

træffes særlige foranstaltninger for at imødegå risiko for forurening af grundvandet.

8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af asfalt udgør ca. 130.000 tons, svarende til ca. 4 % af det samlede årlige forbrug af asfalt i Danmark. Forbruget af grus udgør ca. 260.000 m³, svarende til ca. 10 % af det samlede årlige forbrug i hovedstadsområdet. Forbruget af asfalt og grus tilstræbes reduceret mest muligt ved genanvendelse af opgravede asfalt- og grusmaterialer.

Forbruget af øvrige råstoffer skønnes ikke at have væsentlig betydning for materialernes tilgængelighed eller for miljøet.

Der er i udbygningsprojektet et jordunderskud på ca. 7.000 m³. Den nødvendige jordmængde forudsættes fremskaffet lokalt.

8.7 Forurenede jord

Ud fra undersøgelser langs danske motorveje af tilsvarende alder må det forventes, at de øverste 10-20 cm af rabatjorden langs vejanlægget er forurenede. Det vurderes endvidere, at vejudvidelsen vil berøre et tankanlæg syd for motorvejen ved Køgevej og fire andre grunde, der er kortlagt som forurenede. Der er herudover risiko for flere potentielt forurenede grunde langs strækningen.

Den forurenede jord vil blive håndteret efter jordforureningsloven. Der er behov for mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med projektet. Det vurderes, at størsteparten af den forurenede jord kan indbygges på forsvarlig vis på arealer ved de større tilslutningsanlæg, hvor der ikke er lokale grundvandsinteresser. Ca. 1.000 m³ jord, der vurderes at være potentielt svært forurenede, forventes at skulle bortskaffes.

9. Alternativer

Grundlaget for lovforslaget er det hovedforslag, Vejdirektoratet har beskrevet i VVM-redegørelsen, suppleret med varianten "Udbygning fra 4 til 8 spor med standardprofil igennem Fløng", der i VVM-redegørelsen er beskrevet som en tilvalgs mulighed. Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen undersøgt en række andre alternative udbygningsmuligheder. Disse er omtalt i afsnit 2.

De øvrige alternativer og varianter er ikke medtaget efter en samlet vurdering af forslagernes trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, tilsyn, administration, arealerhvervelse og udbygning af motorvejen igennem Fløng fra 4 til 8 spor mellem Baldersbrønde og Hedelandsvej og fra 4 til 6 spor mellem Hedelandsvej og Roskilde Vest som beskrevet foran er anslået til 1.102 mio. kr. (prisniveau medio 2004).

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter bl.a. til 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 Principet.

Risikoanalyserne 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 risikoanalysen.

På basis af den gennemførte risikoanalyse, der er afgrænset som anført, fremkommer middelværdien 1.102 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der 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. 8 %. I beregningen indgår trafikanternes besparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.