



Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal 231-00003
Dato 18.05.2006

Supplerende beregninger i strategianalysen København-Ringsted

Baggrund	1
Konklusion	2
Nye beregninger uden ændring af vækstgrundlag for passagertrafikken	2
Udbygning af Nordvestbanen	8
Ændrede forudsætninger om trafikvækst i persontrafikken	9

Baggrund

Det blev med trafikordførerne aftalt at gennemføre en række supplerende beregninger i forhold til oktober '05 rapporten. Nærværende notat sammenfatter resultaterne for nybygningsløsningen og 5. spor under de ændrede forudsætninger. Der er udarbejdet 3 parallelle notater, som til sammen med nærværende notat giver den fulde besvarelse. Disse 3 notater er:

- Proces og omkostninger for programfase med VVM
- Mulighed for projektudførelse gennem OPP
- Sammenhængen mellem København-Ringsted kapacitetsudvidelsen og fast Femern Bælt forbindelse

Løsningsalternativerne er konskvensvurderet på baggrund af følgende ændringer:

- Forbedring af køreplaner via bedre fordeling af togene og hurtigere rejsemuligheder i de primære forbindelser.
- Indarbejdelse af KØR-projektet i de 2 løsningsmuligheder, nybygning og 5. spor, i stedet for en forudsat forudgående gen-

nemførelse, samt medtagelse af besparelsesmuligheder primært i 5. sporsprojektet.

Notat
Journal 231-00003
Dato 18.05.2006

- Udbygning af Nordvestbanen gennemføres samtidig med København-Ringsted kapacitetsudvidelsen.

Under forårets analyser er der fundet en fejl i datagrundlaget for de tidligere beregninger, idet antallet af rejser via Storebælt var fremskrevet til ca 19 mio pr år i stedet for ca 11 mio i år 2015. Da Strategianalysen er en sammenligning af alternativer, har dette ikke betydning for rangordningen af de 4 kapacitetsudvidelsesmuligheder, men rentabiliteten for alle alternativer bliver som følge af fejlen alt andet lige lavere end beregnet i oktober 2005. Fejlen er rettet i forårets beregninger og medtaget i dette notat.

Konklusion

De nye beregninger har vist, at nybygningsløsningen forbedres i forhold til oktober '05 beregningerne, både med hensyn til samfundsøkonomisk rentabilitet og årligt driftsoverskud. For 5. spor sker en lille negativ udvikling, idet førnævnte datafejl ikke opvejes af besparelser, mulige køreplansforbedringer og en mere positiv udvikling i passager-tallet.

Tabel 1: Resultatet af nye beregninger i forhold til oktober '05 rapporten.

Køreplan	Nybygning		5. spor	
	oktober '05	maj '06	oktober '05	maj '06
Beregningen foretaget	oktober '05	maj '06	oktober '05	maj '06
KØR-projektet gennemført forud	ja	nej	ja	nej
Markedsandel i forhold til biltrafik	lavere	fastholdt	lavere	fastholdt
Anlægsomkostninger	-5.031	-5.187	-1.930	-2.359
Driftsudgifter, persontog	-758	-834	-470	-502
Billetindtægter	1.961	2.572	888	850
Værdi af godstogs kanal	0	586	0	586
Tidsgevinster, togpassagerer	2.833	2.970	1.326	1.248
Gener i anlægsfasen, togpassagerer	-24	-72	-284	-378
Regularitet, togpassagerer	603	540	2	2
Netto nutidsværdi (mio. kr.)	-1.072	-220	-1.141	-1.250
Intern rente	5,0%	5,8%	3,5%	3,2%

De i tabel 1 angivne tal er uden samtidig udbygning af Nordvestbanen.

