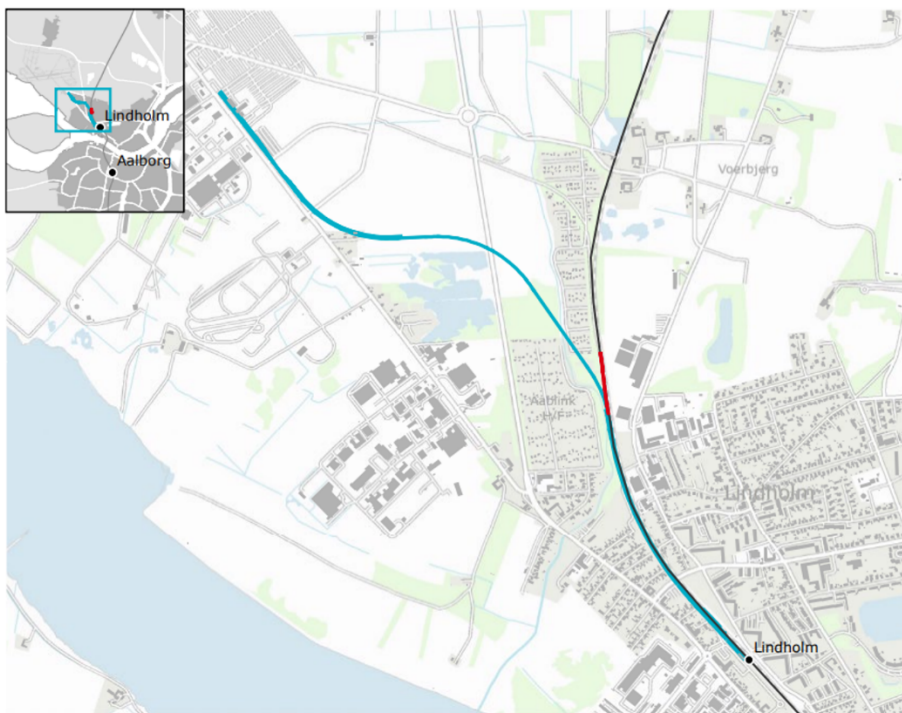


Projektopfølgning Ny bane til Aalborg Lufthavn

Dette notat beskriver grundlaget for og effekter af anlæg af et nyt jernbanespor mellem Aalborg Lufthavn og Lindholm Station. Den nye bane, med tilhørende station med to perronspor ved Aalborg Lufthavn, er etableret som en enkeltsporet stikbane, der afgrener fra hovedstrækningen Aalborg-Frederikshavn nord for Lindholm Station.

Den nye bane til Aalborg Lufthavn blev besluttet med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. i 2013. Den besluttede linjeføring fremgår af figur 1. Linjeføringen blev besluttet på baggrund af Banedanmarks undersøgelse af i alt syv linjeføringsalternativer.

Figur 1. Banen til Aalborg Lufthavn (markeret med blå)



Formålet med den nye bane er at løfte den kollektive trafik i Aalborgområdet og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg Lufthavn.

Da Folketinget i 2016 besluttede at gennemføre projektet, igangsatte Banedanmark arbejdet med detailprojektering og udbud af entreprenøropgaven med forventning om, at de første tog med passagerer kunne køre på banen fra december 2020.

Overordnede projektmål

Projektgrundlag	Umiddelbare effekter	Målbare effekter
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. I den politiske aftale fremgår det, at den nye bane skal bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Aalborgområdet og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstogtrafikken og Aalborg Lufthavn.	At få flykunder til at benytte tog i transporten til og fra lufthavnen og dermed overføre en andel af biltrafikken til banen.	Antal togafgange og realisering af den forventede kortere rejsetid mellem lufthavn og Aalborg.

Baggrund:

De danske erfaringer med banebetjening af en lufthavn var som udgangspunkt meget positive om end begrænset til Københavns Lufthavn. Mere end 50 pct. af de flyrejsende kommer med enten tog eller metro til/fra Københavns Lufthavn. For Aalborg blev der lagt vægt på, at fly- og banetrafikken kunne indgå i et nyt samspil i landsdelstogtrafikken.

De første undersøgelser af den nye lufthavnsbane blev sat i gang med Aftale om den grønne transportpolitik i 2009, og i 2011 fremlagde Banedanmark forundersøgelsen med linjeføringskitser og beregninger, der viste, at ingen af de undersøgte linjeføringer var samfundsøkonomisk rentable. Den løsning, der omfattede en sydligt beliggende stikbane, blev dog vurderet som værende den bedste, da det var den billigste af en række alternativer.

I perioden fra indgåelse af den politiske Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. i 2013 frem til anlægslovens vedtagelse i 2016 udarbejdes et idéfaseoplæg med efterfølgende offentlig høring samt miljøreddegørelse med anden høringsfase i 2015.

Projektforløb

Aftalegrundlaget	Endelig beslutning	Ibrugtagning
Aftale om 'En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.' af 21. marts 2013.	Besluttet ved anlægslov nr. 1542 af 13. december 2016, idet transportministeren bemyndiges til at igangsætte arbejdet og fastlægge tidsplan.	Indviet officielt 12. december 2020. Togdriften indgik i K21 med passagerer fra december 2020.

Anlægsfase:

Efter projektet vedtages ved lov i 2016 fulgte en proces med udarbejdelse af beslutningsgrundlag (Banedanmark 2017) for valg af løsning samt samordning med øvrig kapacitetsudbygning på Vendsysselbanen. Herefter fulgte detailprojektering og udbud samt gennemførelse af anlægsarbejde frem til december 2020, hvor transportministeren indvier den nye lufthavnsbane.

Ibrugtagning af klargøringsanlæg og perronspor 2 ved Aalborg Lufthavn Station blev udskudt fra 2020 til 2024, hvor Signalprogrammet desuden er blevet udrullet på strækningen.

Projektet disponerede over den centrale reserve og har fået bevilget et ekstra træk. Ændringen i projektøkonomien kan primært henføres til en stigning i de tværgående omkostninger samt merudgifter, som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.

Projektøkonomien

Anlægsperiode	Afsat bevilling	Endelige projektomkostninger
Detailprojektering starter i 2017. Herefter følger udbud og anlæg frem til 2020.	Der blev på finansloven for 2017 afsat en totalbevilling på 284,8 mio. kr. (2017-pl). Projektets totaludgift er siden forhøjet med samlet 5,7 mio. kr. (2017-pl). Projektets sidste godkendte totaludgift var 303,3 mio. kr. (2023-pl).	Projektet forventes gennemført med træk udover projektets eget bidrag til den centrale reserve. Det bemærkes, at der fortsat udestår udgifter i forbindelse med udrulning af Signalprogrammet på strækningen, hvorfor projektet endnu ikke er afsluttet regnskabsmæssigt.

Den nye bane til Aalborg Lufthavn drejer af nord for Lindholm i vestlig retning og går gennem en mindre del af kolonihaveområdet Voerbjerglund, inden den krydser Lindholm Å. Åen er omlagt på en ca. 90 meter lang strækning i forbindelse med projektet.

Efter at banen passerer under en nyanlagt bro for Thistedvej, fortsætter banen nord om Lergravssøerne og videre ud langs Lufthavsvej. Nær lufthavnsterminalens forplads er selve stationen opført med en 180 meter lang perron.

Selve byggefasen er gennemført uden særlige komplikationer, omend anlægsomkostningerne er afholdt med et træk på den centrale reserve. Elektrificering af strækningen ligger uden for projektet, men forventes gennemført i 2026 som del af elektrificeringsprogrammet.

Driftsfasen:

Fra og med køreplanen december 2020, dvs. midt i coronapandemien, åbnede banebetjeningen til Aalborg Lufthavn. Der blev i første omgang introduceret timedrift i form af en videreførelse af DSB's IC-lyntog fra Aalborg Station til Aalborg Lufthavn. I december 2022 blev driften udvidet med yderligere et regionaltoget en gang i timen, idet Nordjyske Jernbaners (NJ) strækning Skørping-Aalborg forlænges til Aalborg Lufthavn.

Køreplanen omfatter således halvtimesdrift på hverdage, hvor turen fra banegården i Aalborg til lufthavnen inkl. to mellemliggende stop

køres på 10-11 minutter. Togbetjeningen suppleres fortsat med tre-fire busafgange pr. time. Rejsetiden med bus er afhængig af afgang mellem 15 og 21 minutter. I Banedanmarks forundersøgelse var der anslået en tidsbesparelse på i gennemsnit 7,5 minut set i forhold til busbetjeningen, hvilket således er indfriet.

