



# Høringsnotat

VVM-undersøgelse for en ny  
fjordforbindelse ved Frederikssund

Redegørelse vedrørende den  
indledende idé- og forslagsfase

April 2008

Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
1059 København K

Høringsnotat	VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund Redegørelse vedrørende den indledende idé- og forslagsfase
Dato	April 2008
Forfattere	Jakob Fryd og Niels Korsgaard
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels gade 13 Postboks 9018 1022 København K

# Indholdsfortegnelse

Indledning .....	4
Den indledende høring.....	5
Annoncering.....	5
Borgermøde.....	5
Sammenfatning af høringen.....	5
Henvendelser i høringsfasen.....	8
1. Henvendelser fra myndigheder.....	8
2. Henvendelser fra interesseorganisationer, foreninger m.v. ....	9
3. Henvendelser fra borgere og grundejerforeninger.....	22
Bilag.....	58

## **Bilag:**

Bilag 1: Oversigt over interessenter der har fået tilsendt debatoplægget

Bilag 2: Oversigt over høringssvar

Bilag 3: Oversigtskort med høringsforslag til alternative linieføringer for en ny vejforbindelse

Bilag 4: Referat fra borgermøde i Frederikssund den 26. november 2007

Bilag 5: Powerpointpræsentation fra borgermødet

Bilag 6: Vejdirektoratets debatoplæg, dateret november 2007

# Indledning

Vejdirektoratet gennemfører i perioden fra november 2007 til udgangen af 2009 en VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen blev den første offentlighedsfase, Idé- og forslagsfasen, gennemført med en indledende høring i perioden 9. november 2007 til 17. december 2007.

Et væsentligt mål med høringen har været få lokale borgere, trafikanter, interesseorganisationer, myndigheder m.v. til at bidrage med synspunkter, oplysninger om lokale forhold samt gode forslag og idéer, der kan indgå i VVM-undersøgelsen.

Dette notat præsenterer de kommentarer og forslag, som Vejdirektoratet har modtaget i høringsperioden, samt Vejdirektorats bemærkninger til de enkelte høringssvar.

Vejdirektoratet forventer, at VVM-undersøgelsen vil være afsluttet i efteråret 2009. I den forbindelse vil der blive gennemført en ny offentlighedsfase, hvor der bliver lejlighed til at kommentere undersøgelsens resultater.

# Den indledende høring

Som grundlag for den indledende høring udarbejdede Vejdirektoratet i november 2007 et debatoplæg, der blev udsendt til myndigheder, interesseorganisationer, foreninger m.v. samt til ca. 2.400 husstande i undersøgelsesområderne.

Debatoplægget har desuden været fremlagt på biblioteker og i borgerservicecentre i Frederikssund Kommune. Debatoplægget kan ses i bilag 6 til denne redegørelse.

Bilag 1 indeholder en oversigt over de myndigheder, interesseorganisationer og medier m.v., som debatoplægget blev distribueret til.

## Annoncering

VVM-undersøgelsens indledende høring blev annonceret i uge 45/2007 i Frederiksborg Amts Avis, Frederikssund Avis og Fjordbyerne, hvor der blev opfordret til at komme med idéer og forslag til VVM-undersøgelsen samt indbudt til borgermøde.

## Borgermøde

Den 26. november 2007 kl. 19.00 blev der afholdt et informations- og debatmøde på Frederikssund Gymnasium, hvor der deltog ca. 450 borgere og repræsentanter for interesseorganisationer m.v.

Referat fra borgermødet samt powerpointpræsentation fra mødet kan ses i bilag 4 og 5.

## Sammenfatning af høringen

Vejdirektoratet har i den indledende høring modtaget i alt 65 skriftlige henvendelser med bemærkninger og forslag til VVM-undersøgelsen. Alle har fra Vejdirektoratet modtaget skriftligt svar på deres henvendelse.

Henvendelserne i dette høringsnotat er grupperet i 3 kategorier:

- 2 henvendelser fra myndigheder
- 19 henvendelser fra interesseorganisationer, foreninger m.v.
- 44 henvendelser fra borgere og grundejerforeninger

Høringssvarene er sammenfattet i en oversigt, som kan ses i bilag 2. I oversigten er det markeret, hvis der i henvendelsen er blevet udtrykt en positiv/negativ holdning til nogle af debatoplæggets forslag (markeret med grøn for positiv, og rød for negativ), ligesom det er markeret, hvis der er forslag til andre linieføringer. Herudover er det markeret, hvilke emner henvendelsen berører (fx natur og landskab, støj osv.).

Det fremgår af oversigten i bilag 2, at i alt 48 af høringssvarene forholder sig enten positivt eller negativt til de forslag til en vejforbindelse over Roskilde Fjord, der er beskrevet i debatoplægget. Forslag D og G, der omhandler en højbro-løsning ved eller nord om Tørslev Hage, har fået flest negative tilkendegivelser, mens Forslag F, en lang tunnel ved Tørslev Hage, er det forslag, der har fået flest positive tilkendegivelser.

I alt 26 henvendelser omhandler forslag til alternative linieføringer, typisk som en vejforbindelse syd for Tørslev Hage. De indkomne forslag til linieføringer er illustreret på omstående oversigtskort og i bilag 3.

I 5 af de modtagne henvendelser foreslås en ny fjordforbindelse anlagt oven på det dæmnings- og sluseanlæg, som Miljøstyrelsen ifølge artikler i dagspressen har foreslået anlagt mellem Skuldelev og Lille Rørbæk som et muligt tiltag mod stigende vandstand i Roskilde Fjord.

Området for den nationale klimaindsats blev i slutningen af 2007 overført fra Miljøministeriet til Klima- og energiministeriet. Vejdirektoratet har derfor rettet henvendelse til Energistyrelsen og på forespørgsel fået oplyst, at der som grundlag for Regeringens strategi for tilpasning til fremtidens klima er foreslået forskellige ideer til imødegåelse af vandstandsstigninger bl.a. i Roskilde Fjord. Der foreligger imidlertid ingen aktuelle planer om at realisere nogen af forslagene. Det er endvidere oplyst at der ikke er foretaget nogen miljømæssige overvejelser eller undersøgelser i tilknytning til de skitserede forslag.

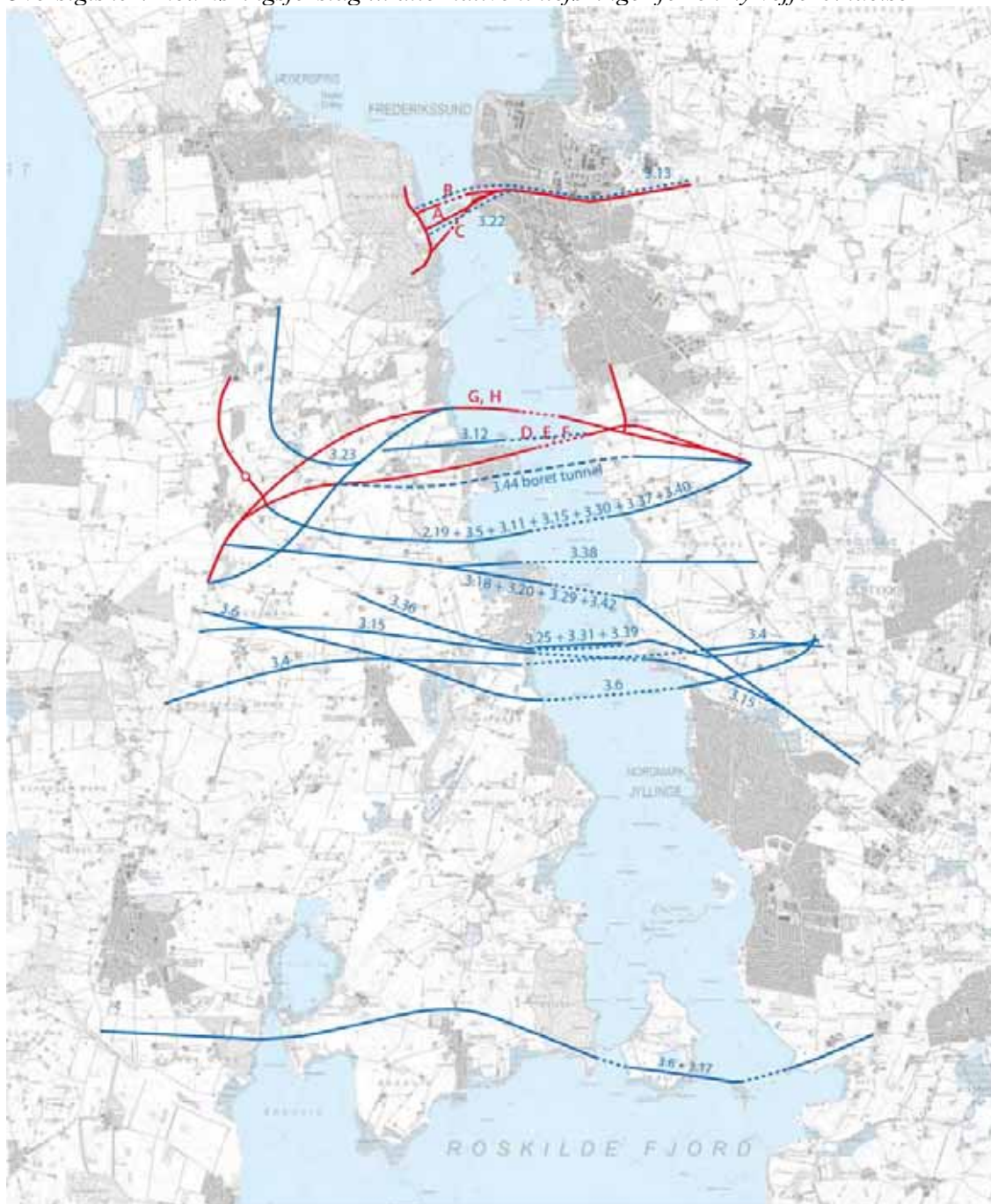
Vejdirektoratet anser det derfor ikke for relevant at undersøge de 5 forslag nærmere.

En stor del af henvendelserne vedrører konsekvenser med hensyn til støj, trafik, natur og landskab. Øvrige emner, der berøres, er forhold omkring vandmiljø og -gennemstrømning i Roskilde Fjord, kollektiv trafikbetjening, cyklister og fodgængere m.m.

Antal/andel af høringssvar, der indeholder bemærkninger om:

- Trafikale konsekvenser: 42 (65 %)
- Støj: 34 (52 %)
- Natur og landskab: 32 (49 %)
- Kulturmiljø og rekreative interesser: 20 (31 %)
- Arealanvendelse og ejendomme: 16 (25 %)
- Bløde trafikanter: 11 (17 %)
- Andre miljøpåvirkninger: 11 (17 %)
- Vandmiljø: 10 (15 %)
- Kollektiv trafik og samkørsel: 10 (15 %)

Oversigtskort med høringsforslag til alternative linieføringer for en ny vejforbindelse



**Forslag til linieføringer**

Kortet viser forslag til linieføringer for en ny vejforbindelse over Roskilde Fjord. De "blå" linier viser indkomne forslag fra borgere m.v., mens de "røde" linier viser de skitsemæssige forslag fra Vejdirektoratets debatpjece. Tallene ved de enkelte linier henviser til nummeret på henvendelsen med forslaget.

**Signaturforklaring**

- Forslag fra Vejdirektoratets debatpjece
- Forslag fra borgere m.v.

# Henvendelser i høringsfasen

## 1. Henvendelser fra myndigheder

### Henvendelse 1.1: Frederikssund Kommune

Kommunen fremhæver følgende forhold, der bør tages i betragtning i VVM-undersøgelsen:

- Det er vigtigt for kommunen at få fjernet den trafikmæssige barriere, som Kronprins Frederiks Bro udgør som følge af utilstrækkelig kapacitet, såvel for transittrafik som for den trafikale sammenhæng i kommunen, og det både på tværs af fjorden og på tværs af de bilkøer, som den utilstrækkelige kapacitet medfører.
- Det er af afgørende betydning for kommunen, at VVM-undersøgelsen kan danne grundlag for valg af projekt og linieføring, uden behov for supplerende undersøgelser eller andre forsinkende led.
- Det er vigtigt at undersøge alle mulige linieføringer, og at alle miljøpåvirkninger vurderes m.h.t. relevans og omfang.
- Kommunen anser løsningsforslag ved den eksisterende bro som værende meget uheldige, da de dels vil kræve meget store indgreb i bymæssig bebyggelse og give støjgener, som det vil kræve store tiltag at modvirke, dels få en meget uheldig konsekvens i form af reel fysisk opsplitting af byen.
- Endelig nævnes, at kommunen i særlig grad har sin opmærksomhed rettet mod undersøgelsens afdækning af henholdsvis støjpåvirkninger fra trafikken både på selve forbindelsen og i tilslutningsanlæg, på sikring af vandudskiftning i Roskilde Fjord og på muligheden for en æstetisk indpasning i det sårbare landskab.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret kommunens bemærkninger, der vil indgå i det videre arbejde med VVM-undersøgelsen.

### Henvendelse 1.2: Kulturarvsstyrelsen

Kulturarvsstyrelsen anmoder om, at der tages kontakt til styrelsen med henblik på gennemførelse af marinarkæologiske forundersøgelser til afklaring af, om beskyttede fortidsminder eller historiske skibsvrag vil blive forstyrret eller ødelagt ved etablering af et nyt vejanlæg.

Endvidere anbefaler styrelsen, at der hos Vikingeskibsmuseet rekvireres en kilde- og arkivgennemgang for samtlige mulige trafikkorridorer.

### Vejdirektoratets bemærkninger:

Kulturarvsstyrelsens synspunkter er noteret. Det skal hertil bemærkes, at Vejdirektoratet, så snart der er truffet beslutning om, hvilke løsningsforslag VVM-undersøgelsen skal omfatte, vil tage kontakt til Vikingskibsmuseet i Roskilde og det lokalhistoriske Museet Færggården for Frederikssund Kommune med henblik på indgåelse af aftaler om gennemførelse af arkæologiske analyser ved og i Roskilde Fjord. Analyserne vil blive gennemført i henhold til Vejdirektoratets rapport 299 ”Arkæologi og større vejanlæg”.

