

Østbanen er en livsnerve for Region Sjælland



Østbanen forbinder Faxe og Stevns Kommuner med Køge og er en livsnerve for mange borgere i Region Sjælland. I Køge er der store arbejdspladser – fx universitetshospitalet – og mange uddannelsesinstitutioner. Køge er samtidig et trafikknudepunkt for de borgere, der skal videre til Roskilde eller København.

Fra december 2020 overtager Region Sjælland ansvaret for strækningen mellem Køge og Roskilde fra staten. Dermed bliver Østbanen et endnu stærkere bidrag et fantastisk kollektivt trafiktilbud.

Der er brug for en omfattende sporrenovering

Sporene på Østbanen er ca. 40 år gamle. Det svarer til den normale alder for en bane, inden den skal renoveres.

Lokaltog A/S, som driver Region Sjællands lokalbaner, har konstateret, at Østbanens spor er slidt ned, og det giver driftsutfordringer. Der er allerede i 2011 indført en begrænsning af togenes vægt, som betyder, at sæder er taget ud af togene. Fra december 2019 nedsættes hastigheden fra 100 km/t til 75 km/t for at nedsætte sliddet på sporene. Forhåbentlig kan de så holde frem til en sporrenovering.

Renoveres sporene ikke, vil der med tiden komme flere begrænsninger, og der er risiko for, at kørslen på banen må indstilles.

Transportministeriet har i efteråret 2017 fået lavet rapporten "Privatbanernes infrastruktur". Heri beskrives behovet for en sporrenovering på Østbanen. En senere ekstern undersøgelse viser, at sporrenoveringen vil koste ca. 510 mio. kr. (inkl. et normalt tillæg på 30% til budgetusikkerhed).



REGION SJÆLLAND



- vi er til for dig

Region Sjælland satser på kollektiv trafik

I Region Sjælland er der mange steder langt til de større byer. Region Sjælland prioriterer derfor at have et godt kollektivt trafiktilbud til borgerne og anvender 72% af budgettet til regional udvikling på kollektiv trafik. Det er klart den højeste andel blandt regionerne, og det skyldes ikke mindst, at Region Sjælland har det største lokalbanenet i Danmark.

Desuden har Region Sjælland investeret i det såkaldte R-net, som er en betjeningsstandard, der sikrer halvtimesdrift i kontortiden, og Regionen afprøver løbende nye metoder til at skabe mere mobilitet for pengene.

De økonomiske rammer skal være til stede

Idet regionerne ikke selv opkræver skatter, er det staten, der beslutter, hvor stort et budget regionerne har til regional udvikling. Lokalbanerne skal finansieres inden for denne budgetramme. Region Sjælland modtager hvert år ca. 36 mio. kr. i investeringstilskud til banedriften. Tilskuddet skal dække investeringsudgifterne til togmateriel og skinner.

I dag har Region Sjælland investeringsudgifter til lokalbanerne for omkring 40 mio. kr. – dvs. 4 mio. kr. mere, end regionen modtager i tilskud.

Skal Region Sjælland selv betale for en sporrenovering er det nødvendigt med lånefinansiering. Renter og afdrag vil udgøre ca. 23 mio. kr. pr. år og ligger langt uden for den økonomiske ramme, der er til rådighed til kollektiv trafik.

Hvis Region Sjælland skal finde finansiering til renoveringen af Østbanen, vil det ske inden for den eksisterende ramme. Bl.a. kan Region Sjællands bustrafik blive ramt ganske hårdt.

En supplerende BRT-undersøgelse

Region Sjælland og Transportministeriet har sammen undersøgt muligheden for at anlægge en BRT-løsning (højklasset bus) på Østbanens tracé med et sammenligneligt service- og kvalitetsniveau.

Undersøgelsen viste, at en BRT-løsning ville tage betragteligt længere tid at etablere og være præget af større usikkerhed også for de økonomiske konsekvenser, hvor BRT-løsningen ikke synes at have en klar og sikker økonomisk fordel. BRT-løsningen ville samtidigt umuliggøre, at Østbanen som planlagt kunne bindes sammen med den statslige banestrækning fra Køge til Roskilde.

Et enigt regionsråd besluttede 24. juni 2020 at gå videre med en baneløsning.

Statens investeringstilskud skal ajourføres

Det nuværende statslige investeringstilskud blev fastlagt i 2001 ud fra det daværende Jernbanetilsyns vurdering af behovet for investering i de enkelte baner i perioden 2000 til 2009.

Udløbsdatoen på investeringstilskuddet er dermed overskredet med ti år.

Transportministeriets egen rapport "Privatbanernes infrastruktur" fra 2017 har vurderet fremtidige infrastrukturinvesteringer og giver dermed et nyt udgangspunkt for de kommende ti år. Det har Danske Regioner løftet over for Regeringen i sensommerens økonomiforhandlinger. Danske Regioner har beregnet, at regionerne samlet mangler ca. 106 mio. kr. årligt i investeringstilskud. I økonomiaftalen for både 2020 og 2021 noteres udfordringen, og det noteres, at der i 2020 skal drøftes fremtidige statslige infrastrukturinvesteringer.

Region Sjælland mangler ca.

23

mio. kr. årligt i statsligt investeringstilskud

Vi er i gang

Movia har lagt en tidsplan for en mulig sporrenovering af Østbanen, som giver mulighed for, at sporene kan være renoverede i sommeren 2022.

Regionsrådet har 24. juni 2020 besluttet at sætte anden fase til 30 mio. kr. i gang for ikke at blokere for, at renoveringen kan gennemføres hurtigst muligt.

3 løsninger til finansiering af sporrenovering på Østbanen

Staten har flere muligheder for at finansiere den nødvendige sporrenovering af Østbanen.

Ajourføring af investeringstilskuddet til lokalbanerne på finansloven

Det statslige investeringstilskud til lokalbanerne indgår på finanslovens §28.52.14.10 og vedtages med denne. Investeringstilskuddet er opdelt på de enkelte regioner.

Investeringstilskuddet blev fastlagt i 2001 ud fra det daværende Jernbanetilsyns vurdering af behovet for investering i de enkelte baner i perioden 2000 til 2009.

Udløbsdatoen på investeringstilskuddet er dermed overskredet med ti år.

Programfaseundersøgelsen fra juni 2020 af en sporrenovering på Østbanen (Atkins) samt Transportministeriets rapport "Privatbanernes infrastruktur" fra 2017 giver et nyt udgangspunkt for fastlægge investeringstilskuddet for de kommende ti år.

Det er den korrekte måde at håndtere udgiften til Østbanens sporrenovering på. Finanslovsposten er netop møntet på investeringer i lokalbanerne.

En stor fordel er, at udgiften fordeles over en lang årrække. Hæves det årlige investeringstilskud til Region Sjælland med 23 mio. kr. kan det dække regionens lånefinansiering af sporrenoveringen.

Etablering af en statslig pulje til investeringer i lokalbanerne

Der kan etableres en statslig pulje, hvor regionerne kan søge om midler til investeringer i lokalbanerne.

Modellen er kendt i mange sammenhænge. Det er dog en noget indirekte måde at støtte en sporrenovering af Østbanen på. Det skal sikres, at der faktisk tildeles midler til Østbanen.

Sporrenoveringen på Østbanen vil koste 510 mio. kr. og vil betinge, at puljen skal være stor.

Særskilt statslig bevilling til sporrenovering af Østbanen

Der afsættes direkte midler til sporrenoveringen af Østbanen.

Modellen er kendt i mange sammenhænge. F.eks. blev der i 2019 afsat 100 mio. kr. til oprensning af generatonsforureningerne efter Grindstedværket og Cheminova. Dette skete via et aktstykke til finansloven, hvor der tildeles midler til Region Midtjylland og Syddanmark.

Der skal bevilges 510 mio. kr. fordelt over årene 2020 og 2021.

Hvornår skal finansieringen på plads

Sporene på Østbanen er i meget dårlig stand. Driften er allerede reduceret, og der er ingen garanti for, hvor længe den nuværende drift kan opretholdes.

Region Sjælland bevilgede derfor på møde d. 24 juni 2020 30 mio. kr. til projekteringsfasen, så tidsplanen for sporrenoveringen kan holdes. Sporrenoveringen kan være fuldført medio 2022, under forudsætning af, at der findes midler til den.

Finansieringen af sporrenoveringen skal derfor bringes på plads i den nærmeste fremtid. Ellers går processen i stå.

Hvor kan finansieringen besluttes

Det mest naturlige vil være, at finansieringen af sporrenoveringen på Østbanen indgår i finanslovsforhandlingerne for 2021.

Sker dette ikke vil det kunne ske i forbindelse med de kommende forhandlinger om en grøn mobilitetsplan. Der er dog ingen garanti for, hvornår disse finder sted og afsluttes. Østbanen passer måske heller ikke umiddelbart ind i en aftale om statslige investeringer.

En tredje mulighed er den årlige økonomiaftale mellem staten og regionerne. Den næste finder dog først sted sommeren 2021 og omhandler 2022. I de to sidste aftaler er problemerne med investeringer i lokalbanerne noteret og henvist til kommende infrastrukturforhandlinger! Det synes ikke at være en farbar vej.

Finansieringen af Østbanen bør indgå i forhandlingerne om finansloven for 2021. Løsningen kunne være, at hæve det årlige investeringstilskud til Region Sjælland med 23 mio. kr.



REGION
SJÆLLAND



- vi er til for dig