



## Notat

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

### Køreplanen for 2022 (K22)

Ved køreplansskiftet i december 2021 (K22) sker der en række større ændringer i DSB's trafik, primært på Sjælland. I dette notat beskrives ændringerne. Linjediagrammer for hhv. den nuværende trafik såvel som omlægningen i 2022 (K22) fremgår i bilaget.

### Årsager til ændringer

DSB's nye elektriske lokomotiver leveres over de næste par år, og DSB's gamle ME-diesellokomotiver skal i samme periode gradvist udfases. I december 2021 kører diesellokomotiverne for sidste gang på de danske skinner. Elektrificeringen af strækningerne Næstved-Nykøbing F og Roskilde-Holbæk har DSB fået oplyst er planlagt til 2024, mens strækningen Holbæk-Kalundborg er planlagt til 2027. Endvidere er den nye direkte forbindelse mellem København og Næstved via Køge planlagt til at påbegynde ultimo 2022. Disse forhold betyder, at DSB's dobbeltdækkervogne fra K22 ikke længere kan betjene de samme strækninger som i dag eller som forudsat, da det blev besluttet at indkøbe nye lokomotiver. De nye elektriske lokomotiver med dobbeltdækkervogne skal i stedet betjene korridoren Helsingør-København-Roskilde-Ringsted-Næstved.

Udfasningen af ME-diesellokomotiverne, som i dag udleder 27.000 tons CO<sub>2</sub> årligt, vil være en stor gevinst for både passagerer, miljø, støj, såvel som DSB's driftsøkonomi. Rejsetiderne reduceres generelt. Sammenlignet med K21 findes en reduktion i rejsetiden for DSB's sjællandske kunder på 2,5%. Ændringerne til K22 estimeres til at give en passagervækst på 1,5% og en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 100 mio. kr.

Samlet betyder ændringerne i K22 en øget togproduktion på ca. 400.000 togkm årligt, hvilket svarer til en produktionsudvidelse for DSB på 1%.

## Koncern- sekretariatet

9. marts 2021

DSB  
Telegade 2  
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

## **Konkrete ændringer ift. aftalen om offentlig service i perioden 2015-2024 mellem Transport- og Boligministeriet og DSB (trafikkontrakten)**

### **Kvartersdrift på Kystbanen**

På Kystbanen indføres fra december 2021 kvartersdrift mellem København H og Helsingør mod den nuværende 20-minutters-drift. Kvartersdriften blev politisk besluttet med aftalen om "Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet" fra december 2017. Gevinsten ved ændringen på Kystbanen er en øget punktlighed samt flere standsninger på de største stationer. Konkret betyder omlægningen, at stationerne Kokkedal, Nivå, Humlebæk, Espergærde, Snekkersten og Helsingør vil opleve at få flere standsninger, men samtidig vil de mindre stationer Klampenborg, Skodsborg, Vedbæk og Rungsted få færre standsninger. Ændringen medfører generelt flere tog på strækningen Helsingør-Nivå og færre tog på strækningen Nivå-København H. Mandag til fredag hæves antallet af daglige afgange på strækningen Helsingør-Nivå fra kontraktkravet på 70 til 79. På strækningen Nivå-København H reduceres antallet af tog fra kontraktkravet på 113 til 109. Lørdag og søndag hæves antallet af tog på strækningen Helsingør-Nivå fra kontraktkravet på 53 til 63, og på strækningen Nivå-København H reduceres antallet af tog fra kontraktkravet på 87 til 81. Antal tog på strækningen København H - Nivå er således en fravigelse i forhold til kravet i trafikkontrakten. Derudover reduceres antal standsninger på stationerne Klampenborg, Skodsborg, Vedbæk og Rungsted fra kontraktkravet på 3 pr. time til 2 pr. time. Samlet er produktionsomfanget af togkm på Kystbanen uændret og rejsetiden ligeså.

### **Ring Syd og Kastrupbanen**

Der indføres et nyt togsystem, der kører direkte mellem Slagelse og Københavns Lufthavn uden om København H. Det nye togsystem har 15 afgange i dagtimerne mandag til fredag. Det vil sige, at den såkaldte Ring Syd-korridor ibrugtages med ét tog i timen. Dermed imødekommes et lokalt ønske om direkte tog mellem Roskilde og Lufthavnen. Ring Syd-korridoren vil opleve et markant løft, hvor rejsetiden reduceres med op til 20 minutter mellem Kastrupbanen og Vestbanen.