Nye beregninger uden ændring af vækstgrundlag for passagertrafikken

Trafikstyrelsen har gennemført beregninger med følgende ændringer i forhold til oktober '05:

- Der er indarbejdet besparelsesmuligheder på 50 mio. kr. i nybygningsløsningen (udeladelse af Øresundsperronerne på Ny Ellebjerg st.) og 250 mio. kr. i 5. spor (hele Ny Ellebjerg st og udadgående køremulighed København H-Godsbanegården-Hvidovre Fjern som påpeget af DSB).
- KØR-projektet forudsættes ikke gennemført forud for det valgte løsningsalternativ. Alle anlægselementer i KØR-projektet er en forudsætning for 5. spor (svarende til ca. 800 mio. kr.), mens ca. 1/3 (svarende til ca. 250 mio. kr.) er en forudsætning for nybygningen.
- Køreplanen for nybygningen er forbedret jf. særligt afsnit nedenfor. Der har ikke vist sig nævneværdige forbedringsmuligheder for 5. sporskøreplanen.
- Passagertallet på Storebælt er rettet og fremskrevet til 11 mio. pr år i stedet for 19 mio., som var grundlaget i oktober '05 beregningerne. Den forudsatte gennemsnitlige rejselængde via Storebælt i oktober '05 beregningerne vurderes at være lidt for lav men er ikke rettet i nærværende notat. Hvis korrektionen var gennemført, ville billetindtægterne være en smule større.

De 3 førstnævnte punkter uddybes nedenfor.

Besparelsesmuligheder, anlæg

DSB har i deres høringssvar angivet en række besparelspotentialer, særligt for 5. sporsløsningen. Disse er

- udeladelse af udkørselsmuligheden København H-Ny Ellebjerg-Hvidovre Fjern, herunder udeladelse af Ny Ellebjerg station for regional- og fjerntogsbetjening,
- i stedet for at etablere en niveaufri skæring mellem Høje Taastrup og Hedehusene til godstrafikken at ændre 5. sporsanvendelsen, så godstogene kører på midtersporet,
- i stedet for vendesporsanlægget i Roskilde at videreføre de tog, som skulle vende her, ad Nordvestbanen i forbindelse med en udbygning der.

Endvidere har spørgsmålet fra Trafikudvalget fokuseret på sammenhængen mellem strategianalysens løsningsalternativer og den forudsatte, forudgående etablering af KØR-projektet.

Vendesporsanlægget i Roskilde indgår i 5. sporsløsningen, uanset udbygning af Nordvestbanen, fordi dette i forhold til en togforlængelse ad Nordvestbanen har en bedre samfundsøkonomi, og fordi anlægget er en forudsætning for at kunne vende tog i Roskilde pga kapacitetsforholdene ved trafik med op til 18-19 linier (inkl. 2 linier fra/til Lille

Syd Køge-Roskilde-Køge) plus 2 godstog pr retning pr time i og omkring perronsporene.

Notat
Journal 231-00003
Dato 18.05.2006

Trafikstyrelsen har undersøgt muligheden for at spare den niveaufri udfletning mellem Høje Taastrup og Hedehusene for godstog væk. Overordnede betragtninger viser, at omkostningerne til at ændre i bestående anlæg og de deraf følgende gener i anlægsfasen overstiger besparelsesmuligheden ved broen/tunnelen. Endvidere er det af kapacitetsmæssige årsager nødvendigt at have en niveaufri skæring til godstogene, da trafikken mellem Kombiterminalen og vestlig retning ellers umuliggøres af høj trafikintensitet på de 4 hovedspor vest for Høje Taastrup st.

Tilbage er så besparelsesmulighederne København H-Ny Ellebjerg.

For nybygningsløsningen omfatter den mulige besparelse i Ny Ellebjerg udeladelse af Øresundsperronerne, mens der i 5. sporsløsningen ikke etableres perroner overhovedet for regional- og fjerntog. Dette betyder, at det ikke vil være muligt at betjene Ny Ellebjerg på samme måde som i nybygningsløsningen.

