



Visioner for Lollandsbanen

Katalog med mulige visioner for Lollandsbanen og dens opland

Vision og kontekst

I disse år sker der store forbedringer af banetrafikken på Sydsjælland og Lolland-Falster. Banen til Nykøbing Falster Station er udbygget til dobbeltspor (på nær Storstrømsbroen, hvor dobbeltspor først forventes ibrugtaget år 2027) med hastighedsopgradering og kortere rejsetid til følge. Derudover bygges den faste Femern Bælt-forbindelse til Tyskland med dobbeltspor mellem Nykøbing Falster Station og den nye Rødby Station, som vil betyde at området også vil betjenes af internationale tog. Den nye og opgraderede bane til Nykøbing Falster Station og videre til Tyskland via Rødby Station elektrificeres, så der kan køres med elektriske tog. Lollandsbanens aldrende IC2-tog udskiftes fra ca. 2029 med de nyere Lint-tog der nu kører på Region Sjællands øvrige baner.

De mange forbedringer af banetrafikken på Sydsjælland og Lolland-Falster giver nye trafikale muligheder, hvorfor det er relevant at opstille visioner for hvordan Sydsjælland og Lolland-Falster kan banebetjenes i fremtiden. De her opstillede visioner, er et idekatalog, som kræver nærmere analyse – herunder bestemmelse af anlægs- og driftsomkostninger – inden der træffes politisk beslutning.



Indhold

Afsnit	Side
Vision og kontekst	2
Indhold	3
Lollandsbanen i dag	4
Forventede ændringer med betydning for Lollandsbanen	5
Visioner	6
- Opgradering af Lollandsbanens sikkerhed og stationer	7
- Øget betjening på Lollandsbanen	8
- Hurtigtog på Lollandsbanen	9
- Forlængelse af driften fra Nykøbing Falster mod nord	10
- Genåbning af Gedserbanen	11
- Direkte tog Nakskov-København	12
- Godsdrift på Lollandsbanen	13
- Bedre tog- og busbetjening på Lolland	14
- Lokalbetjening Lübeck-Nykøbing Falster	15
Sammenligning af visioner	16