Strækningen Roskilde-Kastrup fremgår ikke i DSB's trafikkontrakt, hvorfor de nye afgange ikke indgår i DSB's forpligtigelse mellem hverken København H - Roskilde eller København H - Kastrup. På Kastrupbanen erstattes IC-betjeningen med det nye regionaltogssystem, selvom det ikke fremgår som en strækning i trafikeringsplanen. Lyntog på Kastrupbanen bibeholdes. På strækningen København H - Kastrup reduceres antal tog mandag til fredag fra kontraktkravet på 38 afgange til 23 afgange pr. dag. Lørdag og søndag reduceres tilsvarende fra kontraktkravet på 34 afgange til 19 afgange pr. dag. Dette er en fravigelse ift. DSB's trafikkontrakt alle dage på strækningen København H - Kastrup.

### **København-Roskilde-Næstved**

På strækningen København-Næstved via Roskilde foretages en større omfordeling af tog. Mellem København H og Næstved øges frekvensen fra 2 til 3 tog i timen alle dage. På delstrækningen København H-Roskilde øges frekvensen fra 7 til 8 tog i timen mandag til fredag. Mellem Roskilde og Ringsted reduceres frekvensen om aftenen på hverdage samt lørdag og søndag fra 3 til 2 tog i timen. Dette er en fravigelse ift. DSB's trafikkontrakt, hvor kravet på strækningen Roskilde-Ringsted er 3 grundsystemer. Stationerne Viby og Borup bibeholder et betjeningsomfang med halvtimesdrift i dagtimer og timedrift om aftenen.

Det skal bemærkes, at der introduceres skifteforbindelse i Næstved på stoptog mellem Nykøbing F – København. Ændringen skyldes, at ERTMS planlægges udrullet på Sydbanen syd for Næstved i 2022 og samtidig ibrugtages elektrificeringen mellem Ringsted og Næstved. Som konsekvens heraf indsætter DSB IC3-togsæt, der er ombygget til kørsel på ERTMS-strækninger, på strækningen mellem Køge og Nykøbing F og for gennemkørende tog mellem Nykøbing F og København samt elektrisk materiel for stoptog mellem København og Næstved.

For DSB's kunder betyder det, at rejsende fra Eskilstrup, Nørre Alslev og Lundby vil opleve at skulle skifte tog i Næstved mod København. Samtidig er det et krav, at DSB har direkte forbindelse mellem Nykøbing F og København i 17 sammenhængende timer lørdag og søndag. I K22 når det udelukkende er hurtigtogget, som betjener den direkte relation, findes en fravigelse i time 8 og 9, lørdag og søndag morgen, da hurtigtogget opstartes senere i weekenden. DSB kan derfor blot opretholde den direkte forbindelse mellem Nykøbing F og København i 15 sammenhængende timer lørdag og søndag. I time 7 og 8, lørdag og søndag er der i gennemsnit 21 passagerer pr. tog syd for Næstved (passagertal under normal drift i 2019 – dvs. før Corona situationen). De kunder der skal rejse nord for Næstved i disse timer, kan stadig komme frem til deres destination efter et kort skifte. Når elektrificeringen af Næstved-Nykøbing F ibrugtages, kan den direkte forbindelse med stop-tog mellem København og Nykøbing F gænetableres.

