

Til Folketingets Transportudvalg

Christiansborg via e-mail

Nykøbing Falster 24.02.2025

## **FORSLAG TIL ELEKTRIFICERING AF DEN STATSIGE STRÆKNING ROSKILDE – KØGE (ØLBY)**

Kære Transportudvalg.

Det er jo glædeligt at vi indenfor de kommende 2-3 år er færdig med at elektrificere den statslige jernbaneinfrastruktur, jævnfør de politiske aftaler herom. Men jeg synes der er en mangel her øst for Storebælt, som bør løses snarest muligt, og gerne inden Femern-forbindelsen er åbnet.

Det drejer sig specifikt om den manglende elektrificering af strækningen fra Roskilde station (vestenden) til Ølby nord for Køge, nærmere lokaliseret ved det sporskifte, som forbinder Lille Syd strækningen med Køge Nord station. Strækningen fra Køge Nord via Køge til Næstved er jo elektrificeret og ibrugtaget i 2019. Hvorfor de manglende ca. 17 kilometer ikke er blevet elektrificeret, kan jeg ikke finde en saglig begrundelse for, da den jo var med i den oprindelige anlægslov fra 23. maj 1979 – men det er jo også længe siden, og der er siden da lavet en ny anlægslov om elektrificering.

Hvorfor synes jeg det er vigtigt at få elektrificeret de manglende ca. 17 kilometer? Det vil jeg komme ind på efterfølgende:

- a) DSB udfaser deres dieseltog løbende frem mod 2030, jeg ved godt at DSB ikke er den aktuelle operatør på strækningen, men kan så ikke i akutte tilfælde benytte strækningen som ”omvejskørsel”, som de kan i dag.
- b) Fremtidig betjening af Køge station med godstog hvor godstogsoperatørerne jo også løbende udfaser diesellokomotiver i deres materielflåde – desuden har der for ikke så længe været udvist fornyet interesse i at kunne betjene sporanlægget på et transportcenter nord for Køge, nærmere bestemt i nærheden af Lille Skensved station.
- c) Bør elektrificeres som led i en beredskabsmæssig sammenhæng. Strækningen Roskilde – Køge – Næstved kan fungere som en tredje korridor mellem Øresundsforbindelsen og Femern-forbindelsen, ikke mindst set i lyset af den geopolitiske situation i Europa, og med Sveriges indtræden i NATO, kan der forventes et øget fokus på at kunne anvende jernbanen til større militære transporter gennem Danmark til Europa – jeg ved fra anden litteratur, at netop Norge og Sverige står for et større indkøb / lejemål omhandlende levering af et større antal godsvogne til transport af tungt militært materiel.
- d) Banedanmark skal indenfor få år etablere en kapacitetsudvidelse ved og omkring Ringsted station, som vil betyde en del store og langvarige sporspærringer for trafikken – ved at kunne anvende Roskilde – Køge – Næstved til elektrisk drift hele vejen, vil det betyde store

lettelser for DSB i afvikling af persontrafikken, især på Lille Syd til Næstved og Sydbanen til Vordingborg og Nykøbing Falster.

Hvis en sådan elektrificering blandt andet kan begrundes med beredskabsmæssige forhold, så må det være udbudsjuridisk muligt at kunne tildele ordren uden tidskrævende udbud til den entreprenør, som er i gang med elektrificeringsprogrammet, og som har både medarbejdere, maskiner og erfaring, kompetencer mv., ganske i stil med de forsvarsindkøb, Staten nu skal i gang med.

Derfor skal man heller ikke bruge unødvendig tid til større, samfundsøkonomiske beregninger på dette "lille" projekt da det netop skal ses i en større, beredskabsmæssig sammenhæng for samfundet.

Jeg håber at Transportudvalget vil drøfte min henvendelse direkte med Transportministeren og/eller med den Forligskreds, som aftaler elektrificering mv.

Jeg forestiller mig, at, hvis der kunne blive truffet en politisk beslutning i løbet af 2025, så burde den igangværende entreprenør kunne løse opgaven i 2028 efter færdiggørelsen af Roskilde – Kalundborg, samt Storstrømsbroen og Nykøbing Falster – Femern-forbindelsen. Så burde det både kunne afbøde anlægsgenerne for kapacitetsudvidelsen ved og omkring Ringsted station, og samtidig være klar som en tredje korridor ved ibrugtagning af Femern-forbindelsen.

Med venlig hilsen fra en pensioneret banechef

Tommy Frost

Havnepladsen 6B, 2. mf.

4800 Nykøbing Falster