

ning af grundvandets kvalitet vil blive mindsket i forhold til i dag, hvor en del af vejvandet siver ned i jorden igennem skråninger og åbne grøfter.

Da vejen forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser, stilles der særlige krav til anlæggets udformning, og specielt i anlægsfasen skal der træffes særlige foranstaltninger for at imødegå risiko for forurening af grundvandet.

6.6. Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af asfalt udgør ca. 260.000 t, svarende til ca. 8 % af det samlede årlige forbrug af asfalt i Danmark. Forbruget af grus udgør ca. 200.000 t, svarende til ca. 4 % af det årlige forbrug i hovedstadsområdet. Forbruget af øvrige råstoffer, herunder bundsikringsmaterialer skønnes ikke at have væsentlig betydning for materialernes tilgængelighed eller for miljøet.

6.7. Forurennet jord

Føreløbige undersøgelser tyder på, at forureningsforholdene i rabatjorden langs vejanlægget ikke afviger væsentligt fra forholdene langs andre danske motorveje af tilsvarende alder. Der er behov for mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med projektet. Det vurderes, at eventuel mere forurennet jord kan indbygges på forsvarlig måde på arealer i de større udfletningsanlæg, der skal beplantes.

7. Alternativer

Som led i Vejdirektoratets VVM-undersøgelser er der undersøgt alternative udformninger af hovedforslaget, herunder:

- Udbygning fra 4 til 6 spor med standardprofil, dvs. med 0,5 m smallere nødspor syd for Jyllingevej.
- Gennemførelse af hovedforslaget med en delvis overdækning på strækningen mellem Buddingevej og Hvidsværmervej.
- Udbygning af Motorring 3 fra 4 til 8 spor.

De nævnte alternativer er fravalgt efter en samlet vurdering.

Alternativet med en udbygning fra 4 til 6 spor med standardprofil svarer i princippet til det i lovforslaget foreslåede projekt, men med 0,5 m smallere nødspor syd for Jyllingevej. Dette alternativ er fravalgt til fordel for etablering af 3,0 m brede, gennemgående og fuldt bærende nødspor langs Motorring 3 på hele strækningen mellem Lyngby Omfartsvej og Holbækmotorvejen, således at nødsporene eventuelt senere kan inddrages til kørsel.

En delvis overdækning på strækningen mellem Buddingevej og Hvidsværmervej vil medføre en anslået fordyrelse af projektet med 800-900 mio. kr. Der kan ved en sådan overdækning opnås en betydelig reduktion af støjen fra motorvejen. Den samlede støjreduktion vil imidlertid blive mindre på grund af støjindfald fra skærende veje og jernbaner. Det overdækkede anlæg vil desuden blive meget dominerende, ikke mindst fordi vejen i forvejen ligger på en høj dæmning på denne strækning.

En udvidelse af vejen til 8 spor med standardprofil og gennemgående nødspor vil selvsagt øge vejens kapacitet betydeligt (ca. 30 %), men kapaciteten på de tilstødende motorveje og i tilslutningsanlæggene vil sætte en grænse for kapacitetsudnyttelsen. Arealbehovet vil være væsentligt større end i det foreslåede projekt, og konsekvenserne for veje og stier tæt på motorvejen vil ligeledes blive øget væsentligt.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og udbygning af Motorring 3 fra 4 til 6 spor er anslået til 1.834 mio. kr. (middelværdi), prisniveau 2003, eksklusive moms.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

På basis af en usikkerhedsanalyse gennemført efter succesiv-princippet fremkommer middelværdien 1.834 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 2.093 mio. kr.

Der er beregnet en intern rente på ca. 10 %. I beregningen indgår bl.a. trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Projektet påregnes opdelt i en række arbejdsstrækninger, hvor anlægsarbejdet vil foregå som en fremadskridende proces langs de eksisterende kørebaner. I størstedelen af anlægsperioden, der efter detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation i 2003-2004 vil foregå i 2005-2008, vil der blive arbejdet på hele strækningen. Trafikafviklingen under anlægsperioden vil blive søgt fremmet med trafikregulering, trafikovervågning og trafikinformation. Det skønnes, at op