

NOTAT

Svar på spørgsmål efter udvalgsbehandlingen den 20. november 2024

Udvalget for trafik og regional udvikling besluttede den 20. november 2024, at udsætte sagen til det efterfølgende udvalgsmøde den 15. januar 2025, idet udvalget ønskede sagen belyst på baggrund af de bemærkninger, som kom frem under drøftelsen af sagen. Udvalgsmedlemmerne havde frem til den 29. november 2024 mulighed for at stille supplerende spørgsmål til sagen. Administrationen har modtaget seks spørgsmål fra Enhedslisten, som besvares i dette notat.

På udvalgsmødet blev der stillet spørgsmål til hvor meget regionen sparer i investeringsomkostninger hvis stationsflytningerne på Nærumbanen ikke gennemføres.

- Der vil kunne spares 47,9-57,9 mio. kr. ved ikke at foretage de i udviklingsplanens foreslåede ændringer af Nærumbanen. Beløbene findes i baggrundsrapporten til udviklingsplanen (høringsmaterialet).

Spørgsmål fra Enhedslisten:

1) *Det hedder, at kortere rejsetid gør lokalbanerne mere attraktiv for flere.*

Hvad bygger det udsagn på? Der nævnes tal som f.eks. +40.000 og +80.000 passagerer på de enkelte strækninger. Hvilke beregninger ligger bag? Er det medregnet, at nogen vil droppe at tage lokaltoget, når der gennemføres færre stop? Mens det for andre ikke betyder så meget at komme et par minutter hurtigere frem, og derfor fortsat vil tage bilen.

- De tal der nævnes i udviklingsplanen, er nettotal der tager højde for, at færre stop også vil medføre færre passagerer på de stationer, der ikke betjenes eller betjenes mindre. Erfaringerne viser, at antallet af passagerer stiger ved kortere rejsetid. Det gælder fx erfaringerne fra Odsherredbanen og Østbanen.
- Erfaringerne fra Frederiksværkbanen efter hastighedsopgraderingen i 2008 og indførslen af hurtigtog i 2009, viste at passagertallet steg med 30% fra 2007 til 2009.
- DSB's erfaring er: "10% reduktion af rejsetid vil generelt set medføre en positiv passagereffekt på 5-7%"
- Til sammenligning investeres der ca. 5,8 mia. kr. i højere hastighed på Vestfynbanen for at opnå lidt mere end 5 minutters kortere rejsetid for persontog.

2) *Der nævnes en række andre forhold, der kan medføre kortere rejsetid, flere passagerer og billetindtægter: Flere afgangene aften, lørdag, nat i weekenden, ændring af Hillerød st. og gennemkørende lokaltog, investeringer i infrastruktur og batteritog.*

Kan det ikke være tilstrækkeligt? Gør det ikke indtryk med de mange protester mod stationsnedlæggelser og flere stoptog?

- Der er regnet med øgede antal passagerer for kortere rejsetid, øget drift om aftenen, natdrift og weekenddrift. Disse udregninger er foretaget uafhængigt af hinanden, men hvis det vælges at etablere både kortere rejsetid og øget drift vil der opnås en større passagerstigning samlet set.

Prioriteringer mellem f.eks. kortere rejsetid og standsning ved mange lokale stationer – og den afledte effekt på antal af passagerer og selvfinansierungsgrad - er en politisk prioritering, hvorfor Udviklingsplanen alene peger på mulighederne og beskriver deres konsekvenser.

- Alle høringssvar relateret til stationsnedlæggelser og flere hurtigtog indgår i baggrunden for de fremlagte scenarier. Det er administrationens erfaring, at ændringer i standsningssteder møder modstand fra de berørte personer og/eller områder, men at nedlæggelse af meget små stationer efterfølgende ikke ønskes omgjort – fx Kildeport Station på Gribskovbanen og Borupgård Station på Frederiksværkbanen. Omvendt møder forlænget rejsetid som følge af flere standsninger også modstand, som for eksempel da rejsetiden mellem Helsingør og København med Kystbanen blev forlænget med 6-9 minutter i december 2023, fordi flere tog begyndte at standse ved alle stationer.

3) Efter høringen ændres der holdning til Troldebakkerne, Ørby og Dyssekilde; det er godt. Men kan man ikke realitetsbehandle flere af indsigelserne?

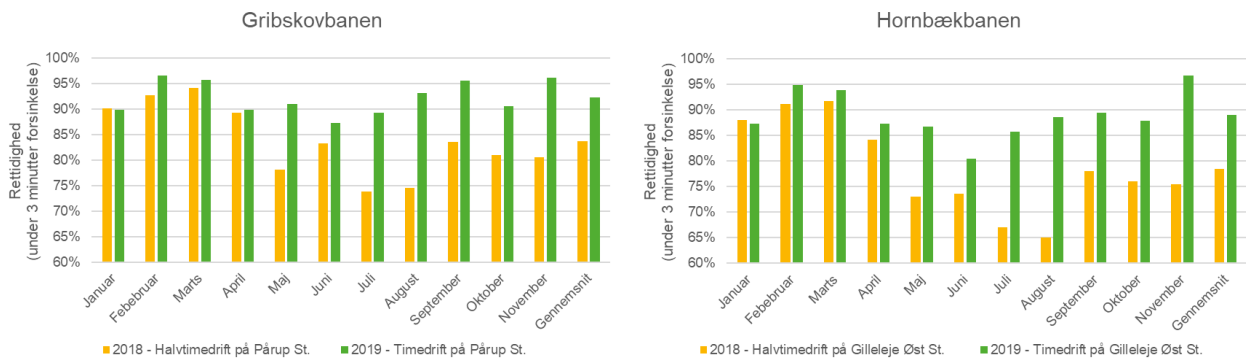
F.eks. ved at undersøge mulighederne for bedre stiforbindelser mellem korte afstande mellem stationerne. F.eks. ved at gå i dialog med kommunerne om forbedringer af oplandet, så der er alternativer med kollektiv trafik, cykling og gang.

- Udviklingsplanens temapakke C "Banen i byen" har beskrevet eksempler for 5 stationer, der kan benyttes som inspiration til forbedring af stationernes opland. Dette kan ske ved at gå i dialog med kommunerne omkring byudvikling og adgangsveje til stationerne.
- Region Hovedstaden har med de regionale udviklingsmidler mulighed for at finansiere anlæg der relaterer sig til kollektiv trafik. Det er i udgangspunktet vejmyndighedernes (kommunernes) ansvar at finansiere stiforbindelser til stationerne. Der findes flere eksempler fra de seneste år, hvor region, kommune og stat har indgået samarbejder og samfinansieret projekter fx etableringen af Troldebakkerne St. (hvor regionen finansierede selve stationen, mens kommunen finansierede adgangsveje/-stier og parkeringspladser), ombygningen af Frederiksværk stationsplads (finansieret af regionen med puljemidler fra staten), Favrholm St. første etape (finansieret af region, stat og kommune).
- Betjeningen af Troldebakkerne St. er fra december 2024 ændret fra timedrift til halvtimesdrift. Dette sker som et forsøg. Ændringen betyder at modkørende tog fremover krydser hinanden på Vejby St. i stedet for Helsing St. Dette gør det samtidig muligt at bibeholde timedriften på Ørby St. Ændringen har dog haft betydning for korrespondancerne mellem bus og tog på Helsing station.

4) Hvad betyder det for rejsetiden og køreplanen at stationer som Pårup nogle gange springes over – og nogle gange kræver at man trykker stop?

- For enkeltsporede baner bestemmes rejsetiden og køreplanen af, hvor det er muligt for to tog i hver sin retning at passere hinanden. Med fast halvtimesdrift vil der altid være knap 15 minutter mellem krydsningsstationerne, hvor to tog kan passere hinanden. Et stop mere eller mindre vil derfor kun have betydning for rejsetiden hvis det betyder, at togenes krydsning flyttes til en anden station, og i så fald betyder det typisk flere minutters rejsetidsændring.
- Før køreplansskiftet i december 2018 havde Pårup (på Gribskovbanen) og Gilleleje Øst (på Hornbækbanen) halvtimesdrift med samme køreplansstruktur (og derved samme køretider) som

i dag. Efter køreplansskiftet fik de to stationer timedrift fra middag frem til eftermiddag på hverdage. På trods af at der er "tryk for stop" på begge stationer, og der ikke er ændret i køretiderne, er der opnået en forbedring af rettidigheden (under 3 minutters forsinkelse) fra 83,7% til 92,3% på Gribskovbanen og fra 78,5% til 89,0% på Hornbækbanen, og denne rettidighed har siden holdt sig stabil høj.



5) *Indgår det i overvejelserne, at regularitet – altså at man som bruger altid er helt sikker på hvornår toget kører og stopper ved den station, man bruger?*

- Ja. Lokalbanelne er en del af R-nettet hvor lokaltog og R-busser passer sammen og afgår i de samme faste minuttal hele dagen. Dette gør skiftet mellem bus og tog hurtig og enkel, men sætter samtidig en begrænsning for hvor lang tid toget kan bruge på at komme fra den ene ende af banen til den anden og retur. Netop derfor er der mindre stationer som springes over, så toget kan nå et fuldt omløb og køre den næste afgang med de samme minuttal. Høj rettidighed er med i overvejelserne, og er afspejlet i Udviklingsplanens udviklingstiltag. Forbedring af rettidigheden var også den primære årsag til at Pårup St. og Gilleleje Øst St. i 2018 fik ændret standsningsmønsteret. Disse stationer har siden 2018 været betjent af færre tog, men ændringen har medført en betydelig forbedring af rettidigheden for alle passagerer på Gribskovbanen og Hornbækbanen, som vist i besvarelsen af spørgsmål nr. 4.

6) *Hvad vil det indebære at indføre halvtimesdrift på Gribskovbanen hver aften og i weekender?*

- På Gribskovbanen er der i forbindelse med trafikbestillingen for 2025 bestilt halvtimesdrift på Gribskovbanen i dagtimerne på weekender fra 29. juni 2025 på samme måde som for Hornbækbanen, Lille Nord og Frederiksværkbanen. Der er ikke bestilt halvtimesdrift om aftenen på hverdage på Gribskovbanen, men det er der til gengæld på Lille Nord og Frederiksværkbanen, som har en højere selvfinansierungsgrad. Aftendrift på hverdage på Gribskovbanen forventes at medføre et øget tilskudsbehov på 2,7 mio. kr. pr. år.

Søborg St.



Foto: Region Hovedstaden, 11. december 2024

Stæremosen St.



Foto: Region Hovedstaden, 11. december 2024

Gilleleje Øst St.



Foto: Region Hovedstaden, 11. december 2024

Pårup St.



Foto: Region Hovedstaden, 11. december 2024

Ørby St.



Foto: Region Hovedstaden, 11. december 2024

Lyngby Lokal St.



Foto: Region Hovedstaden, 9. januar 2025

Nørgaardsvej St.



Foto: Region Hovedstaden, 9. januar 2025