

13 (Åben) Sporrenovering på Østbanen

Sagsresumé

Skinnerne på Østbanen er slidt ned, og banen skal totalrenoveres, hvis der fremover skal køre tog på banen. Region Sjælland skal inden 30. juni 2021 tage stilling til igangsættelse af udbudsprocessen (fase III), hvis den gældende tidsplan med færdiggørelse i tredje kvartal 2022 skal overholdes.

Sagsfremstilling

Indledning

Skinnerne på Østbanen er slidt ned og banen skal totalrenoveres, hvis der fremover skal køre tog på banen. Region Sjælland har ikke de fornødne økonomiske rammer til at dække udgiften til sporrenoveringen. Der arbejdes derfor intensivt med at få Folketinget/regeringen til at bevilge de nødvendige økonomiske midler til sporrenoveringen.

Der skal senest d. 30. juni 2021 træffes en beslutning om, hvorvidt Region Sjælland ønsker at gå videre med sporrenoveringens fase III, hvor udbudsprocessen sættes i gang.

Baggrund

Regionsrådet besluttede den 4. november 2019 at igangsætte forberedelsen af sporrenoveringen, den såkaldte programfase (fase I). Regionsrådet besluttede den 24. juni 2020 at fortsætte arbejdet med sporrenoveringen og igangsatte sporrenoveringens næste fase, projekteringsfasen (fase II).

Movia og Lokaltog har oplyst, at det senest den 30. juni 2021 skal besluttes at igangsætte den tredje og sidste fase, udbuds- og anlægsfasen, hvis Østbanen som planlagt skal være færdigrenoveret i tredje kvartal 2022.

Inden udbudsprocessen kan gå i gang, skal Regionsrådet beslutte at igangsætte fase III med henblik på at gennemføre sporrenoveringen.

Sagen blev senest behandlet på Forretningsudvalgets møde den 25. januar 2021, hvor der bl.a. blev redegjort for ovenstående. På mødet bad Forretningsudvalget om at få beskrevet eventuelle alternativer og de økonomiske konsekvenser for de kollektive trafik i Region Sjælland, hvis Folketinget eller regeringen ikke bevilger nye midler til renoveringen af Østbanen.

Forespørgselsdebat, Folketingsvedtagelse og økonomiforhandlinger

Der er arbejdet intensivt med at få Folketinget eller Regeringen til at bevilge nye midler til renoveringen af Østbanen.

Senest afholdt Folketinget den 20. april 2021 en forespørgselsdebat om lokalbanernes økonomi. Folketinget vedtog derefter den 22. april 2021 et beslutningsforslag, hvor det konstateres, at regeringen i forbindelse med infrastrukturforhandlingerne vil fremlægge et oplæg til mulig prioritering af skinnenettet til Østbanen og andre lokalbaner i Danmark. Det er uvist, hvornår der indgås en infrastrukturaftale.

Det statslige tilskud til lokalbanerne forventes også at blive et tema til de kommende økonomiforhandlinger mellem regeringen og Danske Regioner. Økonomiaftalen forventes at være på plads primo juni.

Igangsættelse af fase III med udbud af skinnerenovering på Østbanen

Fase III (udbuds- og anlægsfasen) af sporrenoveringen på Østbanen indebærer godkendelse af at sporrenoveringen sendes i udbud og senere selve renoveringen.

Hvis tidsplanen for sporrenoveringen skal fastholdes skal Lokaltog sideløbende med udbudsprocessen igangsætte bygherreindkøb af materialer som f.eks. skinner og sveller. Disse indgår ikke i selve udbuddet, hvilket er normal procedure. Movia og Lokaltog skønner, at de nødvendige indkøb udgør udgifter op til 35 mio. kr. Hvis arbejdet med sporrenoveringen stoppes kan de indkøbte materialer ikke anvendes som planlagt. En stor del af udgiften må i den situation forventes at være tabt. Lokaltog vil forsøge at minimere tabet. Udgiften til bygherreindkøbene mellemfinansieres af Lokaltog.

Lokaltog vil samtidig skulle indlede erhvervelsen og eventuelt ekspropriering af nødvendige arealer til sporrenoveringen. Igangsættelse af ekspropriering er helt nødvendig for at fastholde tidsplanen. Da ekspropriering berører borgernes ejendom, er det et krav, at eksproprieringer kun sættes i gang, hvis renoveringen gennemføres.