Dokumentnummer: 21033968
Dato: 21. november 2025
Sagsbehandler: ALA

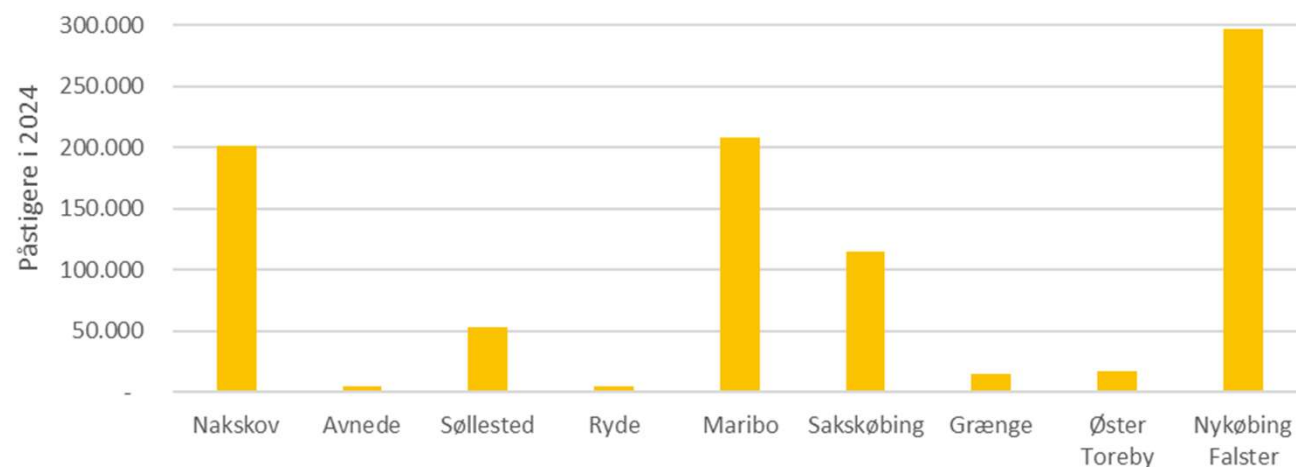


Lollandsbanen i dag

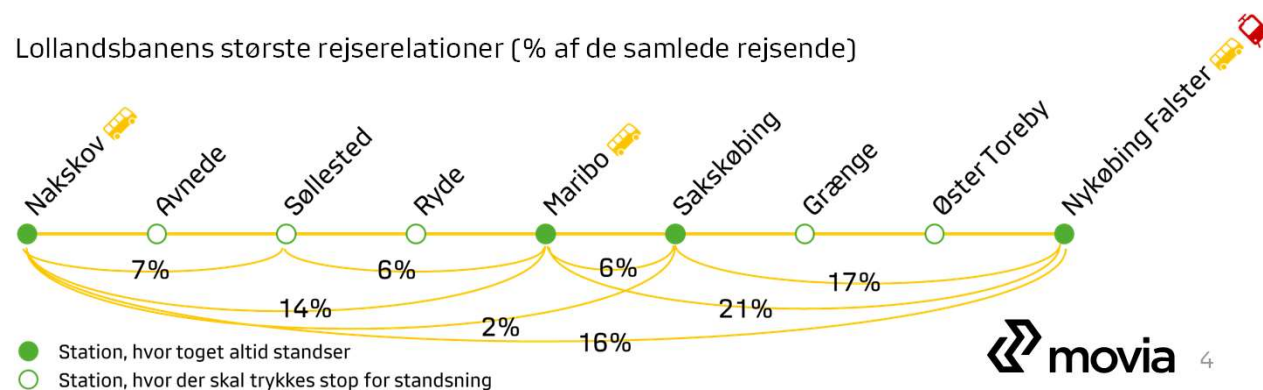
Lollandsbanen er en del af R-nettet. Det vil sige at Lollandsbanen har korte køretider og kører hver halve time i dagtimerne på hverdage mens der er timedrift på øvrige tidspunkter. Derudover har Lollandsbanen, som den eneste bane i Region Sjælland, natbetjening nætter efter fredage og lørdage.

Lollandsbanens passagertal har de seneste år oplevet en stigning, og samlet set havde Lollandsbanen ca. 920.000 passagerer i år 2024. Knap 30% af passagererne også rejste med DSBs tog fra Nykøbing Falster Station. De største stationer er Nykøbing Falster, Maribo og Nakskov, som alle også er busknodepunkter. Derudover er Sakskøbing også en stor station med mere end 100.000 påstigere

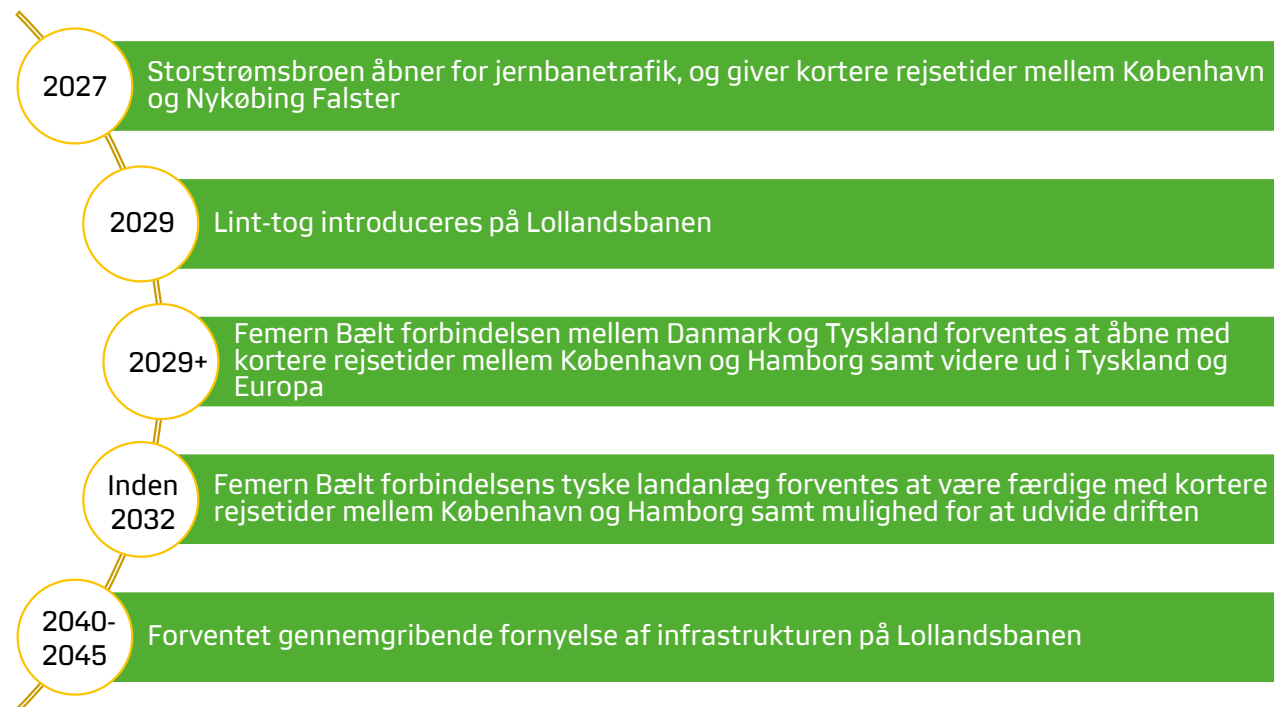
Lollandsbanen er med en gennemsnitshastighed på 64 km/t Lokaltogs hurtigste bane. Derudover har Lollandsbanen stabil drift med 99,3% af afgangene der blev gennemført i 2024, og 93,6% af togene der ankom rettidigt (indenfor 3 minutter) i 2024.