## **2. Henvendelser fra interesseorganisationer, foreninger m.v.**

### **Henvendelse 2.1: Naturværnsforeningen for Skuldelev By, Ås og Strand**

Naturværnsforeningen anfører, at forslag A, B og C (udbygning af den eksisterende vejforbindelse igennem Frederikssund) ikke bør gennemføres, da det vil medføre væsentligt mere trafik gennem Frederikssund.

Forslag D og G (broforbindelser henholdsvis nord om og ved Tørslev Hage) finder foreningen vil medføre store støjgener i sommerhusområdet ved Tørslev Hage og Frederikssund. Af den årsag vurderes forslagene at kunne forhindre byudviklingsplanerne i Frederikssund Syd.

Forslag E og H (kort tunnelloøsning henholdsvis nord om og ved Tørslev Hage) vurderer foreningen vil medføre støjgener ved Tørslev Hage samt hindre en tilstrækkelig vandgennemstrømning i fjorden.

Forslag F anses som det bedste forslag ud fra et miljømæssigt perspektiv, herunder at løsningen ikke vil have væsentlige støjmæssige konsekvenser for boliger eller sommerhusområder, samt at løsningen ikke vil have indflydelse på fjordens vandgennemstrømning.

### Vejdirektoratets bemærkninger:

Som led i VVM-undersøgelsen vil der blive foretaget trafikberegninger for at belyse de trafikale konsekvenser af de forskellige løsningsforslag.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet, lægges som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægninger og/eller etablering af støjafskærmninger.

Vejdirektoratet gennemfører VVM-undersøgelsen i tæt dialog med Frederikssund Kommune. På den baggrund er byudviklingsplanerne i den sydlige del af Frederikssund omfattet af undersøgelsen.

Med hensyn til vandmiljøet i Roskilde Fjord vil der blive gennemført hydrauliske beregninger af vandgennemstrømningen i fjorden. På den baggrund vil det være muligt at vurdere vandudskiftningen og de heraf afledte konsekvenser for fjordens flora og fauna.

### **Henvendelse 2.2: Dansk Ornitologisk Forening, Nordsjælland**

Dansk Ornitologisk Forening anfører, at følgende bør indgå i VVM-undersøgelsen:

- At Roskilde Fjord er en international betydningsfuld fuglelokalitet, udpeget som EF-fuglebeskyttelsesområde og som EU-habitatområde. Enhver indskrænkning eller forringelse af de lavvandede områder vil være en forringelse af livsbetingelserne for en række fuglearter, hvorved fjorden ikke længere vil kunne leve op til direktivernes krav om gunstig bevaringsstatus.
- At der bør sikres mindst samme vandgennemstrømning i Roskilde Fjord og helst en forbedret gennemstrømning og vandkvalitet.
- At der, såfremt der vælges en bro, er fare for kollisioner mellem fugle og bro. Desuden vil broens belysning kunne forstyrre fuglene.
- At der skal stilles krav om, at der ikke må ske sedimentspredning i forbindelse med gravearbejdet.
- At landskabet i og omkring fjorden har stor herlighedsværdi, som skal respekteres.

Foreningen mener desuden, at en tunnel uden dæmninger i fjorden er den bedste løsning. Dog skal det sikres, at tunnelen ikke indebærer indgreb i fuglebeskyttelsesområdet.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Et af hovedformålene med VVM-undersøgelsen er at identificere alle mulige konflikter samt at vurdere konsekvenserne af de forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet hensynet til dyr og planter, fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus, vandgennemstrømning og vandkvalitet i fjorden samt de æstetiske forhold.

Roskilde Fjord rummer en del værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller

forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte. Vurderinger af ændringer i vandgennemstrømning, vandkvalitet og konsekvenser af en evt. sedimentspredning vil ligeledes indgå i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil bestræbe sig på at indpasse vejen bedst muligt i fjordlandskabet.

### **Henvendelse 2.3: Danmarks Naturfredningsforening, Frederikssund afdeling**

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at følgende bør indgå i VVM-undersøgelsen:

- De trafikale og miljømæssige konsekvenser for hele Hornsherred af en ny forbindelse over fjorden.
- En 0++ løsning med forbedringer af den eksisterende forbindelse og tilsluttende veje, herunder anvendelse af intelligent trafikstyring, adskillelse af trafik, der går på langs og på tværs i Frederikssund, samt afskærmning mod støj.
- Konsekvenser for de visuelle forhold ved og i fjorden.

En ny fjordforbindelse bør respektere tidligere tiltag til at beskytte fjorden og området omkring samt habitatområdets dyr og planter. Foreningen mener desuden, at en tunnel uden dæmninger i fjorden er den bedste løsning.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Som et led i VVM-undersøgelsen vil Vejdirektoratet belyse de trafikale konsekvenser af de forskellige forslag til placering af en ny vej over fjorden for hele oplandet, herunder Hornsherred. Vejdirektoratet vil også se på muligheden for at forbedre den eksisterende vej (0+ løsning). Heri indgår blandt andet intelligent trafikstyring og adskillelse af langs- og tværgående trafik i Frederikssund by.

Der vil ligeledes blive foretaget beregninger af de støjmæssige konsekvenser af de forskellige forslag, og der vil i de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægninger og/eller etablering af støjafskærmninger.

Vejdirektoratet vil bestræbe sig på at indpasse vejen bedst muligt i fjordlandskabet. Et af hovedformålene med VVM-undersøgelsen er at identificere alle mulige konflikter og vurdere og minimere konsekvenserne af de forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet med hensyn til æstetik, dyr og planter, fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus samt konsekvenserne for mennesker.

#### **Henvendelse 2.4: Miljørådet for Roskilde Fjord**

Miljørådet for Roskilde Fjord anfører, at følgende bør indgå i VVM-undersøgelsen:

- At Kronprins Frederiks Bro og den gamle jernbanedæmning i dag uden tvivl påvirker den naturlige vandudskiftning i Roskilde Fjord. En ny forbindelse over fjorden bør derfor tage mest mulig hensyn til at sikre god vandgennemstrømning gennem fjorden.
- Mulige kompensationer for de påvirkninger af miljøet i fjorden som en ny forbindelse over fjorden eventuelt vil medføre. Det nævnes, at det kunne være en mulighed at skabe større vandgennemstrømning ved at anlægge rør i de to dæmninger i Kronprins Frederiks Bro eller ved at fjerne den eksisterende jernbanedæmning helt eller delvist.
- At dæmninger ud i fjorden nedsætter den rekreative brug af fjorden. Dels fordi de bevirker, at strømmen i sejlrenden nogen gange er så høj, at det er vanskeligt at ro under broen. Dels fordi det skaber store omveje. Derfor foreslås det, at eventuelle rør gennem dæmningerne i Kronprins Frederiks Bro skal have en størrelse, der gør det muligt at ro igennem i kajak og kano.
- Muligheden for at skabe et sted med direkte tilkørselsmulighed til fjorden, hvor sejlere kan starte eller slutte turen.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Et af hovedformålene med VVM-undersøgelsen er at identificere alle mulige konflikter samt at vurdere konsekvenserne af de forskellige anlæg og linieføringer. Dette gælder blandt andet hensynet til dyr og planter, fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus, vandgennemstrømning og vandkvalitet i fjorden samt konsekvenser for mennesker og æstetik.

Roskilde Fjord rummer en del værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper som området er udpeget for at beskytte. Vurdering af vandgennemstrømning og vandkvalitet i fjorden samt mulige kompensationer indgår derfor helt naturligt i VVM-undersøgelsen. Muligheden for at øge vandgennemstrømningen ved at anlægge rør i de to dæmninger i Kronprins Frederiks Bro og/eller fjerne hele eller dele af den eksisterende jernbanedæmning vil også blive vurderet i undersøgelsen.

I undersøgelsen vil Vejdirektoratet også vurdere konsekvenserne for kajak- og kanoroere. Dette gælder såvel gennemsejling i rør i dæmningerne som tilkørselsforholdene til fjorden.

### **Henvendelse 2.5: Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen**

Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen anerkender, at der er store trafikale problemer ved Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund. Foreningen er dog af den opfattelse, at trængselsproblemet ved Frederikssund, og i hele hovedstadsområdet, ikke løses ved at anlægge flere og bredere motorveje, men derimod ved at sørge for en bedre kollektiv trafikbetjening.

På den baggrund foreslås det, at VVM-undersøgelsen også kommer til at omfatte en togforbindelse på tværs af fjorden, fx i form af en kombineret bil- og togforbindelse, med en S-togs-endestation i Hornsherred. En anden mulighed der nævnes, er at genetablere S-togskørsel til den gamle station i Frederikssund og derfra videre ad en bro til Hornsherred.

Endelig peges der på en forbedring af fremkommeligheden for den kollektive bustrafik over Kronprins Frederiks Bro til S-tognettet.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil rette henvendelse til Trafikstyrelsen for at få styrelsens bemærkninger til de forslag om etablering af en S-togs- eller letbaneforbindelse til Hornsherred, som Vejdirektoratet har fået ved den indledende VVM-høring. Men der vil ikke i VVM-undersøgelsen blive foretaget nærmere vurderinger af hverken S-togs- eller letbaneforbindelser til Hornsherred, idet dette ligger uden for rammerne af Vejdirektoratets VVM-undersøgelse.

Med hensyn til forbedring af fremkommeligheden for den kollektive bustrafik på tværs af fjorden vil en ny fjordforbindelse skabe øget trafikale kapacitet på vejen, således at trafikken, herunder også bustrafikken, kan afvikles med højere hastighed.

For så vidt angår busbetjeningen til S-togsnettet i Frederikssund by, skal Vejdirektoratet henvise til Frederikssund Kommune, som i samarbejde med trafik-selskabet Movia varetager koordinering og planlægning af den almindelige rutekørsel i Frederikssund Kommune.

Som led i VVM-undersøgelsen vil Vejdirektoratet vurdere en 0+ løsning med en begrænset udbygning af den eksisterende vejforbindelse kombineret med en udvidet busbetjening i Hornsherred og i Frederikssundsområdet. Forudsætningerne for en udvidet busbetjening vil blive fastlagt efter forudgående drøftelser med Movia og Frederikssund Kommune.

### **Henvendelse 2.6: Danmarks Rederiforening**

Danmarks Rederiforening finder det væsentligt, at besejlingsforholdene gennem Roskilde Fjord ikke forringes, hverken i anlægsfasen eller når en ny forbindelse er etableret.

For at undgå en forringelse af besejlingsforholdene anser Rederiforeningen en lang tunnel som den bedste løsning, idet en broløsning vil begrænse gennemsejlingshøjden.

Rederiforeningen gør desuden opmærksom på, at de fremtidige forhold for Kronprins Frederiks Bro bør belyses i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet bemærkninger:

Besejlingsforholdene gennem fjorden vil indgå i VVM-undersøgelsen, såvel i anlægsfasen som i driftsfasen for en ny fjordforbindelse.

**Henvendelse 2.7: Dansk Sejlunion**

Dansk Sejlunion mener, at påvirkningerne af vandgennemstrømningen i fjorden syd for Kronprins Frederiks Bro bør indgå i VVM-undersøgelsen for hver af de forslag, der undersøges, herunder om strømforholdene ændres eller medfører konsekvenser i form af tilsanding af render og lignende. Som strømforholdende er i dag, findes der mange smalle stræder og render, som er ”selvrensede”, hvorfor det kun yderst sjældent er nødvendigt med oprensning af renderne. Herudover bør VVM-undersøgelsen omfatte en vurdering af de økonomiske konsekvenser for havnene (sejlerne), der har forpligtelse til oprensning af renderne.

Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-undersøgelsen vil tage hensyn til besejlingsforholdene, både hvad angår besejlingshøjde og sejlrendens bredde og dybde.

Der vil blive foretaget hydrauliske modelberegninger for hver af de forslag, der omfattes af VVM-undersøgelsen, såvel for anlægsfasen som driftsfasen. De hydrauliske modelberegninger vil omfatte vurderinger af både strømningsforhold og sedimentationsforhold – og både for nord- og sydgående strøm.

Vurderinger af de fremtidige udgifter til oprensning m.v. ligger uden for VVM-undersøgelsens rammer.

**Henvendelse 2.8: Kong Frederiks VII's Stiftelse på Jægerspris**

Stiftelsen henstiller, at en ny fjordforbindelse etableres syd for Frederikssund. Stiftelsen finder, at forslag A, B og C (udbygning af den eksisterende vej gennem Frederikssund), som beskrevet i debatoplægget, vil berøre Stiftelsens ejendomme, herunder den fredede Færgedammen, og skade såvel de historiske som natur- og turismemæssige værdier omkring Færgedammen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne, og skal bemærke, at der først nu påbegyndes en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. På den baggrund er det endnu for tidligt at vurdere, hvilke konkrete ejendomme

der bliver berørt af de enkelte løsningsforslag, og hvordan disse ejendomme bliver påvirket. Disse forhold vil blive belyst i VVM-undersøgelsen.

### **Henvendelse 2.9: Museet Færggården**

Museet anbefaler, at der vælges en løsning, som ikke omfatter en udvidelse af den eksisterende bro. Museet vurderer, at en udbygning af den eksisterende bro, ikke kan undgå at få negative konsekvenser for museet. Dels vil løsningen være ødelæggende for kulturlandskabet ved museet, som er et væsentligt grundlag for museets formidling, dels vurderes løsningen at kunne medføre, at dele af Færggården skal nedrives.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne og skal bemærke, at der først nu påbegyndes en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. På den baggrund er det endnu for tidligt at vurdere, hvilke konkrete ejendomme der bliver berørt af de enkelte løsningsforslag, og hvordan disse ejendomme bliver påvirket. Disse forhold vil blive belyst i VVM-undersøgelsen.

### **Henvendelse 2.10: Vikingeskibsmuseet**

Vikingeskibsmuseet henleder opmærksomheden på, at der i undersøgelseskorridorerne forekommer et betydeligt antal fortidsminder, og at der ved en marinarkæologisk forundersøgelse antagelig vil blive fundet flere. Museet påregner, at der fra Kulturarvsstyrelsen vil blive stillet krav om gennemførelse af marinarkæologiske forundersøgelser i forbindelse med VVM-undersøgelsen.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Kulturarvsstyrelsen har i et høringssvar anmodet om, at Vejdirektoratet tager kontakt til styrelsen med henblik på gennemførelse af marinarkæologiske forundersøgelser til afklaring af, om beskyttede fortidsminder eller historiske skibsvrag vil blive forstyrret eller ødelagt ved etablering af et nyt vejanlæg.

Endvidere anbefaler styrelsen, at der hos Vikingeskibsmuseet rekvireres en kilde- og arkivgennemgang for samtlige mulige trafikkorridorer.

Vejdirektoratet vil, så snart der er truffet beslutning om hvilke løsningsforslag VVM-undersøgelsen skal omfatte, tage kontakt til henholdsvis Kulturarvsstyrelsen, Vikingeskibsmuseet i Roskilde og det lokalhistoriske Museet Færggården for Frederikssund Kommune, med henblik på indgåelse af aftaler om gennemførelse af arkæologiske analyser ved og i Roskilde Fjord.

### **Henvendelse 2.11: Sammenslutningen Langtunnel**

Sammenslutningen Langtunnel anbefaler, at der etableres en lang tunnel under Roskilde Fjord. Det foreslås, at VVM-undersøgelsen udvider undersøgelsesområdet fra Kignæs i nord til syd for Skuldelev. Ved disse lokaliteter kunne der med fordel etableres en kort eller længere tunnel.

Sammenslutningen anfører, at en ny broløsning over Roskilde Fjord vil være for dominerende i landskabet ved og på fjorden og medføre støjgener i omgivelserne.

Sammenslutningen er positiv over for en kort tunnelloøsning ved den eksisterende Kronprins Frederiks Bro inklusive en udbygning af J.F. Willumsens Vej.

Endelig foreslås det, at alle nye vejanlæg til en ny fjordforbindelse også skal omfatte gang- og cykelstier, at der etableres vigespor på rute 53 for langsomme køretøjer, og at der indtænkes løsninger, der kan sikre fremkommeligheden for den kollektive busstrafik på tværs af fjorden.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet foretager en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne fase foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen og af de forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I den tekniske vurdering indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil generelt bestrebe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med VVM-undersøgelsen, at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere og minimere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker, som for dyr og planter. En ny linieføring og placering i terrænet vil således blive fastlagt ud fra såvel vejtekniske som æstetiske, miljø- og arealmæssige hensyn.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag, som indgår i VVM-undersøgelsen, blive foretaget en beregning af trafikstøjen, før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet, lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt ved bymæssig boligbebyggelse.

I VVM-undersøgelsen vil forholdene for fodgængere og cyklister blive beskrevet og vurderet i samarbejde med Frederikssund Kommune. I disse vurderinger vil der også indgå de bløde trafikanters muligheder for krydsning af fjorden.

En ny fjordforbindelse vil skabe øget trafikal kapacitet, så trafikken vil kunne afvikles med højere hastighed. På den baggrund vil fremkommeligheden for den kollektive busstrafik på tværs af fjorden også blive forbedret.

#### **Henvendelse 2.12: Foreningen ”En Bedre Fjordforbindelse”**

Foreningen En Bedre Fjordforbindelse oplyser, at foreningens hovedformål er at arbejde for at få etableret en ny fast forbindelse over/under Roskilde Fjord til aflastning af Kronprins Frederiks Bro. Indtil denne nye forbindelse er etableret, arbejder foreningen sideordnet for at få forbedret trafikafviklingen gennem Frederikssund og for at få anlagt en motorvej til København.

Foreningen går ind for en fjordforbindelse uden om Frederikssund By udformet så diskret og skjult som muligt, med så korte anlæg ud i fjorden som muligt og med mindst mulig gene for omgivelserne og for dem, som vil blive berørt af anlægget.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De anførte synspunkter vil indgå i overvejelserne i forbindelse med det videre arbejde.

Som et led i VVM-undersøgelsen vil Vejdirektoratet bl.a. belyse de visuelle og støjmessige konsekvenser af forskellige forslag til nye fjordforbindelser.

**Henvendelse 2.13: Frederikssund Erhverv og Turistcenter (FETC)**

FETC ønsker, at der etableres en ny fast forbindelse over Roskilde Fjord så hurtigt som muligt, og der derfor vælges en type fjordforbindelse, der er realisérbar inden for en overskuelig tidshorisont.

FETC finder den nuværende trafikale situation uholdbar for såvel borgere som erhvervsliv og mener, at mange virksomheder ligefrem fravælger Frederikssund pga. de trafikale problemer.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret organisationens synspunkter.

**Henvendelse 2.14: Jægerspris Turistforening**

Jægerspris Turistforening finder det væsentligt, at en ny fjordforbindelse ledes uden om Frederikssund by, og at fjordforbindelsen etableres hurtigst muligt.

Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, det vurderes relevant at medtage i VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en vurdering af de miljømæssige, trafikale og æstetiske konsekvenser samt af økonomien. Først herefter vil det være muligt for Vejdirektoratet at foretage en samlet afvejning af løsningsforslagene med henblik på fremlæggelse af et hovedforslag for, hvor en ny fjordforbindelse skal forløbe, og hvordan den skal udformes.

**Henvendelse 2.15: Enhedslisten v/Arne Lund**

I henvendelsen anføres bl.a.:

- At der primært er tale om en interkommunal forbindelse, der især bruges af trafikanter med kilde og mål i Frederikssund og Jægerspris.
- At de kødannelser, der fortrinsvis opstår i myldretiden samt lørdag middag, opløses relativt hurtigt og er beskedne uden for myldretiden.
- At det ikke er selve broen, der er den mest begrænsende faktor for trafikens afvikling, men de tilstødende veje på begge sider af fjorden samt brooplukningerne.
- At transportsektorens udledninger af drivhusgasser bør nedbringes bl.a. gennem øget energieffektivitet, forandringer i transportteknologien og i adfærdsændringer i brugen af transportmidler.
- At en stadig større del af transportarbejdet bør overføres fra biler til kollektiv trafik og til cykler, samt ved at lokalisere arbejdspladser og boliger på en mere hensigtsmæssig måde i forhold til de kollektive transportsystemer.
- At kapacitetsforholdene bør analyseres nøjere, og at ikke kun antallet af biler, men også antallet af personer i hver bil bør opgøres. Det nævnes, at der i 75-80 % af alle biler kun sidder én person.
- At en ny fjordforbindelse bør betragtes som en omfartsvej, og at sådanne kun giver midlertidige forbedringer m.h.t. aflastning af de trafikbelastede bydele.
- At anlæg af en omfartsvej kan øge miljøbelastningen, bl.a. som følge af højere hastighed, og at ulykkestallet kan stige som følge af øget hastighed.
- At der er en lang række naturforhold og beskyttelsesbestemmelser omkring og i Roskilde Fjord, der kan blive påvirket af en ny fjordforbindelse.

Henvendelsen indeholder derudover en række betragtninger om beskæftigelses-, uddannelses- og transportforhold samt lokalisering af virksomheder og indkøbscentre, pendlermønstre og kørselsfradrag m.v.

Det anføres til sidst i henvendelsen, at en bro/tunnel ikke kan anbefales, og at der i stedet bør gøres noget ved tilkørselsvejene til Kronprins Frederiks Bro og ved selve broen. Der peges på en 0+ løsning som den eneste acceptable løsning, og at en sådan løsning bør kombineres med en udbygning af den kollektive trafik. I henvendelsen er der anført en række tiltag til forbedring af trafikafviklingen på Kronprins Frederiks Bro og på tilkørselsvejene.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

I henvendelsen nævnes en række forhold af lands- og trafikpolitisk karakter – som f.eks. reduktion af drivhusgasser ved højere energieffektivitet og forandring i transportteknologi, lokalisering af arbejdspladser og boliger, skattefradrag, antal personer i hver bil etc. Der vil i VVM-undersøgelsen i relevant omfang blive anvendt officielt udmeldte forudsætninger herom, idet det ligger

uden for rammerne af VVM-undersøgelsen at foretage nærmere vurderinger heraf.

I VVM-undersøgelsen undersøges en lang række forskellige forslag til forbedring af fjordforbindelsen, herunder såvel en 0+ løsning med mindre forbedringer af bro- og vejforbindelsen som en større udbygning af den eksisterende forbindelse.

I de trafikberegninger, der skal gennemføres i VVM-undersøgelsen, forudsættes alle besluttede ændringer i DSB's og Movias køreplaner gennemført.

Vejdirektoratet vil også vurdere et 0+ alternativ med mindre forbedringer og udbygninger af den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund kombineret med en udbygning af busbetjeningen i Frederikssundområdet og i Hornshered. Forslaget til udbygning af busbetjeningen vil blive skitseret efter forudgående drøftelse med Frederikssund Kommune og Movia.

Trafik- og effektberegningerne samt de samfundsøkonomiske vurderinger vil blive gennemført med udgangspunkt i Transportministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse". Transportmønstret vil blive kortlagt ved hjælp af beregnede rutebundter for forskellige lokaliteter. Rutebundterne viser, hvor de forskellige trafikanter i et bestemt punkt har startsted og slutmål.

Roskilde Fjord rummer mange værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte. Ændringer i vandgennemstrømning, vandkvalitet og konsekvenser af en evt. sedimentspredning indgår også i VVM-undersøgelsen. Påvirkning af de berørte landskaber samt de æstetiske forhold i øvrigt vil ligeledes blive behandlet i VVM-undersøgelsen.

Der vil for udbygningsforslagene blive foretaget vurderinger af de støjmæssige konsekvenser af at etablere støjafskærmning på visse strækninger langs J.F. Willumsens Vej og på delstrækninger for løsninger, der går syd om Frederikssund.

### **Henvendelse 2.16: Socialdemokraterne i Frederikssund**

Socialdemokraternes Fællesledelse i Frederikssund mener, at der bør etableres en tunnellostning syd for Frederikssund mellem Marbæk og Tørslev Hage for at nedbringe trafikmængden gennem Frederikssund by. Socialdemokraterne er af den opfattelse, at en højbro syd for Frederikssund vil medføre støjgener for de omkringboende og sandsynligvis også visuelle gener.

Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, det vurderes relevant at medtage i VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en vurdering af de miljømæssige, trafikale og æstetiske konsekvenser samt af økonomien. Først herefter vil det være muligt for Vejdirektoratet at foretage en samlet afvejning af løsningsforslagene med henblik på fremlæggelse af et hovedforslag for, hvor en ny fjordforbindelse skal forløbe, og hvordan den skal udformes.

**Henvendelse 2.17: Ny Alliance i Frederikssund v/Marianne Porsborg**

I henvendelsen anføres det, at løsningsforslag A, B og C (udbygning af den eksisterende vejforbindelse igennem Frederikssund) bør nedprioriteres af hensyn til bylivet i Frederikssund. Det foreslås at vælge et af løsningsforslagene syd for Frederikssund, dels af hensyn til en kommende Frederikssundmotorvej, dels af hensyn til trafikafviklingen mellem Hovedstadsområdet og Hornsherred.

Herudover opfordres der til, at der i VVM-undersøgelsen indtænkes løsninger, der tilgodeser de bløde trafikanter, herunder cykelpendlere og cykelturister, P-pladser til bilpendlere, der ønsker at benytte sig af fx samkørselsordninger, samt busforbindelser via en ny fjordforbindelse til Frederikssund bymidte og S-togsstationen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, det vurderes relevant at medtage i VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en vurdering af de miljømæssige, trafikale og æstetiske konsekvenser samt af økonomien. Først herefter vil det være muligt for Vejdirektoratet at foretage en samlet afvejning af løsningsforslagene med henblik på fremlæggelse af et hovedforslag og alternative forslag for placering og udformning af en ny fjordforbindelse.

I VVM-undersøgelsen vil forholdene for cyklister blive vurderet i samarbejde med Frederikssund Kommune, bl.a. med hensyn til stikrydsninger og tilslutningsanlæg samt parallelruter for cyklister. VVM-undersøgelsen vil ligeledes forholde sig til behovet for samkørselspladser for bilpendlere.

For så vidt angår forslaget om busforbindelser fra en ny fjordforbindelse til Frederikssund by skal Vejdirektoratet henvise til Frederikssund Kommune, som i samarbejde med trafikskabet Movia varetager koordinering og planlægning af den almindelige rutekørsel i Frederikssund Kommune.

**Henvendelse 2.18: Enhedslisten i Frederikssund v/Pelle Andersen-Harild**

Enhedslisten i Frederikssund mener, at de nuværende trafikale problemer ved Kronprins Frederiks Bro kan afhjælpes ved i højere grad at satse på kollektiv

trafik. Af kollektive trafikløsninger nævnes udbygning af bustrafikken og/eller etablering af letbaner i Hornsherred (Hvalsø-Skibby-Frederikssund) og Nordsjælland (fx Frederikssund-Farum, Frederikssund-Hillerød).

Det foreslås, at den eksisterende forbindelse ved Kronprins Frederiks Bro erstattes med en tunnel i samme område med passage for fodgængere, cyklister og en forbedret kollektiv trafik.

