og fra vores dejlige landsby, vi ville ønske at den fast kunne være et mulighed hver halve time.

Vores nye naboer har en ung teenage datter, både mor og barn er meget afhængige af at kunne tage toget til og fra job/uddannelse – de var aldrig flyttet hertil hvis ikke muligheden for kollektiv trafik var til stede. Andre børn på vejen er meget afhængige af toget for at komme til fritidsinteresser og sport.

Vi har ikke altid to biler, og min mand og jeg er derfor også på skift afhængige af muligheden for at kunne komme videre herfra Ørby på en sikker måde.

Det er ikke nogen hemmelighed at privatbilismen er stigende og især i yderområder, derfor er det også særlig vigtigt at de små stationer bevares så det ikke øger netop dette.

Den grønne omstilling skulle gerne være et højt prioriteret klimamål for alle, og det her tiltag om vores station vil gå direkte imod den grønne ambitions mål og om målet med at der er beboet i yderområderne.

Vores landsby havde før halvtime drift og en bus, nu vil I fjerne eneste timeadgang til kollektiv trafik ?

Personligt, håber jeg inderligt at I ser mere helhedsorienteret på denne her for os meget væsentlige opgave. Tænk fx busser ind hvor der i forvejen kører busser tæt på togbanen.

Har tillid til at I virkelig lytter til vores store bekymringer og gentænker planen.

De bedste hilsener fra en glad, men nu bekymret Ørbyborger

Annette Aaskilde

Høringssvar om udviklingsplan for lokalbanerne

Vi kan se fornuftige overvejelser og gode tanker om lokalbanernes fremtid i udviklingsplanen fra Movia. Fx hvad angår gennemkørsel på Hillerød st. og natdrift. Vores høringssvar fokuserer dog på ét af forslagene B.1.4, som vil få meget stor negativ betydning for beboerne på store dele af Torupvejen.

Torupvejen er, som Torup landsby, et område, hvor der gennem de seneste år er tilflyttet flere børnefamilier. De fleste af familierne kommer fra større byer i andre kommuner. Trinbrættet på Østerbjerg er, og har i høj grad været, en væsentlig faktor ift., at flytte på "landet", da det i høj grad giver følelsen af, at man stadig er forbundet med resten af Nordsjælland. Lokalbanen gør det muligt for mange af Torupvejens beboere at fastholde et job i København, hvilket igen gør det mere attraktivt at flytte til denne del af kommunen. Timedrift på stationer som Østerbjerg st, vil kunne få tilflyttere til at fravælge, at bo i de små landsbyer eller på landejendommene. Hvis togdriften reduceres til en gang i timen, vil toget blive brugt så meget mindre, fordi der vil være stor risiko for at skulle vente længe på toget, når man skal retur. Det vil være meget mindre praktisk.

Trinbrættet bliver efter vores overbevisning også flittigt anvendt, antallet af beboere taget i betragtning. Der er i øvrigt ingen andre offentlige transportmidler, som binder de små byer som Tømmerup, Torup og Melby sammen.

Rent praktisk bliver trinbrættet anvendt til transport til og fra skole, samt fritidsaktiviteter og arbejde (og for sommerhusgæster på Nødebovejen). For at citerere en af Torupvejens 13-årige beboere, da vedkommende hørte om forslaget: "Hvordan skal jeg så komme til og fra skole?" (personen går i skole og spiller fodbold i Melby). Et andet konkret eksempel er, at det med halvtimedriften på lokalbanen er en reel mulighed for de unge i de små byer, at spille basket i klub i Hillerød, eller dyrke anden sport på et højere niveau og selvstændigt komme frem og tilbage.

Kommunens fritidsaktiviteter ligger ofte i Frederiksværk, Melby eller Hundested, hvortil ingen af disse steder har særlige gode cykelveje fra Torupvejen, da der hverken er reelle cykelstier eller særlig god belysning. Lokalbanen er med andre ord den sikre skolevej for mange børn i Halsnæs. Én afgang i timen, vil reducere brugen af toget og vil i stedet øge brugen af biler, til fragt af børn til og fra skole, samt sportsaktiviteter. Det er hverken særligt miljøvenligt, men kan også afholde forældre fra de små byer/samfund i kommunen, at sende deres børn til sportsaktiviteter.

Lige nu bliver lokalbanen desuden også brugt om morgenen af gymnasieelever fra Torupvejen, som stiger på toget på alle stop fra Hundested til Frederiksværk. De mødes i toget igen om eftermiddagen og senere på vej til fest hos deres venner i andre af kommunens små byer. Som forældre virker toget uden tvivl som den enkleste og sikreste måde for de unge mennesker at bevæge sig rundt på egen hånd. Man kan forestille sig hvordan de i stedet for tog ville cykle hjem om natten på mørke veje uden lys og cykelsti.

Mvh

Beboerne på Torupvejen 2, 14, 16, 18, 19, 65, 67, 69, 73, 83, 97, 135, 140 samt Nødebovejen 131

Gribskov Lokalforeningsråds (repræsenterer 16 lokalråd, borgerforeninger og bylaug) høringssvar til Region Hovedstadens udkast til udviklingsplan for lokalbanerne



Lokalforeningsrådet i Gribskov Kommune fremsender hermed høringssvar til Regionen Hovedstadens udkast til udviklingsplan for lokalbanerne.

Lokalforeningsrådet finder generelt set store dele af planen som værende godt for den kollektive trafik. Lokalforeningen er dog bekymret for visse dele af planens indhold:

- Batteritog ses indfaset i slutningen af planens tidshorisont. Kan det overvejes at dele af lokalbanerne tidligere overgår til batteridrift og de tog, som kan opretholdes i hele planens levetid anvendes på nogle af lokalbanerne eller specifikke afgange?
I denne forbindelse kan der måske opnås hurtigere drift på de mere kritiske banestrækninger, hvor den maksimale hastighed på banelegemerne ikke kan udnyttes fuldt ud af eksisterende dieseldrevne tog. Denne overvejelse kunne måske være medvirkende til at opretholde driften på de stationer, som desværre fra Region Hovedstaden ønskes nedlagt.
- I udkastet til udviklingsplanen afvikles flere mindre stationer i vores lokalområde. Disse ses nedlagt med et ønske om at opnå kortere rejsetid. En rejsetid som i minutter forventes reduceret med 1-2 minutter. For borgere, som bor i udkanten af regionen er et par minutter ikke afgørende for, om man vælger at anvende den kollektive transport. Det som er vigtigt for mange, er netop den brede dækning med lokalbanen, som er afgørende for manges borgeres adgang til kollektiv trafik og den eneste mulighed for at komme på arbejde, til uddannelse eller deltage i sociale aktiviteter.
- Regionen har haft nedsat et opgaveudvalg for ”Rejsen med bus, tog og cykler”. Udvalget fremlagde sine anbefalinger i maj 2023. I anbefalingerne fra regionens opgaveudvalg fremgår bl.a., at der skal være bred dækning i yderområderne. Denne anbefaling synes ikke at være fuldt ud prioriteret i udkastet til udviklingsplanen.
Nedlæggelse af de små stationer gør netop, at den brede dækning forsvinder og borgere bliver nødsaget til alligevel at anvende bil for at komme til trafikknudepunkterne. Denne manglende prioritering af den brede dækning vil uvilkårligt medvirke til øget privatbilisme og forsinke den grønne omstilling i regionens yderområder og de små lokalsamfund.
- Regionen påpeger i udviklingsplanen, at der er få rejsende på de mindre stationer. Det lave antal rejsende bør dog holdes op mod befolkningstætheden i vores yderområder. Her bor folk ikke helt så tæt, hvilket demografisk jo helt præcist kendetegner landsbyer og yderområder. I stedet bør regionen i højere grad se på, at en høj andel af de borgere i yderområderne rent faktisk anvender lokalbanen. Eksempelvis Ørby Station, som har ca. 200 borgere i landsbyen hvoraf ca. 10 % dagligt anvender lokalbanen. Hertil skal det nævnes, at dette netop skal ses i forhold til, at Ørby Station kun har timedrift.
- Region Hovedstaden fremlagde d. 11. september 2024 ved møde i Dialogforum for Kollektiv Trafik, at Ørby Station og Trollebakkerne i hele 2025 ville indgå i en forsøgsordning med halvtimes drift på Trollebakkerne og sikre den fortsatte drift på Ørby Station.

Lokalforeningsrådet ser positivt på denne forsøgsordning, men er på samme tid bekymret for, at forsøgsordningen efterfølgende vil være medvirkende til en nedlæggelse uden politisk beslutning og uden inddragelse af interessenter i Gribskov Kommunes område.