Lollandsbanens største rejserelationer (% af de samlede rejsende)



Forventede ændringer med betydning for Lollandsbanen



Med Femern-forbindelsens åbning arbejder Region Sjælland på at der sikres to stop for de internationale tog i regionen – et i Nykøbing Falster og et i Ringsted. Region Sjælland arbejder endvidere på (sammen med Schleswig-Holstein og Kreis Ostholstein) at sikre lokalbanetog på tværs af Femern Bælt.

Der er bestilt nye batteritog til de øvrige baner i Region Sjælland mens Lollandsbanen vil overtage Lint-togene til erstatning for de aldrende IC2-tog. På sigt vil også Lollandsbanen få nye emissionsfrie tog – eventuelt sammen med banerne i Nordsjælland.

Udover den gennemgribende sporfornyelse af Lollandsbanen omkring år 2040-2045, vil der også være behov for andre mere løbende fornyelser og anlægsinvesteringer. Det er fx fornyelser og hævning af perroner og sikring af overkørsler.

Visioner

De store projekter, der allerede er besluttet vil få betydning for Lollandsbanen og passagererne – både direkte og indirekte. Region Sjællands beslutning om at anskaffe batteritog til de øvrige baner betyder at Lollandsbanens IC2-tog bliver udskiftet med nyere Lint-tog. Det vil forventeligt give anslået 1-2 minutters kortere rejsetid mellem Nakskov og Nykøbing Falster. Derudover vil Storstrømsbroen og Femern Bælt forbindelsen give flere og hurtigere forbindelser fra Nykøbing Falster mod Tyskland og København til glæde for de mange passagerer på Lollandsbanen der fortsætter deres togrejse fra Nykøbing Falster.

De næste sider præsenterer visioner for hvordan Lollandsbanen kan styrkes og få flere passagerer gennem kortere rejsetid, højere frekvens og flere rejserelationer samt godskørsel på banen.

For yderligere at styrke og fremtidssikre Lollandsbanen bør der ske stationsnær byudvikling og styrkelse af til- og frabringertrafikken for gående, cyklende, biler og busrejsende. Dette er dog ikke beskrevet yderligere.

Visionerne bygger ovenpå den nødvendige vedligehold og fornyelse af Lollandsbanen, der er skitseret i Infrastrukturanalyse 2026-2035.

Forventede fremtidige rejsetider fra Nykøbing Falster

København H		1:03
Ringsted		0:34
Næstved		0:23
Vordingborg		0:12
Nykøbing Falster		0:00
Lübeck Hbf		1:03
Hamburg Hbf		1:37

Opgradering af Lollandsbanens sikkerhed og stationer

Beskrivelse

Investering i Lollandsbanen fremskyndes, så de usikrede overkørsler sikres tidligere for at højne sikkerheden, og de lave perroner der begrænser adgangen for gangbesværede, barnevogne m.v. hæves. Derudover kan rejseoplevelsen forbedres ved at opgradere stationernes ventefaciliteter og lysforhold.