Ny Ellebjergs funktion som muligt trafikknudepunkt bør analyseres nærmere i en VVM-fase for det valgte løsningsalternativ. Resultaterne af analyserne skal dokumentere, om det er samfundsøkonomisk optimalt at gennemføre besparelserne omkring Ny Ellebjerg station, eller om der med fordel kan gennemføres standsninger også i 5. sporsammenhæng. Under alle omstændigheder bør muligheden for senere udbygning til "færdig" station bevares.

Alle KØR-anlægselementer er en forudsætning for 5. sporsløsningen, mens kun Nørreport (etablering af korte blokke) samt dele af København H og Ringsted øst elementerne er en forudsætning for nybygningsløsningen. Med samtidig inkludering af KØR-projektet i løsningsalternativerne, stiger anlægsomkostningerne for både nybygning og 5. spor, dog mindst i nybygningen, da kun ca 1/3 af KØR-elementerne er nødvendige. I anlægspriser er besparelserne som angivet i tabellen herunder.

Tabel 2: Mulige ændringer i mia kr i forhold til anlægsbeskrivelserne i oktober '05 rapporten.

Besparelse i mia kr	Nybygningsløsningen	5. sporsløsningen
Ny Ellebjerg mv.	- 0,05	- 0,25
Nødvendige elementer fra KØR projektet	+0,25	+0,80
Total	+0,20	+0,55

Den forudsatte godstrafik som følge af Femern Bælt kan ikke afvikles på dagens infrastruktur, og derfor er det for strategianalysen forudsætningen, at den ekstra kapacitet, som tilvejebringes med KØR-projektet reserveres til 1 ekstra godskanal Øresund-Ringsted. Det samme er tilfældet, hvis en fast Femern Bælt forbindelse ikke etableres, om end den ekstra kanal så vil blive brugt sjældnere. Hvis KØR-projektet ikke gennemføres forud for strategianalysens løsningsalternativer, opnås kapaciteten til ekstra godstog enten ved etablering af nybygningsløsningen eller 5. spor i kombination med KØR-anlægselementerne. Værdien af godskanalen er opgjort som KØR-anlægselementernes nutidsværdi, 586 mio kr, og indsat i rækken "værdi af godskanal" i tabel 4 på side 7.

Notat
Journal 231-00003
Dato 18.05.2006

Forbedringer af køreplaner

Trafikstyrelsen har arbejdet med forbedringsmuligheder af køreplanerne for nybygningsløsningen og 5. spor. For 5. sporet er konklusionen, at den køreplan, som indgår i oktober-rapporten, "5. spor mere trafik", ligger tæt på det bedst mulige i de vigtige rejserelationer. Beregninger af andre køreplansstrukturer har ikke givet et bedre resultat. Dette skyldes formentlig, at det oprindelige oplæg fra DSB er nær det optimale.

Når det er lettest at optimere på nybygningsløsningens køreplan, hænger det sammen med, at den overskudskapacitet, der bliver mellem København og Ringsted med 17 linier, giver bedre mulighed udforme trafikbetjeningen efter behovene. I 5. spor er dette ikke i samme grad tilfældet, fordi kapaciteten København-Roskilde-Ringsted belastes næsten til grænsen med 16-17 linier.

Eksempel på optimeret køreplan for nybygningsløsningen er angivet herunder. Udbygning af Nordvestbanen er ikke medtaget, men det vil i såvel nybygning som 5. spor være muligt at trafikere Nordvestbanen med et tilstrækkeligt antal tog efter en kapacitetsudvidelse.

