



Ny køreplan på Kystbanen

Status på ny køreplan fra 10. december 2023
Flemming Jensen



Derfor justeres køreplanen



Udfordringerne

- Erfaringerne har vist at kunderne oplever for mange aflysninger eller forsinkelser på Kystbanen
- De mange sporarbejder på Sjælland vil fortsætte i de kommende år
- "Røret" – tunnelen mellem Østerport og København H er overbelastet



Løsningen

- Prioritering af robusthed fremfor blanding af hurtige og langsomme tog
- Forudsigelighed – tog hvert kvarter med stop ved alle stationer
- Fortsat 6 tog i timen i myldretiden fra de store stationer
- Mere simpelt setup trafikalt



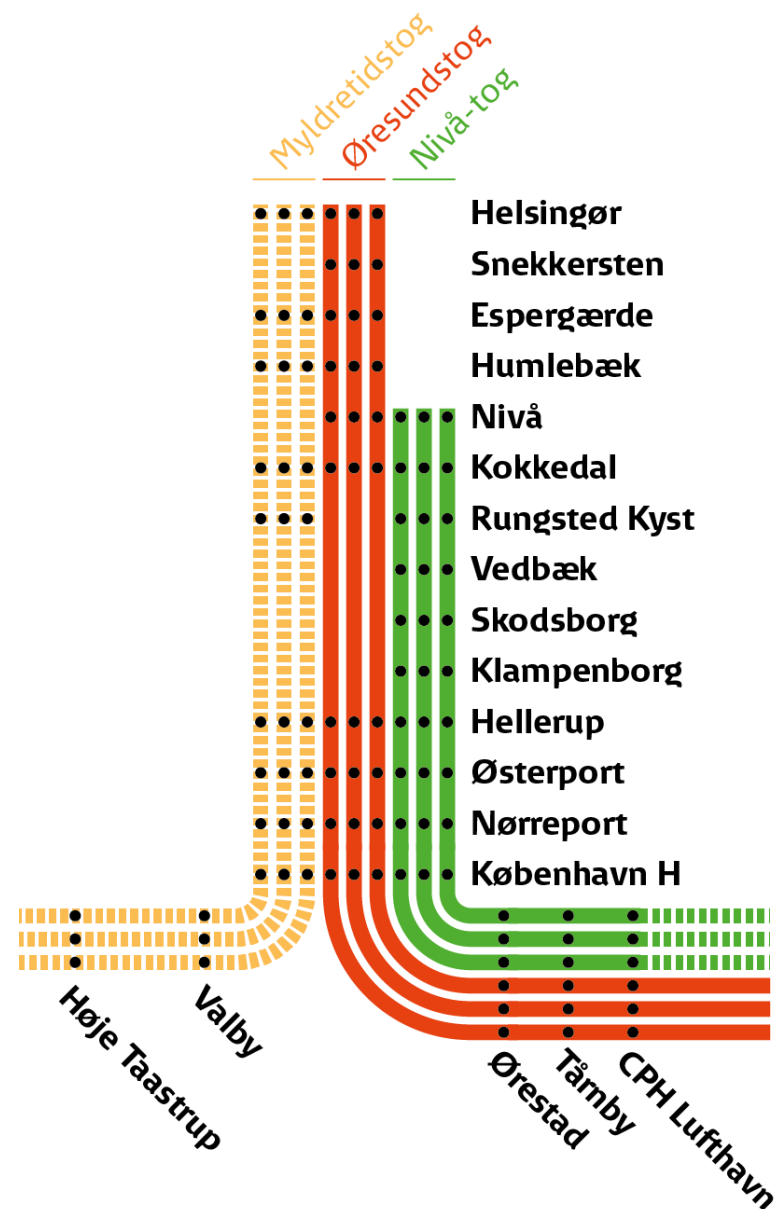
Erfaringsindsamling

- Vi vil sammen med interessenterne indsamle erfaringer med dette nye initiativ
- Når sporarbejderne om nogle år er i bedre kontrol kan køreplanen genovervejes

Kystbanens køreplan før adskillelsen fra Sverige



- Efter Øresundsforbindelsens åbning i 2000 sammenbindes Kystbanen gradvist med trafikken i Sverige
- Kystbanen kørte i 20-minutters drift fra henholdsvis Helsingør og Nivå, suppleret med myldretidstog ligeledes hvert 20. minut
- I tidlig morgen- og aftentimer samt nat færre afgang, med stop ved alle stationer
- Øresundstogene var rygraden i trafikken (el-tog med både dansk og svensk strøm- og sikkerhedsudstyr)
- Hvert Øresundstog ejes af enten DSB eller et af de sydsvenske Län. Men kørte i én samlet pulje, uafhængig af ejer



Politiske aftaler om adskillelsen med Sverige



- Politisk aftale ifm. DSB's trafikkontrakt 2015-2024 (marts 2015)

"Parterne er enige om, at Kystbanen gradvist adskilles fra trafikken over Øresund for dermed at reducere antallet af forsinkelser."

- Politisk aftale "Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet" (december 2017)

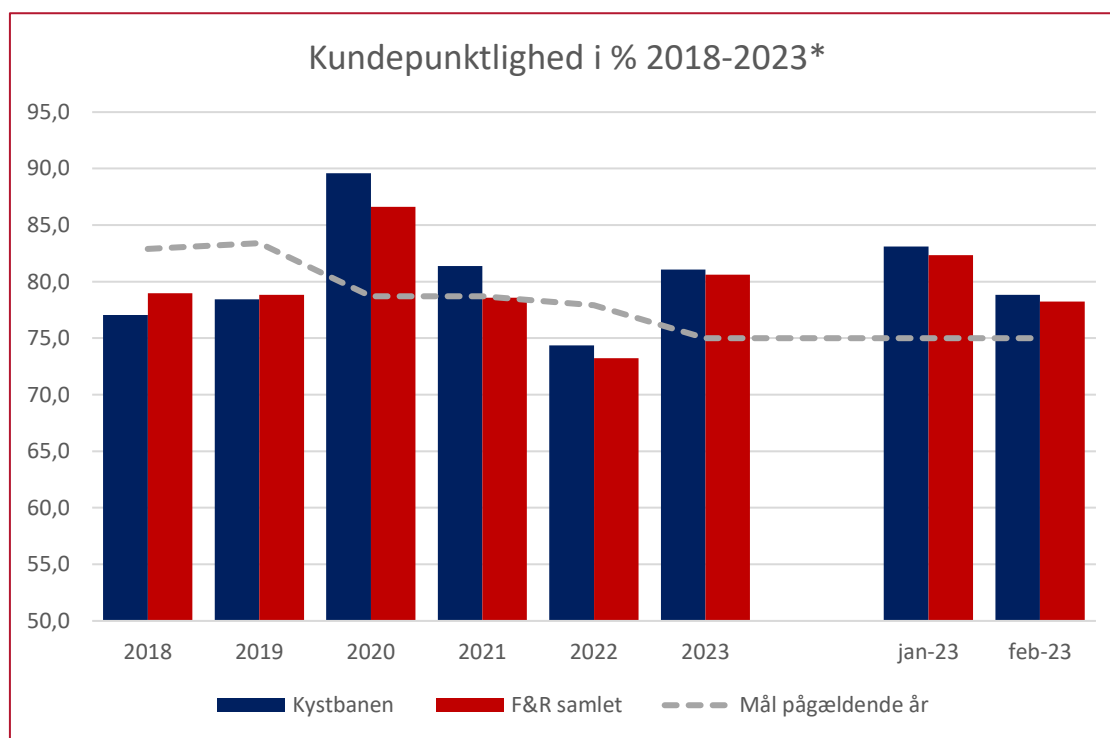
"Betjeningen på Kystbanen øges på 6 store nordlige stationer Helsingør – Kokkedal, men reduceres på de 4 mindre Klampenborg – Rungsted. Samlet set reduceres spidstimebetjeningen på Kystbanen fra 9 til 8 tog."

- Aftale om overdragelse af trafik køberansvar til Skånetrafiken (august 2018)

Skånetrafiken overtager trafik køber-ansvar fra K23 start for Østerport-Malmø



Udvikling i Kundepunktlighed 2018-2023



*2023 er opgjort til og med 26. februar 2023. Data for februar er ikke endelige og der kan derfor forekomme ændringer.

