

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede linjeføring, udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har konsulentfirmaet Capacent gennemført en kvalitetssikring for Transportministeriet, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m., men har givet anledning til, at anlægsoverslaget vedrørende broen over Gudenåen er blevet reduceret med 10 % i forhold til anlægsoverslaget i den supplerende VVM-redegørelse.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret anlægsoverslag (basisoverslag) for anlæg af motorvejen Funder-Låsby som beskrevet foran på 4.839 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks 170,7). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 5.323 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 %, dvs. 6.291 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks 170,7).

Hertil kommer, at der efter den 1. januar 2021 kan blive tale om at yde Silkeborg Kommune et engangstilskud på 130 mio. kr. i 2007-priser til opførelse af en ny bro over Gudenåen for Ringvejen, som kommunen eventuelt måtte beslutte at opføre til erstatning for den nuværende ringvejsbro.

Nedenfor er vist basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i 2009-priser (vejindeks 170,7).

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
4.839 mio. kr.	5.323 mio. kr.	6.291 mio. kr.

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en nettonutidsværdi år 2016 (forventet åbningsår) i prisniveau 2009 og en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb

ved anlægsprojekter ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Anvendes det samlede anlægsbudget (basisoverslaget + et tillæg på 30 %) i den samfundsøkonomiske beregning, fås en nettonutidsværdi for 2016 på 554 mio. kr. og en intern rente på 5,2 %.

I henhold til den politiske aftale af 3. december 2008 skal projektet gennemføres hurtigst muligt under hensyn til de tekniske muligheder og godkendelsesprocedurer m.v. Det forventes, at første etape mellem Låsby og Hårup kan åbnes i 2015 og resten af strækningen mellem Hårup og Funder i 2016.

Med disse åbningsår forventes de samlede anlægsudgifter (i 2009-priser) at fordele sig som følger: