

Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Høringsudgave



Region
Hovedstaden



Forord

Udviklingsplanen er blevet til i et samarbejde mellem Region Hovedstaden og Trafikselskabet Movia. Planen viser mulighederne og sætter retningen for lokalbanerne i Region Hovedstaden de næste 10 år. Lokalbanerne i Region Hovedstaden er en rygrad i det kollektive transporttilbud i Nordsjælland. Derfor skal der arbejdes med at udvikle lokalbanerne og samtidig sikre sammenhæng mellem banerne, med det øvrige banenet og til busnettet, så borgerne får den bedst mulige adgang til et sammenhængende net af kollektiv transport.

De muligheder der er beskrevet i planen, illustrerer en udvikling, hvor lokalbanerne styrkes med moderne tog, kortere rejsetid og udvikling af stationerne. Det er samtidig et mål at styrke lokalbanernes betydning i stationsbyerne og lokalsamfundene. Det skal ske i et samarbejde med kommuner, borgere og erhverv, så banerne udvikles i sammenhæng med både lokale initiativer og kommunernes planarbejde.

De forskellige muligheder i udviklingsplanen kan gennemføres løbende og i det omfang, der kan opnås finansiering.

Ud over udviklingsprojekter giver udviklingsplanen også et overblik over de større vedligehold- og fornyelsesprojekter, der er nødvendige for at opretholde driften og sikkerheden på lokalbanerne.

Udviklingsplanen erstatter den tidligere *Visionsplan 2012-2025* og skal ses i sammenhæng med *Fornyelsesplan 2020-2026 for lokalbanerne i Region Hovedstaden*.

For mere information om de konkrete projekter, henvises til baggrundsrapporten "Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden".

Maj 2024



Indhold

- Udviklingsplanens hovedelementer 4
- Lokalbanerne i Nordsjælland 5
- Sikre og vedligeholdte baner 7
- Temapakker 10
- A** Nye grønne tog 11
- B** Kortere rejsetid 13
- C** Banen i byen 18
- D** Stationerne 20



Udviklingsplanens hovedelementer

Udviklingsplanen er bygget op omkring fire temapakker, som hver især skal bidrage til at styrke lokalbanerne som en attraktiv rejseform. De fire temapakker skal tilsammen og hver for sig bidrage til, at lokalbanerne giver borgerne de bedst mulige rejsetilbud.

Der er potentiale for at forbedre rejseoplevelsen med lokalbanerne i Nordsjælland. Køreplanerne kan optimeres,

så rejsetiden bliver kortere for de daglige brugere. Og de mange, der rejser med Lokaltog i fritiden, får hurtigere adgang til Nordsjællands mange sommerhusområder, natur- og kulturoplevelser. Investeringer i banen kan give bedre sammenhæng og kortere rejsetider på tværs af regionen. Nye grønne tog vil give højere rejsekomfort, bedre luft og mindre støj til banens naboer.

Det skal være let at komme til stationen. De fleste passagerer ankommer til fods eller på cykel, så god cykelparkering, stier og gangveje er vigtige. Der skal også være plads til dem, der kommer i bil eller med bussen. Det kan få flere til at bruge lokalbanen. Ved at integrere stationerne bedre i byerne, bliver den samlede oplevelse af at opholde sig i nærområdet tryk og rar.

Udviklingsplanens indhold og opbygning

Udviklingsplanen beskriver et hovedelement og fire temapakker der i samspil skal sikre at værdien af lokalbanerne udnyttes bedst muligt. I dag og i fremtiden.

Lokalbanerne bruges både til pendling og i fritid

Halvdelen af rejserne med Lokaltog er ture til arbejde, uddannelse og skole. Den anden halvdel er ture i fritiden. Lokalbanerne har flere fritidsture end på det øvrige kollektive net.

Sikre og vedligeholdte baner Fire temapakker

A

Nye grønne tog

Overvejelser og muligheder for at udskifte eksisterende dieseltog med batteritog.

B

Kortere rejsetid

Mulighed for at tilbyde kortere rejsetid gennem anlægsinvesteringer og bedre forbindelser mellem banerne.

C

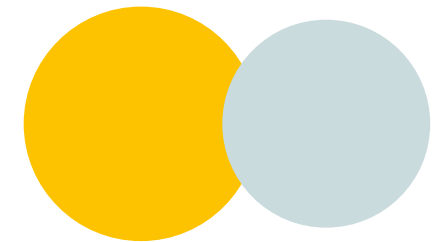
Banen i byen

Potentialerne i at udvikle byen omkring banen og skabe bedre kobling mellem byen og stationen.

D

Stationerne

Måder at udvikle stationsfaciliteterne, så de understøtte en nem og tryk rejseoplevelse.



53 %
Til/fra arbejde, skole
og uddannelse

47 %
Til/fra fritidsaktiviteter
og andet

Lokalbanerne i Nordsjælland

Udviklingsplanen omfatter de fem lokalbaner i Region Hovedstaden.

Frederiksværkbanen

der betjener Hillerød-Frederiksværk-Hundested

Gribskovbanen

der kører Hillerød-Kagerup-Tisvildeleje/Gilleleje

Hornbækbanen

der kører mellem Helsingør og Gilleleje

Lille Nord

mellem Hillerød og Helsingør

Nærumbanen

mellem Jægersborg-Nærum

Lokalbanerne er en vigtig brik i det samlede kollektive net

Lokalbanerne samt S- og R-busserne er rygraden i den kollektive transport i Nordsjælland. Lokalbanerne, undtagen Nærumbanen, kører i ét samlet system og binder op på det statslige banenet i Hillerød og Helsingør og til de mange regionale buslinjer i det strategiske net. Nærumbanen, der kører mellem Jægersborg og Nærum, er forbundet med de regionale busser i Nærum og S-toget ved Jægersborg St., og vil fra 2025 krydse letbanen i Ring 3 i Lyngby.

Sådan kører togene på lokalbanerne

- Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord kører hver halve time i dagtimerne og hver time i aften og weekend på de fleste stationer.
- Frederiksværkbanen kører med stop-tog hver halve time og et hurtigtog, der springer de mindste stationer over, én gang i timen i dagtimerne. Om aftenen og i weekenderne kører toget hver time.
- Nærumbanen kører hvert 10. min. i myldretiden og hvert 20. min. uden for myldretiden og om aftenen og i weekenderne.

Passagerer og tilskud til togrejsen

Der er stor forskel på hvor mange, der bruger de forskellige lokalbaner i Region Hovedstaden. Og det afspejler sig også i tilskuddet pr. passager. De lange baner, Gribskovbanen og Frederiksværkbanen, er sammen med Lille Nord dem, der tiltrækker flest passagerer og kræver det laveste passagertilskud.

	Årlige passagerer (2023)	Tilskud pr. passager (2023)	Banens længde
Frederiksværkbanen	1,42 mio.	22 kr.	39 km
Gribskovbanen	1,59 mio.	21 kr.	42 km
Hornbækbanen	0,76 mio.	33 kr.	25 km
Lille Nord	1,11 mio.	10 kr.	21 km
Nærumbanen	0,74 mio.	29 kr.	7,8 km

Lokalbanerne i det samlede kollektive net

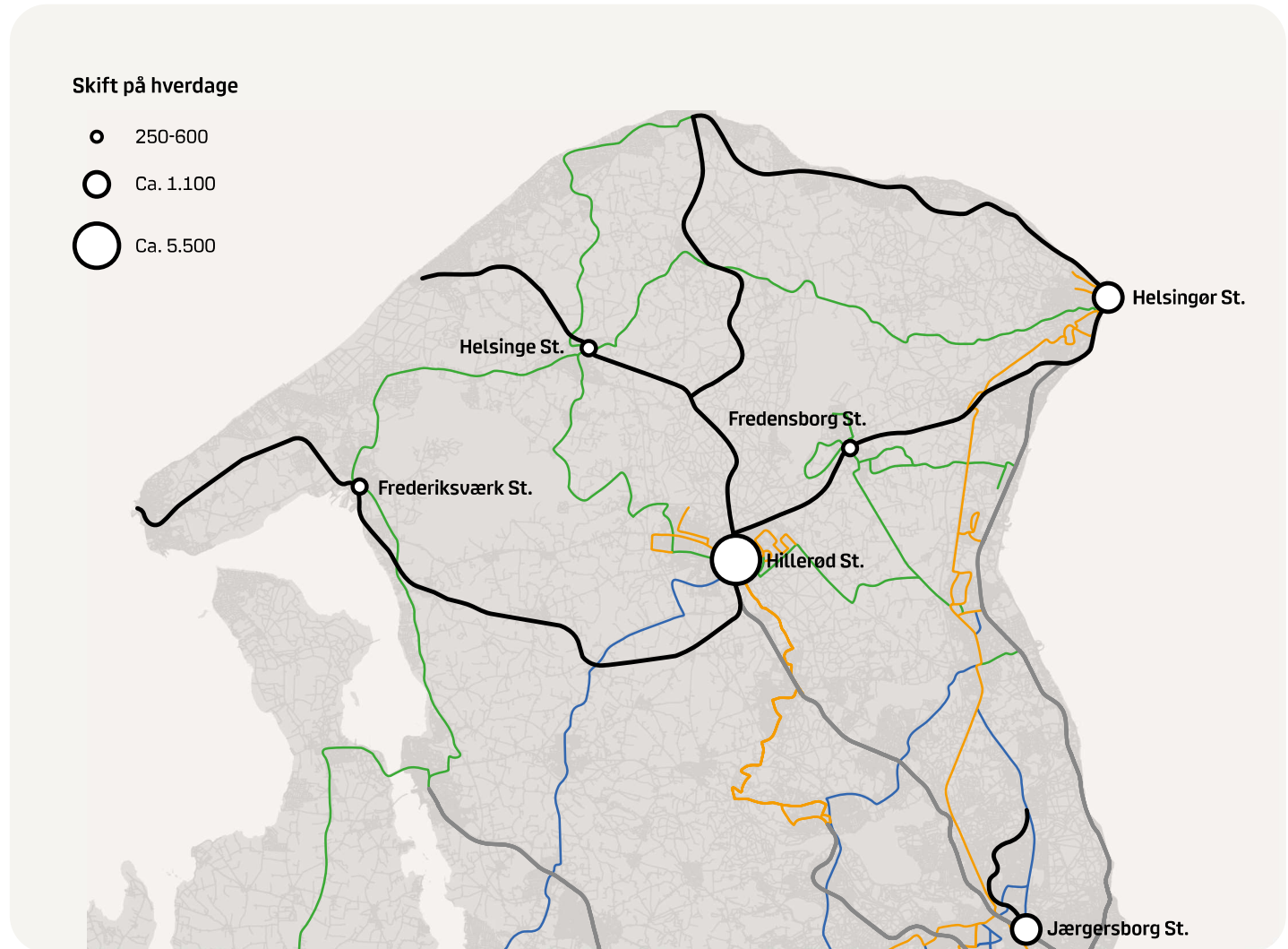
I 2023 blev der kørt mere end 5,6 mio. ture med Lokaltog i Region Hovedstaden. På de 5 største skiftestationer skifter mere end 8.500 dagligt fra Lokaltog til S-tog eller en regional bus. Mere end 5.500 skifter hver dag til og fra Lokaltog på Hillerød St.

Skift på hverdage

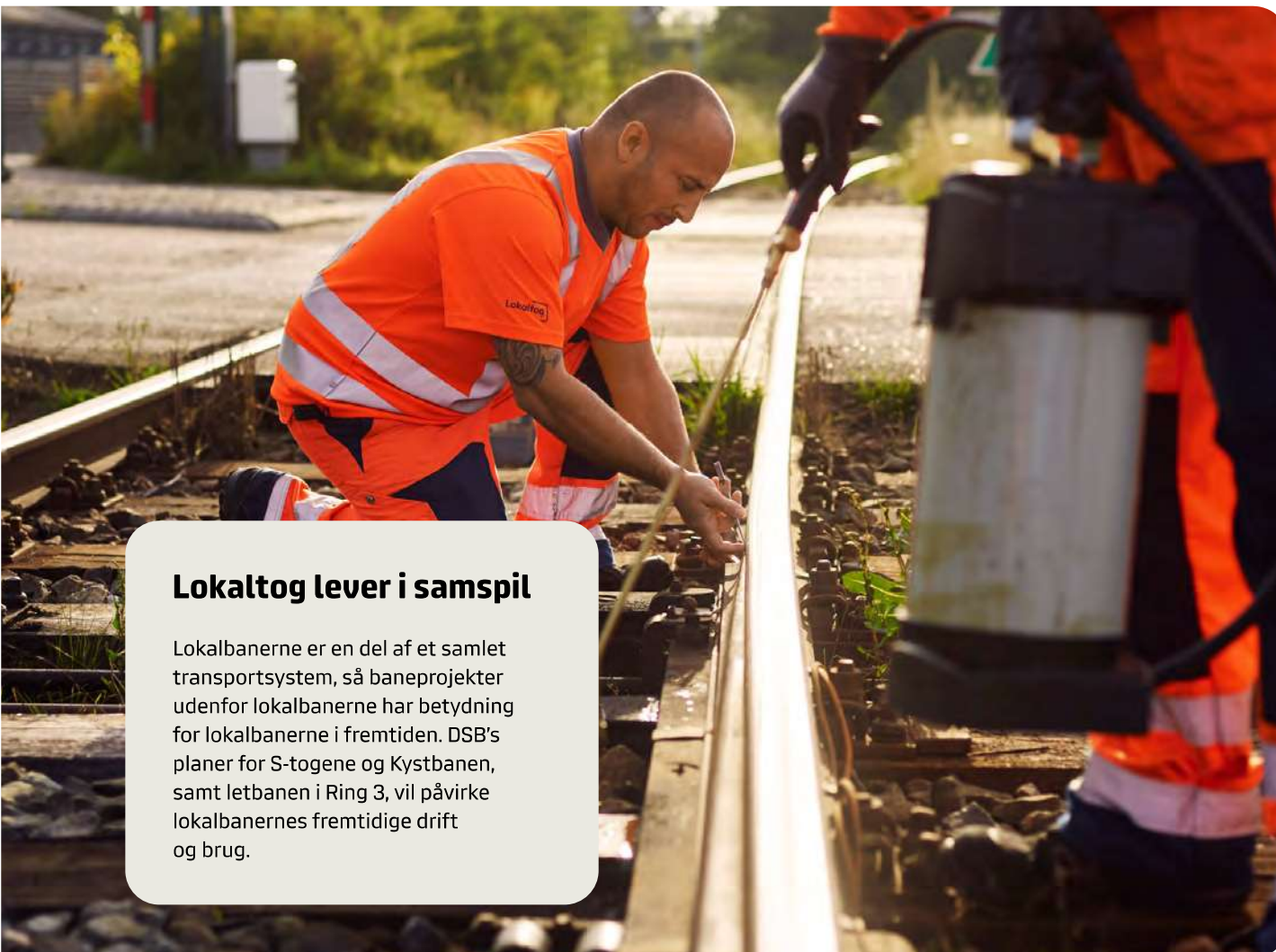
- 250-600
- Ca. 1.100
- Ca. 5.500

- Lokalbanerne
- S-Bus
- R-Net
- Udvalgte vigtige lokale buslinjer*
- Regionaltog og S-tog

* Ikke alle lokale buslinjer er medtaget på kortet.



Sikre og vedligeholdte baner



Lokaltog lever i samspil

Lokalbanerne er en del af et samlet transportsystem, så baneprojekter udenfor lokalbanerne har betydning for lokalbanerne i fremtiden. DSB's planer for S-togene og Kystbanen, samt letbanen i Ring 3, vil påvirke lokalbanernes fremtidige drift og brug.

Lokalbanernes infrastruktur skal vedligeholdes og fornyes, så banerne fortsat er sikre og effektive i fremtiden. Det er en helt grundlæggende forudsætning for lokalbanernes kerneydelse. Temapakkerne bygger ovenpå grundydelsen med at holde banerne ved lige og sikrer den fulde udnyttelse af den værdi, der ligger i infrastrukturen.

Det er vigtigt at udnytte banernes levetid fuldt ud

At banerne når at blive gamle og slidte, inden de gennemgår fornyelse, sikrer en fuld udnyttelse af banernes værdi. Indtil da holdes banerne sikre gennem løbende vedligehold og mindre fornyelser af infrastruktur. Det sikrer en økonomisk ansvarlig forvaltning af banerne.

Vedligehold, fornyelse og udvikling skal ses i sammenhæng

Når banerne løbende vedligeholdes og fornyes, giver det mening at undersøge, om der er udviklingsprojekter fra temapakkerne, der kan indarbejdes i hovedprojektet. Det giver økonomiske fordele og færre driftsforstyrrelser, når anlægsprojekterne samles.

Banerne har levet et fuldt liv

Jernbanespor har en gennemsnitlig levetid på 40 år. Mange af lokalbanerne i Region Hovedstaden er sidst fornyet i 1980'erne og nærmer sig derfor denne alder. Det betyder ikke, at alle banerne skal fornyes nu, men at Region Hovedstaden ser ind i mange større fornyelsesprojekter i de kommende år.

Mere vand stiller krav til infrastrukturen

Klimaforandringerne påvirker også banerne. Når der falder mere regn i Danmark, stiller det højere krav til afvanding langs banerne. Og mere vand betyder, at der kommer flere arealer med blød bund langs banerne. Begge dele skal håndteres, hvis banerne skal holde deres forventede levetid ud.

Behov for store investeringer i udviklingsplanens løbetid

Vedligehold af banerne finansieres løbende gennem driftstilskud og infrastrukturafgifter, mens fornyelser kræver særbevillinger.

Siden 2020 er der gennemført flere lokale sporfornyelser samt udskiftning af broer, sporskifter og sveller som en del af *Fornyelsesplan 2020-2026*. I udviklingsplanens løbetid vil der også være behov for store infrastrukturinvesteringer i lokalbanerne. Disse investeringer er estimeret til at koste 1,38 mia. kr. De to planer har et overlap med hensyn til fornyelse af Hornbækbanen, som er en del af *Fornyelsesplan 2020-2026*.

Sporfornyelsen af Gribskovbanen foregår i tre faser. Første fase blev udført i 2019, anden fase er under projektering og tredje fase forventes udført 2027.

De største nødvendige projekter i udviklingsplanens løbetid er:

- Tredje fase af sporfornyelsen på Gribskovbanen (Hillerød-Mårum)
- Nye spor på størstedelen af Hornbækbanen
- Nye spor på dele af Frederiksværkbanen
- Renovere afvandingen langs hele banenettet (dog ikke på Lille Nord)
- Udbedre blød bund langs banerne

Banernes tilstand

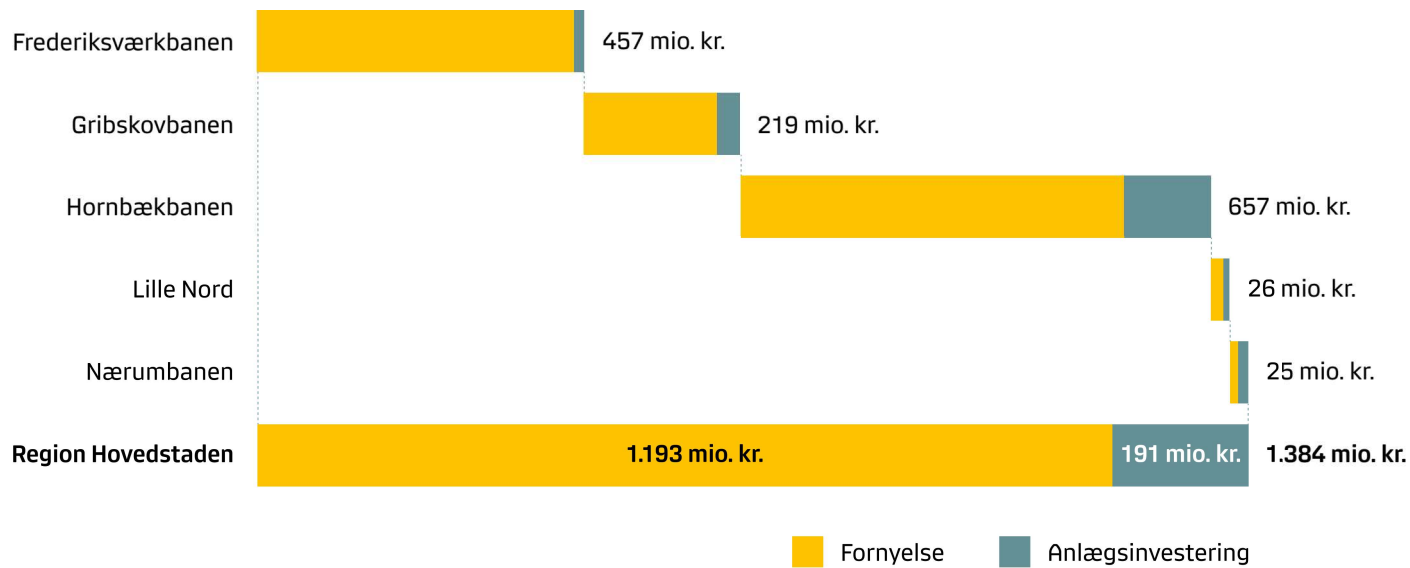
Baner skal vedligeholdes, men det er samtidig det mest rentable, at "bruge banen op", inden den fornyes. Der vil inden for de kommende år blive behov for en betydelig investering for at kunne opretholde driften og serviceniveauet.

	2017	2021	2024
Frederiksværkbanen			
Gribskovbanen			
Hornbækbanen			
Lille Nord			
Nærumbanen			

Tilstandsvurdering

- Efterslæb
- Under middel
- Middel

Infrastrukturinvesteringer 2026-2035



Sikre og vedligeholdte baner

Over de kommende 10 år skal der investeres 1,38 mia. kr. i sikre og vedligeholdte baner. Estimatet omfatter ikke anden fase (Helsinge-Kagerup og Gilleje-Mårum), som er under projektering, dog omfatter estimatet tredje fase af Gribskovbanen (Hillerød-Mårum), som forventes udført i 2027. Den løbende vedligeholdelse finansieres gennem driftstilskud og infrastrukturafgifter.



Temapakker

- A** Nye grønne tog
- B** Kortere rejsetid
- C** Banen i byen
- D** Stationerne



Nye grønne tog



Det europæiske togmarked bevæger sig i takt med den grønne omstilling væk fra diesel og over til eldrevne løsninger.

Markedet for tog er i udvikling

De Nordsjællandske lokalbaner er en lille aktør på det samlede europæiske marked, og derfor skal Lokaltog følge markedet når de store europæiske producenter sætter standarden for tilgængeligheden til reservedele og teknisk ekspertviden. Derfor vil det være nødvendigt i de kommende år at følge markedet tæt, for at være klar til at udskifte togene på det rigtige tidspunkt.

Højere komfort og mindre lokal forurening på Nærumbanen

De fire dieseltog på Nærumbanen forventes som de første at blive udskiftet til tog, der kører på el. Når togene er udskiftet, giver det en reduktion i udledningen af CO₂, partikler og støj. Nye tog forventes i drift fra tidligst 2029.

En fremtid med grønne tog på alle lokalbanerne

På de øvrige lokalbaner i Nordsjælland kører 25 dieseltog med en forventet levetid til midt i 2030'erne, hvor det er planen, de skal udskiftes. Det er en god ide at starte processen omkring anskaffelsen af nye tog i god tid – det viser erfaringerne fra bl.a. Nærumbanen.

En overvejelse kan være at fremrykke udskiftningen af dieseltogene til mere miljø- og klimavenlige tog på el. Det stiller krav til, at de nuværende tog kan afskaffes bæredygtigt. Der er stor usikkerhed om fremtiden for dieseltog og mulighederne for et frasal, da jernbanelokomotiver i hele Europa er på vej væk fra diesel.

Dieseltogene kan bortskaffes ved at:

1. Sælge de gamle dieseltog til et land med endnu ældre dieseltog, som ikke er klar til at investere i helt nye eldrevne tog.
2. Skrotte togene på en ansvarlig måde, hvor så mange dele som muligt genanvendes.

Eldrevne tog

Eltog fås i to modeller. Tog, der skal have konstant adgang til kørestrøm, eller batteritog, der pt. har en rækkevidde på 80-120 km.

Afhængigt af togtypen, kan togene få elektricitet fra

- Køreledninger, som vi kender det fra S-togene og en del af regional- og fjerntogsstrækningerne.
- Ladeinfrastruktur, typisk ved endestationerne, hvor togene lades op inden næste tur køres på batteriet.





Tunge batteritog slider mere på banen

Batteritog er typisk tungere end dieseltog. De slider mere på baneinfrastrukturen og øger derfor vedligeholdelsesomkostningerne. Omvendt vil batteritog være billigere i drift.

Et skift til tunge batteritog kan afføde behov for at ombygge eller erstatte konstruktioner som f.eks. broer og bygværker. Særligt hvis hastigheden samtidig øges som følge af andre udviklingsprojekter.

Kortere rejsetid



Kortere rejsetid gør lokalbanerne og det samlede kollektive transportsystem attraktivt for flere. Investeringerne i kortere rejsetid kan også – ud over at tiltrække flere passagerer og øge billetindtægter – gøre driften mere effektiv og samlet set kunne reducere omkostningerne.

Bedre sammenhæng løfter lokalbanerne

Med den nye Favrholm St. har udviklingen af lokalbanerne i Nordsjælland taget et stort skridt fremad. Når Hillerød St. og etape 2 af Favrholm St. står klar, kan alle banerne (undtagen Nærumbanen) betjene det nye Hospital Nordsjælland.

Mange mindre projekter giver højere hastighed

Investeringer i baneinfrastrukturen kan øge hastigheden og mindske rejsetiden på tværs af regionen. Det vil give et stort løft til den kollektive transport. Med den forventede vækst i passagertallet vil billetindtægterne på sigt kunne finansiere anlægsudgifterne.

Højere hastigheder vil, sammen med sammenlægning af stationer, give køreplaner, der er mere robuste, så mindre forsinkelser i én retning, ikke påvirker resten af driften.

Flere tog om aftenen, på lørdage og evt. natdrift

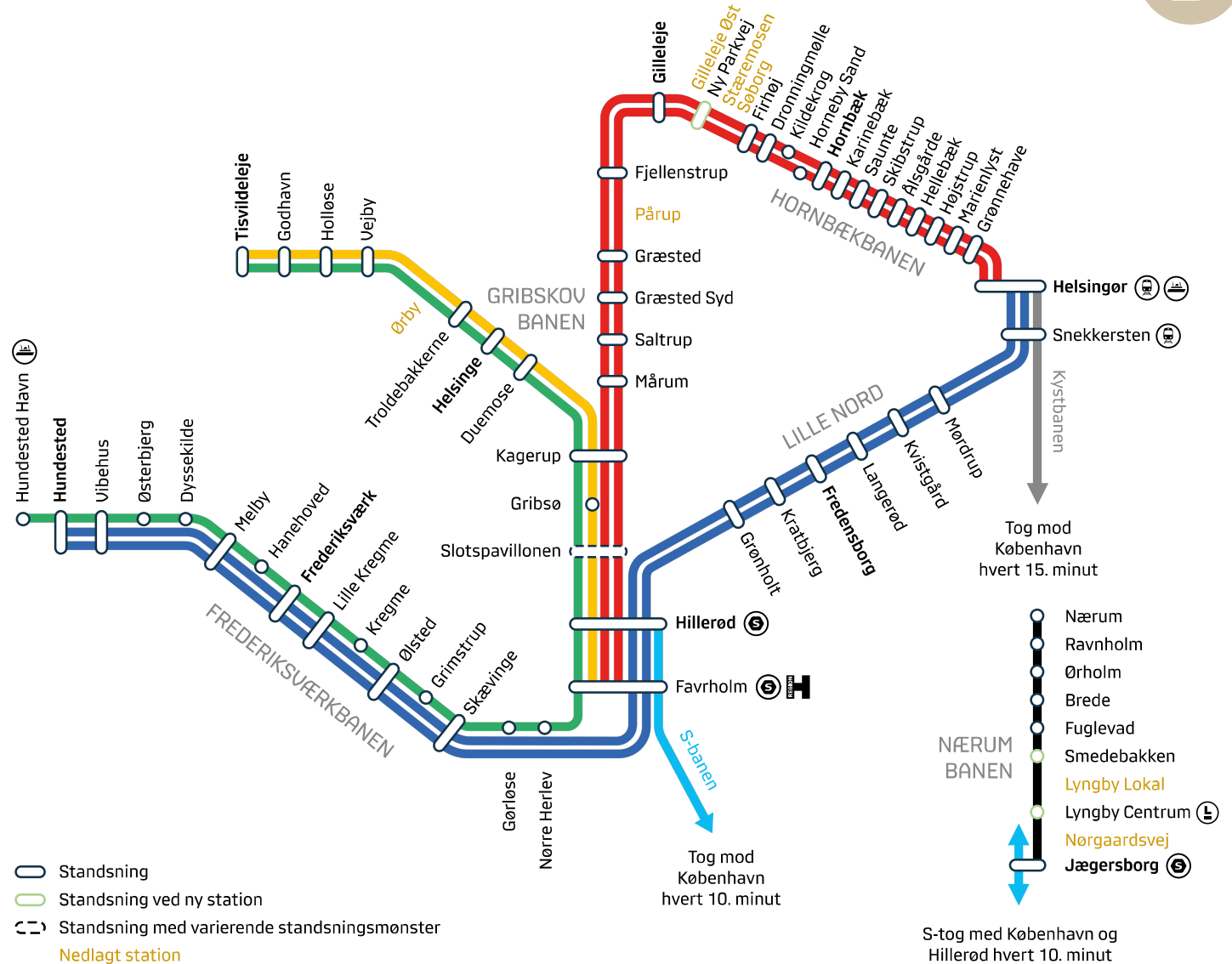
Når togene kører oftere i flere af døgnets timer, giver det kunderne en bedre service. Og flere togafgange giver mindre ventetid, der samlet set forkorter rejsetiden.





