

Opdatering af samfundsøkonomisk analyse af en østlig Randers Fjord forbindelse og Klimabroen



JUNI 2025
RANDERS KOMMUNE

Opdatering af samfundsøkonomisk analyse af en østlig Randers Fjord forbindelse og Klimabroen

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A267399

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

2.1

18-06-2025

Tilrettet efter opdatering af
trafikberegninger

LKPD, ADPD

ADPD

OLEK

INDHOLD

1	Resumé	7
2	Samfundsøkonomisk analyse	11
2.1	Resultater	11
2.2	Forudsætninger	14
2.3	Følsomhedsanalyse	15

1 Resumé

Denne rapport indeholder en opdatering af en tidligere gennemført samfundsøkonomisk analyse og sammenligning af to forskellige projekter med fast forbindelse over Randers Fjord. Den oprindelige analyse blev gennemført i 2021 af COWI. Der blev i 2023 lavet en opdatering af analysen fra 2021. Dette dokument er en opdatering af den rapport, der blev lavet i 2023. Til opdateringen i 2023 er der sket to ændringer i forhold til 2021-analysen:

- **Nyt anlægsoverslag:** Der er udarbejdet et nyt anlægsoverslag for Klimabroen, da dette projekt har bevæget sig ind i en ny projekteringsfase. Detaljer om dette overslag kan ses i "Klimabroen Randers – Forundersøgelse August 2023".
- **Ny model version af TERESA og opdaterede enhedspriser:** Alle beregninger for begge projekter er genberegnet med TERESA 6.0 og de tilhørende transportøkonomiske enhedspriser (version 2.1). De tidligere beregninger var lavet med TERESA 5.11 og de tilhørende enhedspriser (version 1.95). Hvad opdateringen af modellen indebærer kan ses på www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa.

Til opdateringen i 2025 er der sket én ændring i forhold til 2023-analysen:

- **Nye trafikprognoser:** Der er udarbejdet nye trafikprognoser pba. af trafiktal for 2024, som anvendes for alle år i analysen. Dermed er der ikke lagt nogen trafikvækst ind i nogen af scenarierne.

Alle andre forhold er uændrede i forhold til opdateringen fra 2023. For sammenlignelighedens skyld holder vi de to broers anlægsperioder ensartet, selvom det i realiteten nok vil tage lidt længere tid at anlægge Østforbindelsen. Ligeledes er anlægsoverslagene de samme, dog fremskrevet til 2024-priser med nettoprisindekset.

Opdatering af beregningsmodel og enhedspriser har medført ændringer i det samfundsøkonomiske resultat, sammenlignet med den tidligere beregning. Med hensyn til de trafikale effekter af de to projekter er prognoserne baseret på trafi-

kale modelkørsler gennemført med Randers Kommunes trafikmodel. Trafikmodellen er udarbejdet af Rambøll og modelkørslerne er baseret på inputdata fra 2024. Analysen tager udgangspunkt i et basisscenarium uden byudvikling og trafikvækst. Ændringerne har medført en væsentlig ændring i de samfundsøkonomiske resultater for Klimabroen. Ændringen skyldes i al væsentlighed, at brugergevinsterne (tidsbesparelserne) for bilisterne er blevet større.

En mindre del af ændringen skal tilskrives en generel prisstigning i samfundet, samt ny estimering af nogle af de enhedspriser der indgår i modellen. Samtidig regnes der i denne opdatering med et nyt prisår og et nyt basisår for netto nutidsværdien. Det er ikke en del af denne analyse at forklare yderligere forskelle mellem 2023-analysen og denne opdatering. Brugen af de nye versioner af model og enhedspriser har ikke ændret konklusionerne om projektforslagenes samfundsøkonomiske rentabilitet.

For yderligere detaljer om analysen fra 2021 henvises til "Samfundsøkonomisk analyse af en østlig Randers Fjord forbindelse og Klimabroen" fra marts 2021. For yderligere detaljer om opdateringen fra 2023 henvises til "Opdatering af samfundsøkonomisk analyse af en østlig Randers Fjord forbindelse og Klimabroen" fra oktober 2023.

De to forbindelser vil i det følgende blive omtalt som Østforbindelsen og Klimabroen.