Tabel 3: Eksempel på forbedret køreplan for nybygningsløsningen

København H	20	39	50	København H	00	59	05	30	32	København H	02	29	24	50	47	54	København H	09	12	42
Valby	24	1	54	Valby	:	1	:	:	36	Valby	06	1	:	:	1	:	Valby	1	16	46
Høje Taastrup	34	1	04	Høje Taastrup	:	11	:	:	46	Høje Taastrup	16	41	:	:	1	:	Høje Taastrup	1	26	56
Roskilde	42	56	12	Roskilde	:	19	:	:	54	Roskilde	24	49	:	:	05	:	Hedehusene	1	30	00
Løjre	49	1	19	Viby Sj	:	1	:	:	1	Viby Sj	1	1	:	:	12	:	Trekroner	24	34	04
Hvalsø	56	08	26	Borup	:	1	:	:	1	Borup	1	1	:	:	17	:	Roskilde	27	38	07
Tølløse	02	1	32	Ny Ellebjerg	1	:	11	1	:	Ny Ellebjerg	:	:	30	1	:	00	Viby Sj		45	
Vipperød	07	1	37	Køge Nord	1	:	27	1	:	Køge Nord	:	:	46	1	:	16	Borup		50	
Holbæk	o	12	20	Ringsted	1	1	41	1	11	Ringsted	41	1	:	1	26	:	Ringsted	o	58	
Holbæk	21	43		Sorø	1	1	49	1	19	Glumsø	48	1	:	1	33	:				
Regstrup	27	49		Slagelse	1	48	58	1	28	Køge	:	:	51	:	21					
Knabstrup	31	53		Korsør	1	1	07	1	37	Herfølge	:	:	56	:	26					
Mørkøv	35	58		Nyborg	1	07	20	1	50	Tureby	:	:	01	:	31					
Jyderup	40	03		Odense	o	08	21	34	38	04	Haslev	:	:	08	:	38				
Svebølle	47	09								Holme-Olstrup	:	:	16	:	46					
Kalundborg	o	57	19							Næstved Nord	:	:	20	:	50					
										Næstved	o	56	16	23	31	41	53			
										Næstved	57	17			32					
										Lundby	05	25			1					
										Vordingborg	13	33			45					
										Nørre-Alslev	22	42			1					
										Eskilstrup	26	46			1					
										Nykøbing F	32	52			00					
										Rødby					15					

Den nye køreplan har givet følgende forbedringer:

- Det hurtige myldretidstog København-Roskilde-Odense kører i dagtimer i stedet for kun i myldretiden, så Høje Taastrup/Roskilde forbindes direkte med Slagelse/Odense 2 i stedet for kun 1 gang i timen i langt størstedelen af driftsperioden.
- Togantallet København H-Roskilde ændres som konsekvens af ovennævnte fra 10 til 11 i dagtimer.
- Betjeningen af Valby st. ændres fra 8 gange til 6 gange i timen og Høje Taastrup fra 9 gange til 8 gange i timen, hvilket giver hurtigere tog København-Roskilde uden bortfald af væsentlige direkte rejserelationer til Valby og Høje Taastrup.
- Trafikken Ringsted-Næstved og Næstved-Vordingborg udvides med 1 linie i dagtimer til i alt hhv 4 og 3 linier.
- Der er i dagtimer/myldretid 2 direkte forbindelser mellem Sydbanens stationer syd for Næstved og Høje Taastrup mod ingen eller 1 i den tidligere køreplan.
- Trekroner betjenes 1 gang i timen med tog uden stop København H-Trekroner.

Køreplanen giver desuden kortere gennemsnitligt ophold på København H for tog til/fra Østerport og Kastrup. Trafikbetjeningen af Nordvestbanen er uændret i forhold til oktober '05 køreplanen.

I oktober '05 køreplanen var der kun i myldretiden 2 forbindelser pr time mellem Høje Taastrup/Roskilde og Slagelse/Nyborg/Odense, i øvrige tidsrum kun 1 forbindelse. Uden for myldretiden blev den skjulte ventetid således fordoblet (fra 15 minutter til 30 minutter), og det medførte et stort passagerfald i disse relationer og tab af tid for dem, som blev tilbage. Med det nye tog København-Roskilde-Odense er passagererne vendt tilbage, og flere er kommet til i de relationer (f.eks. Roskilde-Nyborg), hvor trafikbetjeningen nu i forhold til basis er forbedret med et hurtigere tog.