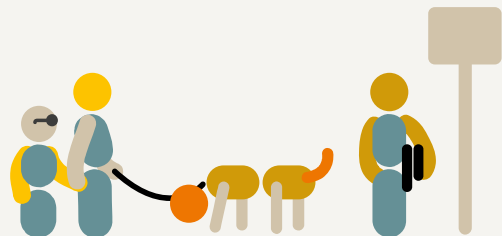
Et sammenhængende banenet

Med den nye station Favrholm og ombygningen af Hillerød St. vil de 4.000 ansatte og 460.000 årlige patienter og besøgende til Nyt Hospital Nordsjælland få banen lige til døren.



Projekterne der giver kortere rejsetid og robust drift

En kombination af udviklingsprojekter vil, sammen med den nødvendige investering i baner og nye tog, give kortere rejsetid. Og sikre en mere robust køreplan.



Gribskovbanen

- Hastighedsopgradering på de dele af banen, der er omfattet af den igangværende sporrenovering, vil give kortere rejsetid og mere robust drift.
- Nedlægges Pårup St., der i dag har meget få passagerer, kan rejsetiden blive kortere.
- Hvis Ørby St. nedlægges, kan det nye boligområde ved Troldebakkerne få halvtimesdrift. Det vil give de nye beboere kortere rejsetid. Ørby St. har i dag meget få passagerer.

Hornbækbanen

- Hastighedsopgradering af spor og signaler ifm. sporfornyelse.
- En ny station ved Parkvej i Gilleleje kan mindske rejsetiden, hvis stationerne Gilleleje øst og Stæremosen nedlægges.
- Nedlægges Søborg st., der har få passagerer, forkortes rejsetiden.

Frederiksværkbanen

- Indførelse af 2 hurtigtog og 1 tog der stopper på alle stationer, giver kortere rejsetid for flere passagerer på banen.

Lille Nord

- Hastighedsopgradering af spor og signaler mellem Hillerød St. og Kvistgård St. vil mindske rejsetiden.
- Opgradere Kvistgård St. til en krydsningsstation vil give en mere robust drift.

Nye batteritog på vil mindske rejsetiden på alle banerne, da batteritog kan accelerere hurtigere. Ligesom det ekstra spor på Hillerød St. giver en mere stabil afvikling af køreplanen.



Flere passagerer med investeringer i banen

Investeringer i baneinfrastrukturen kan øge hastigheden og mindske rejsetiden på tværs af regionen. Det vil give et stort løft til den kollektive transport i hele regionen.

	Anlægs- omkostninger	Drifts- omkostninger (Årligt)	Flere passagerer (Årligt)	Øgede passager- indtægter (Årligt)
Gribskovbanen				
Kortere rejsetid*	37,5-40 mio. kr.	0 kr.	+50.000	1,1 mio. kr.
Flere aftenafgange	0 kr.	4,6 mio. kr.	+88.000	1,9 mio. kr.
Flere afgange på lørdage	0 kr.	1,4 mio. kr.	+100.000	2,1 mio. kr.
Natdrift i weekend	0 kr.	1,9 mio. kr.	+31.000	0,8 mio. kr.
Hornbækbanen				
Kortere rejsetid*	49,4-51,9 mio. kr.	0 kr.	+40.000	0,4 mio. kr.
Flere aftenafgange	0 kr.	2,2 mio. kr.	+49.000	0,5 mio. kr.
Flere afgange på lørdage	0 kr.	0,7 mio. kr.	+51.000	0,5 mio. kr.
Natdrift i weekend	0 kr.	0,9 mio. kr.	+18.000	0,4 mio. kr.

	Anlægs- omkostninger	Drifts- omkostninger (Årligt)	Flere passagerer (Årligt)	Øgede passager- indtægter (Årligt)
Frederiksværkbanen				
Kortere rejsetid	0 kr.	0 kr.	+80.000	2,2 mio. kr.
Flere aftenafgange	0 kr.	7,1 mio. kr.	+141.000	3,9 mio. kr.
Flere afgange på lørdage	0 kr.	1,6 mio. kr.	+83.000	2,3 mio. kr.
Natdrift i weekend	0 kr.	1,3 mio. kr.	+21.000	0,5 mio. kr.
Lille Nord				
Kortere rejsetid*	27,5-39 mio. kr.	0 kr.	+55.000	1,1 mio. kr.
Flere aftenafgange	0 kr.	2,2 mio. kr.	+53.000	1,1 mio. kr.
Flere afgange på lørdage	0 kr.	0,7 mio. kr.	+58.000	1,1 mio. kr.
Natdrift i weekend	0 kr.	0,7 mio. kr.	+18.000	0,4 mio. kr.

* Med kortere rejsetid på Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, er der mulighed for at spare ét togsæt (anskaffelsesomkostning: 55-60 mio. kr.), og der vil kunne spares 3 mio. kr. årligt på driften.