- Særligt Trollebakernes station bør særligt gentænkes. Der passerer allerede to busruter på Valbyvejen få meter fra Trollebakkerne. Busruter som med fordel også kunne betjene stationen og beboerne i det nye boligområde, hvorved standsning på andre stationer forventeligt kan opretholdes på lokalbanen.
- Planen mangler i sin helhed en samtænkning med de øvrige dele af den kollektive trafik. Udviklingsplanen bør revideres, således at en helhedsbetragtning for den øvrige kollektive trafik medinddrages herunder såvel kommunale som regionale busruter.
- Planen savner ligeledes overvejelser for anvendelse af de mindre stationer i yderområderne. Flere af disse stationer kunne med fordel optimeres med bedre parkering får såvel busser, som biler og cykler.
- Generelt bør halvtimedrift genovervejes på så mange stationer som overhovedet muligt. Det er netop halvtimedriften på lokalbanens stationer, som gør det særdeles attraktivt at anvende den kollektive trafik i yderområderne af Region Hovedstaden.

På vegne af Gribskov Lokalforeningsråd

Henrik Alfred M. Aaskilde
Formand for Ørby Bylaug

Borgmesteren

Dato: 3. oktober 2024

Sagsnr.: 13.05.00-G01-3-24

Høringssvar til "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden"

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget Regionsrådets fremsendte forslag til udviklingsplan for lokalbanerne i Region Hovedstaden.

Kommunen har meget fokus på fortsat at sikre god og stabil drift på Nærumbanen og har derfor med stor interesse gennemgået den fremsendte udviklingsplan.

Lyngby-Taarbæk Kommune har følgende kommentarer til den fremsendte plan:

- Det er meget positivt med planer om at udskifte de gamle dieseltog på Nærumbanen til eltog senest i 2030 - og gerne tidligere. Vi ønsker snarest muligt nye eltog, der nedsætter klima- og støjpåvirkning for naboerne til banen.
- Kommunen er helt enig i, at det er vigtigt at opretholde 10 minutters drift på Nærumbanen og gerne udvide denne til tiderne mellem myldretiderne og om aftenen.
- Det er dog meget problematisk, at en mulig løsning for fortsat 10 minutters drift betyder nedlæggelse af Nørgaardsvej Station. Stationspladsen ved Nørgaardsvej Station er etableret i 2023 af Johannes FOG A/S i forbindelse med opførelsen af et moderne byggecenter, boliger samt kontor og undervisningslokaler. Pladsen er udformet med mulighed for ophold samt med plads til cykelparkering. Stationen har stor betydning for den kommende byudvikling af Firskovvejområdet, og der forventes derfor betydelig passagervækst, når udviklingen er realiseret. Det er derfor uhensigtsmæssigt at nedlægge netop den station, der har det største potentiale for passagervækst.

Lyngby RådhusLyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngbywww.ltk.dk
borgmester@ltk.dkSkriv sikker post via
borger.dk og Virk



- Den nye foreslåede station ved Klampenborgvej mellem Lyngby Lokal og Nørugaardsvej er kommunen principielt positive overfor, men placeringen af denne station vanskeliggøres bl.a. af fredningshensyn. Det er desuden vigtigt, at eventuelle nye stationer etableres, inden andre nedlægges.
- Kommunen undrer sig over, at vi ikke tidligere er blevet inddraget i disse løsningsforslag. Nedlæggelse og oprettelse af stationer vil have en stor påvirkning for Nærumbanens brugere og naboer samt for kommunes planer om byudvikling. Derudover er der, som nævnt, lokale investeringer i bl.a. stationspladsen ved Nørugaardsvej Station. Lyngby-Taarbæk Kommune forventer, at Regionen inddrager kommunen i valget mellem de skitserede løsningsmuligheder, inden der træffes beslutninger. Det er vigtigt, at forslagene undersøges grundigt både i forhold til den lokale fysiske planlægning, beskyttelseslinjer samt sikring af en effektiv og dækkende kollektiv transportbetjening af borgere og erhvervsliv.
- Endelig lægges der i udviklingsplanen op til, at der skal ske en opgradering af forpladsen ved Brede Station med bl.a. overdækket cykelparkering, trafiksikkerhedsmæssige tiltag mv. Der står, at det forventes, at kommunen finansierer størstedelen af udgifterne til projektet.
I kommunens netop godkendte cykelhandlingsplan fra juni 2024 er udpeget et projekt med hastighedszone og anlæg af bump på Lystoftevej. Det er uklart, om det er dette projekt, der henvises til i udviklingsplanen i forbindelse med forslag om trafiksanering. Det er vigtigt at nævne, at kommunen ikke har afsat midler i nuværende budget til det foreslåede projekt på Lystoftevej.
Trods manglende finansiering indgår kommunen gerne i et samarbejde med Regionen om at undersøge forslag og muligheder for at forbedre cykeltrafikken til Brede Station.