Forudsætninger

Infrastrukturanalysens anlægsinvesteringer for sikkerhed og perroner gennemføres i tillæg til den nødvendige vedligehold og fornyelse.

Forventede effekter

Højere sikkerhed ved at sikre usikrede overkørsler.
Lettelse adgang til togene samt bedre og mere trygge venteforhold.

Begrænsninger og ulemper

Effekten af højre sikkerhed, lettere adgang til togene samt bedre og mere trygge venteforhold er vanskelige at kvantificere.

Muligt implementeringsår

Efter beslutning, kan de første mindre projekter igangsættes indenfor få år, mens større projekter kræver projektering. Der kan være økonomiske fordele ved at udføre flere forbedringer samtidigt – eventuelt samtidig med fornyelse af banen.



Øget betjening på Lollandsbanen

Beskrivelse

Betjeningen på Lollandsbanen kan øges ved at introducere halvtimesdrift i weekenderne, forlænge halvtimesdriften på hverdage til senere på aftenen og/eller udvide natbetjeningen til timedrift både i den nuværende natdriftsperiode og resten af natten. Denne form for driftsudvidelse er gennemført på de fleste af Region Hovedstadens baner.

Forudsætninger

Uddannelse af flere lokoførere.

Forventede effekter

Øget drift giver flere passagerer.

Begrænsninger og ulemper

De nuværende IC2-tog er ældre og det skal afklares om de kan klare den øgede drift. Der vil være øgede udgifter forbundet med den øgede drift.

Muligt implementeringsår

De kommende år udvides lokalbanedriften væsentligt, hvorfor der ikke kan uddannes et tilstrækkeligt antal lokoførere. Muligt implementeringsår kan derfor endnu ikke fastsættes..



Hurtigtog på Lollandbanen

Beskrivelse

En opgradering af Lollandbanen til 140 km/t vil gøre det muligt, at en blanding af tog der standser på alle stationer og hurtigtog med stop i Sakskøbing og Maribo samt eventuelt Søllested (på samme måde som Frederiksværkbanen).

Forudsætninger

Opgradering af Lollandbanen til 140 km/t og anskaffelse af nye (batteri)tog, der kan køre 140 km/t. Hurtigtogene standser på Nakskov, Maribo, Sakskøbing og Nykøbing Falster samt eventuelt Søllested stationer.

Forventede effekter

Hurtigtog opnår væsentlige rejsetidsbesparelser på op til 15 minutter mellem Nykøbing og Nakskov, mens tidsbesparelsen for tog der standser ved alle stationer er begrænset. 76% af dagens rejsende vil få glæde af de hurtigere tog, og hvis toget også standser i Søllested vil det være 89%. De hurtigere tog vil resultere i flere rejsende.

Begrænsninger og ulemper

Det skal undersøges hvor stor del af Lollandbanen, der kan opgraderes til 140 km/t, og afklares hvilke stationer hurtigtoget standser på.

Ikke alle tog vil have gode skift til/fra busser og DSB-tog.

Der vil være øgede udgifter forbundet med den øgede drift.

Muligt implementeringsår

Efter sporfornyelse med hastighedsopgradering ca. år 2040-2045 og anskaffelse af nye (batteri)tog.

Mulige rejsetidsbesparelser med fuld hastighedsopgradering ved hastighedsopgradering til 140 km/t med tog der standser ved alle stationer og hurtigtog der standser i Nakskov, Maribo, Sakskøbing og Nykøbing Falster

Rejsetider (tidsbesparelse i %)	Idag	Fremtidig Basistog	Fremtidig Hurtigtog
Nakskov-Maribo	22	21 (5%)	13 (41%)
Maribo-Nykøbing	24	22 (8%)	17 (29%)
Nakskov-Nykøbing	47	45 (4%)	32 (32%)
Nykøbing-Maribo	23	22 (4%)	17 (26%)
Maribo-Nakskov	21	20 (5%)	13 (38%)
Nykøbing-Nakskov	46	44 (4%)	32 (30%)



Forlængelse af driften fra Nykøbing Falster Station mod nord

Beskrivelse

Det er muligt at forlænge enten Lollandsbanens tog eller eventuelle lokaltog over Femern-forbindelsen mod nord til Vordingborg, Næstved eller Ringsted med betjening af de mellemliggende stationer. Det vil eventuelt også være muligt eventuelt at betjene de tidligere stationer Tingsted og Orehoved på Falster.

Forudsætninger

For at forlænge Lollandsbanen, skal der anskaffes nye (batteri)tog, der kan køre mindst 160 km/t under køreledninger.

Forventede effekter

DSBs regionaltog mellem Nykøbing Falster og København vil kunne køre hurtigere ved ikke at standse på de mindste stationer, som vil resultere i flere fjernrejsende. Der vil kunne skabes bedre sammenhæng på tværs af regionen med flere passagerer til følge.

Begrænsninger og ulemper

Det skal vurderes om der er kapacitet til at køre ekstra tog (og hvor langt) på Sydbanen mellem Ringsted og Nykøbing Falster. Passagerer mellem de små stationer og København kan opleve ekstra skift med risiko for at miste den videre forbindelse. Der vil være øgede udgifter forbundet med driften.

Muligt implementeringsår

Forlængelse af Femern tog efter Femern-forbindelsen.
Forlængelse af Lollandsbanen efter anskaffelse af nye (batteri)tog.



Foto: Bjarke Ørsted

Genåbning af Gedserbanen

Beskrivelse

Den 23 km lange Gedserbane mellem Gedser og Nykøbing Falster, der i dag er en veteranbane, genåbnes for persontrafik. Banen har været lukket for persontrafik siden december 2009.

Forudsætninger

Banen mellem Gedser og Nykøbing Falster istandsættes til igen at kunne håndtere passagertog i daglig drift.

Der anskaffes nye (batteri)tog til strækningen.

Forventede effekter

Væggerløse, Gedser og havnen i Gedser vil blive banebetjent.

Begrænsninger og ulemper

Der er begrænset passagergrundlag langs banen, hvorfor busnettet på Falster skal omlægges for at sikre tilstrækkeligt passagergrundlag.

Der vil være udgifter forbundet med genindførsel af planmæssig passagerdrift på banen.

Der vil være øgede udgifter forbundet med driften.

Muligt implementeringsår

Efter anskaffelse af nye (batteri)tog.



Direkte tog Nakskov-København

Beskrivelse

Lollandsbanens tog kan forlænges, så de kører hele ruten Nakskov-Nykøbing Falster-København, så der skabes direkte forbindelser fra Lollandsbanen til København uden skift i Nykøbing Falster.

Forudsætninger

Der anskaffes nye (batteri)tog, der kan køre mindst 160 km/t under køreledninger. Togene supplerer de DSB-tog der allerede kører på strækningen Nykøbing Falster-København.

Forventede effekter

En del af Lollandsbanens passagerer undgår skift på Nykøbing Falster Station, og vil kunne komme hurtigere frem og få en mere gnidningsfri rejse. Der vil derved kunne skabes bedre sammenhæng på tværs af regionen med flere passagerer til følge.

Begrænsninger og ulemper

Om få år vil DSB udelukkende køre elektriske tog København-Nykøbing Falster(-Tyskland), hvorfor der skal anskaffes flere batteritog. Det skal vurderes om der er kapacitet til at køre ekstra tog, og om togene kun skal køre morgen og eftermiddag eller hele døgnet.

Batteritog er dyrere i anskaffelse og drift end elektriske tog, og kun under ¼ af driften vil køres på batteri.

Muligt implementeringsår

Efter anskaffelse af nye (batteri)tog.



Foto: René Strandbygaard

Godsdrift på Lollandsbanen

Beskrivelse

Der er mulighed for at etablere et sidespor til det kommende transportcenter ved Maribo. Derudover er der mulighed for at genoptage kørsel af sukker på banen fra sukkerfabrikken i Nakskov og Nykøbing Falster samt sukkersiloen i Sakskøbing.

Forudsætninger

Reetablering af sidespor til sukkerfabrikken og sukkersiloen samt etablering af sidespor ved det kommende transportcenter i Maribo.

Godstrafik med diesel eller hybrid-lokomotiver (el og batteri).

Forventede effekter

Lollandsbanens betydning vil øges ved at der også køres gods på banen.