Det hurtige tog København-Roskilde-Odense er med i 5. sporsløsningen, men kun i myldretiden. Toget kan ikke køre i alle dagtimer, da kapaciteten på strækningen Roskilde-Ringsted sætter begrænsningen. Kapaciteten i 5. sporsløsningen udvides kun på strækningen København-Roskilde, mens den i nybygningsløsningen udvides hele vejen København-Ringsted. At reservere plads til 3 godstog uden for myldretiden Roskilde-Ringsted efterlader kun plads til 7 persontog, og togene er allerede bedst muligt fordelt med den i oktober '05 angivne køreplan.

I 5. sporsløsningen tilgodeses den indtægtstunge landsdelstrafik således med et lyntog, som har den største drifts- og samfundsøkonomiske effekt, og som allerede var med i oktober '05 køreplanen. De øvrige forbedringer ligger primært lokalt på strækningen København-Roskilde. I nybygningsløsningen strækker mulighederne for øget trafikbetjening sig ud over et ekstra lyntog også til flere tog til f.eks. Næstved og Odense, altså længere og mere indtægtstunge rejser.

Såfremt Femern Bælt projektet ikke gennemføres, skal der flere godstog via Storebælt. Antallet af personførende tog, som kan køre via Storebælt, falder ved stigende godstogsantal, men det vil stadig være muligt at skabe en bedre trafikbetjening af Nyborg og Odense. Ved at vende 1-2 tog i Slagelse (eller Korsør) vil det være muligt at skabe hurtigere rejsetider i førnævnte relationer, end det er tilfældet i basis-situationen.

Resultatet af de nye, samfundsøkonomiske beregninger, vist som netto nutidsværdi og intern rente, er angivet herunder i Tabel 4. For overskuelighedens skyld er kun vist de væsentligste poster, og de poster som ændres.

Tabel 4: Ændret samfundsøkonomisk resultat for nybygningen og 5. spor efter optimeringer, besparelser og rettelse af datagrundlag.

Køreplan	Nybygning	Nybygning	5. spor	5. spor
Beregningen foretaget	oktober '05	maj '06	oktober '05	maj '06
KØR-projektet gennemført forud	ja	nej	ja	Nej
Antal linier vest for København H	17	17	16	16
Anlægsomkostninger	-5.031	-5.187	-1.930	-2.359
Driftsudgifter, persontog	-758	-887	-470	-365
Billetindtægter	1.961	2.392	888	721
Værdi af godstogskanal	0	586	0	586
Tidsgevinster, togpassagerer	2.833	2.595	1.326	1.057
Gener i anlægsfasen, togpassagerer	-24	-72	-284	-378
Regularitet, togpassagerer	603	540	2	2
Netto nutidsværdi (mio. kr.)	-1.072	-831	-1.141	-1.405
Intern rente	5,0%	5,2%	3,5%	2,8%

Som det fremgår af tabel 4, falder tidsgevinsterne i såvel nybygningen som 5. spor på trods af optimeringerne. Dette skyldes den mindre trafik via Storebælt, hvilket er korrigeret fra 19 mio. til 11 mio. rejsende pr år. Som det videre fremgår, vindes det tabte ind igen i nybygningsløsningen via køreplansoptimeringen, mens resultatet for 5. spor generelt forværres. Grunden hertil er, at der med nybygningsløsningen skabes gevinster for nye rejserelationer end i 5. spor, f.eks. hele Køge-Stevns/Haslev området, og derfor betyder fejlen i Storebælt-datagrundlaget mindre.

Der synes stadig at være forbedringsmuligheder for køreplanen i nybygningsløsningen, som vil kunne afsøges i en eventuel VVM-fase.

Notat
Journal 231-00003
Dato 18.05.2006

Udbygning af Nordvestbanen

Trafikstyrelsen har tidligere besvaret en række spørgsmål fra Trafikudvalget angående muligheden for at kombinere en kapacitetsudvidelse København-Ringsted med en udbygning og opgradering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk.

Nogle af spørgsmålene, også angivet i DSBs høringssvar, går på muligheden for i 5. sporet at udelade vendesporsanlægget i Roskilde og i stedet etablere vendemulighed ved Nordvestbanen mellem Roskilde og Lejre. Som tidligere svaret leder dette ikke til forbedret samfundsøkonomi i 5. sporet. Den potentielle anlægsbesparelse opvejer ikke de yderligere driftsomkostninger (indkøb af flere togsæt og flere kørte togkilometer).

Indledende analyser af trafikbetjening, baneudbygningsmuligheder og samfundsøkonomi i Nordvestbaneprojektet indikerer, at det er begrænset, hvor meget det kan betale sig at udvide trafikken til Holbæk. Således synes der at være rimelig økonomi i at udvide trafikken fra 3 linier, som der indsættes med GTA-køreplanen, til 4 mellem Roskilde og Holbæk og eventuelt supplere denne i myldretiderne med tog, som vender i Hvalsø. Til gengæld synes der ikke at være samfunds- og driftsøkonomi i at køre 6 linier Roskilde-Holbæk. Om 4 linier Roskilde-Holbæk på en delvis udbygning med dobbeltspor Lejre-Hvalsø og højere hastighed Hvalsø-Vipperød er kapacitetsmæssigt gennemførbart undersøges pt i Nordvestbaneprojektet, og forudsætningen er derfor alene at opfatte som et regneeksempel.

Tabel 5: Den interne rente ved samtidig udbygning af kapaciteten København-Ringsted og på Nordvestbanen vist i forhold til udbygning København-Ringsted alene.

Køreplan	Nybygning maj '06	Nybygning maj '06	5. spor maj '06	5. spor maj '06
Beregningsen foretaget	nej	ja	nej	ja
Nordvestbanen delvist udbygget	nej	ja	nej	ja
Antal linier vest for København H	17	17	16	17
Anlægsomkostninger	-5.187	-5.578	-2.359	-2.750
Driftsudgifter, persontog	-887	-958	-365	-436
Billetindtægter	2.392	2.491	721	898
Tidsgevinster, togpassagerer	2.595	2.710	1.057	1.271
Gener i anlægsfasen, togpassagerer	-72	-114	-378	-421
Regularitet, togpassagerer	540	540	2	2
Netto nutidsværdi (mio. kr.)	-831	-1.322	-1.405	-1.650
Intern rente	5,2%	4,8%	2,8%	2,8%

Anlægsomkostningerne for en delvis udbygning er beregningsmæssigt sat til godt ½ mia kr. Nordvestbaneprojektet arbejder med en kvalificering af løsningsbeskrivelser og anlægsoverslag, og det angivne tal er derfor med forbehold.

I tabel 5 er estimeret en gene i anlægsfasen for udbygningen på Nordvestbanen svarende til, at ca. 3½ mio. passagerer oplever en gennemsnitlig rejsetidsforlængelse på 3 minutter i en 4 års anlægsperiode. Nettonutidsværdien af generne er således ca 42 mio. kr.

Nordvestbaneprojektet er samfundsøkonomisk på niveau med 5. sporsløsningen, idet den interne rente kun ændres marginalt, men netto nutidsværdien øges dog negativt. Da samfundsøkonomien i nybygningsløsningen er noget over en udbygning af Nordvestbanen, påvirkes forrentningen ved en samtidig gennemførelse af Nordvestbaneprojektet i nedadgående retning. Begge konklusioner gælder en delvis udbygning på Nordvestbanen. Udbygges hele strækningen Lejre-Vipperød med dobbeltspor, vil det samfundsøkonomiske resultat forværres for såvel 5. spor som nybygning.

Betragtes kun driftsøkonomien, indikerer beregningerne dog, at de øgede billetindtægter er en smule større end forøgelsen i driftsomkostningerne ved udvidet betjening på Nordvestbanen; både i nybygning og 5. spor. For togdriften alene vil udvidelsen af Nordvestbanen således give et lille plus på driftsøkonomien.

Ændrede forudsætninger om trafikvækst i persontrafikken

Persontrafikken på jernbanen har særligt i pendlersegmentet de senere år tabt markedsandele til biltrafikken. Det øgede bilejerskab kombineret med et nedslidt jernbanelinjenet og gammelt, langsomt togmateriel har givet stagnerende – eller i nogle tilfælde endda faldende – passagertal, men med den øgede satsning til fornyelse af jernbanelinjenettet, indsættelse af nye IC4-tog i fjerntrafikken, og samtidig udskiftning af gamle lokomotivtrukne regionaltog med IC3- og ER-togsæt, opnås både et kvalitetsløft og bedre rejsetider. Det anses med disse allerede vedtagne – men endnu ikke realiserede - forbedringer for rimeligt, at jernbanen i regionaltrafikken øst for Storebælt og i landsdelstrafikken vil være i stand til at holde sin markedsandel i forhold til biltrafikken.

Ifølge Danmarks Statistik er kørslen med personbil i Danmark i perioden 1980-2002 gennemsnitligt steget 3,0% årligt. Det tilsvarende transportarbejde er dog kun steget 2,2% årligt, idet antal rejsende per bil er faldet. Væksten har haft en aftagende tendens – de seneste 10 år er transportarbejdet i personbiler således gennemsnitligt steget 1,4% årligt.

Transportvæksten har været ujævnt geografisk fordelt. Transportarbejdet de seneste 10 år på Køge Bugt Motorvejen er vokset 4,4% år-

ligt ved Ølby, men kun 2,5% årligt ved Hundige. På Holbækmotorvejen øst for Roskilde var væksten i samme periode 0,4% årligt. Det skønnes, at for de trafiksegmenter jernbanen betjener i Danmark øst for Storebælt er transportarbejdet med personbil i gennemsnit steget i størrelsesordenen 2% årligt de seneste 10 år.

De i oktober '05 rapporten anvendte vækstbetingelser er således forholdsvis beskedne. Der er forudsat et fortsat fald i markedsandele til biltrafikken, idet f eks regionaltrafikken øst for Storebælt forudsættes at vokse med ca. 0,7% årligt frem mod 2015 mod ca. 2% til biltrafikken. Med en fastholdt markedsandel vil passagertallet for togtrafikken øst for Storebælt øges fra 37 mio. passagerer årligt til ca. 44 mio.

Over Storebælt er transportarbejdet i bil gennemsnitligt steget 4,3% årligt siden den faste forbindelses ibrugtagning i 1998. Med uændret markedsandel til jernbanen vil antallet af rejser i 2015 være ca 12½ mio i stedet for de forudsatte ca 11 mio.

Med disse forudsatte vækstrater vil det samfundsøkonomiske resultat for såvel nybygning som 5. spor blive forbedret som vist i nedenstående tabel.

Tabel 6: Samfundsøkonomisk resultat ved ændrede betingelser for vækst i passagertal (jernbanen fastholder markedsandel i forhold til biltrafikken)

Køreplan	Nybygning	Nybygning	5. spor	5. spor
Beregningen foretaget Jernbanens vækst i passagertal frem til 2015	maj '06 som forudsat i okt '05	maj '06 som biltrafik- ken i Storkbh.	maj '06 som forudsat i okt '05	maj '06 som biltrafik- ken i Storkbh.
Anlægsomkostninger	-5.187	-5.187	-2.359	-2.359
Driftsudgifter, persontog	-887	-834	-365	-502
Billetindtægter	2.392	2.572	721	850
Tidsgevinster, togpassagerer	2.595	2.970	1.057	1.248
Netto nutidsværdi (mio. kr.)	-831	-220	-1.405	-1.250
Intern rente	5,2%	5,8%	2,8%	3,2%