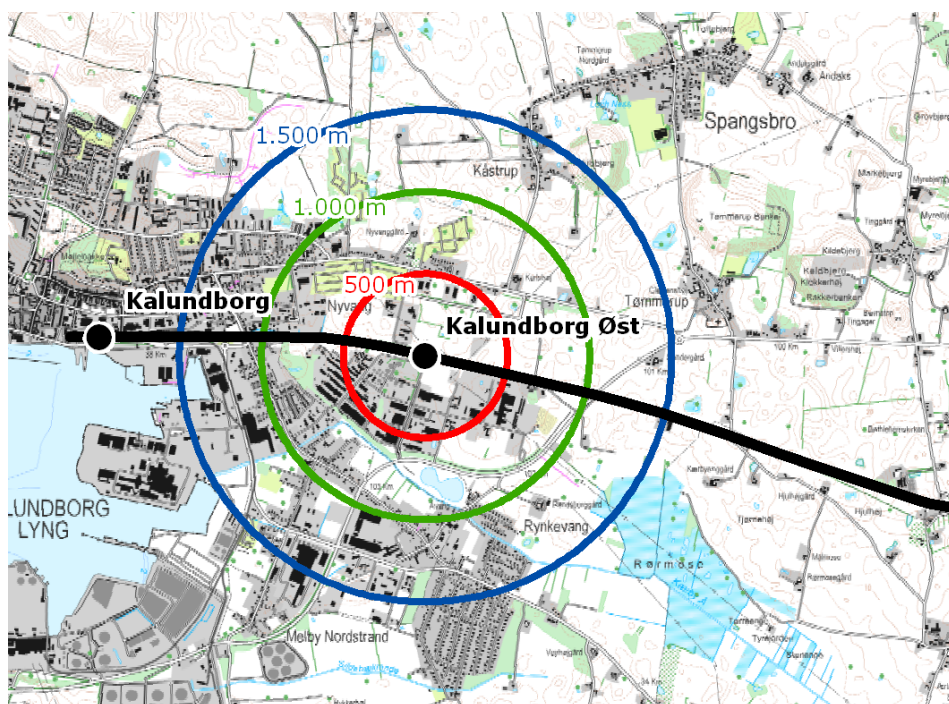


Projektopfølgning for Kalundborg Øst Station

Dette notat giver en overordnet beskrivelse og status på etablering af Kalundborg Øst Station – herunder en opfølgning på effekterne af åbningen i forhold til passagerbenyttelse og togtrafikkens punktlighed.

Figur 1. Kalundborg Øst, og oplandscirkler



Togbetjeningen af Kalundborg Øst blev igangsat i december 2018, idet anlæg af den nye station skete på grundlag af politisk aftale indgået i maj 2015.

I beslutningsgrundlaget fra 2017 blev det vurderet, at projektet med tilhørende veje og stier ville koste i alt ca. 35 mio. kr. (i prisniveau 2017). Kalundborg Kommune og Novo Nordisk udtrykte interesse for

medfinansiering. Banedanmark vurderede i beslutningsgrundlaget i juni 2017, at den statslige del af projektet kunne udføres for 25,7 mio. kr. inkl. 30 pct. reserver (28,2 mio. kr. i 2021-prisniveau).

De endelige projektomkostninger for den statslige del beløb sig til 22,3 mio. kr. (2021-prisniveau).

Efter åbning af stationen er der på hverdage betjening med timedrift, hvor rejsetiden København-Kalundborg Øst med hurtigste regionaltog er 1 time 17 min. I myldretiden på hverdage stopper yderligere tre tog om morgenen mod København og tre tog om eftermiddagen mod Kalundborg (jf. køreplan K23).

Overordnede projektmål

Projektgrundlag	Umiddelbare effekter	Målbare effekter
Sikre nærområdet bedre tilgængelighed til kollektiv trafik ved at etablere en ny station på den eksisterende strækning (Nordvestbanen).	At det kollektive trafiktilbud gør det attraktivt for især pendlere til/fra erhvervsområdet i den østlige del af Kalundborg (herunder Biotekbyen).	Gennemførelse af togbetjening. Registreret passagervækst.

Baggrund:

Med næsten 5.000 beskæftigede hos Novo Nordisk samt øvrige erhvervsaktiviteter i området blev der rejst ønske om at øge tilgængeligheden til arbejdspladserne bl.a. for at gøre det nemmere at rekruttere medarbejdere til Kalundborgområdet ved at forbedre pendlingsforholdene.

Ønskerne fra erhvervskredse samt fra kommunal side blev bragt ind i forhandlinger om ny politisk aftale på trafikområdet i 2015, jf. nedenstående oversigt over projektforslag.

I første omgang bevilgedes 1,6 mio. kr. til en nærmere undersøgelse af projektets enkeltdele, herunder perron, trappeadgang, rampe, teknik osv. Hensigten er, at der skal åbne en ny station, Kalundborg Øst, i 2018.

Projektforløb

Aftalegrundlaget	Endelig beslutning	Ibrugtagning
Politisk aftale: "Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder", 22. maj 2015	Beslutningsgrundlag: Ny Kalundborg øst station, Banedanmark, juni 2017.	Indvielse af stationen 8. december 2018. Togbetjeningen af stationen trådte i kraft som besluttet i køreplan K19.

Anlægsfasen:

Umiddelbart efter godkendelse af beslutningsgrundlag opstillet af Banedanmark iværksættes byggeriet. I trafikkontrakten med DSB aftales det, at togene på Nordvestbanen skal gøre holdt ved den nye station, og at den åbner samtidig med køreplansskiftet fra 2018 til 2019.

Projektøkonomien

Anlægsperiode	Afsat bevilling	Endelige projektkomkostninger
Anlægsstart med udbud af opgaver i august 2017 Byggeproces gennemføres på 1 år 4 måneder. Ingen forsinkelse registreret undervejs.	Banedanmarks NAB fase 2-budget: 28,2 mio. kr. inkl. 30% reserve (i 2021-prisniveau). Hertil kommer kommunal investering samt støtte fra Novo.	De statslige udgifter til gennemførelse af projekt: 22,3 mio. kr. (2021-prisniveau)

Driftsfasen:

Bedre tilgængelighed fra hovedstadsområdet til erhvervsområdet Biotekbyen er opnået ved at skabe regelmæssig togbetjening af Kalundborg Øst.

Rejsetiderne mellem Swebølle og Kalundborg er forlænget med to minutter som følge af standsningen (K21).

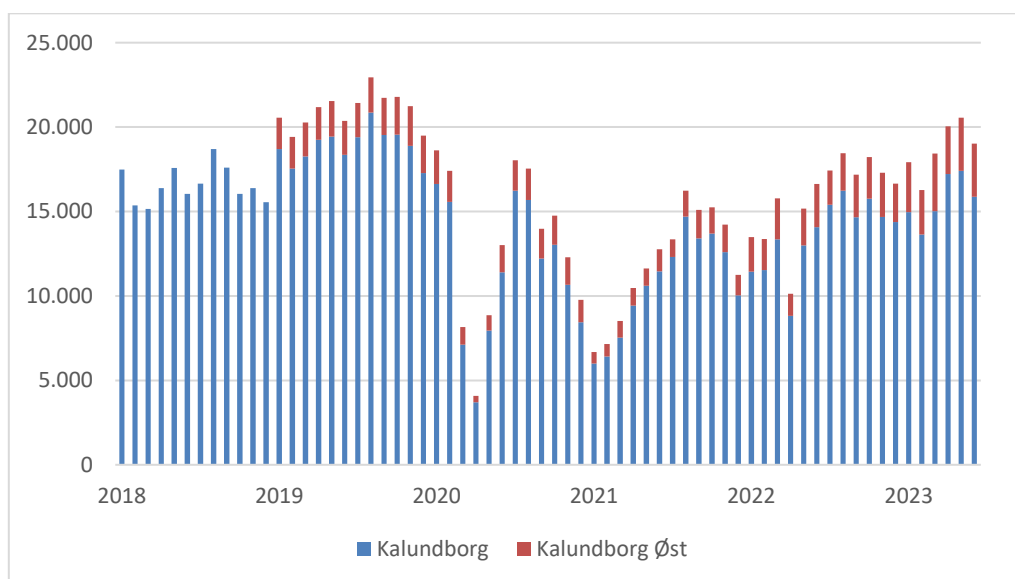
Effekter som følge af investering

Forventede samfundseffekter	Forventede passager-effekter	Endelige passager-effekter
<p>Samfundsøkonomi: Negativ forrentning.</p> <p>Negativ nutidsværdi -50 mio. kr. (overslag fra BDK)</p> <p>Yderligere erhvervsaktivitet + etablering af professionshøjskole kan forbedre resultat.</p>	<p>Der er beregnet 150-200 daglige passagerer (af- og påstigere).</p> <p>Ved 350 daglige passagerer er der positiv samfundsøkonomi.</p>	<p>Efter et år blev der registreret 190 daglige rejsende på en hverdag (november 2019).</p> <p>Kort efter ramte coronapandemien. Der er godt 200 daglige passagerer som gennemsnit 1. halvår 2023.</p>

Selv med relativ kort indsvingstid ses det, at det for Kalundborg Øst er muligt at indfri et passagerpotentiale i den forventede størrelsesorden, om end de seneste passagertal viser en nedgang som følge af corona-pandemien.

I forhold til den samlede passagerbenyttelse af Kalundborg Station og Kalundborg Øst Station er der indikation på, at der er tale om en nettoforøgelse af den kollektive trafik. Der synes ikke blot at være tale om en omfordeling af passagererne mellem de to stationer, jf. figur 2 nedenfor.

Figur 2. Påstigere pr. måned på Kalundborg og Kalundborg Øst





Kilde: DSB's løbende indberetning af- og påstigere*) til Trafikstyrelsen.

Punktlighedsdata:

Togtrafikkens regularitet i form af kundepunktlighed viser på strækningen et niveau på 84,0% registreret over året 2021. Målet er i DSB's kontrakt sat til en kundepunktlighed på 86,8%. Under sommerens spor- og vedligeholdsarbejder faldt punktligheden i perioder til 54,6%.

Regulariteten konstateres ikke lavere på Nordvestbanestrækningen end på andre sammenlignelige strækninger. Der er ikke flere togaflysninger end andre steder. Der er ikke indikation på, at åbningen af Kalundborg Øst Station har påvirket driften negativt.

Sammenfatning:

Gennemførelse	Budget	Nytte
		

Projektforløbet viser, at stationen blev anlagt i overensstemmelse med den tidsplan, der indgik i beslutningsgrundlaget, og at de afholdte projektkostninger lå inden for budgettet inkl. reserven. Projektet nåede i løbet af et år at vise sin effekt inden pandemien medførte en stor passagertilbagegang. En vurdering af passagerefterspørgslen i forhold til de oprindelige forventninger vil kræve en længere analyseperiode.

*) Note: For fjern- og regionaltogtrafikken samler DSB data på baggrund af diverse salgsstatistikker samt diverse modeller, som baserer sig på kilder som KIT-tal (tællinger i tog), brik-tællinger, Landstællingen, Kontrol-tællinger og Rejsehjemmelundersøgelser. Dvs. at de opgjorte påstigninger dels består af konkret registrerede rejser ud fra salgsstatistikker og dels af modelberegninger, hvor der ikke foreligger en konkret salgsstatistik.