

## BILAG 3 NOTAT

Til: TMU, FU og RR

### Realiseringsplan for investeringer i Lokalbaneln



Oversigtskort over Region Hovedstadens lokalbaner i Nordsjælland samt placering af ny station (Favrholm station) og nyt Hospital Nordsjælland.

*Rød: Frederiksværkbanen*

*Grøn: Gribskovbanen og Hornbækbanen*

*Gul: Lille Nord*

Pakkerne som er beskrevet i baggrundsrapporten ses herunder:

Nr.	Pakkenavn	Beskrivelse	Anlægsomkostninger (mio. kr.)
1	<b>Nødvendige reinvesteringer af infrastruktur</b>	Denne pakke er baseret på Grundscaenariet i infrastrukturanalysen. Den indeholder minimumsløsninger baseret på Lokaltogs opdaterede skøn om de mest nødvendige tiltag for bevaring og levetidsforlængelse af infrastrukturen.	311
2	<b>Forlænget restlevetid (sporfornyelse)</b>	Mere gennemgribende sporfornyelser så levetiden forøges til 30-40 år frem for ca. 10 år i Grundscaenariet. Tillæg til pakke 1. Kan evt. gennemføres delvist.	208
3	<b>Togkontrol</b>	Yderligere tillæg til pakke 1 med forbedret togkontrol, der primært højner banens sikkerhedsniveau.	235
4	<b>Favrholm St. og Hillerød St.</b>	Ny station i Favrholm (Hillerød Syd) og evt. ombygning af Hillerød St. med etablering af sporforbindelse mellem Lokaltogs sydvestlige linje og de nordlige linjer samt gangforbindelser som beskrevet i Banedanmark (2015) som løsning L3. Pakken har tre varianter: a) Et trinbræt på Frederiksværkbanen i Favrholm. b) Etablering af egentlig station i Favrholm med ét vendespor og etablering af gennemkørsel på Hillerød St. c) Som ovenstående, men med yderligere ét vendespor på Favrholm for at muliggøre en højere frekvens jf. pakke 9 og 10.	a): 13 b): 128 c): 151
5	<b>Nr. Herlev</b>	Nyt standsningssted i Nørre Herlev til erstatning for standsningsstedet Brødskov, der ligger isoleret i forhold til det byområde, som standsningsstedet betjener.	4,3
6	<b>Helsingør Nord</b>	Flytning af Laugø til Helsingør Nord i forbindelse med udvikling af nyt boligområde nord for Helsingør.	4,3
7	<b>Apperup</b>	Flytning af Skibstrup til placering ved Apperup.	4,3
8	<b>Kronborg</b>	Nyt standsningssted ved Kulturværftet og Kronborg i Helsingør.	3,6
9	<b>Frekvensudvidelse på Lille Nord</b>	Udvidelse af driften på Lille Nord til tre tog i timen. Det kræver etablering af nyt standsningssted og krydsningsstation ved Hillerød Øst samt genetablering af krydsningsstation ved Kvistgård.	63
10	<b>Frekvensudvidelse på Gribskovbanen og Hornbækbanen</b>	Udvidelse af driften på Gribskov- og Hornbækbanen til tre tog i timen. Det kræver etablering af lang krydsning i Gribskov, udvidelse med krydsning på Helsingør St. og lukning af standsningsstederne Pårup, Søborg og Kildekrog.	69

Herunder sammenfatning af effekter ved de fire scenarier beskrevet i realiseringsplanen

Scenarier:	Business case-vurdering*	Anlægsomkostninger	Forventet passagervækst	Sammensætning af pakker	Betjening af hospitalet	
1	Nødvendige reinvesteringer og trinbræt ved Favrholm	266 mio. kr.	324 mio. kr.	+ 325.000	Pakke 1 + 4a	✓
2	Plus gennemkørsel på Hillerød st.	334 mio. kr.	439 mio. kr.	+ 580.000	Pakke 1 + 4b	✓ ✓
3	Plus optimering af stationsplaceringer	324 mio. kr.	455 mio. kr.	+ 895.000	Pakke 1 + 4b + 5 + 6 + 7 + 8	✓ ✓
4	Plus frekvensudvidelser	699 mio. kr.	610 mio. kr.	+ 1.895.000	Pakke 1 + 4c + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10	✓ ✓ ✓

## Realiseringsplan

Der er i de beregninger der ligger til grund for rapporterne taget udgangspunkt i en række forbehold, antagelser og usikkerheder, som det er vigtige at tage højde for. Disse er kort beskrevet herunder.

- Alle anlægsomkostninger er i realiseringsplanen opgivet uden korrektionsreserven Ny Anlægsbudgettering (NAB), da regioner og kommuner ikke er forpligtet til at følge statens retningslinjer omkring NAB-tillæg1. Man skal derfor være opmærksom på, at anlægsskønnene ikke indeholder en buffer til uforudsete fordyrelser ud over de beløb, der er indeholdt i anlægsoverslagene.
- Det er taget udgangspunkt i, at Region Hovedstaden finansierer 50 % af anlægsomkostningerne ved anlæg af den, i Banedanmarks afrapportering som L3-løsningen på Hillerød station, da der endnu er usikkerhed om fordelingen af udgifterne.
- Det er forudsat, at regionen finansierer alle udgifter vedrørende merpriser på Favrholt station ved etablering af gennemkørsel på Hillerød (variant b og c)
- I alle fire scenarier er pakke 1 fra baggrundsrapporten valgt som løsningen til de nødvendige reinvesteringer af sporene, da det på kort sigt vil kræve uforholdsmæssige store investeringer, at foretage en mere gennemgribende sporfornyelse (pakke 2).
- Ingen af scenarierne indeholder togkontrol (pakke 3) til forbedring af sikkerheden på strækningerne, men det kan potentielt blive et lovkrav inden for en årrække.
- Banedanmark har i deres afrapportering fremhævet, at der ligger et særdeles usikkert skøn omkring etablering af sikringsanlæg i forbindelse med Favrholt og Hillerød stationer. Det har ikke været muligt at komme nærmere et realistisk skøn.
- I beregningerne af driftsøkonomien er det vigtigt at understrege, at scenarie 1-3 indebærer indkøb af mellem ét og to nye togsæt. I praksis vil det typisk ikke være muligt at købe ét togsæt ad gangen, men man vil typisk købe flere togsæt i en samlet pakke. En udvidelse med enkelte ekstra togsæt bør derfor indgå i en samlet materielstrategi.