

Besvarelse af samrådssp. L og M vedr. Nordvestbanen

Samrådssp. L *Vil ministeren redegøre for den historiske udvikling i antallet af afgang, det samlede antal siddepladser i myldretiden samt transporttid til Roskilde og København fra stationerne Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød, særligt i lyset af forandringen efter anlægget af dobbeltspor på strækningen?*

Et faktiskt spørgsmål

- Jeg er blevet bedt om at fremlægge en masse fakta om togtrafikken på Nordvestbanen – blandt andet antallet af afgang og siddepladser for de enkelte stationer mellem Roskilde og Holbæk.
- Oplysninger om forhold på enkeltstationer kan hurtigt give anledning til fejlfortolkninger, hvis man ikke ser dem i sammenhæng med den samlede togtrafik på strækningen.
- Jeg vil derfor gerne starte med at give et overblik over trafikken før og efter udbygningen af banen.



- Det bedste indblik gives ved at sammenligne køreplanen for 2011 med køreplanen for 2016.
- Nu skal man jo altid være påpasselig med at fortælle om køreplaner. Der er mange særtilfælde, hvor togene kører på en *lidt* anden måde end det generelle billede.
- Det jeg kommer ind på nu er det generelle billede for trafikken på en typisk hverdag:
- I 2011 kørte der to tog i timen mellem København og Holbæk. De stoppede ved alle stationer undervejs fra Roskilde til Holbæk.
- I morgenmyldretiden var togene suppleret med en afgang fra Holbæk med stop i Hvalsø.
- I 2016 kommer der til at køre tre tog i timen mellem København og Holbæk.
- Hovedreglen er, at to af disse tog stopper ved alle stationer mellem Roskilde og Holbæk.



- I morgenmyldretiden er der desuden en ekstra afgang fra Holbæk med stop i Hvalsø. Det er lige som i 2011.
- Det tredje tog kører uden stop Holbæk-Roskilde. Det tog sikrer de hurtige forbindelser for passagererne, der kører over længere afstande. For eksempel fra Kalundborg eller Holbæk til København.
- Når man har indsat et særligt tog til passagererne, der rejser langt, optager de passagerer jo ikke plads i stop-togene. Stop-togene behøver derfor ikke at have så mange pladser.
- Det skal man være opmærksom på, når vi nu kommer til spørgsmålet om hvor mange pladser, der var i 2011 sammenlignet med 2016.
- En mundtlig redegørelse for en historisk udvikling i en køreplan kan hurtigt blive søvndyssende.



- Det er faktuelle oplysninger, som egner sig bedst til en skriftlig præsentation.
- Derfor har jeg dem med på papir til udvalgets medlemmer.
- Af tabellen fremgår antal afgang, pladser og rejsetid i myldretiden på en hverdag fra 6.00 til 8.00 for henholdsvis 2011 og 2016.
- Tabellen viser følgende
 - Rejsetiden til København og Roskilde er marginalt forbedret for stationerne mellem Holbæk og Roskilde. Her skal man jo huske på at der er kommet en ny hurtig forbindelse fra Holbæk og Kalundborg, som i højere grad udnytter opgraderingen af strækningen.
 - Antal afgang i myldretiden er uændret for stationerne mellem Holbæk og Roskilde.
 - Der er lidt færre pladser fra de mindre stationer. Men her skal man jo som sagt huske på, at



der er kommet et nyt hurtigt tog fra Holbæk, som aflaster stop-toget.

Samrådssp. M *Mener ministeren, at det er rimeligt, at togpendlerne på de fire stationer Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød, samlet set over de sidste par år, har set en stærkt forøget rejsetid, når man sammenlægger de meget lange rejsetider under de tre sommerperioder med togbusser som følge af anlægget af dobbeltsporet, kombineret med de meget minimale besparelser i rejsetiden efter afslutningen af anlægsprojektet?*

Bredt flertal bag ombygning

- Det er alle partier i Folketinget bortset fra Enhedslisten, der står bag aftalen om opgradering til dobbeltspor på Nordvestbanen.
- Jeg håber derfor, at samrådsspørgerne er enige med mig i, at de gener, som vi i fælleskab påførte passagererne under udbygningen, dem må vi også i fællesskab tage ansvaret for.



- Det er rigtigt, at der ikke er kommet store rejsetidsgevinster for passagererne på stationerne mellem Holbæk og Roskilde.
- Det burde heller ikke overraske nogen. Det ligger jo i sagens natur, at et tog, der stopper ved mange stationer undervejs, ikke kan udnytte den højere maksimalhastighed så godt som et tog, der kører uden stop.
- Når det er på plads, må jeg nu også sige, at jeg undrer mig meget over, hvorfor jeg netop nu bliver stillet til ansvar for den betjening, som DSB tilbyder sine kunder på de fire stationer.
- Vi har jo netop haft en transportminister fra de to samrådsspørgeres parti.
- Han sendte d. 31. oktober 2014 et brev i sagen til pendlertalsmanden for pendlerne i Lejre Jens Bengtsson.

Hvorfor har den tidligere regering ikke gjort noget?



- Han skrev følgende til Jens Bengtsson, og jeg citerer:
- ”Ca. 6.820 gennemkørende passagerer mellem Holbæk og Roskilde sparer 17 minutter med den nye hurtigere køreplan mellem Holbæk og Roskilde, heraf ca. 8 minutter ved at lade toget være gennemkørende. Disse passagerer skal der også tages hensyn til, og det er det, som DSB gør i den kommende køreplan, når DSB indsætter et tog, der ikke standser mellem Roskilde og Holbæk.”
- Efterfølgende indgik samrådsspørgernes parti i marts 2015 en kontrakt med DSB om betjeningsomfanget for stationerne i hele landet, herunder på Nordvestbanen.
- Hvis man fra socialdemokratisk side havde ønsket en ændret betjeningen på Nordvestbanen skulle den tidligere transportminister blot have sagt det højt.



- Behøver jeg at minde om, at Venstre ikke er en del af aftalen om DSB-kontrakten?
- Men jeg kan åbenbart konstatere, at det nu er blevet socialdemokratisk politik at kræve af andre partier, at de skal gennemføre de krav, som man ikke selv ville lytte til, da man selv sad ved magten.
- Hvis jeg var utilfreds DSB-kunde på de fire stationer ville jeg derfor undre mig over, hvorfor socialdemokraterne først reagerer nu.
- Og jeg ville nok også spørge mig selv, om socialdemokraternes nuværende omsorg og interesse for stationernes standsningsforhold er ægte eller opfundet til lejligheden, fordi man nu ikke længere selv sidder med ansvaret.