

På basis af en usikkerhedsanalyse gennemført efter succesiv-princippet fremkommer middelværdien 342 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte, og 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver større end det anførte. Usikkerhedsanalysen viser endvidere, at anlægsprisen med 90 % sandsynlighed vil blive mindre end 402 mio. kr.

Der er beregnet en intern rente på ca. 9 %. Beregningen indgår bl.a. trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Projektet påregnes udført som én samlet arbejdsstrækning, hvor anlægsarbejdet vil foregå i begge vej-sider samtidig. Efter detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation i 2004-2005, vil der blive arbejdet på hele strækningen i størstedelen af anlægsperioden, der vil ligge i 2005-2008. Trafikafviklingen i anlægsperioden vil blive søgt fremmet med trafikregulering, trafikovervågning og trafikinformation. Det skønnes, at op til ca. 6 % af trafikken, der ellers kører på motorvejen, i anlægsperioden vil benytte alternative veje. Sammen med de pågældende vejbestyrelser vil der blive tilstræbt etableret foranstaltninger, der kan fremme trafikafviklingen.

Udgifter som følge af øget trafikbelastning på amts- og kommuneveje under anlægsarbejdet afholdes af de respektive vejbestyrelser.

Udgifterne forventes at fordele sig som følger (2004-priser).

2004:	10 mio. kr.
2005:	45 mio. kr.
2006:	95 mio. kr.
2007:	96 mio. kr.
2008:	90 mio. kr.
2009:	5 mio. kr.
2010:	1 mio. kr.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor. Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektføreløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafiksikkerhedsmæssige og arbejdsmiljø-mæssige indsatser gennemføres.

Af den samlede udgift er budgetteret med 17 % til projektering, tilsyn og administration. Heraf er ca. 5 % lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7 % omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 % øvrige driftsudgifter.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen vil forbedre trafikafviklingen i hovedstadsområdet i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 800-1.000 mandår.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid. Den sparede tid har en værdi af størrelsesorden 12 mio. kr. pr. år i 2010 og herefter stigende med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. Det skønnes, at op til 50 % af tidsbesparelsens værdi tilfalder erhvervslivet.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet, kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik og dermed som afledt økonomisk effekt, i helt overvejende grad er trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, der har vurderet, at lovforslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget er derfor ikke blevet forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

12. Forholdet til borgerne

Vejudvidelsen vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på Køge Bugt Motorvejen og betyde en aflastning af trafikken på alternative veje.

Anlægget berører direkte og indirekte en del borgere bl.a. i form af ekspropriationer.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdets tidsplan og fremdrift, ligesom borgerne i området har mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på hjemmesiden www.trafikken.dk.