- > **Østforbindelsen** er en samlet omfartsvej, der forløber fra Hobrovej ved E45 øst om Randers over fjorden til Grenåvej mellem Romalt og Assentoft syd for fjorden. Projektet består af en klapbro, med tilhørende tilslutningsvej.
- > **Klimabroen** er en samlet forbindelse fra Grenåvej i syd til Udbyhøjvej i nord. Forbindelsen passerer havnepieren og føres over det nordlige havnebassin på en dæmning og det sydlige havnebassin på en bro. Der er i denne beregning taget udgangspunkt i en bro med klap.

Begge projekter indgår i Randers Kommunes Infrastrukturplan 2020. Linjeføringen for de to forbindelser er vist i Figur 1.

Figur 1 Linjeføring af de to forbindelser



Til den samfundsøkonomiske beregning anvendes enhedsomkostninger og forudsætninger, som beskrevet i TERESA 6.0 (Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse) og Transportøkonomiske Enhedspriser 2.1. Modellens opbygning og forudsætninger følger Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet (Transportministeriet, marts 2015) og brug af modellen sikrer således, at disse følges.

Trafikberegningerne er foretaget i 2024 med Randers Kommunes trafikmodel, der dækker Randers og omegn. Denne trafikmodel er foretrukket frem for landsdelstrafikmodellen, da der er bred enighed om, at en lokalt tilpasset model giver de mest retvisende resultater.

Hovedresultaterne for de to projekialternativer baseret på de samme forudsætninger er præsenteret i Tabel 1 nedenfor. De positive samfundsøkonomiske resultater er robuste i forhold til en række følsomhedsanalyser på centrale parametre i modellen.

Det fremgår af Tabel 1, at Klimabroen i basisscenariet uden byudvikling og trafikvækst har en intern rente på 49,7 % og Østbroforbindelsens 15,3 %. Begge de to projektforslag har dermed et klart positivt samfundsøkonomisk resultat under de anvendte forudsætninger.

Hovedresultaterne er udtryk for den samfundsmæssige effekt af de to broforbindelser, når disse omfordeler den eksisterende trafikmængde (trafiktal fra 2024) efter etablering og ibrugtagning i 2030. Ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv er begge broforbindelser gode løsninger, men Klimabroen er dog det bedste projekt af de to.

Tabel 1 Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse

	Østforbindelsen	Klimabroen
I alt nettonutidsværdi (NNV) (mio. kr.)	2.073	6.117
Intern rente	7,7%	27,8%
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone	1,3	7,2

Alle begreber anvendt i denne rapport, er yderligere beskrevet i Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet (Transportministeriet, marts 2015). Herunder gives en kort forklaring af de forskellige centrale begreber for at øge rapportens læsevenlighed.

- > **Nettonutidsværdi:** Nettonutidsværdien er den tilbagediskonterede samfundsøkonomiske værdi af projektet. Alle udgifter og gevinster over kalkulationsperioden er opgjort i 2024-prisniveau og tilbagediskonteret til 2024 med den af Finansministeriet anbefalede diskonteringsrente og lagt sammen.
- > **Intern rente:** Den interne rente angiver det årlige samfundsøkonomiske afkast af en investering. For at et projekt er rentabelt, skal den interne rente være højere end det afkast, som kan forventes ved en alternativ investering. Således sammenlignes den interne rente ofte med diskonteringsrenten. En intern rente, der er højere end diskonteringsrenten, medfører en positiv nettonutidsværdi.
- > **Nettogevinst pr. investeret offentlig krone:** Nettogevinsten pr. offentlig omkostningskrone sætter nettonutidsværdien af projektet i forhold til statskasseeffekten (de samlede offentlige udgifter). De samlede offentlige udgifter inkluderer anlægsudgifter samt driftsudgifter til infrastruktur og modregnes eventuelle ekstra indtægter, som staten får ved den nye infrastruktur.

Læsevejledning:

Det følgende kapitel præsenterer de samfundsøkonomiske resultater ved de to projektforslag, hvorefter de følgende afsnit kort beskriver beregningsforudsætningerne og de centrale antagelser, der er gjort og har betydning for resultaterne. I afsnit 2.3 præsenteres følsomhedsanalyser af udvalgte parametre, samt et eksempel på en beregning med forudsætninger tilpasset til det aktuelle vidensniveau.

2 Samfundsøkonomisk analyse

Den samfundsøkonomiske beregning sammenligner omkostninger og gevinster for trafikanter og samfundet bredt set. Den samfundsøkonomiske konsekvens udtrykkes ved en nettonutidsværdi, en intern rente og en nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone, hvilket giver mulighed for at sammenligne og prioritere mellem forskellige projektforslag og løsninger til et givet projekt. I afsnit 2.1 præsenteres resultaterne af den samfundsøkonomiske analyse og i afsnit 2.2 beskrives de analyseforudsætninger og antagelser som er grundlaget for beregningerne. I afsnit 2.3 vises en række resultater af følsomhedsanalyser.

2.1 Resultater

I dette afsnit præsenteres resultaterne af den samfundsøkonomiske analyse af etableringen af hhv. Klimabroen og Østforbindelsen. Først ses på analyserne, hvor der er benyttet de samme forudsætninger omkring de centrale elementer i den samfundsøkonomiske analyse. F.eks. samme forudsætning omkring vedligeholdelsesomkostninger, de samme enhedspriser for eksterne effekter, samme risikotillægsprocent for anlægsoverslaget. De konkrete forudsætninger for beregningerne gennemgås i afsnit 2.3.

Den samfundsøkonomiske analyse viser, at begge projekter har en positiv nettonutidsværdi. For Østforbindelsen er nettonutidsværdien 2.073 mio. kr. og for Klimabroen er den 6.117 mio. kr. Ligeledes har begge projekter en høj intern rente på hhv. 7,7 % for Østforbindelsen og 27,8 % for Klimabroen. Begge projekter har således en højere intern rente end den anvendte diskonteringsrente og normale krav om forrentning. Nettogevinsten pr. offentlig omkostningskrone er 1,3 kr. for Østforbindelsen og 7,2 kr. for Klimabroen. Hovedresultaterne er opsummeret i Tabel 2.

Analysen er baseret på basisscenariet uden byudvikling og trafikvækst.

Tabel 2 Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse

	Østforbindelsen	Klimabroen
I alt nettonutidsværdi (NNV) (mio. kr.)	2.073	6.117
Intern rente	7,7%	27,8%
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone	1,3	7,2

Samlet set betyder tallene i Tabel 2, at begge projekter vil bidrage positivt til samfundsøkonomien. I Tabel 3 er de enkelte samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger udspecificeret for de to projekter.

Tabel 3 viser, at den største omkostning ved begge alternativer er anlægsmkostningerne. Anlægsmkostningerne er højere for Østforbindelsen end for Kli-

mabroen, da Østforbindelsen er et større anlægsprojekt, hvor der også skal gennemføres anlæg af en længere tilslutningsvej og et længere brospænd. Tilsvarende er den tilbagediskonterede positive restværdi af Østforbindelsen også højere end for Klimabroen.

Den største gevinst for begge projekter er brugereffekterne, der især udgøres af tidsgevinster for personbiler, varebiler og lastbiler. I alt vil brugerne spare tid, der svarer til 3.550 mio. kr., hvis Østforbindelsen anlægges, mens de vil spare tid svarende til 6.487 mio. kr. ved Klimabroen. Tidsbesparelserne opstår som følge af, at der vil være mere plads til trafikken i det centrale Randers, når der kommer andre muligheder for at krydse Gudenåen end Randers Bro. Tidsbesparelsen vil især opstå for trafik, der kommer fra det nordøstlige område af Randers og skal til det sydøstlige område.

For nogle trafikanter vil tidsbesparelsen på ruten via Østforbindelsen kræve en lidt længere køretur (omvej) end den korteste alternative rute gennem byen. Det sker da Østforbindelsen vil fungere som en omfartsvej, hvor bilisterne kan køre med højere hastighed, men til gengæld skal tilbagelægge en længere distance. Derfor vil noget af tidsgevinsten medføre en stigning i kørselsomkostninger på Østforbindelsen sammenlignet med referencesituationen. Der er således en ekstra kørselsomkostning på 451 mio. kr. for Østforbindelsen. Klimabroen fungerer i højere grad som en kilometermæssig genvej i byen, og derfor er der en gevinst på 233 mio. kr. som består af sparede kørselsomkostninger.

De flere kilometer kørt ved Østforbindelsen betyder også, at de eksterne effekter er negative for Østforbindelsen, fordi flere kilometer medfører flere uheld, mere støj, mere luftforurening og mere CO₂-udledning, som alle er omkostninger for samfundet. Således opgøres de eksterne effekter til en omkostning på 176 mio. kr. for Østforbindelsen. Omvendt er det en gevinst på 61 mio. kr. for Klimabroen. Fælles for de eksterne effekter ved begge projekter er det dog, at de udgør en meget lille del af det samlede regnestykke.

Tabel 3 Detaljerede resultater af basisscenariet

	mio. DKK	Østforbindelsen	Klimabroen
Anlægsomkostninger:		-1.313	-628
Anlægsomkostninger		-1.654	-792
Restværdi		342	163
Drifts- og vedligeholdelseeffekter:		-311	-149
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur		-311	-149
Brugereffekter:		3.550	6.487
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		3.969	6.178
Tidsgevinst, gods		32	76
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		-451	233
Eksterne effekter:		-159	61
Uheld		-117	44
Støj		-21	11
Luftforurening		-5	2
Klima (CO ₂)		-15	4
Øvrige konsekvenser:		306	345
Afgiftskonsekvenser		80	-74
Arbejdsudbudsggevinst		226	419
I alt nettonutidsværdi (NNV)		2.073	6.117
Intern rente		7,7%	27,8%
Nettogegevinst pr. offentlig omkostningskrone		1,3	7,19

Den samfundsøkonomiske nettonutidsværdi i TERESA beregnes med to forskellige priser for CO₂-udledning. I tabellerne i denne rapport er resultatet med en høj CO₂-pris præsenteret. I Tabel 4 ses resultaterne for basisscenariet for de to projekter med lav CO₂-pris.

Tabel 4 Hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse beregnet med lav CO₂-pris

	Østforbindelsen	Klimabroen
I alt nettonutidsværdi (NNV) (mio. kr.)	2.073	6.117
Intern rente	7,7%	27,8%
Nettogegevinst pr. offentlig omkostningskrone	1,3	7,2

Som det fremgår af Tabel 4, ændres nettonutidsværdien minimalt, når der anvendes en lavere CO₂-pris. Ændringer i intern rente og nettogegevinst per omkostningskrone ændres på decimaler, der ikke fremgår af tabellen. Af Tabel 4 fremgår det også, at nettonutidsværdien af to projekter påvirkes modsat af en lavere

CO₂-pris. Det skyldes, som tidligere skrevet, at Østforbindelsen vil medføre flere kørte kilometer samlet, mens Klimabroen vil medføre, at der blive kørt færre kilometer samlet.

2.2 Forudsætninger

I dette afsnit præsenteres de forudsætninger, der er anvendt i den samfundsøkonomiske analyse. Som udgangspunkt er der anvendt de samme forudsætninger på tværs af de to projekter. Beregningerne er foretaget med TERESA 6.0 og følger således de gældende vejledninger for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet. Der anvendes en række generelle analyseforudsætninger, som er vist i Tabel 5.

Tabel 5 Generelle forudsætninger for begge projekter

Parameter	Værdi
Prisniveau	2024
År for nettonutidsværdi	2024
Kalkulationsperiode	2024-2079
Anvendelsesperiode	2030-2079
Diskonteringsrente:	
År 2024-2059	3,5%
År 2060-2079	2,5%
Nettoafgiftsfaktor	1,28

I forbindelse med denne analyse er der ikke gennemført en validering af forudsætningerne eller beregninger for anlægsoverslag.

2.2.1 Trafiktal

Trafiktallene, der ligger til grund for den samfundsøkonomiske analyse, er af Rambøll udtrukket fra trafikmodellen, som er udarbejdet for Randers Kommune. Basisscenariet 2024 er brugt som udgangspunkt for beregningerne. Basisscenariet 2024 er kalibreret i forhold til eksisterende trafiktællinger på vejnettet i Randers Kommune. Beregningerne er således foretaget uden trafikvækst frem til 2030, der svarer til åbningsåret for begge projekter. Der er ikke regnet med en indfasningsperiode for effekterne efter åbningen. I følsomhedsanalyserne (afsnit 2.3) foretages en beregning, hvor Randers' Kommunes byudviklingsplan lægges til grund for en trafikvækst.

2.2.2 Anlægs- og driftsomkostninger

I denne opdatering af beregningerne anvendes det opdaterede anlægsoverslag, som nævnt tidligere, for Klimabroen. For Østforbindelsen anvendes samme anlægsoverslag som i analysen fra 2021. Dette estimat blev udarbejdet i forbindelse med en anlægsvurdering af Østforbindelsen (SWECO, 2016). Dette estimat

er til brug for denne analyse fremskrevet med nettoprisindekset til 2024 priser. De drifts- og anlægsudgifter, der anvendes i denne beregning, er vist i Tabel 6 .

Tabel 6 Drifts- og anlægsudgifter i faktorpriser

	mio. DKK	Østforbindelsen	Klimabroen
Anlægsomkostninger		1.457,4	697,7
Driftsudgifter (årligt)		11,66	5,58

Anlægsudgifterne er, for begge projekter, spredt ligeligt ud over en to-årig byggeperiode i år 2028-2029 med ibrugtagelse i år 2030. Driftsudgifterne er for begge projekter antaget til 0,8 % af anlægsudgifterne.

Derudover antages det for begge projekter, at restværdien i slutningen af beregningsperioden (efter 50 år) er lig værdien af den samlede anlægsinvestering, da det antages, at den løbende vedligeholdelse medfører, at anlægget ikke taber værdi. Dette er en standardantagelse, der anvendes i TERESA 6.0, medmindre der angives en alternativ restværdi.

Gener i anlægsperioden er ikke medtaget i analysen, da der primært er tale om anlæggelse af nye vej- og brostrækninger, hvorfor det samlede tidstab og omvejskørsel for trafikanterne i anlægsperioden vil være begrænset.

2.2.3 Andre brugereffekter, eksterne omkostninger og øvrige konsekvenser

Andre brugereffekter, eksterne omkostninger og øvrige konsekvenser beregnes alle i TERESA 6.0 og baseres således på input fra trafikmodellen samt enhedspriser fra Transportøkonomiske Enhedspriser 2.1 i 2024-prisniveau.

2.3 Følsomhedsanalyse

Der er gennemført følsomhedsanalyser på en række parametre i de samfundsøkonomiske beregninger for at illustrere påvirkningen på de samfundsøkonomiske resultater i tilfælde af, at effekterne af projektets gennemførelse er anderledes end forudsat.

Der er fokuseret på følsomheder inden for parametre, der kan være forskellige for de to projekter i forhold til basisantagelserne.

- > **Varebilsandel:** I basisberegningen er det antaget, at den samlede biltrafik indeholder 5% varebiler. For at belyse effekten, hvis varebilerne i højere grad vil vælge Østforbindelsen end Klimabroen, hvis én af disse broforbindelser etableres, gennemføres en følsomhedsanalyse, hvor varebilsandelen er 10% for Østforbindelsen. Denne justering af forudsætningerne vil give flere gevinster for Østforbindelsen ud fra en betragtning om, at erhvervstrafik vil være tilbøjelig til at træffe valg ud fra tid i højere grad end afstand.

- > **Korrektionstillæg:** Korrektionstillægget har indflydelse på, hvor store de samlede anlægsudgifter på de to projekter er. Derfor gennemføres en følsomhedsanalyse, hvor korrektionstillægget for begge broforbindelser er 30%. I basisscenariet er korrektionstillægget på Østforbindelsen 50%, da denne ikke er i samme planlægningsfase som Klimabroen.
- > **Omvejskørsel med tidsbesparelse:** For at belyse robustheden af resultatet i forhold til, at bilisterne skal køre en omvej for at spare tid, når de anvender Østforbindelsen, gennemføres en følsomhedsanalyse hvor bilisterne antages ikke at køre ekstra kilometer, men fortsat spare tid med Østforbindelsen. Denne justering af forudsætningerne giver flere gevinster til Østforbindelsen, men ændrer ikke på effekten for Klimabroen.
- > **Byudvikling:** I takt med at Randers realiserer sin vision for Flodbyen, vil der ske en byudvikling, som har indflydelse på trafikmønsteret i byen. Derfor er der gennemført en følsomhedsanalyse, der beregner hvordan samfundsøkonomien vil se ud, såfremt visionen er fuldt indfaset i 2030. Forudsætningen er den samme for de to broforbindelser, og der er alene tale om et teknisk modelår.
- > **Alle følsomheder:** For at få et indtryk af resultaternes robusthed, hvis alle basisantagelserne blev erstattet af antagelserne i følsomhedsanalyserne, er der også gennemført en beregning af dette scenarie. Beregningen er gennemført for tilfældene med og uden byudvikling. Denne beregning viser hvordan det samfundsøkonomiske resultat bliver når der inddrages alle følsomheder, herunder også dem der kun øger de samfundsøkonomiske gevinster for Østforbindelsen men ikke for Klimabroen.

Resultaterne af følsomhedsanalyserne er opsummeret i Tabel 7. Tabellen giver et samlet overblik over de samfundsøkonomiske resultater for de to projekter, hvis antagelserne i følsomhedsanalyserne realiseres i stedet for basisantagelserne.

Tabel 7 Resultater af følsomhedsanalyser

	Østforbindelsen		Klimabroen	
Parameter	NNV	Intern rente	NNV	Intern rente
Basisantagelser	2.073	7,7%	6.121	27,8%
Varebilsandel 10 % for Østforbindelsen (basis 5 %)	2.373	8,3%	6.121	27,8%
Korrektionstillæg 30 % (basis 50 %) for Østforbindelsen	2.324	9,4%	6.121	27,8%
Kørselsomk. = 0 for Østforbindelsen	2.509	8,0%	6.121	27,8%
Alle følsomheder ekskl. Byudvikling	3.079	10,2%	6.121	27,8%

Som det fremgår af Tabel 7, er der ingen af de gennemførte følsomhedsanalyser, der ændrer på de overordnede konklusioner. Begge projekter er samfundsøkonomisk rentable, med positiv nettonutidsværdi og intern rente, der ligger over det almindelige forrentningskrav.

Der er i den gennemførte analyse ikke indregnet øvrige gevinster i form af byudviklingspotentialer og broforbindelsernes respektive betydning for Randers Kommunes samlede klimatilpasningstiltag.

I analysen fra marts 2021, er der også gennemført en følsomhedsberegning, hvor den samfundsøkonomiske omkostning ved luftforureningen for Østforbindelsen blev normeret til omkostningen i landzone. Det har ikke været muligt at opdatere denne beregning på sammenligneligt metodemæssige grundlag, og derfor er den ikke opdateret. I den tidligere analyse gav justeringen af denne parameter en ændring på 0,1 % af den samfundsøkonomiske nettonutidsværdi.

2.4 Sammenligning med tidligere resultater

Som nævnt er den største ændring i det samfundsøkonomiske resultat at finde for Klimabroen. I nedenstående tabel er de nye resultater sammenlignet med resultaterne fra 2023 inkl. en kort forklaring på, hvad der forårsager forskellen.

Tabel 8 Sammenligning af samfundsøkonomiske resultater

mio. DKK	2025	2023	Kort forklaring
Anlægsomkostninger:	-628	-557	Almindelig prisfremskrivning
Anlægsomkostninger	-792	-706	
Restværdi	163	149	
Drifts- og vedligeholdelses effekter:	-149	-133	Almindelig prisfremskrivning
Brugereffekter:	6.487	3.088	
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	6.178	2.861	De nye trafiktal med større rejsetidsbesparelser
Tidsgevinst, gods	76	21	
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	233	205	Mindre tilpasning af de kørte km, og prisfremskrivning
Eksterne effekter:	66	51	Konsekvens af km-ændring og prisfremskrivning
Øvrige konsekvenser:	345	39	
Afgiftskonsekvenser	-74	-52	
Arbejdsudbudsgevinst	419	180	Afledt effekt af den store ændring i rejsetidsforbedringen.
Arbejdsudbudsforvridning		-89	Indgår ikke længere i beregningerne (ny samfundsøkonomiske vejledning)
Nettonutidsværdi	6.121	2.492	Drives (primært) af ændrede brugergevinster
Intern rente	27,8%	14,3%	