Effekter som følge af investering

Forventede samfundseffekter	Forventet passagereffekt	Endelig passagereffekt
Der blev beregnet en samfundsøkonomisk nettonutidsværdi på minimum -145 mio. kr. Intern rente: Negativ.	Der blev anslået et passagerpotentiale på 270.000 rejser årligt.	Efter tre års drift, hvor starten var præget af coronapandemien, ligger det årlige passagertal på 30.500 rejser.

Det blev i Banedanmarks forundersøgelse fra 2011 beregnet, at etablering af Den nye bane til Aalborg Lufthavn ville være samfundsøkonomisk urentabel uanset linjeføringsalternativ, dvs. at nytten ikke ville stå mål med omkostninger til anlæg af banen og til togdriften. Der er ikke foretaget senere samfundsøkonomiske vurderinger.

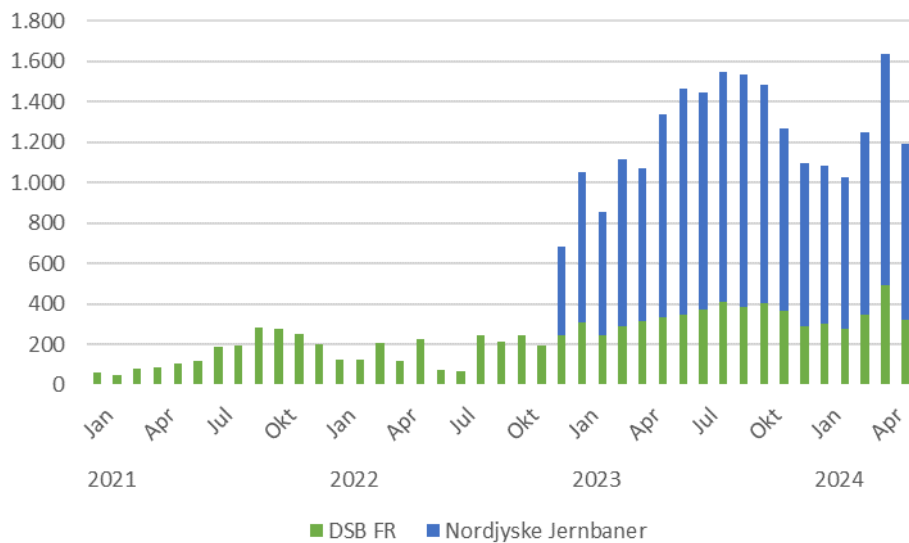
Banens passagerbenyttelse ligger på et meget lavt niveau med godt 30.000 ankomne og afrejsende passagerer i 2023 (seneste hele år). Den oprindelige prognose i Banedanmarks forundersøgelse pegede på et passagerpotentiale på 270.000 rejser ved åbningsår 2016.

Bag Banedanmarks beregninger af forventet passagereffekt indgik en stor vækst på flytrafikken ind/ud af Aalborg Lufthavn med en størrelsesorden på 2 mio. flypassagerer i 2016. Den faktiske udvikling viste sig at blive meget anderledes blandt andet som følge af coronapandemien. I 2023 lå flytrafikken på 1,4 mio. rejser.




Det markant lavere faktiske antal rejsende end forudsat taler for, at det samfundsøkonomiske afkast af projektet er ringere end først antaget. Omkring 2 pct. af flypassagererne benytter sig af toget til og fra lufthavnen. Man kan af nedenstående figur se, at der er relativt få, der benytter sig af DSBs Lyntog, som dækker et større opland. Med indsættelse af NJs regionaltog øges tilstrømningen.

På årsbasis afvikles godt 9.000 togafgange, hvor der med 15.300 påstigere i gennemsnit er mindre end to passagerer pr. togafgang, som benytter sig af det kollektive trafiktilbud.

Figur 2. Påstigere per måned på Aalborg Lufthavns Station.



Sammenfatning:

Gennemførelse	Budget	Nytte
		

Det må konstateres, at anlægsarbejderne blev udført indenfor tidsplanen, og banen blev åbnet til tiden. Anlægsarbejdet blev fordyret undervejs og har afholdt omkostninger udover projektets bidrag til den centrale reserve. Projektet har samlet overskredet anlægsbudgettet med ca. 2 pct. Passagerernes brug af den nye bane til Aalborg Lufthavn er langt mindre end antaget i beslutningsgrundlaget.