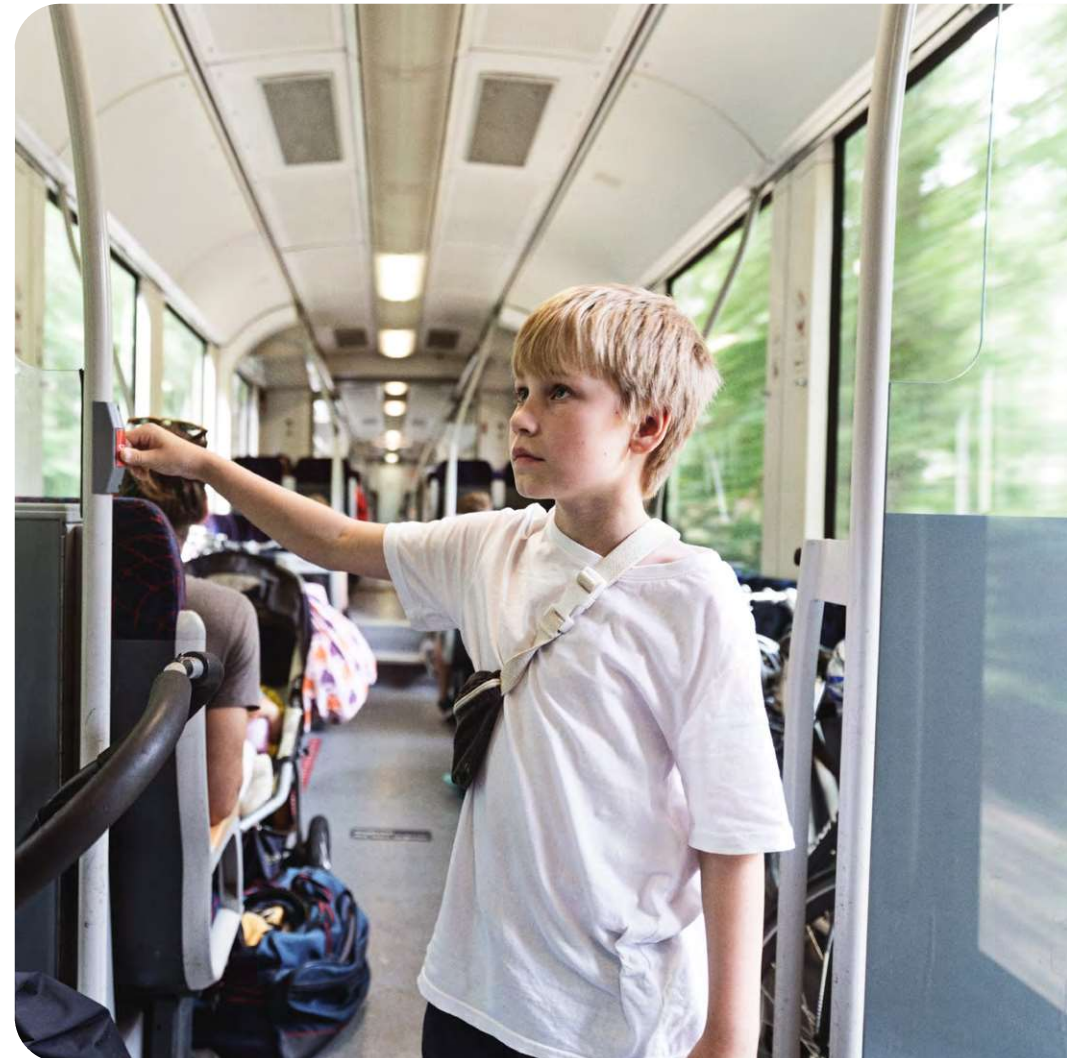
Flere passagerer med investeringer i banen

Investeringer i baneinfrastrukturen kan øge hastigheden og mindske rejsetiden på tværs af regionen. Det vil give et stort løft til den kollektive transport i hele regionen.

	Anlægs- omkostninger	Drifts- omkostninger (Årligt)	Flere passagerer (Årligt)	Øgede passager- indtægter (Årligt)
Nærumbanen				
Kortere rejsetid	-	-	-	-
Fastholde 10 min. frekvens	47,9-57,9 mio. kr.	0 kr.	+ 11.000	53.000 kr.
Flere afgang mellem myldretiderne**	0 kr.	1,1 mio. kr.	+328.000	2,1 mio. kr.
Flere aften- afgange**	0 kr.	1,1 mio. kr.	+45.000	0,3 mio. kr.
Flere afgang på lørdage**	0 kr.	0,7 mio. kr.	+41.000	0,3 mio. kr.
Natdrift i weekend	0 kr.	0,5 mio. kr.	+ 14.000	0,3 mio. kr.

** Kræver at der er investeret så 10 minutters frekvensen kan fastholdes.

Kortere rejsetid og øget frekvens er estimeret uafhængigt af hinanden. Gennemføres investeringerne der giver både kortere rejsetid og flere afgang kan der opnås synergieffekter: passagereffekten af de to typer forbedringer vil give flere passagerer end tiltagene hver for sig.



Banen i byen



Lokalbanerne er vigtige for borgerne i stationsbyerne. Stationerne skaber en stærk lokal identitet og en følelse af at hænge sammen med omverdenen. En stærk kulturel og fysisk sammenhæng mellem banen og byen gavner begge.

Liv på stationen

Med rejsekortet og digitaliseringen af billetkøb, er der ikke længere et kommercielt grundlag for betjent salg i stationsbygningerne. Lokaltog har løbende udlejet eller frasolgt stationsbygningerne, der nu er boliger, kontorer eller butikker. Gennem partnerskaber med lokale borgere, foreninger eller kommunerne kan stationerne få nyt liv. Det giver liv på stationen og øjne på gaden, og gør stationen tryggere for passagererne.

Liv omkring stationen

De fleste passagerer bor i nærområdet og kommer til fods, på cykel eller i bus til stationen. Passagererne tager den direkte rute til stationen, når de kommer til fods eller på cykel – det viser de mange trampestier langs banen. Det er en fælles opgave for Lokaltog og kommunen at sikre stierne.

Stationsforpladserne ejes oftest af flere: Lokaltog, kommunerne og andre grundejere. Koordinering mellem parterne er nødvendig for løbende at forbedre og opgradere stationsforpladserne og sikre parkering til cykler og biler.

Her er der liv på stationerne

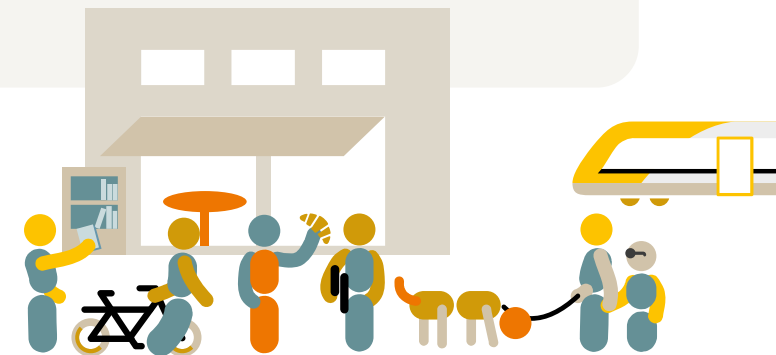
På en række stationer er stationshuset solgt eller udlejet til lokale erhvervsdrivende eller foreninger. Et par eksempler er:

- I stationsbygningen på Gilleleje St. tilbyder en bager nybagt brød, kager og kaffe.
- Stationsbygningen i Brede St. er udlejet til cafe.
- På Lyngby Lokal St. er bygningen udlejet til Røde Kors suppekøkken.
- På stationsbygningerne på Grønnehave og Frederiksværk stationer er der kontorer til liberalt erhverv.

