

---

## SCREENING AF EN FAST FORBINDELSE OVER KATTEGAT

### Følsomhedsanalyser vedr. DTU's transportøkonomiske enhedspriser

---

25. september 2008

I rapporten "Screening af en fast forbindelse over Kattegat" analyseres bl.a. anlægsøkonomi, trafikgrundlag og takster for en Kattegatforbindelse. En sådan analyse bygger i sagens natur på en række beregningsforudsætninger, herunder enhedspriser om tidsværdier og kørselsomkostninger fra Transportministeriets Nøgletalskatalog.

Den kommende investeringsplan er bl.a. baseret på transportøkonomiske enhedspriser fra DTU Transport, jf. Transportministeriets pressemeddelelse af 12. september om nye tidsværdier. NIRAS Konsulenterne har derfor foretaget beregninger af, hvor følsomme resultaterne i screeningsrapporten er over for ændringer af forudsætninger om transportøkonomiske enhedspriser. Hermed bliver grundlaget for screeningsrapporten og investeringsplanen så ensartet som muligt.

Følsomhedsanalysen viser, at ændrede forudsætninger om enhedspriser ikke giver anledning til at ændre konklusionerne i rapporten "Screening af en fast forbindelse over Kattegat".

#### **Transportøkonomiske enhedspriser fra DTU Transport**

DTU Transport har i 2008 udgivet et katalog med transportøkonomiske enhedspriser, herunder tidsværdier og kørselsomkostninger. Sammenlignet med Nøgletalskataloget er tidsværdierne højere, mens kørselsomkostningerne er lavere for personbiler og højere for lastbiler.

Andre forudsætninger om enhedspriser påvirker beregningerne af de ækvivalente takster i screeningsrapporten. Anvendes DTU Transports enhedspriser er den ækvivalente takst for at passere Kattegat uændret

for en personbil, dvs. ca. 450 kr., mens den øges med 80 kr. til 1.650 kr. for en lastbil.

For kollektive rejsende øges den ækvivalente takst til 454 kr., dvs. en stigning på ca. 80 kr. Højere takster for at benytte togforbindelsen vurderes at øge banens betalingsevne fra ca. 0,8 mia. kr. årligt til ca. 1,3 mia. kr. årligt.

### **Følsomhedsanalyser**

Tabel 1 viser hvor stort offentligt tilskud, der kræves, for at gælden kan afdrages på 30 år med ovennævnte ækvivalente takster (herunder en takst på 450 kr. pr. tur for personbiler), som vil realisere det fulde trafikpotentiale. Det fremgår, at anvendes DTU's enhedspriser, reduceres det nødvendige offentlige tilskud i 2020 med ca. 10 mia. kr. i alle fire alternativer. I det billigste alternativ (alternativ 1A) reduceres det således fra godt 50 mia. kr. til godt 40 mia. kr., mens det reduceres fra ca. 115 mia. kr. til ca. 105 mia. kr. i det dyreste alternativ (alternativ 2).

**Tabel 1: Nødvendigt offentligt tilskud i 2020, mia. kr.**

	DTU enhedspriser	Screeningsrapporten
Alternativ 1A	42,1	52,8
Alternativ 1B	43,4	54,0
Alternativ 1C	64,7	75,3
Alternativ 2	105,1	115,5

Anvendes andre beregningsforudsætninger vil resultatet i screeningsrapporten naturligvis blive påvirket. Ovenstående beregninger ændrer dog ikke ved rapportens konklusion om, at en Kattegatforbindelse ikke kan realiseres inden for rammerne af en Storebæltsmodel. Hvis forbindelsen skal gennemføres, kræver det betydelig offentlig (med-) finansiering.