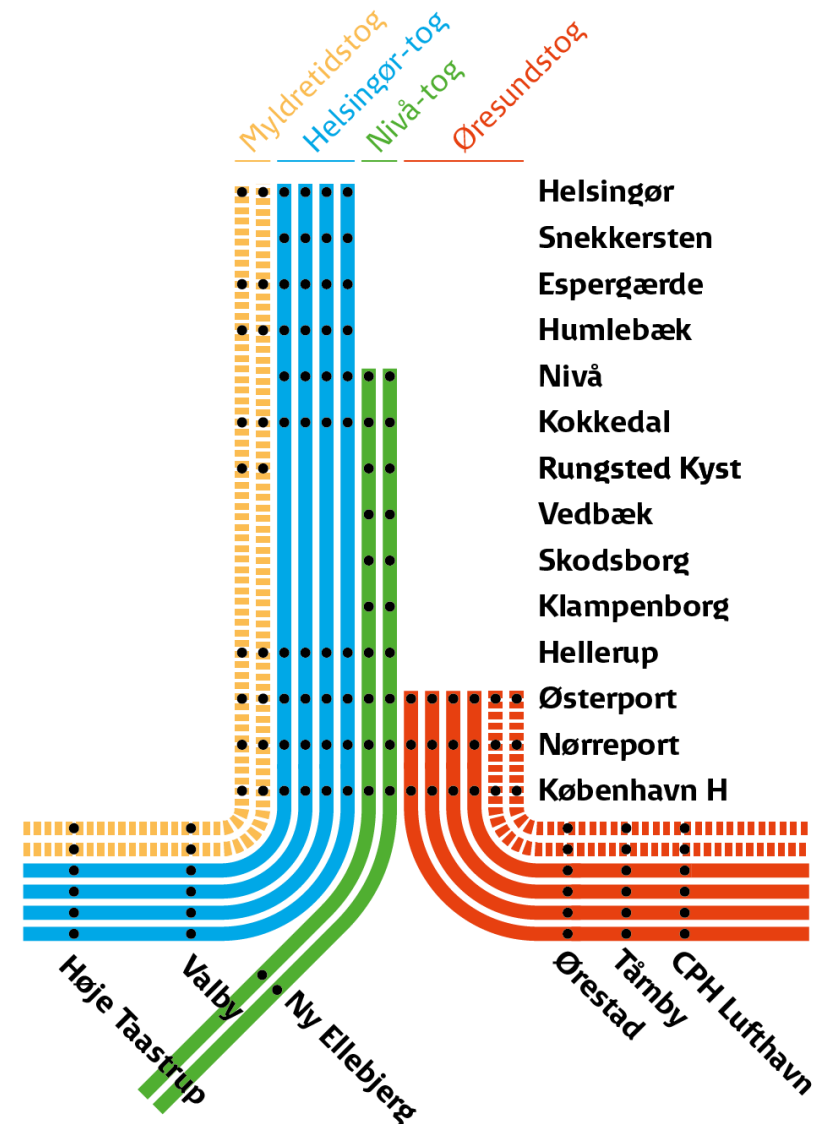
- Kundepunktligheden på Kystbanen lå i 2022 på 74,4 procent. Det svarer til at omkring hver fjerde kunde på Kystbanen har været forsinket.
- Til sammenligning lå kundepunktligheden for DSB's samlede Fjern- & Regionaltogtrafik på 73,3 procent. Kystbanen havde dermed en højere punktlighed end gennemsnittet, men lavere end målet i trafikkontrakten på 77,9 procent, hvilket ikke er tilfredsstillende.
- Siden køreplansskiftet den 10. december 2022 har kundepunktligheden på Kystbanen ligget på 81,1%

Kundepunktlighed er udtryk for hvor mange procent af DSB's kunder, der er ankommet punktligt til deres slutdestination med mindre end 3 minutters forsinkelse.

Fra 11. december 2022 blev trafikken adskilt



- I 2022-køreplanen kørte Helsingør-togene ikke længere til Sverige. I 2023-køreplanen kører Nivå-togene ikke længere til Sverige
- Skånetrafiken har overtaget trafikøberansvaret i samarbejde med Transportministeriet mellem Østerport og Sverige. Svenske Transdev er midlertidig operatør
- Der er fortsat halvtimes- og kvartersdrift på Kystbanen
- Køreplanen udmønter den politiske aftale om flere standsninger til de nordlige stationer
- Nivå-togene kører p.t. til København H. Fortsætter til Næstved fra 11. april 2023 (med nyt signalsystem på København-Ringstedbanen)

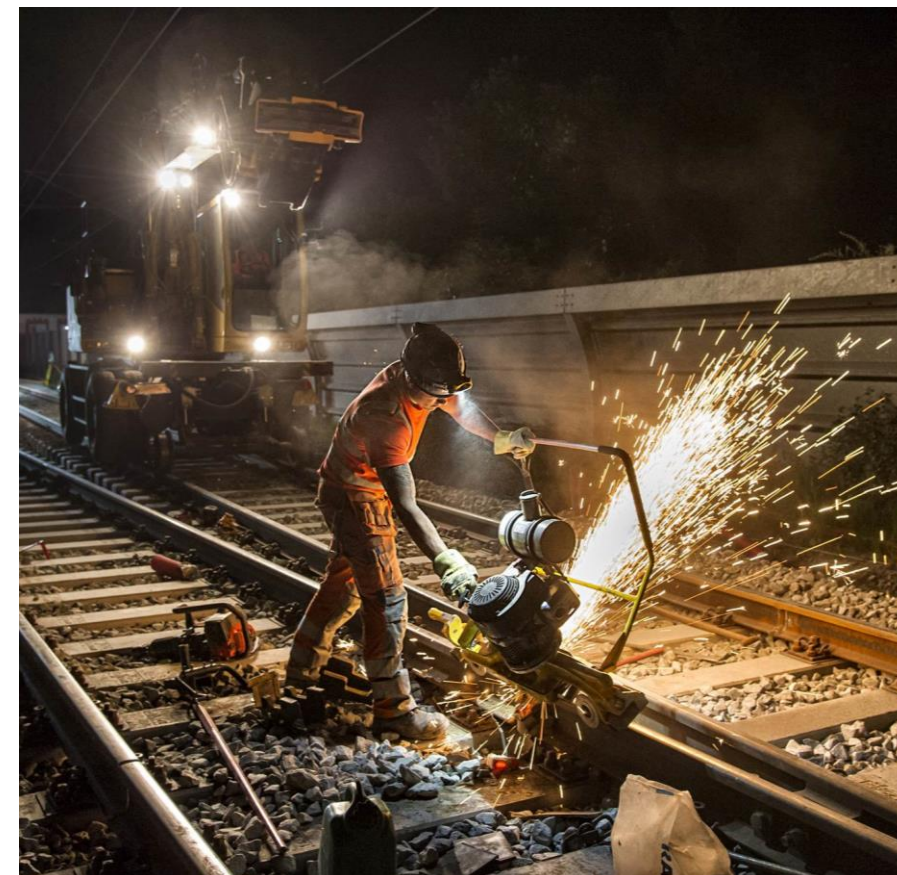


Sporarbejder på Sjælland



Sporarbejder medfører historisk set en reduktion i punktligheden i det samlede system

- **Fra april 2023 og frem til efter sommerferien** er der vedligeholdelse på Østfyn og mellem Slagelse og Korsør. Betyder færre tog og ændrede tider på det vestlige Sjælland
- **I sommerferien og efteråret 2023** forventes sporarbejder mellem Roskilde og Ringsted i samlet ca. syv uger, der yderligere påvirker togene i Hovedstadsområdet
- Der udestår yderligere store restarbejder mellem Roskilde og Ringsted – varighed og kalenderplacering ukendt
- **I 2024** fortsætter Banedanmark vedligeholdelse af skinnerne mellem Ringsted og Korsør. Ca. 10 uger hen over sommeren med færre tog og ændrede tider på Vestsjælland
- **I 2025** fortsætter Ringsted – Korsør sporarbejdet fra foråret til hen over sommeren med færre tog og ændrede tider
- **Samtidig i 2025** skal sporene mellem Høje Taastrup og Roskilde vedligeholdes. Formentlig kun to spor ud af de fire er farbare over 20 uger fra foråret til efter sommer