- Stationen på Kvistgård st. danner i dag rammen om en SFO.
 - På Fredensborg St. har Jernbanehistorisk forening renoveret ventesalen og viser jernbanehistorie.
- Der findes i dag 5 stationer med billetsalg, som alle er indrettet med hyggelig ventesal med bogbyttreoler og kaffesalg.

Byudvikling omkring stationerne

Boligudviklingen er sket langt fra stationen og aktiviteterne har flyttet sig væk fra stationen. I de seneste år der kommet fokus på at bygge boliger på tidligere erhvervsarealer og at byfortætte omkring stationerne. Det giver grobund for samarbejde med kommunerne om byudviklingen i forhold til arealer, indretning og initiativer på tværs af matrikelskel, der gør banerne attraktive for de nye beboere. Det giver også potentielt flere kunder på lokalbanerne.





Gode adgangs- og parkeringsforhold

- 1 Fodgængerne til stationen vil have gode, direkte og trygge gang- og stiforbindelser. Lys og ingen store træer eller buske, der skygger for udsynet, foretrækkes.
- 2 Overdækket cykelparkering tæt på perronen gør det mere attraktivt for de lokale at cykle til stationen – og lade bilen stå. Det giver plads på p-pladserne til passagerer, der ikke bor i gang- eller cykelafstand fra stationen.
- 3 Busstoppesteder tæt på stationen, hvor man kan se fra perron til stoppested, gør skiftet mellem tog bus trygt. Og får flere til at kombinere bus og tog.
- 4 Parkér & Rejs, langtidsparkering til biler, er relevant ved stationer, der ligger i udkanten af byen eller i åbent land, men har god vejadgang.
- 5 Delecykler og -løbehjul ved de større stationer kan gøre ture fra og til stationen let.

Stationerne



Stationen er passagerernes første møde med Lokaltog. Velindrettede stationer med gode venteforhold, god trafikinformation og let adgang til perronen giver tryghed på togrejsen.

Lys og information giver tryghed på rejsen

Lys på perronen og omkring stationerne gør det let at finde rundt og gør passagerne trygge. Der bør være læskærme med siddepladser, ly og læ på alle perroner. Der kan dog være udfordringer med pladsen på smalle ø-perroner. Standardudstyr på stationerne giver genkendelighed og gør det lettere at håndtere reparationer og reservedele.

Alle stationer har en trykt køreplan, og på de større stationer er der DOT-skærme med realtidsinformation om tog- og busafgange. Med højtalerrudkald på alle stationer kan passagererne få information om ændringer eller forsinkelser. Det giver tryghed på rejsen. De store stationer har vejvisning, der hjælper passagererne med at finde den rette perron eller hen til bussen. Det vil være en god ide at arbejde struktureret med way-finding og information, for at hjælpe passagererne på vej. På stationer, hvor der kommer mange turister, kan man informere om oplevelserne i området og billetkøb. Infotavlerne kan designes og driftes i et samarbejde med kommunerne.

Perroner med direkte adgang

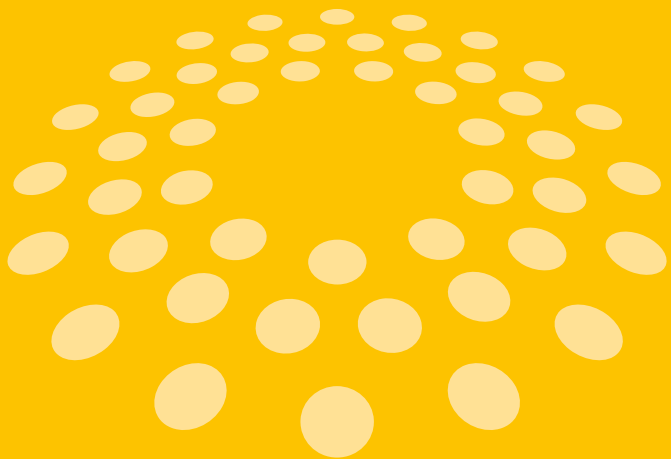
Perroner der giver direkte og niveaufri adgang til toget, gør det let for alle at komme ind og ud af toget. Og særligt for gangbesværede og passagerer med barnevogne, kørestole og cykler. På 28 stationer på lokalbanenettet matcher perronhøjde og tog ikke. Når stationer alligevel skal renoveres, eller der bygges om på banen, bør perronhøjden tilpasses. Taktile markeringer ved perronkant, der guider blinde og svagtseende, indarbejdes på nye stationer og ved renoveringer af perronerne.

Knudepunktskilte giver sammenhæng i rejsen

Knudepunktskilte på stationerne markerer hvor passagererne kan komme videre med bus, flex- eller plustur, blive samlet op af familien, begynde en samkørselstur eller møde en taxi. Det fysiske skilt gør det nemmere for chauffører og passagerer at finde hinanden. Sammen med knudepunktskiltet er der en P-plads til korttidsparkering. Det er kommunerne, der sætter skiltene op, fordi parkeringsarealerne oftest er på kommunal grund.



Stationerne er knudepunkter, hvor tog, bus og privat transport mødes. Knudepunktskiltet er en markør for skiftestedet.



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby
www.moviatrafik.dk

Om Movia

Movia er Danmarks største mobilitetselskab. Vi kører årligt med ca. 180 mio. passagerer i vores busser, lokaltog og i flextrafikken. Movia ejes af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland og er reguleret af lov om trafikselskaber.

Design: BGRAPHIC

Movia har rettigheder til alle fotos.
Udgivet maj 2024.

