

nord for Jyllingevej i form af et større indgreb i erhvervsområdet og i boligbebyggelser langs Hvidsværmervej i forhold til den af Vejdirektoratet foreslåede linjeføring, som blev lagt til grund for L11:

Regeringen og forligspartierne besluttede i april 2005, at der skulle gennemføres en teknisk-økonomisk analyse af den såkaldte Jyllingevej-model. Jyllingevej-modellen indebærer anlæg af en motorvej i Jyllingevejs forløb og anlæg af en ny Jyllingevej gennem erhvervsområdet nord for den nuværende Jyllingevej. Analysen viste, at der med Jyllingevej-modellen bliver sparet en mindre del af Vestskoven i forhold til lovforslagets løsning, men at indgrebet i erhvervsområdet til gengæld bliver væsentligt større. De trafikale og trafikikkerhedsmæssige kvaliteter i Jyllingevej-modellen er sammenlignelige med lovforslagets løsning. Jyllingevej-modellen er ved analysen vurderet at være ca. 840 mio. kr. dyrere (middelværdi i prisniveau 2005) end lovforslagets løsning.

Senest er fremkommet et forslag (jf. Trafikudvalget, 2005-2006, alm. del – spm. 146), hvorefter Jyllingevej omlægges som to ensrettede lokalveje ”udenpå” Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 3 efter det samme princip som ved Helsingørmotorvejen fra Brogårdsvej og ind mod København, hvor Lyngbyvej føres parallelt med motorvejen. Den vestgående del af Jyllingevej fastholdes i sin nuværende linjeføring, og den samlede udbygning af vejanlægget sker mod syd ned i Vestskoven. Det er Vejdirektoratets vurdering, at forslaget af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke kan anbefales som en alternativ løsning, da lokaltrafik blandes med motorvejstrafik. Forslaget er endvidere dyrere end lovforslagets projekt, bl.a. fordi Jyllingevej skal omlægges. Forslaget medfører desuden et større omfang af ekspropriationer af bygningsanlæg end lovforslagets projekt og overholder ikke vejreglerne med hensyn til kurveradier, flettestrækninger m.m.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Udgifterne er opgjort for det foran beskrevne optimerede projekt for en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. I det optimerede projekt er linjeføringen flyttet længere mod nord, tættere på Jyllingevej, der er indarbejdet en række miljøforbedringer, og flettestrækningen i østgående retning mellem Ring 3 og Motorring 3 er blevet forlænget.

Der blev i januar 2005 udarbejdet et skitseprojekt, jf. aktstykke 200 af 2. september 2004, for det optimerede projekt på strækningen fra Motorring 3 til Ring 3. De samlede udgifter til projektering, tilsyn, admini-

stration, arealerhvervelse og anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen som beskrevet foran er anslået til 871 mio. kr. (2005-priser).

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og bro- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linjeføring, mængder mv. først kendes på et senere tidspunkt.

Der knytter sig herudover usikkerhedsfaktorer til budgettet, fordi et projekt vil strække sig over en længere årrække. Usikkerheden vedrører bl.a. markedsforhold, råvarepriser, udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet, nye krav til anlæggets udformning (fx myndighedskrav og nye miljøkrav), uforudsete anlægstekniske forhold, herunder bl.a. vejrlig og jordbundsforhold mv.

Vejdirektoratet tilstræber ved anvendelsen af risikoanalyser at indregne disse usikkerhedsfaktorer. Metoden indebærer, at der foretages en vurdering af sandsynligheden for budgetoverholdelse ved forskellige budgetniveauer efter Successiv Princippet.

Usikkerhedsanalyserne afgrænses af Vejdirektoratet fra større udefra kommende ændringer. Det vil bl.a. sige, at force majeure-begivenheder, politisk besluttede udvidelser af projektet, i dag ukendte miljøkrav og andre myndighedskrav over 10 mio. kr. samt ændringer i konjunktur- eller markedssituationen, der samlet overstiger det forventede med 10 % eller mere, ikke er medtaget i usikkerhedsanalysen.

På basis af den i april 2005 gennemførte usikkerhedsanalyse, der er afgrænset som anført, fremkommer middelværdien 871 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, som indebærer, at der er 50 % sandsynlighed for, at anlægsudgifterne bliver mindre end det anførte, og 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver større end det anførte.

Der forudsættes, at Vejdirektoratet i forlængelse af anlægsprojektet og dertil knyttede ekspropriationer i overensstemmelse med sædvanlig praksis kan oppebære indtægter fra salg af ejendomme og grunde. Denne indtægt indgår i anlægsoverslaget og bogføres i projektrengskabet.

Der er beregnet en intern rente for projektet på ca. 9 % og en netto nutidsværdi på ca. 730 mio. kr. I beregningen indgår trafikanternes besparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierenvirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen påregnes gennemført som et samlet projekt med åbning i 2012.