

forsinkelsen af denne delstrækning af Motorring 3 mest muligt, har Finansudvalget den 2. september 2004 godkendt, at projekteringen af Frederikssundmotorvejens 1. etape igangsættes i 2004.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for 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 projektførelset styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmiljø-mæssige indsatser gennemføres.

Af den samlede udgift er budgetteret med ca. 17 % til projektering, tilsyn og administration. Heraf er der som forudsætning for totaludgiften forudsat en fordeling med 4,6 % lønninger til Vejdirektoratets eget personale, 7 % omkostninger til eksterne rådgivere og 5 % øvrige driftsudgifter.

Der er beregnet en intern rente for projektet på ca. 10 % og en netto nutidsværdi på ca. 810 mio. kr. I beregningen indgår anlægs- og driftsomkostninger samt trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

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

Lovforslaget skønnes at medføre en lille positiv afledt konsekvens i form af øget direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.500-2.000 mandår i forbindelse med anlægsarbejdet. Samtidig har lovforslaget en lille strukturel virkning for erhvervslivet, da transportforholdene forbedres ved en bedre infrastruktur.

12. Konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området, men berører samtidig direkte og indirekte en del naboer bl.a. i form af ekspropriationer.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende blive informeret om vejarbejdets karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra og møder med Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

Vejdirektoratet vil gennem brugerundersøgelser måle naboers og lodsejeres tilfredshed med Vejdirektoratets kommunikation.

13. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Amt, Frederiksborg Amt samt Rødovre, Glostrup, Albertslund og Frederikssund kommuner.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.