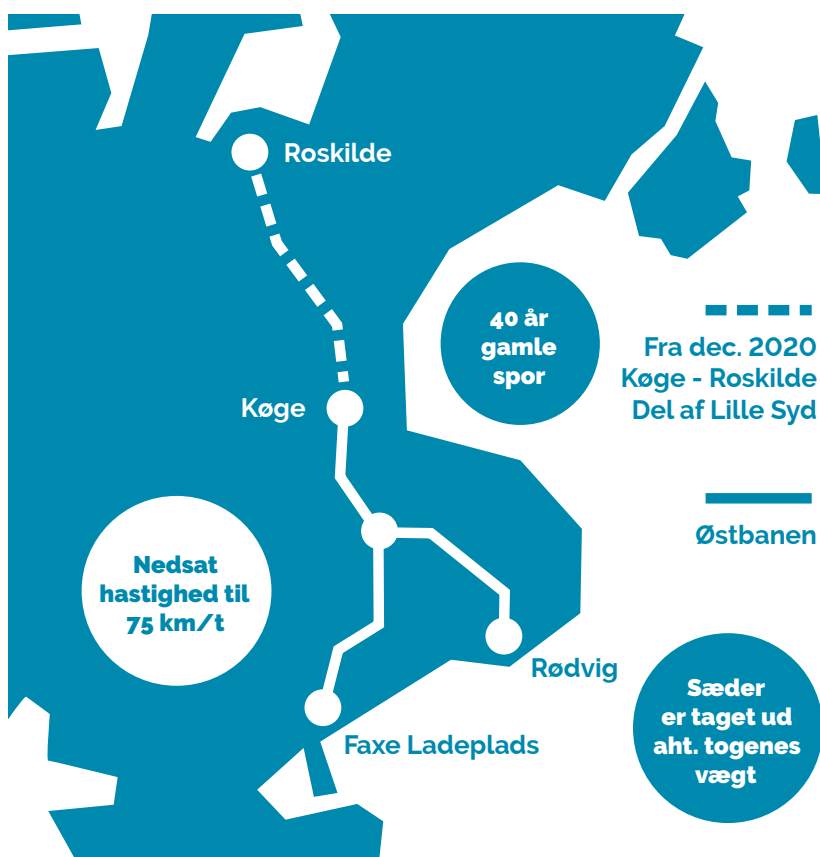


**Fakta om Østbanen, behovet for en sporrenovering
og den økonomiske udfordring**

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 omfat- tende spor- renovering

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 drifts-udfordringer. 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. 660 mio. kr. (inkl. et normalt tillæg på 50% 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 investeringsstilskud 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. 30 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.

Region Sjælland har det største lokalbanenet i Danmark

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 2020 noteres udfordringen, og det er noteret, at der i 2020 skal drøftes fremtidige statslige infrastrukturinvesteringer.

Region Sjælland mangler ca.

30

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. Årsagen til det lange forløb er bl.a., at der skal gennemføres større undersøgelser, inden opgaven kan gå i udbud.

Regionsrådet behandler 4. november 2019 forslag om at sætte første fase til 8 mio. kr. i gang for ikke at blokere for, at renoveringen kan gennemføres hurtigst muligt.