



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 5. februar 2015
J. nr. 2014-5021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 26. november 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr.146:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 19. november 2014 fra Hans Olsen m.fl. vedrørende antallet af togafgange fra stationerne i Hvalsø og Lejre, jf. TRU alm. del - bilag 68.

Svar:

Den nu afsluttede udvidelse og modernisering af infrastrukturen på Nordvestbanen giver muligheder for at forbedre trafikbetjeningen mellem Roskilde og Kalundborg. Først og fremmest opnås en mere præcis drift, da trafikafviklingen på en dobbeltsporet bane ikke er nær så sårbar som på en enkeltsporet. Togene vil kunne køre hurtigere, og der bliver mulighed for at indsætte flere togafgange, og dermed for at øge antallet af siddepladser i myldretiden, hvor der er brug for det.

DSB har med den nye køreplan, der er trådt i kraft den 14. december indsat én ny afgang pr time og retning fra København H, som stopper i Høje Taastrup, Roskilde og Holbæk og herefter ved alle stationer videre til Kalundborg. Derudover er der justeret på minuttallene for de hidtidige tog på banen. Det hører så med, at DSB har indstillet enkelte tidlige og sene afgang. Den ekstra afgang i timen giver markant hurtigere rejsetider mellem København/Roskilde på den ene side, og Holbæk samt stationer vest herfor den anden side.

Når driften på banen udvides med et tog pr time og retning virker det af DSB valgte køreplansprincip mellem Roskilde og Kalundborg samfundsøkonomisk fornuftig. Der opnås med modellen en samlet nettotidsbesparelse ved at lade det nye tog være gennemkørende mellem Roskilde og Holbæk i forhold til at lade det stoppe ved alle mellemstationerne. Besparelsens størrelse kan anslås til at være op mod 175-180.000 timer om året svarende til forskellen mellem den gevinst, som de rejsende over de lange afstande på banen opnår, i forhold til den gevinst, som passagererne på mellemstationerne kunne have opnået ved et ekstra stop i timen ved disse.



Med den nye køreplan udvides antallet af siddepladser på strækningen som følge af udvidelsen med 1 tog pr time og retning, og det kommer også mellemstationerne til gode. Hvis passagererne over de lange strækninger fortrinsvis vælger de hurtige tog, vil disse ikke længere beslaglægge pladser i de tog, som betjener mellemstationerne.

Køreplanen for 2015 er nu trådt i kraft og ligger fast. De fremtidige køreplaner ligger til gengæld ikke fast. Det vil i alle tilfælde være naturligt at følge udviklingen og se på erfaringerne og passagerernes tilfredshed med K15.

For 2016 og frem må der også tages forbehold for at der ikke er aftalt en endelig kontrakt for DSB, og at det præcise indhold af en fremtidig kontrakt, herunder trafikomfanget og krav til betjening af de enkelte stationer, i sidste ende må bero på en politisk stillingtagen.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke