

til ca. 30 % af trafikken i perioden vil benytte alternative veje. Her vil der efter aftale med de pågældende vejbestyrelser blive tilstræbt foranstaltninger, der kan fremme trafikafviklingen.

Udgifter til anlægsrelaterede trafikstyringssystemer etc. på amts- og kommuneveje under anlægsarbejdet afholdes over anlægsbudgettet for udbygning af Motorring 3, mens udgifter som følge af øget trafikbelastning på amts- og kommuneveje under anlægsarbejdet afholdes af de respektive vejbestyrelser.

Udgifter på øvrige statsveje som følge af øget trafikbelastning under anlægsarbejdet afholdes over anlægsbudgettet for udbygning af Motorring 3.

Udgifterne forventes at fordele sig som følger (i 2003 prisniveau):

2003:	50 mio. kr.
2004:	225 mio. kr.
2005:	385 mio. kr.
2006:	375 mio. kr.
2007:	375 mio. kr.
2008:	375 mio. kr.
2009:	40 mio. kr.
2010:	9 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 projektførelsen 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 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.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Udvidelse af Motorring 3 vil forbedre trafikafvik-

lingen i hovedstadsområdet i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 4-5.000 mandår.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, der har vurderet, at lovforslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke forelagt et virksomhedspanel eller lignende.

10. Forholdet til borgerne

Vejudvidelsen vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på 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.

11. 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 L 175, side 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 L 73, side 5).

12. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Københavns Amt, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Københavns Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune og Brøndby Kommune.

Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg, ledsaget af de kommentarer, som høringssvarene måtte give anledning til.