Begrænsninger og ulemper

Andre sporforbindelser til transportcentre har begrænset mængde af gods.

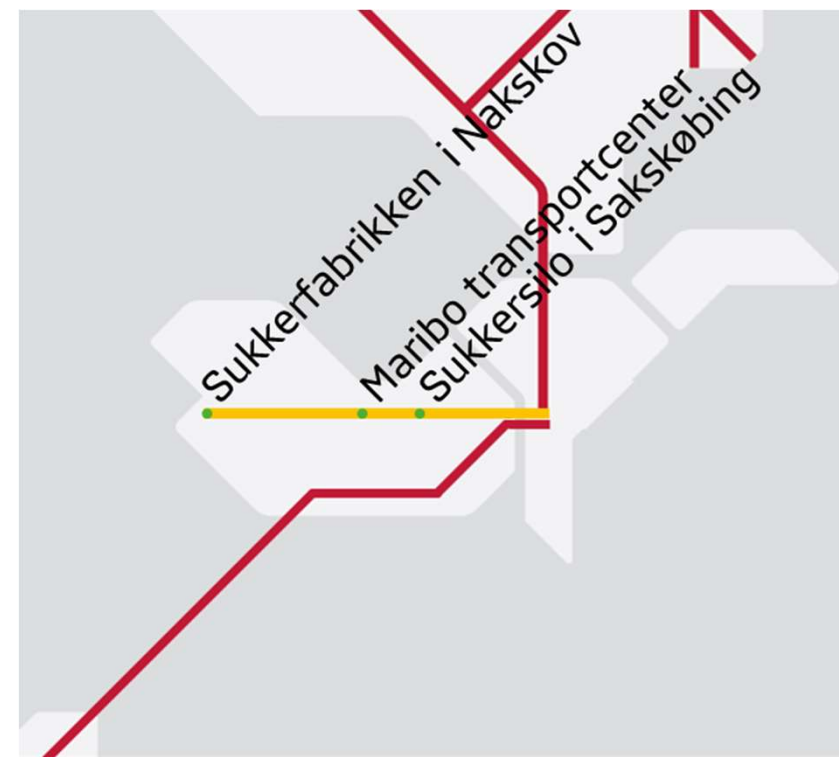
Kommerciel godstogsoperatør ønsker at betjene banen.

Udvides passagerdriften på Lollandsbanen, begrænset tidspunktet der kan køres gods.

Godstrafik kan gøre det sværere at billiggøre infrastrukturvedligehold og -fornyelse.

Muligt implementeringsår

Efter åbning af Femernforbindelsen.



Bedre tog- og busbetjening på Lolland

Beskrivelse

Ved at lokalbanebetjene den nye Rødby Station kan tog- og busbetjeningen på Lolland forbedres. Det kan ske ved at køre lokalbanetog mellem Rødby Station og Nykøbing Falster Station samtidig med at busnettet på Lolland omlægges, så Rødby Station busbetjenes, og der skabes kortere rejsetider på tværs af regionen.

Forudsætninger

Aftale med operatør om betjening af Rødby Station og på sigt nye tog der kan køre 160 km/t under kørestrøm.

Signaler er installeret på banen til Rødby (forventet 2028).

Forventede effekter

Styrket kollektivt net på Lolland med kortere rejsetider og flere passagerer.

Begrænsninger og ulemper

Kræver omlægning af busnettet på Lolland.

Der skal foretages trafikalt analyse af betjening af Rødby St.

Det skal afklares om det er DSB, NAH.SH eller Lokaltog der skal betjene Rødby St.

Muligt implementeringsår

Når der er tilstrækkeligt med tog til at frigøre Lint til at køre til Rødby.

Hastigheden kan øges med tog der kan køre mindst 160 km/t under køreledning.



Lokalbetjening Lübeck-Nykøbing Falster

Beskrivelse

Når den faste forbindelse over Femern åbner kan der køres lokalbetjening mellem Lübeck og Nykøbing Falster som supplement til de InterCity og EuroCity tog der planlægges til at forbinde København og Hamburg. Region Sjælland samarbejder med Schleswig-Holstein og Kreis Ostholstein om at sikre lokalbanetog på tværs af Femern Bælt kørt af f.eks. NAH.SH.

Forudsætninger

Nye tunnelgodkendte el- eller batteritog.
Politisk tilslutning fra dansk og tysk side.

Forventede effekter

Region Sjælland vil blive koblet bedre op på Femernforbindelsen, og der vil blive skabt flere direkte rejseforbindelser mellem Danmark og Tyskland, hvilket vil generere flere passagerer.

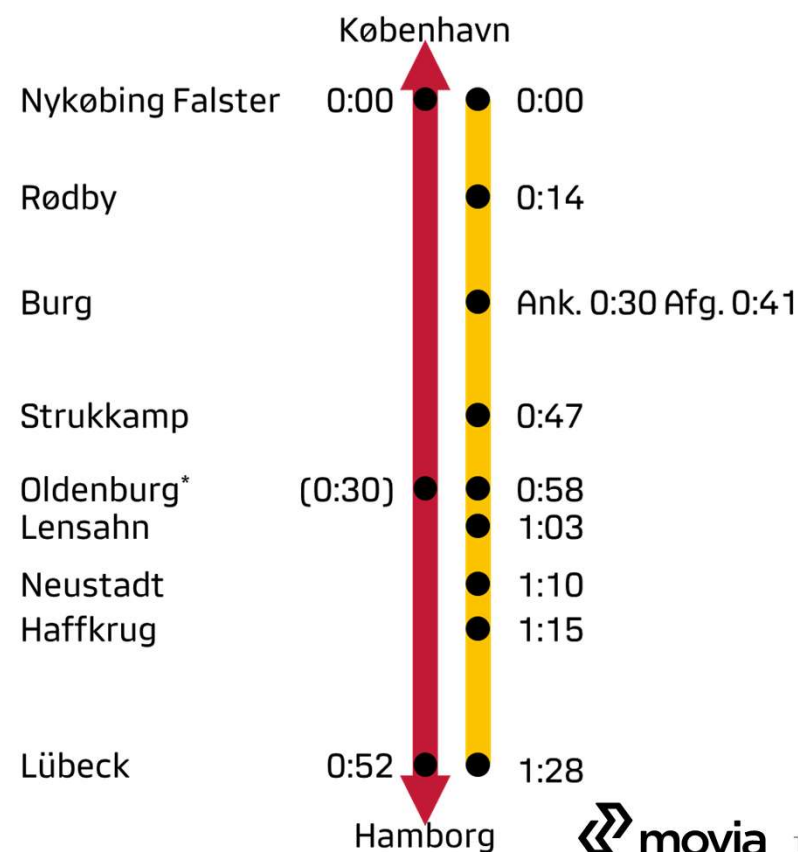
Begrænsninger og ulemper

Der vil være øgede udgifter forbundet med driften – særligt hvis korte lokaltog skal betale samme afgifter for at benytte Femernforbindelsen som lange internationale tog mellem København og Hamborg.

Muligt implementeringsår

Femern er åbnet og der kan køre el-tog Lübeck-Nykøbing Falster.

Eksempel på Rejsetider fra Nykøbing Falster med EC og lokaltog



*Hurtige internationaletog forventes ikke at standse i Oldenburg

Sammenligning af visioner

	Anlægspris	Drifts- omkostning	Flere passagerer	Kortere rejsetid	Forsvar/national sikkerhed	År for implementering
Opgradering af sikkerhed og stationer						Få år fra beslutning
Øget betjening på Lollandsbanen*		 → 	 → 			Afklares
Hurtigtog på Lollandsbanen**		 → 	 → 			2040-2045
Forlængelse fra Nykøbing Falster mod nord						Tidligst 2029
Genåbning af Gedserbanen						Tidligst 2029
Direkte tog Nakskov-København						Tidligst 2030
Godsdrift på Lollandsbanen						Tidligst 2029
Bedre bus- og togbetjening på Lolland*		 → 				Tidligst 2029
Lokalbetjening Lübeck-Nykøbing Falster*,***		 → 				Ca. 2032

* Afhængig af driftsomfangomfang

** Afhængig af antallet af basistog og hurtigtog

*** Afhængig af prisen for at køre gennem tunnelen



Positiv påvirkning af økonomien

Negativ påvirkning af økonomien



Dokumentnummer: 21033968
Dato: 21. november 2025
Sagsbehandler: ALA