### **Togskifte i Fredericia**

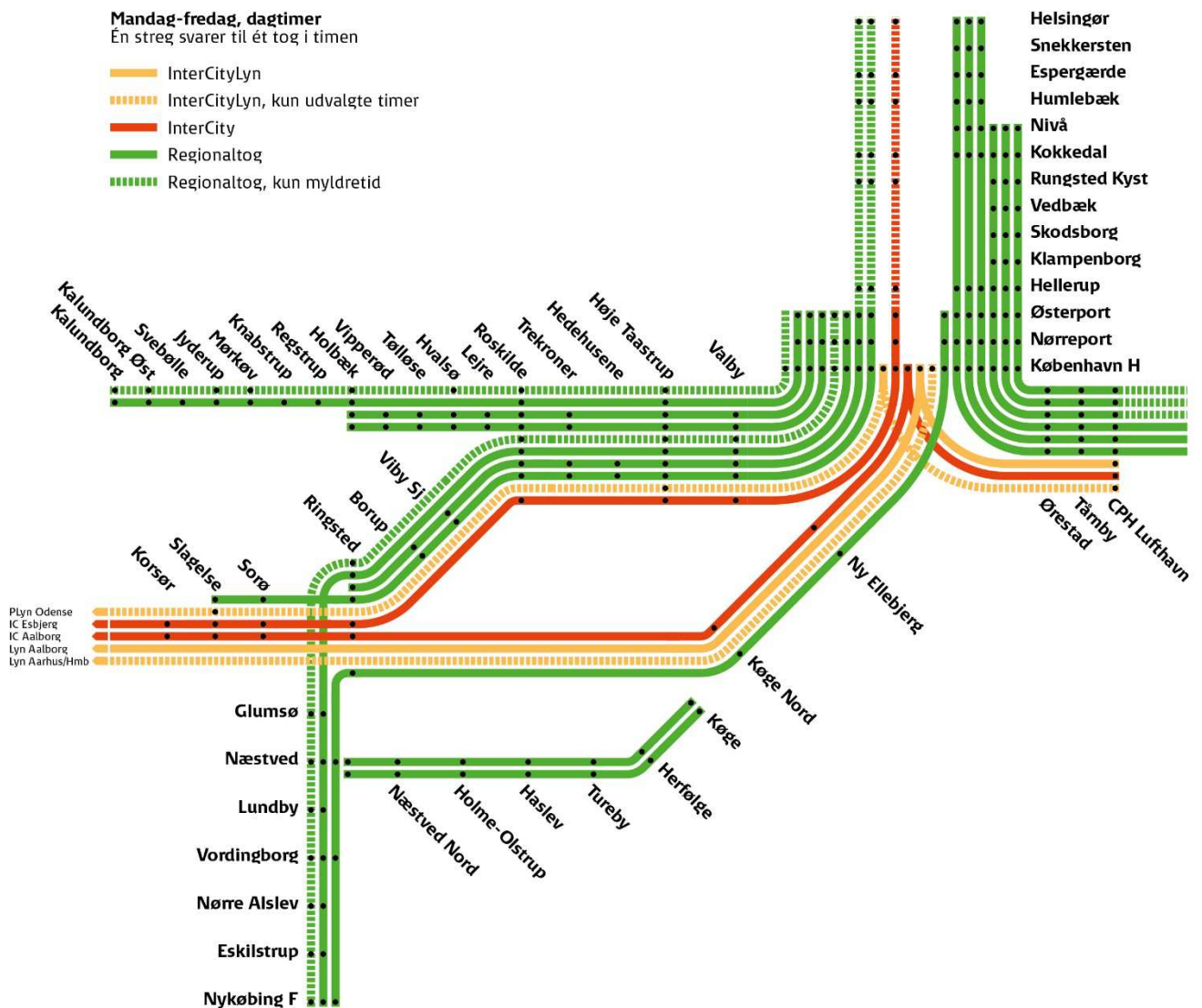
Som beskrevet ovenfor må DSB dedikere signalombygget IC3-materiel til strækningen mellem Næstved og Nykøbing F. Det har den konsekvens, at DSB har færre IC3 til rådighed for landsdelstrafikken. DSB's elektriske togsæt, IR4, erstatter derfor IC3 i landsdelstrafikken, men IR4 kan ikke køre nord for Fredericia, da der ikke er kørestrøm her. Dette medfører, at hvert andet IC-tog mellem København og Aalborg må have togskifte i Fredericia. Togskiftet integreres i den eksisterende køreplan og sker i det allerede planlagte ophold i Fredericia uden at rejsetiden forlænges. Ændringen påvirker ikke Lyntog, hvorfor der stadig vil være direkte forbindelse mellem København og Aarhus i alle timer suppleret af DSB's nye hurtigere lyntog i myldretiden. Togskiftet på IC hver anden time er dog en fravigelse fra kravet i DSB's trafikkontrakt, hvor kravet er to direkte tog pr. time. Som minimum vil være behov for, at kunderne skifter tog i

Fredericia ind til strækningen Næstved - Nykøbing F er elektrificeret, hvilket forventes at ske til K24 når den nye Storstrømsbro ibrugtages.

## Bilag

### Nuværende linjestruktur

Nedenstående ses den nuværende linjestruktur på Sjælland som bibeholdes til og med 2021.





## Linjestruktur 2022 (K22)

Trafikoplægningen til K22 udmøntes i nedenstående linjestruktur på Sjælland.