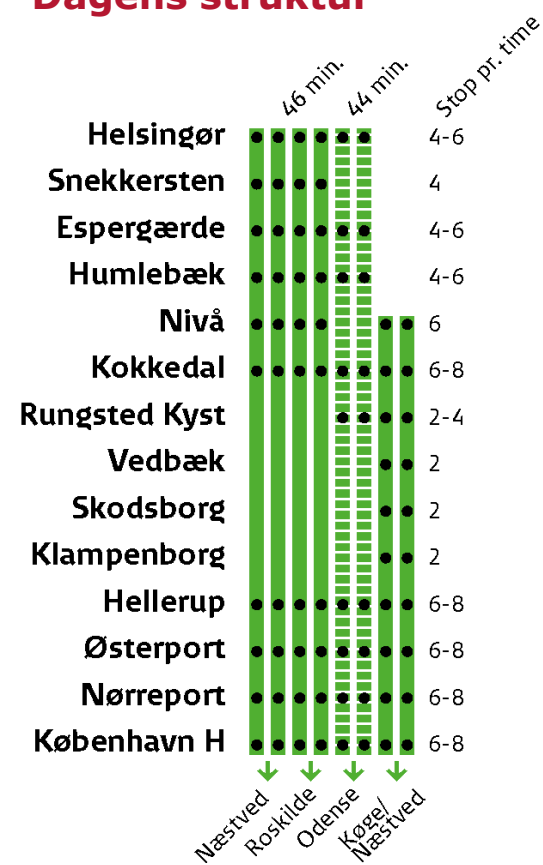


Ny køreplan fra 10. december 2023

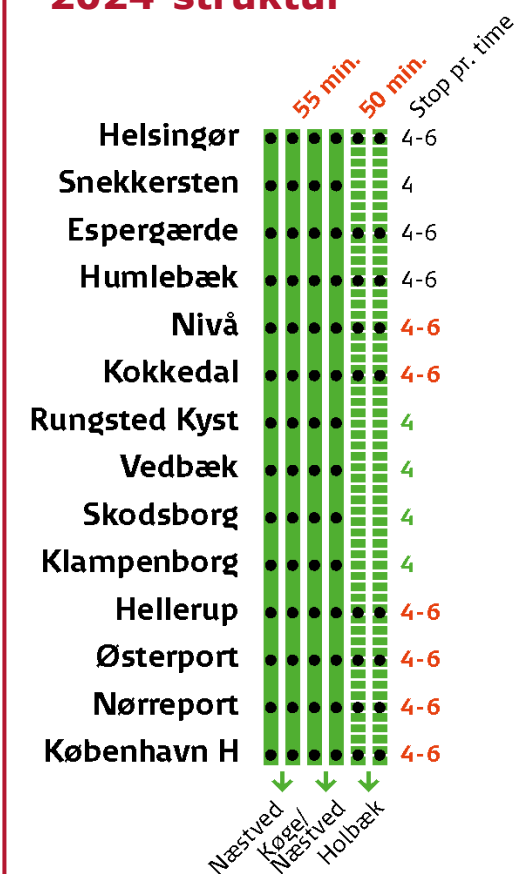


- Færre tog på Kystbanen og København H giver forventning om **forbedring af punktligheden**, da det reducerer presset på centrale flaskehalse
- Mere **ensartet struktur** med stop ved alle stationer gør planen **lettere at "genoprette"** ved forsinkelser eller aflysninger
- Tidligt morgen, aftentimer og nattetimer fortsat tog hver halve time eller hver time (som nu)
- Kystbanen vil fortsat være bundet sammen med den sjællandske regionaltrafik
- Myldretidstogene vil ikke længere være bundet sammen med fjerntrafikken men i stedet med regionaltogene til/fra Holbæk
- Mellem København H og Roskilde aflyses ligeledes to tog i timen og yderligere ét tog i timen i myldretiden, for at øge robustheden

Dagens struktur



2024-struktur



Togene på Kystbanen



- Øresundstogene udfases af DSB's flåde
- De nye elektriske Vectron-lokomotiver og dobbeltdækkervognene udgør grundbetjeningen i mange år frem
- Senere vil de kommende nye elektriske togsæt IC5 fra Alstom supplere på Kystbanen
- Myldretidstogene vil midlertidigt blive kørt med IC4-togsæt (diesel) frem til strækningen mellem Roskilde og Holbæk er klar med kørestrøm og nyt signalsystem

Øresundstog



1 togsæt

79 meter

Ca. 225 pladser

2 koblede togsæt

158 meter

Ca. 450 pladser

Dobbeltdækker



1 lokomotiv og 4 vogne

127 meter

Ca. 435 pladser

1 lokomotiv og 5 vogne

154 meter

Ca. 550 pladser