Kommunen ser frem at modtage den endelige plan og indgå i videre samarbejder om Nærumbanen i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Med venlig hilsen

På vegne af Kommunalbestyrelsen



Vedr. renovering og udvidelse af det regionale jernbanenet

Høring udsendt 25. juni 2024

Det regionale handicapråd takker for muligheden for at kommentere på det udsendte materiale – fremsendt fra regionen d. 25. juni 2024

Indledningsvis skal det fastslås, at for en meget stor del af borgere i regionen med en fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse er offentlig befordring af største vigtighed. Borgerne kan i mange tilfælde hverken gøre brug af cykel, motordrevet køretøj eller andre individuelt håndterede transportmidler og gør derfor ved forflytning inden for regionen brug af tog og busser eller Flekstrafikkørsel.

Jo bedre og mere tilgængelig den offentlige befordring er, jo lettere og mere realistisk er det for den enkelte berørte borger, som regionsrådets Handicapråd repræsenterer, selvstændigt at bruge busser – og i forhold til den aktuelle høring – jernbane/tog.

Fra de forskellige handicaporganisationer og fra samarbejdet med DSB i Handicappanelet samt med Metro-letbanepanelet er vi i besiddelse af erfaringer og viden, som oplagt også kan spille ind og inspirere i forhold til de kommende planer om forbedring og udvidelse af det regionalt drevne net, som dækker dele af Nordsjælland og planlægges at blive tilkoblet stationen Favrholm med direkte adgang til det nye supersygehus i Nordsjælland.

At det vil blive muligt at nå fra større dele af Sjælland til sygehusbehandling via offentlig befordring, som forudsætningsvis skulle være billigere end andre transportformer, kan kun betragtes som et ønskeligt fremskridt.

I det følgende nævnes en række forhold, som kan sikre en god tilgængelighed, såvel fysisk som informationsmæssigt, og som bør inddrages i planlægning og design af dels renoveringsarbejdet, dels udvidelsen af tognettets forskellige grene fra Hillerød og til Favrholm

Som forholdene er nu, er såvel de fysiske som de informationsmæssige tilgængelighedsforhold på lokalbanerne langt fra tilfredsstillende og dermed bør bringes op til en mere moderne og tilgængelig standard.

For borgere med et handicap varierer fokus m.h.t. de faciliteter, som vil gøre anvendelse af tog så operationel og smidig som mulig:

- tilgængelighed:
- . Elevatorer eller ramper med de foreskrevne hældningsgrader 1 – 20 – mellem forskellige niveauer (indgang, perron, servicefaciliteter som fx toiletter m.v.
- . ledelinjer på perronerne som gør det sikkert for personer med synshandicap at gå langs perron uden at skulle gøre brug af perronkanten
- . markeringer før trapper ned og markering med tydelige transportfarver på trappekanter
- . god og tydelig belysning, som ikke blænder, men skaber sikkerhed for borgerne og fremmer oversigt
- . opmærksomhedsfelter ved mødesteder, automater m.v.
- . markering af det sted, hvor en borger skal stille sig, hvis pgl. Skal modtage service i form af ledsagelse eller lignende.
- (Der henvises her til DSB's manualer, TiBS (Tilgængelighed for Blinde og svagsynede) og andre publikationer, hvor disse forhold er nøje beskrevet.
-
- Tilgængelighed til information:
- . Skærme, som har de foreskrevne størrelser og kontraster, så skriften står tydeligt og findes i en korrekte højde
- . udkald på stationerne (eventuel som ved S-togene) på selve togsættet, som angiver destination for indkommende tog
- . en tydelig afmærket stander, hvor man ved tryk på en knap kan få kontakt med personale om bistand, information m.v.

På hillerød station bør der fra S-togsperronerne til perroner for tog videre i Nordsjælland findes tydelige ledelinjer, der både hvad angår kontrast og taktilitet opfylder gældende anvisninger (jf. herunder tiBS)

Der bør så vidt muligt på perroner være et område, eventuelt et afsondret område, hvor der kan sikres ro og afskærmes for støj, således at personer med autisme og andre psykiske udfordringer kan opholde sig, indtil deres tog ankommer / afgår.

I forbindelse med adgang fra nøglestationer, fx Hillerød og Favrholm, er det vigtigt i forhold til personer med bevægelseshandicap, som anvender kørestol, elscooter m.v., at der er tilstrækkeligt med handicapparkeringspladser, som både i størrelse og beliggenhed opfylder de foreskrevne krav.