Tilbuddene på sporrenoveringen vil foreligge ultimo 2021 / primo 2022. Regionsrådet forelægges resultatet af udbuddet, inden der tildeles kontrakt.

Den samlede anlægssum til sporrenoveringen af Østbanen forventes at være 510 mio. kr., inkl. de lovpligtige 30 pct. usikkerhedstillæg. Herudover kommer regionens andel af udgiften flytningen af Rødvig station på op til 11,5 mio. kr.

Udgift til sporrenoveringen lånefinansieres. Efter de nuværende låneregler og det nuværende (lave) renteniveau vil dette svare til årlige finansieringsudgifter på ca. 23 mio. kr. Der er mulighed for at indgive ansøgning til Bolig- og Indenrigsministeriet om dispensation til at optage et 40 årigt lån. Dispensation til optagelse af et 40 årigt lån kræver jf. de nuværende regler "særlige omstændigheder".

Hvis der ikke sikres ny statslig finansiering skal Region Sjælland tage stilling til finansieringen af de årlige udgifter til renter og afdrag. Der vil i den situation skulle gennemføres en stor sparerunde på den kollektive trafik i Region Sjælland. Det er Movias vurdering, at besparelse på 23 mio. kr. årligt vil betyde, at ca. 22% af busdriften i Region Sjælland vil skulle indstilles. Det vil forårsage et tab af ca. 1,3 mio. passagerer. Alternativt kunne togdriften indskrænkes, så der ikke længere er halvtimesdrift og lokalbanerne dermed udgår af R-nettet. Dette er en væsentlig serviceforringelse og forventelig betyde et tab af ca. 0,6 mio. passagerer.

Mulige alternativer

Alternativerne til at gå videre med sporrenoveringen af Østbanen nu er:

- at udskyde reoveringen indtil finansieringen er på plads
- at stoppe sporreoveringen og indsætte busser på strækningen i stedet.

En udskydelse vil på sigt kunne indebære, at der skal etableres busdrift på strækningen. Det er fortsat Movia og Lokaltogs forventning, at Østbanen kan holde frem til reoveringen er gennemført i tredje kvartal af 2022.

Ordinære busser kører langsommere og mindre regelmæssigt end tog. De må derfor anses for at være en væsentlig service-forringelse for borgerne langs Østbanen. Erstatte Østbanen med busdrift mistes derudover de synergieffekter, der opstod, da Østbanen i december 2020 blev forlænget med strækningen Køge - Roskilde.

Vilkårene for at omlægge banedrift til busser vil også skulle forhandles på plads med staten. Busdrift er i sig selv væsentlig billigere end banedrift. Men under de nuværende regler vil statens tilskud til regional udvikling blive reduceres, da de bl.a. tildeles på baggrund af antal km. jernbanespor.

Det er jf. fristen for en tilbagemelding til Movia og Lokaltog den 30. juni mulighed for udskyde beslutningen om igangsættelse af fase III af sporreoveringen til Forretningsudvalgets ordinære møde den 21. juni og det efterfølgende ekstraordinære møde i Regionsrådet samme dag. Det vil give mulighed for at kende resultatet af økonomiaftalen og forventelig også en infrastrukturaftale.

Økonomi

De økonomiske konsekvenser fremgår af sagsfremstillingen.

Indstilling

Administrationen indstiller,

1. at Region Sjælland - i forventning om at Folketinget og regeringen bevilger den nødvendige finansiering - beslutter at igangsætte fase III af sporreoveringen på Østbanen

eller
2. at Region Sjælland udskyder beslutningen om igangsættelse af fase III til ekstraordinært møde i Regionsrådet den 21. juni 2021.

Sagen afgøres af Regionsrådet.

Tidligere beslutninger

Udvalg: Forretningsudvalget 2018-2021

Dato: 25-05-2021

Forretningsudvalget anbefaler indstillingens punkt 1.

Fraværende

Jacob Jensen (V)

Jorun Bech (A)

Beslutning

Indstillingens punkt 1 blev godkendt.

Fraværende

Charlotte Petersson (A)

Camilla Aff Bredegaard (A)

Trine Birk Andersen (A)

John Wennerwald (A)

Freddy Blak (A)

Jan Herskov (O)

John Fobian-Madsen deltog som stedfortræder for Camilla Aff Bredegaard.

Bilag

.