Nye anlæg i Roskilde Fjord bør undgås af hensyn til naturinteresser og beboelser. I stedet bør naturområdet Roskilde Fjord forbedres. Det anføres, at en tunnelloøsning som erstatning for den nuværende bro og dæmninger vil forbedre vandskiftet og dermed vandkvaliteten i fjorden.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil rette henvendelse til Trafikstyrelsen for at få styrelsens bemærkninger til de forslag om etablering af S-togs- eller letbaneforbindelser fra Frederikssund til Hornsherred, som Vejdirektoratet har modtaget ved den indledende VVM-høring. En nærmere vurdering af S-togs- eller letbaneforbindelser til Hornsherred ligger dog uden for rammerne af Vejdirektoratets VVM-undersøgelse for en ny vejforbindelse.

Det kan oplyses, at vurderingen af et 0+ alternativ, med mindre forbedringer og udbygninger af den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund, også vil omfatte en udbygning af busbetjeningen i Frederikssundområdet og i Hornsherred. Forslaget til udbygning af busbetjeningen vil blive skitseret efter forudgående drøftelse med Frederikssund Kommune og Movia.

Roskilde Fjord rummer mange værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte. Ændringer i vandgennemstrømning, vandkvalitet og konsekvenser af en evt. sedimentspredning indgår også i VVM-undersøgelsen. Påvirkning af de berørte landskaber samt de æstetiske forhold i øvrigt vil ligeledes blive behandlet i VVM-undersøgelsen.

#### **Henvendelse 2.19: Det Konservative Folkeparti i Frederikssundkredsen v/Keld Haslund**

I henvendelsen vurderes løsningsforslag A, B og C (udbygning af den eksisterende vejforbindelse i gennem Frederikssund) at være irrelevante, da løsningerne vil hindre den tværgående trafik i Frederikssund bymidte.

For så vidt angår de øvrige forslag, D-H, fra debatoplægget (bro- og tunnelloøsninger syd for Frederikssund) samt det såkaldte "Forslag 9" fra 2 borgere (tunnelloøsning syd for Tørslev Hage), findes det uhensigtsmæssigt, at der på Frederikssundssiden er markeret en forbindelse til Marbækvej fra den nye vejforbindelse, da Marbækvej er præget af følsomme funktioner som børneinstitutioner og villakvarterer. I stedet bør tilslutningen til Frederikssund ske via den eksisterende Frederikssundsvej/kommende Frederikssundmotorvej.

Forslag D og G (højbrøløsninger syd for Frederikssund) vurderes at have store negative konsekvenser for fjordens fugleliv, miljø og rekreative forhold.

I stedet peges der på en tunnel syd for Frederikssund (forslag E, F, H og "forslag 9") som den bedste løsning af hensyn til miljø, støj, natur, landskab og rekreative områder.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, det vurderes relevant at medtage i VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en vurdering af de miljømæssige, trafikale og æstetiske konsekvenser samt af økonomien. Først herefter vil det være muligt for Vejdirektoratet at foretage en samlet afvejning af løsningsforslagene, med henblik på fremlæggelse af et hovedforslag og alternative forslag for placering og udformning af en ny fjordforbindelse.

Med hensyn til tilslutningen til Marbækvej skal det bemærkes, at Vejdirektoratet har anvendt skitserne til linieføringen fra de tidligere undersøgelser for en ny fjordforbindelse udarbejdet af det daværende Frederiksborg Amt. Forslagene i debatoplægget er ikke gennemarbejdet, og en eventuel tilslutning til Frederikssund vil blive vurderet i dialog med Frederikssund Kommune og i forhold til kommunens lokale trafikplaner.

### **3. Henvendelser fra borgere og grundejerforeninger**

#### **Henvendelse 3.1: Per Ulrik Hartby**

I henvendelsen bliver det anført, at forslag A, B og C, der opererer med en udbygning af den eksisterende vejforbindelse igennem Frederikssund, er mest økonomiske og skånsomme for miljøet. Samtidig anføres en række forslag til forbedringer af trafikens kapacitet igennem Frederikssund.

Med hensyn til forslag D, E og F, som skitserer en løsning fra Marbæk til Tørslev Hage, henledes opmærksomheden på støjproblematikken ved Lyngerup og Tørslev Hage, og det bliver foreslået, at linieføringen på Hornsherredsiden forrykkes en anelse mod syd.

Forslag G og H (ny forbindelse nord om Tørslev Hage enten som højbro eller som kort tunnel) findes ikke acceptable. Det anføres, at linieføringen på

Hornsherredssiden giver anledning til en række ekspropriationer og påvirker naturområder med et rigt flora- og faunaliv. Endelig bliver det fremført, at en højbro (forslag G) vil give anledning til væsentlige støjgener ved Gerlev By, Gerlev Strandpark, Tørslev, Tørslev Hage og Marbæk.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-undersøgelsen skal belyse de trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser af forskellige forslag, og tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at borgere og politikere kan vurdere og sammenligne alternative forslag. VVM-undersøgelsen vil således også indbefatte en nærmere analyse af, hvordan kapaciteten på den eksisterende vejforbindelse igennem Frederikssund kan øges.

Vejdirektoratet skal foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. På den baggrund er det endnu for tidligt at vurdere hvilke konkrete ejendomme, der bliver berørt af de enkelte løsningsforslag. Hertil skal bemærkes, at en ny linieføring og placering i terrænet vil blive fastlagt ud fra såvel vejtekniske som æstetiske, miljø- og arealmæssige hensyn.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et område med naturtyper, som er af særlig betydning for dyre- og planteliv, og en række landskaber i området er udpeget som særligt værdifulde. Herudover er fjorden udpeget som et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur set i et europæisk perspektiv. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne.

VVM-undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet, lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene også bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

#### **Henvendelse 3.2: Henrik Pantmann**

I henvendelsen henledes opmærksomheden på, at debatoplæggets alternative løsningsmuligheder for en ny fjordforbindelse mellem Marbæk og Tørslev Hage forløber gennem et naturbeskyttelsesområde og strækninger med badestrande. Der bliver ligeledes gjort opmærksom på, at en ny sydlig fjordforbindelse

vil medføre en væsentlig øget trafik på Marbækvej, herunder øget støj- og luftforurening for de omliggende beboelser.

Der foreslås en udbygning af den eksisterende vej som en formodet billigere løsning, som samtidig skåner den specielle natur langs fjorden.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et område med naturtyper, som er af særlig betydning for dyre- og planteliv, og en række landskaber i området er udpeget som særligt værdifulde. Herudover er fjorden udpeget som et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur set i et europæisk perspektiv. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne.

Et vigtigt element i VVM-undersøgelsen er derfor at vurdere de naturmæssige konsekvenser ved en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. belyses, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, der skal beskyttes i området.

Som led i VVM-undersøgelsen vil der ligeledes blive foretaget vurderinger af de miljømæssige konsekvenser, herunder støj- og luftforurening, i forhold til landskabet, de rekreative interesser, beboelser mm., og der vil blive udarbejdet forslag til, hvordan eventuelle miljøforringelser kan minimeres eller afværges. Undersøgelsen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at borgere og politikere kan vurdere virkningerne på miljøet og sammenligne alternative forslag.

#### **Henvendelse 3.3: Vagn Ryding**

I henvendelsen bliver det anført, at forbedringer af trafikforholdene over fjorden bør ske med mindst mulig indgriben overfor natur, samt med minimale gener for boligområder. På den baggrund foreslås der en udvidelse af den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund (forslag A, B og C), eventuelt som en tresporet vej, med regulering af trafikretningen af midterspor i myldretiden.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestrebe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere og minimere konsekvenserne af forskellige linieføringer såvel for mennesker som for dyr og planter.

Roskilde Fjord er et område med naturtyper, som er af særlig betydning for dyre- og planteliv, og en række landskaber i området er udpeget som særligt

værdifulde. Fjorden er udpeget som et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur set i et europæisk perspektiv. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen skal bl.a. vurdere, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser vil der for alle løsningsforslag blive foretaget støjberegninger, før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet, lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB skal søges overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene også bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

#### **Henvendelse 3.4: Erling Salhaug**

Det anføres, at eventuelle udbygningsplaner i undersøgelsesområdet bør tage højde for VVM-undersøgelsen og eventuelle fremtidige linieføringer.

I en supplerende henvendelse anføres det, at Forslag A, B og C fra Vejdirektoratets debatpjece, om udbygning af den eksisterende forbindelse gennem Frederikssund, ikke vil løse de trafikale problemer i Frederikssund.

Af hensyn beskyttelsen af Roskilde Fjordområdet foreslås det, at en ny fjordforbindelse etableres som en tunnel fra kyst til kyst. Der foreslås en linieføring fra Frederikssundsvej syd om Lille Rørbæk, under fjorden, syd om Skuldelev til Skibbyvej ved Julianehøj Skov.

Kortbilag med dette forslag til linieføring blev afleveret på borgermødet den 26. november 2007

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-undersøgelsen gennemføres i samarbejde med bl.a. Frederikssund Kommune som er lokal planmyndighed.

Vejdirektoratet vil foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne fase foretages tekniske vurderinger af forslagene fra debatpjecen, samt de forslag der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer, herunder hvor tydeligt det vil være relevant at placere en ny fjordforbindelse. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

### **Henvendelse 3.5: Allan Dalgaard og Preben Ravnholt**

I henvendelsen foreslås en ny fjordforbindelse udformet som en kort tunnel med linieføring syd om Tørslev Hage (i princippet spejlvendt af Forslag H i Vejdirektoratets debatpjece).

Der anføres en række fordele ved forslaget, herunder bl.a.:

- at en tunnelløsning, i modsætning til en højbro-løsning, ikke vil medføre store støjgener i omgivelserne,
- at forslaget i modsætning til debatoplæggets Forslag H (kort tunnelløsning nord om Tørslev), vil skåne Sydbyen i Frederikssund for støj,
- at den nødvendige ekspropriation af arealer til vejanlægget vil påvirke færre mennesker og minimere udgifterne til areal-erhvervelse.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Der vil blive gennemført en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne fase foretages tekniske og miljømæssige vurderinger af forslagene fra debatpjecen samt af forslag der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen. Det fremførte forslag vil blive vurderet på lige fod med øvrige forslag fra høringsfasen.

### **Henvendelse 3.6: Kim Hjortgaard Nielsen**

I henvendelsen anføres det, at de foreslåede linieføringer for en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund (forslag D-H) vil medføre støj og visuelle gener for den planlagte "Fjordparken", samt for det nye boligområde "Sydbyen". Herudover vil boliger og institutioner langs Marbækvej blive unødigt trafikbelastet, hvis den ny fjordforbindelse får frakørsel ved Marbækvej.

Det bemærkes herudover, at der ikke er trafikmæssig fornuft i at placere en ny fjordforbindelse nær den eksisterende broforbindelse, da det vil medføre omvejskørsel for trafikanter fra det sydlige Hornsherred mod Storkøbenhavn og Hillerød. Det foreslås derfor, at en ny fjordforbindelse placeres endnu sydligere, enten lige nord for eller syd for Jyllinge.

Endelig spørges der til mulighederne for økonomisk kompensation, hvis Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj overskrides ved en ejendom.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil

der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag, som indgår i VVM-undersøgelsen, blive foretaget en beregning af trafikstøjen, før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg.

Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene også bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

Til spørgsmålet om mulighederne for økonomisk kompensation, hvis Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi for vejstøj overskrides ved en ejendom, skal det bemærkes, at den vejledende grænseværdi kun er vejledende. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægnings og/eller etablering af støjafskærmninger. I forbindelse med anlæg af statsveje tager Folketinget i anlægslovene konkret stilling til, i hvilket omfang der skal tages initiativer, der sikrer vejenes omgivelser mod miljøgener.

I helt særlige tilfælde kan der ydes erstatning, hvis støjulempen fra en ny vej overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet. Det er i givet fald Ekspropriationskommissionen der afgør, hvorvidt der kan ydes erstatning, og i bekræftende fald, hvor stor denne skal være. Dette spørgsmål kan i sidste ende indbringes for domstolene.

### **Henvendelse 3.7: Henning Andersen**

I henvendelsen påpeges, at en ny fjordforbindelse bør ledes udenom Frederikssund by.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Synspunktet er noteret.

### **Henvendelse 3.8: Michael A. Olesen**

I forlængelse af borgermødet den 26. november 2007, spørger Michael A. Olesen om hans ejendom, beliggende på matr.nr. 9P, Tørslev By, Gerlev, vil blive eksproprieret, hvis det besluttet, at en ny fjordforbindelse skal gå gennem Tørslev Hage.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Før Vejdirektoratet kan komme med en vurdering af arealbehovet til en eventuel fjordforbindelse gennem Tørslev Hage, skal der først afklares en række forhold, herunder:

- en præcis linieføring for fjordforbindelsen, fra tilslutningen ved Frederikssundsvej til vejtilslutningerne på Hornsherredssiden,
- udformning af tunnel- og broløsningerne ved ilandføringen ved Tørslev Hage,
- udformning af vejforløbet igennem Tørslev Hage-bebyggelserne (i tunnel eller i terræn),
- eventuelle omlægninger af de lokale veje,
- behovet for arbejdspladsarealer i anlægsperioden,

Som nævnt på borgermødet skal Vejdirektoratet først foretage en nøjere optegning og vurdering af de forslag, der er i spil, og der vil nok gå ca. 1½ år, før man har et fuldstændigt overblik over løsningsmulighederne og de afledte konsekvenser, bl.a. med hensyn til permanent og midlertidig arealbehov.

**Henvendelse 3.9: Jens Warburg**

I henvendelsen orienteres om en e-mail fremsendt til borgmester Ole Find Jensen med en række forslag til udbygning af den kollektive trafik i og omkring Frederikssund samt fredeliggørelse af den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-undersøgelsen skal belyse mulighederne for at aflaste den eksisterende fjordforbindelse, herunder beskrive de miljømæssige og økonomiske konsekvenser af forskellige løsninger. En udbygning af den kollektive trafik ligger ikke inden for rammerne af VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil dog anmode Trafikstyrelsen, der er ansvarlig for planlægningen af den kollektive banetrafik, om at vurdere behovet for en S-togsforbindelse til Hornsherred.

Det kan oplyses, at vurderingen af et 0+ alternativ, med mindre forbedringer og udbygninger af den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund, også vil omfatte en udbygning af busbetjeningen i Frederikssundområdet og i Hornsherred. Forslaget til udbygning af busbetjeningen vil blive skitseret efter forudgående drøftelse med Frederikssund Kommune og Movia.

VVM-undersøgelsen vil medtage hensynet til cyklister og gående. Disse forhold vil blive analyseret i samarbejde med Frederikssund Kommune.

### **Henvendelse 3.10: Else Halling Tangø**

Else Halling Tangø anfører, at hun har opnået helårsstatus for sit sommerhus på Tørslev Hage. I tilfælde af ekspropriation af ejendommen spørges til størrelsen af erstatningen, muligheden for genhusning samt om muligheden for at opnå helårsstatus for et sommerhus et andet sted i kommunen.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet skal foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. På den baggrund er det endnu for tidligt at vurdere hvilke konkrete ejendomme, der bliver berørt af de enkelte løsningsforslag.

Til spørgsmålet om erstatning i tilfælde af ekspropriation af ejendommen, kan det oplyses, at en erstatning for huset vil blive fastsat af en Ekspropriationskommission, der er uafhængig af Vejdirektoratet. Udgangspunktet for kommissionens erstatningsfastsættelse er, hvad en fornuftig køber vil give for huset ved salg i fri handel det pågældende sted, og uden at der var udsigt til anlæg af en ny vejforbindelse. Det er således ikke ejendomsvurderingen, men områdets aktuelle handelspriser, der vil blive lagt til grund for en erstatningsfastsættelse.

Når en ejer afstår hele sin ejendom, får ejeren både erstatning for det, der er afstået, og for de omkostninger, der følger med ekspropriationen - det vil typisk være udgifter til flytning. Vejdirektoratet foretager ikke genhusning af berørte lodsejere.

Mulighederne for at opnå helårsstatus for et sommerhus et andet sted i Frederikssund Kommune afgøres af kommunen, som er den instans der kan give dispensation til, at en bolig får ændret status fra sommerhus til helårsbolig.

### **Henvendelse 3.11: Hanne og Hans Bøvling**

I henvendelsen bliver det anført:

- at en højbrøløsning syd for Frederikssund By vil medføre støjgener for beboelser i Sydbyen samt for den planlagte strandpark,
- at beboelser langs Marbærkvej vil blive unødigt trafikbelastet, hvis den ny fjordforbindelse får frakørsel ved Marbækvej,
- at en ny fjordforbindelse med linieføring syd for Frederikssund (forslag D-H) bør udføres som en tunnel,
- at man synes bedst om "Forslag 9" (forslag fra borgere omtalt på borgermødet d. 26.11.2007), som opererer med en forbindelse syd om Tørslev Hage.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

Spørgsmålet om tilslutning til Marbækvej vil blive drøftet med Frederikssund Kommune.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag som indgår i VVM-undersøgelsen, blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg.

Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægninger og/eller etablering af støjafskærmninger. I forbindelse med anlæg af statsveje tager Folketinget i anlægslovene konkret stilling til, i hvilket omfang der skal tages initiativer, der sikrer vejenes omgivelser mod miljøgener.

Vejdirektoratet vil foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

**Henvendelse 3.12 Elo Mikkelsen**

I henvendelsen skitseres et alternativt forslag til linieføring for en ny fjordforbindelse bestående af en tunnel fra Marbæk til Stenø, og en vej på dæmning langs den nordlige kystlinie ved Tørslev Hage. Forslaget begrundes med, at det vil skåne naturen og det eksisterende sommerhusområde ved Tørslev Hage for større indgreb.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere og minimere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

Vejdirektoratet vil foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjece samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

### **Henvendelse 3.13: Grundejerforeningen ”Gerlev Strandpark”**

Grundejerforeningen ønsker ikke en ny fjordforbindelse nord om Tørslev Hage (Forslag G og H, henholdsvis højbro og kort tunnel) af hensyn til beskyttelse af værdifulde naturtyper, plante- og dyreliv og kulturlandskab. Herunder nævnes bl.a. strandengen ved Gerlev Strandpark og yngle- og trækfuglene i Roskilde Fjord. Det anføres, at forslagene vil medføre støjgener i ellers rolige omgivelser. For så vidt angår en kort tunnelloøsning (Forslag H), mener grundejerforeningen, at vandgennemstrømningen i fjorden vil blive forringet som følge af dæmninger.

Grundejerforeningen kan acceptere det såkaldte ”Forslag 9” om en tunnelloøsning syd for Tørslev Hage (forslag fra borgere omtalt på borgermødet den 26. november 2007) og foreslår, at højspændingsledningerne på tværs af fjorden rørlægges i tunnelen.

Endelig forslås det, at den ny fjordforbindelse anlægges som en lang tunnel fra Nordsjællands Hospital via en ”løftbar undervandsdæmning” nord for den eksisterende bro (som nedrives).

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Et af hovedformålene med VVM-undersøgelsen er at identificere alle mulige konflikter samt at vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet hensynet til dyr og planter, fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus, vandgennemstrømning og vandkvalitet i fjorden samt æstetiske forhold.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen skal belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter, at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

Vejdirektoratet foretager en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene

fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Eventuel kabellægning af de nuværende højspændingsledninger falder uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

### **Henvendelse 3.14: Grundejerforeningen ”Plantagen”**

I henvendelsen tages kraftigt afstand fra forslag, der omfatter en højbro, uanset hvor en sådan bro måtte blive placeret. Grundejerforeningen ønsker en lang tunnelløsning, for at beskytte fjordmiljøet og undgå et øget støjniveau i området Frederikssund Syd.

Enkelte i grundejerforeningens bestyrelse foreslår en tunnelløsning ved den eksisterende bro kombineret med en nedgravning af J.F. Willumsens Vej.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse, at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet, lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægnings og/eller etablering af støjafskærmninger.

### **Henvendelse 3.15: Jannik Noe-Nygaard**

Jannik Noe-Nygaard anfører at en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund (Forslag D, E, F, G og H fra Vejdirektoratets debatpjecer samt et såkaldt ”Forslag 9” fremsat af to borgere fra Frederikssund og præsenteret på borgermødet den 26. november 2007), vil gennemsikre området ved Marbæk Vandværk og dermed medføre en væsentlig forringelse af drikkevandet på grund af kvælstofudledningen fra trafikken. Ligeledes vil kvælstofudledningen ødelægge mulighederne for retablering af Skenkelsø Sø beliggende mellem Store Rørbæk

og Ølstykke Stationsby.

I VVM-undersøgelsen bør der indgå en vurdering af de støjmæssige konsekvenser for den planlagte by ved Store Rørbæk og Sydbyen (ved Frederikssund) samt af beskyttelsen af fredede padder i området, herunder strandtudse og løgfrø.

Det foreslås, at en ny fjordforbindelse etableres fra en fremtidig Frederikssundmotorvej via en tunnel fra Svale Klint (østsiden af fjorden) til Skuldelev Strand Syd med tilslutning til Rute 53 godt 1 km syd for Lyngerup. Forslaget begrundes bl.a. med sparet kørsel for trafik fra Hornsherred Syd, at færre beboelser påvirkes, samt at højspændingsledningerne på tværs af fjorden vil kunne placeres i tunnelen.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

En ny fjordforbindelses påvirkninger af grundvandsforhold, kildepladser og drikkevandsindvinding vil blive vurderet i både anlægs- og driftsfasen, og der vil blive indarbejdet eventuelle afværgeforanstaltninger. Vejdirektoratet er opmærksom på, at Regionplan 2005 for Hovedstadsområdet har udlagt arealerne omkring Marbæk Vandværk som område med henholdsvis drikkevandsinteresser og særlige drikkevandsinteresser.

Kvælstofforurening i form af kvælstofoxider og ammoniak kommer fra henholdsvis forbrændingsprocesser (industri, transport, kraftvarmeproduktion) og fra husdyrproduktionen i landbruget. I modsætning til afsætningen af ammoniak, der er vandopløseligt og derfor ofte bliver afsat meget tæt på kilden (fx et husdyrhold), bliver kvælstofoxider transporteret i luften over meget lange afstande. Hovedparten af kvælstofoxiderne omdannes via en række kemiske processer til salpetersyre og en række forskellige nitratsalte, som er bundet til luftens partikler eller i luftens vanddråber. Danske udslip af kvælstofoxider, herunder udledningen fra vejtrafikken, bidrager derfor kun meget lidt til afsætningen af kvælstof til dansk natur.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen i hele influensområdet før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle og for at beskytte

naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

Vejdirektoratet vil foretage en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Eventuel kabellægning af de nuværende højspændingsledninger falder uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

### **Henvendelse 3.16: Elizabeth Skou Schnack**

I henvendelsen gøres opmærksom på en række naturmæssige forhold ved Tørslev Hage, som vil blive påvirket i større eller mindre grad, hvis der etableres en bro- og dæmningsløsning ved Tørslev Hage.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestrebe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

Roskilde Fjord rummer en del værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag som indgår i VVM-undersøgelsen, blive foretaget en beregning af trafikstøjen, før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområ-

der. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

### **Henvendelse 3.17: Poul Christiansen**

Poul Christiansen anfører, at alle forslagene til en ny fjordforbindelse fra Vejdirektoratets er placeret for nordligt. Af trafikale årsager foreslås der i stedet en linieføring fra Frederikssundsvej ved Veksø til Skibby i Hornsherred.

Det foreslås endvidere, at VVM-undersøgelsen skal omfatte løsninger, der kan forhindre oversvømmelser af de lavtliggende arealer omkring Roskilde Fjord. I den forbindelse nævnes løsninger som etablering af en vejdæmning med sluseporte mellem Sølager og Kulhuse eller eventuelt ved Kronprins Frederiks Bro.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil gennemføre en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages tekniske vurderinger af forslagene fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I den tekniske vurdering indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer, herunder hvor sydligt det vil være relevant at placere en ny fjordforbindelse. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag, der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

En undersøgelse af hvordan man forhindrer oversvømmelser af lavtliggende arealer omkring Roskilde Fjord falder uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

### **Henvendelse 3.18: Tørslev Hage Bådelaug**

Det foreslås af miljømæssige og landskabelige hensyn, at undersøgelsesområdet udvides til at omfatte hele fjord- og landområdet mellem Kignæs og Skuldelev syd. Der peges på, at områderne ved Marbæk Strand, Kølholm, Peberholm og Skuldelev Ås er områder med stor landskabelig og kulturhistorisk værdi, samt at fjordområdet mellem Tørslev Hage, Kølholm, Peberholm og Skuldelev er en betydningsfuld fuglelokalitet for en række yngle- og trækfugle.

Det foreslås, at VVM-undersøgelsen medtager en linieføring for en ny fjordforbindelse, hvor højspændingsmasterne passerer fjorden ved Skuldelev Strand. Forslaget begrundes bl.a. med, at der er færre beboelser i området og derfor færre mennesker, der vil blive generet af vejstøjen, samt at højspændingsmaster vil kunne nedlægges, idet ledningerne vil kunne føres via et nyt vejanlæg.

Endelig forslås det at der hurtigst muligt tages initiativ til at forbedre kapaciteten på den eksisterende broforbindelse, bl.a. ved at nedprioritere den lokale trafik på tværs af J.F. Willumsens Vej.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De miljø- og landskabsmæssige undersøgelser, der skal gennemføres, vil udover de viste undersøgelseskorridorer, der er skitseret i debatoplægget ”Ny fjordforbindelse ved Frederikssund”, omfatte alle de dele af Roskilde Fjord og kystzonen, som vil blive påvirket af en ny fjordforbindelse.

Et af hovedformålene med VVM-undersøgelsen er at identificere alle mulige konflikter samt at vurdere konsekvenserne af de forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet hensynet til dyr og planter, fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus, vandgennemstrømning og vandkvalitet i fjorden samt de æstetiske forhold.

Roskilde Fjord rummer en del værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte.

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til hvilke løsningsforslag, der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Med hensyn til forslaget om at forbedre kapaciteten på den eksisterende broforbindelse vil dette blive omfattet af VVM-undersøgelsen som en såkaldt 0+ løsning, dvs. en løsning hvor der sker mindre forbedringer af den eksisterende forbindelse.

Eventuel kabellægning af de nuværende højspændingsledninger falder uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

**Henvendelse 3.19: Morten Hansen og Mette Breinholt**

I henvendelsen anføres, at det er naturligt, at man som husejere i Tørslev tilslutter sig Forslag A, B eller C, alle beliggende nær ved den nuværende Kronprins Frederiks Bro.

Til Forslagene D-H (alle beliggende ved eller lige nord for Tørslev Hage) fremsættes følgende forslag, som vil gøre en eventuel ny motortrafikvej tålelig for beboerne i Tørslev:

I forbindelse med Forslagene D-F syd om Tørslev skal opføres en støjvold, og Tørslevvej skal lukkes mellem Gerlev og Tørslev, dog således at busser og cyklister kan passere. Endvidere skal der etableres en stitunnel under den nye motortrafikvej som sikker skolevej til Skuldelev.

I forbindelse med Forslagene G og H syd om Tørslev skal Tørslevvej føres under den nye motortrafikvej uden tilslutning til denne.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslagene, som har til formål at begrænse trafikken gennem Tørslev og støj-udbredelsen til byen samt sikre skolevejen, vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

**Henvendelse 3.20: Helen Larsen**

Som 1. prioritet anbefales en tunnel syd for Tørslev med omtrent samme linieføring som højspændingsledningerne over fjorden, idet højspændingsmasterne ønskes fjernet og højspændingsledningerne ønskes rørlagt.

Som 2. prioritet anbefales Forslag F, hvor den nye vejforbindelse føres i en lang tunnel under fjorden og under Tørslev Hage, idet der samtidig udtrykkes ønske om, at vejen nedgraves på strækningen mod Lyngerup.

Forslag G og H, hvor en ny fjordforbindelse føres nord om Tørslev Hage, enten som en højbro eller som en kort tunnel, er fuldstændigt uanstændige, både visuelt og miljømæssigt i forhold til såvel eksisterende som planlagte bebyggelser samt til naturområderne. Særligt udtrykkes bekymring for konsekvenserne for Gerlev.

Det påpeges at den smalle Tørslevvej i Gerlev udgør et trafikikkerhedsmæssigt problem, og foreslår, at det undersøges, om vejen kan lukkes.

Endelig stilles spørgsmål om, hvor der etableres til- og frakørsler ved en ny vejforbindelse.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen, samt af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. En løsning med en tunnel syd for Tørslev Hage vil også blive vurderet.

Vejdirektoratet vil bestræbe sig på at indpasse vejforbindelsen bedst muligt i fjordlandskabet. Et af hovedformålene med den VVM-undersøgelsen er således at identificere alle mulige konflikter og vurdere og minimere eventuelt negative konsekvenser af de forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet med hensyn til æstetik, til dyr og planter, til fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus og til mennesker.

En eventuel kabellægning af de nuværende højspændingsledninger på tværs af fjorden falder uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

Som led i VVM-undersøgelsen vil Vejdirektoratet belyse de trafikale følger af de forskellige forslag til en placering af en ny vej over fjorden for hele oplandet, herunder også Hornsherred. I den sammenhæng vil der blive foretaget en nærmere vurdering af, hvor det vil være hensigtsmæssigt at etablere til- og fra-kørsler for fjordforbindelsen.

### **Henvendelse 3.21: Jan Nielsen og Marianne Bundgaard**

I henvendelsen tages afstand fra et forslag ("Forslag 9") til fjordforbindelse fremsat af 2 borgere fra Frederikssund og beskrevet i Frederikssund Avis den 30. november 2007.

Der udtrykkes således bekymring for, at man ved omtalte forslag vedrørende en kort tunnelloøsning med vejdæmning ud i fjorden nord for Skuldelev Strand vil blive afskåret fra muligheden for at sejle ud i fjorden fra havnepladsen ved den lille vig nordvest for Skuldelev Strand.

Jan Nielsen og Marianne Bundgaard påpeger, at det i givet fald vil forringe deres livskvalitet væsentligt, da havnepladsen ligger i gangafstand fra deres hus, og at de bruger meget tid på vandet.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne.

### **Henvendelse 3.22: Bent Drost Jensen**

Bent Drost Jensen foreslår en ny fjordforbindelse etableret som en ny tunnel syd for den eksisterende bro, samt udbygning af vejforbindelsen gennem Frederikssund, næsten svarende til Forslag C i Vejdirektoratets debatoplæg. Samtidig foreslås anlæg af et 3. spor på motorvejen ved Roskilde.

Det foreslås, at man i en Fase 1, der kan starte nu, etablerer to gennemgående kørespor på den nuværende hovedlandevej fra Slangerup gennem Frederikssund til Hornsherred med alle skærende veje ude af niveau og parallelspor til ind- og udfletning fra/til Frederikssund samt en midlertidig bro til indfletning af trafik fra Jægerspris.

I en Fase 2, som bør starte ca. 2009, skal der bygges en vej tunnel parallelt med den nuværende Kronprins Frederiks Bro, hvorefter broen med tilhørende dæmninger fjernes, hvorved opnås en forbedret vandgennemstrømning i fjorden. Samtidig foreslås det, at den gamle jernbanedæmning fjernes, og at materialerne genanvendes i den nye tunnel.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Hvad angår udvidelse af motorvejen ved Roskilde til et 3. spor, kan det oplyses, at der i 2006 er vedtaget anlægslov for udbygning af Holbæk-motorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest fra 4 til 8 spor igennem Fløng mellem Baldersbrønde og Hedelandsvej og fra 4 til 6 spor på den øvrige strækning mellem Hedelandsvej og Roskilde Vest. Udbygningen forventes afsluttet i 2012.

Den foreslåede tidsplan for en ny fjordforbindelse er ikke realistisk. VVM-undersøgelsen gennemføres svarende til "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning", som stiller en række krav til gennemførelsen af undersøgelsen. Det er blandt andet et krav, at der skal undersøges flere alternative løsninger, samt at offentligheden skal høres.

En gennemførelse af en ny fjordforbindelse forudsætter at der vedtages en anlægslov, og at der afsættes penge til projektet på de årlige finanslove.

I øvrigt vil høringssvaret indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

**Henvendelse 3.23: Lyngerup Bylaug**

I henvendelsen fremsættes et forslag til ændring af de vejlinier, der er skitseret i Hornsherred i Forslag D-H i debatoplægget, som opererer med en ny vejforbindelse igennem eller nord for Tørslev Hage.

I denne forbindelse foreslås det, at debatoplæggets sydlige undersøgelseskorridor på tværs af Roskilde Fjord udvides mod nord til og med Hyllestedvejen nord for Landerslev.

Det findes uhensigtsmæssigt, at trafikken mellem en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund og den nordlige del af Hornsherred skal køre gennem Landerslev By. Som et muligt alternativ er der skitseret en vejlinie vest om Gerlev til forbindelse med den nordlige del af Hasselhøjvej og videre mod vest ad Hyllestedvejen syd for Over Dråby.

Samtidig påpeges det, at der ikke må være direkte vejforbindelse til Gerlev fra syd, da man heller ikke ønsker at få trafikken gennem Gerlev. Derfor anbefales det, at Gerlev vejbetjenes fra vest ad Lyngerupvej.

Vejlinien mellem en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund og den sydligere del af Hornsherred, der i debatoplægget er skitseret med et forløb sydøst om Lyngerup By, ønskes flyttet længere væk fra byen for at undgå støjgener og for at sikre byen udvidelsesmuligheder mod sydøst.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslagene vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

Som led i VVM-undersøgelsen vil Vejdirektoratet belyse de trafikale følger af de forskellige forslag til en placering af en ny vej over fjorden for hele oplandet, herunder også Hornsherred.

Vejdirektoratet er opmærksom på konsekvenserne for landsbyerne, herunder Landerslev og Lyngerup. Mulighederne for at fredeliggøre boligområderne vil blive vurderet, når Vejdirektoratet har fået foretaget trafikberegninger for de forskellige løsningsforslag, og dermed ved mere om hvordan trafikken vil fordele sig i området.

**Henvendelse 3.24: Jørgen Olsen m.fl.**

I henvendelsen anføres en række faktuelle oplysninger om ejendomme ved Lyngerup.

Det nævnes endvidere, at man er af den opfattelse, at man ikke skal ombygge rute 53 til motortrafikvej bl.a. af hensyn til landskabet. Derimod bør man fastholde vejen stort set som den er i dag og etablere en beskedent vejforbindelse sydvest for Gerlev og Tørslev til en tunnel under Roskilde Fjord.

På tilsvarende måde skal trafikken benytte øvrige eksisterende veje, idet disse istandsættes til formålet. Her nævnes strækningen Skibby-Skuldelev-Tørslev. Trafikken fra Vellerup, Venslev, Kyndby og Krogstrup foreslås ledt ad Onsvedvej med tilslutning til Tørslevvej mellem Skuldelev og Tørslev.

Trafikken fra den nordlige del af Hornsherred med Kulhuse, Jægerspris mv. skal primært ledes til den nuværende Kronprins Frederiks Bro, men kan også få forbindelse til tunnelen via en stikvej fra Over Dråby over Femhøj til den nye vejforbindelse til tunnelen sydvest for Gerlev og Tørslev.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De fremførte forslag vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde. I første omgang vil der blive foretaget en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen, samt de forslag der er indkommet i høringsperioden. Herefter vil der blive taget stilling til hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

**Henvendelse 3.25: Gerlev Grundejerforening**

I henvendelsen anføres:

- at en udbygning af den eksisterende vejforbindelse igennem Frederikssund vil medføre store gener for trafikken i anlægsperioden, og på lang sigt vanskeliggøre en fornuftig trafikafvikling over fjorden samt forbindelse til den fremtidige Frederikssundmotorvej,
- at Gerlev har problemer med den gennemkørende trafik, og der spørges om, hvordan løsningsforslagene syd for Frederikssund vil påvirke Gerlev trafikalt,
- at forslaget om en tunnelloøsning syd for Tørslev Hage ("Forslag 9" fra borgere omtalt på borgermødet den 26. november 2007) bør inddrages i VVM-undersøgelsen,
- at en højbrøløsning eller en kort tunnelloøsning, hvad enten den føres igennem eller nord om Tørslev Hage, vil medføre støjgener og belastning af naturværdierne i de omkringliggende områder,
- at debatoplægget burde have medtaget et forslag med en fjordforbindelse udformet som en dæmning fra Skuldelev til Lille Rørbæk (medieomtalt idé fra rapport udarbejdet for Miljøstyrelsen, der analyserer konsekvenser af klimaændringer og mulige tilpasninger i bl.a. Roskilde Fjord).

Vejdirektoratets bemærkninger:

Ved en eventuel udbygning af J.F. Willumsens Vej vil der blive anvendt trafikledelse til styring af trafikken for at sikre en tilstrækkelig fremkommelighed og trafiksikkerhed i anlægsperioden.

VVM-undersøgelsen skal bl.a. belyse de trafikale konsekvenser af forskellige forslag. På den baggrund vil der blive foretaget trafikberegninger for Frederikssund og hele oplandet. Trafikberegningerne vil vise hvordan trafikken vil blive fordelt ved de forskellige løsningsforslag, nu og i fremtiden, herunder også hvordan trafikken vil afvikles over fjorden samt til en ny Frederikssundmotorvej.

Forslaget om en ny fjordforbindelse syd om Tørslev Hage vil også blive vurderet.

Hvordan Gerlev påvirkes trafikalt af de forskellige løsninger til en ny fjordforbindelse, vil først kunne vurderes, når der er foretaget en nøjere optegning af relevante løsningsforslag og gennemført trafikberegninger.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbin-

delse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

Vejdirektoratet er opmærksom på Miljøstyrelsens rapport "Klimatilpasning af afløbssystemer og metodeafprøvning. Økonomisk analyse" (Miljøprojekt nr. 1187 2007), som også har fået en del omtale i medierne. Rapporten analyserer konsekvenser forårsaget af klimaændringer, herunder forøgede ekstreme regnmængder og stigende ekstreme havvandsstande, udført som cases på Roskilde by og Aalborg/Nørresundby. Vejdirektoratet har anmodet Miljøstyrelsen om at redegøre for, hvilke miljømæssige overvejelser og undersøgelser, der er gennemført som grundlag for at pege på en dæmningsløsning mellem Skuldelev og Lille Rørbæk.

### **Henvendelse 3.26: Henning Lyhne C.**

I henvendelsen foreslås, at der etableres en S-togsforbindelse fra Frederikssund til Hornsherred via en tunnel under fjorden. Forslaget begrundes med den stigende trængsel på vejnettet, samt afledte effekter som støj- og luftforurening m.m. Henvendelsen er bilaget et notat vedrørende Kildedal Station.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil rette henvendelse til Trafikstyrelsen for at få styrelsens bemærkninger til de forslag om etablering af en S-togs- eller letbaneforbindelse til Hornsherred, som Vejdirektoratet har modtaget ved den indledende VVM-høring. Men der vil ikke i VVM-undersøgelsen blive foretaget nærmere vurderinger af hverken S-togs- eller letbaneforbindelser til Hornsherred, idet dette ligger uden for rammerne af VVM-undersøgelsen.

### **Henvendelse 3.27: Knud Thyssen**

Knud Thyssen anfører, at den eksisterende broforbindelse vil kunne afvikle trafikken gennem Frederikssund tilfredsstillende, hvis der sker en kapacitetsforbedring af J.F. Willumsens Vej ved bl.a. at mindske trafikken på tværs af vejen og ved etablering af niveaufri kryds.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslagene vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

Der vil blive foretaget en teknisk vurdering af alle forslag fra debatpjecen og af de forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen. Debatpjecen indeholder 4 forskellige forslag til kapacitetsforbedringer af den eksisterende forbindelse gennem Frederikssund.

### **Henvendelse 3.28: Niels Skovsøe Petersen**

Niels Skovsøe Petersen anfører, at man bør udbygge den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund i stedet for at etablere en helt ny fjordforbindelse, der vil skæmme landskabet og ødelægge sommerhusområder.

For at øge kapaciteten på den eksisterende forbindelse foreslås indførelse af Intelligente Transport Systemer (ITS) og tiltag som fx gratisbusser til Frederikssund Station. Herudover anføres, at hvis kapaciteten på Holbækmotorvejen forøges, vil mange af de bilister, der i dag vælger at køre via Frederikssund mod København, i stedet benytte Holbækmotorvejen.

Niels Skovsøe Petersen mener, at de fremtidige brændstofpriser vil medføre at den private bilisme stagnerer, og stiller spørgsmål ved, om der overhovedet er behov for en ekstra forbindelse, når broen eller tunnelen engang står færdig.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslaget om Intelligente Transport Systemer vil blive vurderet som en mulighed for at øge kapaciteten gennem Frederikssund. Forslaget ligner Forslag 0+ fra Vejdirektoratets debatpjece, der netop er baseret på gennemførelse af forbedringer på den eksisterende strækning.

Det skal bemærkes, at der i 2006 blev vedtaget en anlægslov for udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest. Udbygningen forventes afsluttet i 2012.

Et af formålene med VVM-undersøgelsen er at belyse mulighederne for at skabe mere kapacitet over Roskilde Fjord. I VVM-undersøgelsen vil der blive foretaget trafikberegninger af den forventede trafik om 10 og 20 år. Beregningerne skal belyse de trafikale konsekvenser af de forskellige forslag, herunder behovet for udbygningsløsninger.

### **Henvendelse 3.29: Lisbeth og Søren Holmgaard**

I henvendelsen foreslås en linieføring over fjorden, der følger den nuværende linieføring af højspændingsledninger fra Kundbyværket. Forslaget begrundes bl.a. med at:

- Der er kort afstand over fjorden og lav vandstand, hvilket er en fordel ved anlæg af dæmninger
- Sydbyen og den kommende strandpark i Frederikssund ikke vil blive belastet af en ny vejforbindelse
- De skæmmende højspændingsmaster kan fjernes, og kabledningerne indarbejdes i en ny vejforbindelse
- Der kan fås en sydligere tilslutning til den fremtidige, Frederikssund-motorvej, hvilket findes relevant da der er mest trafik syd for Kronprins Frederiks Bro

Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslaget vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen, og af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

En eventuel fjernelse af de nuværende højspændingsmaster ligger uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

**Henvendelse 3.30: Jens Jørgensen**

Jens Jørgensen anfører, at debatoplæggets forslag G og H (en ny fjordforbindelse nord om Tørslev Hage udformet som enten kort bro eller tunnel) vil gennemskære hans landbrugsejendom, hvilket vil få fatale konsekvenser for driften. Herudover bemærkes, at forslagene nord om Tørslev Hage vil medføre støjgener og være ødelæggende for landskab og natur langs fjorden.

Der anbefales en tunnelloøsning mellem Marbæk og Tørslev Hage (forslag E eller F) og foreslås samtidig at VVM-undersøgelsen kommer til at omfatte en tunnelloøsning syd for Tørslev Hage (forslag fra borgere omtalt på borgermødet den 26. november 2007).

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag, herunder en vurdering af forslaget om en fjordforbindelse syd om Tørslev Hage. På den baggrund er det endnu for tidligt at vurdere hvilke konkrete ejendomme, der bliver berørt af de enkelte løsningsforslag, og hvordan disse ejendomme bliver påvirket. Disse forhold vil blive nøje belyst i VVM-undersøgelsen. Forslaget om en fjordforbindelse syd om Tørslev Hage vil også blive vurderet.

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Et hovedformål med den igang-

værende VVM-undersøgelse er netop at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere og minimere eventuelt negative konsekvenser af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægninger og/eller etablering af støjafskærmninger.

For at kunne vurdere konsekvenserne for dyre- og planteliv i undersøgelseskorridoren, vil der blive foretaget en kortlægning af naturforholdene i området, dels ved hjælp af eksisterende viden, dels ved konkrete feltundersøgelser, med henblik på at vurdere behovet for eventuelle afværgeforanstaltninger, fx etablering af erstatningsbiotoper og faunapassager.

### **Henvendelse 3.31: Vibeke Lund og Mogens Vinten**

I henvendelsen gøres indsigelse mod de foreslåede linieføringer der går igennem Tørslev Hage, enten som en kort tunnel eller højbro (Forslag D og E), da forslagene vil skade fauna og rekreative værdier ved Tørslev Hage. Det fremføres at alle debatpjecens forslag syd for Frederikssund vil påvirke det nye beboelsesområde Sydbyen, beliggende i den sydlige del af Frederikssund.

Det foreslås, at der i VVM-undersøgelsen vurderes en fjordforbindelse udformet som en dæmning fra Skuldelev til Lille Rørbæk (medieomtalt idé fra rapport udarbejdet for Miljøstyrelsen, der analyserer konsekvenser af og mulige tilpasninger til klimaændringer i bl.a. Roskilde Fjord)

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

Vejdirektoratet er opmærksom på Miljøstyrelsens rapport "Klimatilpasning af afløbssystemer og metodeafprøvning. Økonomisk analyse" (Miljøprojekt nr. 1187 2007), som også har fået en del omtale i medierne. Rapporten analyserer konsekvenser forårsaget af klimaændringer, herunder forøgede ekstreme regnmængder og stigende ekstreme havvandsstande, udført som cases på Roskilde by og Aalborg/Nørresundby. Vejdirektoratet har anmodet Miljøstyrelsen om at redegøre for, hvilke miljømæssige overvejelser og undersøgelser, der er gennemført som grundlag for at pege på en dæmningsløsning mellem Skuldelev og Lille Rørbæk.

### **Henvendelse 3.32: Lars Fuhr Pedersen m.fl.**

Henvendelsen er ledsaget af 16 underskrifter.

Det anføres, at VVM-undersøgelsen bør gennemføres hurtigst muligt af hensyn til den nuværende og uacceptable trafikbelastning gennem Frederikssund. Der opfordres til, at Vejdirektoratet halverer undersøgelsestiden ved udelukkende at undersøge "rationelle og realistiske alternativer".

På den baggrund foreslås at forslagene 0 (uændret fjordforbindelse i forhold til i dag), 0+ (mindre forbedringer af den eksisterende fjordforbindelse) samt A, B og C (alle omhandlende en udvidelse af den eksisterende forbindelse gennem Frederikssund) udelades af VVM-undersøgelsen. En udvidelse eller bibeholdelse af den eksisterende linieføring vil ikke løse nogen problemer, hverken trafikalt eller miljømæssigt, ligesom en udvidelse af vejen gennem Frederikssund vurderes at være den dyreste af alle løsninger.

Endelig bemærkes, at der indtil den nye fjordforbindelse er blevet etableret, er behov for en midlertidig løsning på trafikafviklingen gennem Frederikssund By, herunder forbedringer af forholdene for de bløde trafikanter.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Det vurderes ikke muligt at fremskynde færdiggørelsen af VVM-undersøgelsen i forhold til den forventede offentliggørelse i efteråret 2009.

Det lovmæssige grundlag for VVM-undersøgelsen er EU-direktivet om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), som stiller en række krav til gennemførelsen af VVM-

undersøgelser. Det er blandt andet et krav, at der undersøges flere alternative løsninger, og at der foretages en vurdering af konsekvenserne af, at projektet ikke gennemføres (0-alternativet).

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen og af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

I løbet af 2008 vil der blive foretaget en række tekniske undersøgelser for at kunne beskrive og vurdere de enkelte løsningsforslags konsekvenser for miljø, trafik, landskab, økonomi m.m. En særlig problemstilling er det forhold, at Roskilde Fjord er udpeget til EF-fuglebeskyttelsesområde og EU-habitatområde. Det betyder blandt andet, at der skal foretages undersøgelser af flora og fauna i fjorden igennem et helt vækstår. Så selv om VVM-undersøgelsen opererer med færre forslag, vil det ikke betyde, at undersøgelsen bliver tidligere færdig.

VVM-undersøgelsen sammenfattes i en VVM-redegørelse, som offentligheden får mulighed for at bedømme og kommentere i efteråret 2009. Herefter vil transportministeren få forelagt resultatet af undersøgelsen og høringen med henblik på politisk drøftelse og stillingtagen.

Gennemførelsen af projektet forudsætter at der vedtages en anlægslov for en ny fjordforbindelse, samt at der afsættes penge til projektet på de årlige finanslove.

### **Henvendelse 3.33: Lasse og Anna-Louise Kragelund**

I henvendelsen gøres indsigelse mod, at de nyeste bebyggelser og udstykninger ikke er med på de kort, der er anvendt i Vejdirektoratets debatoplæg, og at dette vil være misvisende i forhold til eventuelle beslutningstagere.

Der gøres endvidere indsigelse mod, at en ny fjordforbindelse udformes som en bro, og mod en linieføring så tæt på bebygget område, som skitseret i debatoplægget.

En bro vil være visuelt skæmmende og give anledning til spredning af trafikstøj over store afstande samt medføre en stærkt reduceret kvalitet af de rekreative forhold langs fjorden for såvel de sejlene som de gående.

Specielt nævnes det, at der er planlagt et fjordparkområde med badestrand syd for Frederikssund, hvor det vil blive en trist oplevelse at opholde sig med udsigt til bro og konstant bilstøj.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet skal beklage at de nyeste bebyggelser og udstykninger ved Sydbyen ikke er med på kortmaterialet fra debatoplægget. Det skal samtidig oplyses, at der i de videre undersøgelser vil blive anvendt et opdateret kortmateriale.

Et af hovedformålene med den VVM-undersøgelse, som nu er sat i gang, er at identificere alle mulige konflikter samt at vurdere konsekvenserne af de forskellige linieføringer. Dette gælder blandt andet hensynet til fjordens og de omkringliggende landskabers beskyttelsesstatus, de æstetiske forhold og støj.

Dette vil ske i forbindelse med den kommende VVM-undersøgelse, der skal danne baggrund for udarbejdelse af et beslutningsgrundlag. Det er således ikke meningen, at der skal træffes nogen beslutninger ud fra de små kortskitser i debatoplægget.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag som indgår i VVM-undersøgelsen, blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg.

Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

### **Henvendelse 3.34: Lis Blixt og Frank Olsen**

Det foreslås, at en ny fjordforbindelse placeres syd for Frederikssund, fx ved Tørslev Hage. Som argumentation for en sydlig forbindelse fremføres det bl.a., at Frederikssund by aflastes for trafik, at der vil blive en kortere og bedre forbindelse mellem Hornsherred og Frederikssundmotorvejen, samt at det vil være nemmere og billigere at skaffe den fornødne plads til tilslutningsanlæg, herunder arealer til byggepladser og afvikling af trafikken i anlægsperioden.

Det anbefales at etablere en højbro, og det anføres, at løsningen også bør omfatte plads til cyklister og gående, samt at broen bør udformes således, at bilerne kan nyde udsigten fra broen.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, det vurderes relevant at medtage i VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en vurdering af de miljømæssige, trafikale og æstetiske konsekvenser samt af økonomien. Først herefter vil det være muligt for Vejdirektoratet at foretage en samlet afvejning af løsningsforslagene, med henblik på fremlæggelse af et hovedforslag for, hvor en ny fjordforbindelse skal forløbe, og hvordan den skal udformes.

I VVM-undersøgelsen vil forholdene for cyklister blive beskrevet og vurderet i samarbejde med Frederikssund Kommune, bl.a. med hensyn til stikrydsninger og tilslutningsanlæg samt parallelruter for cyklister.

Ligesom VVM-undersøgelsen skal forholde sig til vejanlæggets påvirkning af omgivelserne, vil der blive foretaget analyser af vejoplevelsen, herunder muligheden for udsyn ved en eventuel broløsning.

### **Henvendelse 3.35: John Pedersen**

John Pedersen anfører, at en ny bro- eller tunnelforbindelse parallelt med den eksisterende bro i sig selv ikke vil løse de trafikale problemer, men kræve en større udbygning af de eksisterende vejanlæg, som vil medføre at Frederikssund skæres over i to endnu mere adskilte dele.

En broløsning ved Tørslev Hage vurderes at ville medføre støj i omgivelserne.

Det anføres, at en tunnelloøsning syd for Frederikssund vil tilgodese flest mulige interesser.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

For hvert af de løsningsforslag, der omfattes af VVM-undersøgelsen, vil der blive foretaget en beskrivelse og vurdering af mulige barriereeffekter med henblik på at komme med forslag til at minimere disse. Dette vil være en særlig udfordring i forhold til en udbygningsløsning gennem Frederikssund.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægnings og/eller etablering af støjafskærmninger.

### **Henvendelse 3.36: Elsebeth Bjerg Nielsen**

I henvendelsen foreslås, at en ny fjordforbindelse etableres som en tunnel mellem Skuldelev Strand Syd og Lille Rørbæk Enge. Forbindelsen kan tilsluttes Frederikssundsvejen via en rundkørsel ved Store Rørbækvej. På Hornsherreds-siden tilsluttes vejforbindelsen Tørslevvejen ca. 1 km nord for Skibby.

Den foreslåede placering af tunnelen begrundes med, at det er den korteste strækning over fjorden, at færre veje og beboelser vil blive berørt af anlægget,

og at en tunnelloøsning på dette sted vil være mest skånsom overfor natur og landskab. Samtidig foreslås, at højspændingsledningerne på tværs af fjorden placeres i tunnelen, hvilket vil fjerne højdebegrænsningerne for skibene i fjorden. Endelig vil køretiden for størstedelen af pendlerne fra Hornsherred til Storkøbenhavn blive reduceret.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen, og af forslag der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I den tekniske vurdering indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

Roskilde Fjord rummer værdifulde naturtyper og arter. Derfor er fjorden og de tilstødende arealer på land udpeget som Natura 2000-område (fuglebeskyttelsesområde og habitatområde). Natura 2000-området er udpeget for at beskytte levesteder for fugle og for at beskytte naturtyper, planter og dyr, der er truede, sårbare eller sjældne. I VVM-undersøgelsen vil det blandt andet blive vurderet, om de forskellige linieføringer medfører forringelse af området eller forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte.

En eventuel fjernelse af de nuværende højspændingsledninger og –master ligger uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

#### **Henvendelse 3.37: Ingerlise og Steen Højmark-Jensen**

I henvendelsen støttes op om det såkaldte ”Forslag 9” (en kort tunnelloøsning syd om Tørslev Hage) stillet af 2 borgere fra Frederikssund og præsenteret på borgermødet den 26. november 2007.

Det anføres i begrundelsen for at støtte forslaget, at ingen borgere ønsker en bro eller motortrafikvej i deres baghave. ”Forslag 9” fører tunneltrafikken udenom Frederikssund i modsætning til de andre forslag fra Vejdirektoratets debatpjecer, der fører trafikken ind gennem et boligområde, der i disse år udbygges.

I henvendelsen støttes endvidere op om Frederikssund Byråds begrundelse for at sige nej til forslag A, B og C på grund af støj, hvis ikke støjen blot skal flyttes fra nord til syd i Frederikssund.

Af landskabelige hensyn bør højspændingsmasterne på tværs af fjorden ved Skuldelev fjernes og ledningerne rørlægges i en ny fjordforbindelse.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne, som vil indgå i det videre arbejde.

Vejdirektoratet skal samtidig bemærke, at en eventuel fjernelse af højspændingsmaster og -ledninger over fjorden ligger uden for rammerne af den igangværende VVM-undersøgelse.

**Henvendelse 3.38: Kaj Bak Pedersen**

Kaj Bak Pedersen foreslår, at en ny fjordforbindelse etableres som en tunnel på tværs af fjorden mellem Kølholm og Skuldelev Havn. Den nye forbindelse kan tilsluttes Skibbyvej lidt syd for Lyngerup og tilsluttes Frederikssundsvej ved Store Rørbæk. Vejanlægget på land graves 2 m ned under terræn, og forsynes med 2 m høje jordvolde på begge sider for at mindske støjen.

Det anføres, at forslaget bl.a. vil aflaste strækningen fra Lyngerup og igennem Frederikssund for tung og gennemkørende trafik og forkorte vejforbindelsen mellem Hornsherred og Hovedstadsområdet. Det anføres endvidere, at forslaget vil være mest skånsomt for miljø og natur, og at højspændingsledningerne på tværs af fjorden kan indbygges i vejanlægget.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Forslaget vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser i forbindelse med det videre arbejde.

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen og af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse, at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere og minimere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker, som for dyr og planter.

En eventuel fjernelse af de nuværende højspændingsledninger og –master ligger uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

### **Henvendelse 3.39: Rikke og Nicolai Milling**

Rikke og Nicolai Milling mener at det såkaldte ”Forslag 9”, fremsat af 2 borgere og præsenteret på borgermødet den 26. november 2007, som opererer med en kort tunnelforbindelse syd om Tørslev Hage, mangler en frakørsel til Sydbyen. Herudover vil forslaget tilføre Store Rørbæk mere støj. Det anføres, at Store Rørbæk i forvejen er plaget af støj fra Frederikssundsvejen, S-togslinen og flyvepladsen mellem Lille Rørbæk og Sydbyen.

Der stilles spørgsmål om, der overhovedet er behov for en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund, når Holbækmotorvejen mellem Roskilde Vest og Fløng er udbygget i 2012. På den baggrund peges på en udbygning af den eksisterende forbindelse over Kronprins Frederiks Bro. Alternativt foreslås, at en ny fjordforbindelse placeres på en dæmning mellem Skuldelev Strand og kysten syd for Lille Rørbæk (jf. medieomtalt idé fra en rapport udarbejdet for Miljøstyrelsen, der analyserer konsekvenserne af klimaændringer og mulige tilpasninger som følge heraf bl.a. i Roskilde Fjord).

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatjecen og af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I den tekniske vurdering indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. I beregningerne tages højde for at Holbækmotorvejen mellem Roskilde Vest og Fløng er færdigudbygget i 2012.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder.

Vejdirektoratet er opmærksom på Miljøstyrelsens rapport ”Klimatilpasning af afløbssystemer og metodeafprøvning. Økonomisk analyse” (Miljøprojekt nr. 1187 2007), som også har fået en del omtale i medierne. Rapporten analyserer konsekvenser forårsaget af klimaændringer, herunder forøgede ekstreme regnmængder og stigende ekstreme havvandsstande, udført som cases på Roskilde by og Aalborg/Nørresundby. Vejdirektoratet har anmodet Miljøstyrelsen om at redegøre for, hvilke miljømæssige overvejelser og undersøgelser, der er gennemført som grundlag for at pege på en dæmningsløsning mellem Skuldelev og Lille Rørbæk.

### **Henvendelse 3.40: Grundejerforeningen ”Esrohaven i Gerlev”**

Grundejerforeningen ønsker, at der etableres en lang tunnel ved Tørslev Hage eller syd for Tørslev Hage. Det anføres, at en sådan løsning vil betyde mindre støj i omgivelserne og være til mindre gene for bolig- og sommerhusejere i området. Det anføres samtidig, at en broløsning vil skæmme fjordlandskabet. Endelig udtrykkes bekymring for konsekvenserne for dyrelivet mellem Gerlev og Tørslev, for så vidt angår løsningerne nord om Tørslev Hage (forslag G og H), der omhandler etablering af en højbro eller kort tunnel.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på at indpasse vejanlæggene med så få gener for de berørte områder som muligt. Det er netop et hovedformål med den igangværende VVM-undersøgelse at identificere alle de mulige konfliktområder og vurdere konsekvenserne af forskellige linieføringer, såvel for mennesker som for dyr og planter.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser. I de tilfælde hvor støjgrænserne overskrides, vil der blive foretaget en vurdering af mulige støjbegrænsende foranstaltninger, herunder anvendelse af støjreducerende vejbelægninger og/eller etablering af støjafskærmninger.

For at kunne vurdere konsekvenserne for dyre- og planteliv i undersøgelseskorridoren, vil der blive foretaget en kortlægning af naturforholdene i området, med henblik på at vurdere behovet for eventuelle afværgeforanstaltninger, fx etablering af erstatningsbiotoper og faunapassager.

### **Henvendelse 3.41: Arthur Fink**

Arthur Fink vurderer, at forslagene i debatpjecen opererer med en vejforbindelse for langt mod nord i Hornsherred, når der skal tages højde for trafikken fra Syd- og Vestsjælland til Allerød/Hillerød/Helsingør. Det anføres samtidig, at man med forslagene vil lade mange tunge køretøjer fra Vestsjælland og fra Helsingør-Hillerød passere ved Frederikssund Kommunes to nye boligområder, Frederikssund Sydby og den nye by ved Store Rørbæk.

Det foreslås, at forbindelsen placeres nærmere Roskilde, hvilket vil skabe mere smidig trafik over fjorden fra vest og fra København.

Trafik fra Jægerspris og omegn vil stadig kunne anvende den gamle bro.

#### Vejdirektorates bemærkninger:

Vejdirektoratet har modtaget andre hørings svar, hvor der peges på en sydligere fjordforbindelse. På den baggrund vil der i den videre undersøgelse også blive vurderet en sådan løsning.

#### **Henvendelse 3.42: Lars Gylden**

Lars Gylden foreslår at der etableres en tunnel fra Lille Rørbæk til Skuldelev Strand, da fjorden her er smallest, samt at denne linieføring vil sikre en mere direkte adgang til en fremtidig Frederikssundmotorvej. Herudover kunne højspændingsledningerne på tværs af fjorden rørlægges.

Henvendelsen er positiv overfor det såkaldte "Forslag 9", fremsat af 2 borgere fra Frederikssund og præsenteret på borgermødet den 26. november 2007, der peger på en tunnelloøsning syd om Tørslev Hage, og er ligeledes positiv overfor forslag B og C fra debatpjecen, der omhandler en tunnelloøsning ved den eksisterende Kronprins Frederiks Bro og en udbygning af vejforbindelsen gennem Frederikssund.

I henvendelsen afvises de øvrige forslag (Forslag D, E, F G og H) omhandlende en ny fjordforbindelse ved og lige nord for Tørslev Hage, og der henvises til, at det nye boligområde Sydbyen vil komme tæt på vejforbindelsen. Særligt forslagene med en højbro vil medføre store støjgener, og være ødelæggende for natur og fugleliv og de rekreative områder omkring fjorden såsom Strandparken.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen samt de forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

En eventuel fjernelse af de nuværende højspændingsledninger og –master ligger uden for rammerne af VVM-undersøgelsen for en ny vejforbindelse.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i og omkring Roskilde Fjord. Fjorden er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

### **Henvendelse 3.43: Jørgen Hinsch**

Jørgen Hinsch foreslår at T-krydset mellem Kronprins Frederiks Bro og Færgelundsvej nedlægges og erstattes af to nye vejanlæg med kurveforløb mod henholdsvis syd og nord. Dette vil kunne forøge hastigheden til og fra broen. Det anbefales desuden at der tages højde for traktorkørsel og lignende langsomme køretøjer ved en udvidelse af den eksisterende broforbindelse, fx ved anlæg af et vigespor. Forslagene er nærmere beskrevet og illustreret på en medsendt tegning.

Det anføres, at vandmiljøet i Roskilde Fjord er særligt følsomt, og at anlæg af nye dæmninger, bropiller og lignende vil påvirke vandgennemstrømningen i fjorden. Til orientering er vedlagt målinger af den daglige vandstand ved Kronprins Frederiks Bro for 2007.

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

De fremsendte bemærkninger og forslag vil indgå i Vejdirektoratets overvejelser med hensyn til skitseprojekteringen af forslag vedrørende udbygning af den eksisterende forbindelse over Kronprins Frederiks Bro.

Der vil blive foretaget hydrauliske modelberegninger for de forslag, der omfattes af VVM-undersøgelsen, såvel for anlægsfasen som driftsfasen. De hydrauliske modelberegninger vil omfatte vurderinger af både strømningsforhold og sedimentationsforhold – og både for nord- og sydgående strøm. Modelberegningerne vil bl.a. danne grundlag for at vurdere konsekvenserne for vandmiljøet ved forskellige løsningsforslag.

### **Henvendelse 3.44: J.J. Mortensen**

I henvendelsen bliver der gjort opmærksom på;

- at der i dag er store problemer med trafikafviklingen over Kronprins Frederiks Bro i myldretiden,
- at en ny højbroforbindelse vil medføre støjgener i store områder omkring broen,
- at Roskilde Fjord og området ved Tørslev Hage er udpeget som beskyttelsesområder for fugle og andre dyrearter,

- at en højbro-løsning ikke tager højde for, at Tørslev Hage omfatter et rekreativt område med ca. 250 boligenheder,
- at der bør tages højde for støj og luftforurening i anlægsperioden.

Det foreslås, at der etableres en boret tunnelforbindelse under den nuværende Kronprins Frederiks Bro, fra krydset mellem J.J. Willumsens Vej og Frederikssundsvej til Egnsmuseet Færgegaarden. Alternativt kan en tunnelforbindelse placeres enten syd eller nord om Tørslev Hage.

Det foreslås endvidere at finansieringen af en ny fjordforbindelse udbydes.

*Ensyldende henvendelse er sendt til Transportministeren, der i sit svar har henvist til Vejdirektoratets behandling af henvendelsen.*

#### Vejdirektoratets bemærkninger:

Vejdirektoratet gennemfører en nøjere optegning og vurdering af relevante løsningsforslag. I denne forbindelse foretages en teknisk vurdering af forslagene fra debatpjecen og af forslag, der er indkommet i høringsperioden fra borgere, foreninger m.v. En løsning med en boret tunnel nord eller syd for Tørslev Hage vil også blive vurderet. En boret tunnel ved den nuværende bro vil næppe være realistisk, da en tunnelboring kræver, at der er 15-20 m jord over tunnelen. Dette medfører, at tunnelramperne vil skulle starte ”langt inde på land”.

I de tekniske vurderinger indgår bl.a. trafikberegninger, der skal belyse de trafikale konsekvenser ved forskellige linieføringer. Herefter vil der blive taget stilling til, hvilke løsningsforslag der skal indgå i VVM-undersøgelsen.

For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser, vil der for alle løsningsforslag blive foretaget en beregning af trafikstøjen i hele influensområdet før og efter etablering af et eventuelt nyt vejanlæg. Ved etablering af nye større vejanlæg samt udvidelsesprojekter på statsvejnettet lægges det som udgangspunkt til grund, at Miljøstyrelsens nye vejledende grænseværdi på 58 dB tilstræbes overholdt, når vejen passerer eksisterende større samlede boligområder. Det vil desuden blive tilstræbt, at støjforholdene bliver bragt ned på et acceptabelt niveau for områder med fritidsbeboelser.

VVM-undersøgelsen vil ligeledes beskrive og vurdere støj- og luftforureningen fra anlægsaktiviteterne.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der er følsomme natur- og rekreative områder i undersøgelseskorridoren syd for Frederikssund. Roskilde Fjord er et såkaldt Natura 2000-område, der indeholder særlig værdifuld natur. Området er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, og for at beskytte naturtyper og plante- og dyrearter, der er truede, sårbare eller sjældne. VVM-

undersøgelsen vil belyse de naturmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Det skal bl.a. vurderes, hvorvidt projektet vil medføre forringelse af området eller medføre forstyrrelser, der har betydning for de arter og naturtyper, området er udpeget for at beskytte.

Endelig kan det oplyses, at VVM-undersøgelsen skal belyse mulighederne for at gennemføre projektet som et OPP-projekt (Offentligt Privat Partnerskab).

# Bilag

Bilag 1: Oversigt over interessenter der har fået tilsendt debatoplægget

Bilag 2: Oversigt over høringssvar

Bilag 3: Oversigtskort med høringsforslag til alternative linieføringer for en ny vejforbindelse

Bilag 4: Referat fra borgermøde i Frederikssund den 26. november 2007

Bilag 5: Powerpointpræsentation fra borgermødet

Bilag 6: Vejdirektoratets debatoplæg, dateret november 2007

## **Bilag 1: Oversigt over interessenter der har fået tilsendt debatoplægget**

### **Myndigheder mv.**

By- og Landskabsstyrelsen, Direktoratet for FødevareErhverv, DSB, Egedal Kommune, Farvandsvæsenet, Forsvarsministeriet, Frederikssund Kommune, Frederikssund Provsti, Frederiksværk Kommune, Helsingør Stift, Hillerød Kommune, Holbæk Kommune, Kirkeministeriet, Kulturarvsstyrelsen, Kystdirektoratet, Lejre Kommune, Miljøcenter Roskilde, Nordsjællands Politi, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Roskilde Domprovsti, Roskilde Kommune, Roskilde Stift, Skov- og Naturstyrelsen, Søfartstyrelsen, Tisvilde Statskovdistrikt, Transport og Energiministeriet

### **Diverse interesseorganisationer m.v.**

Arbejdsgruppe DOF Nordsjælland, Campingrådet, Danmarine Lystbådehavn, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund, Danmarks Naturfredningsforening – Lokalkomiteen i Slangerup, Danmarks Naturfredningsforening – Lokalkomiteen i Skibby, Danmarks Naturfredningsforening – Lokalkomiteen for Jægerspris, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tursejlerforening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Cyklist Forbund Egedal, Dansk Cyklist Forbund Hillerød afdeling, Dansk Cyklist Forbund Roskilde afdeling, Dansk Handicap Forbund, Dansk Handicap Forbund – Frederiksværk/Frederikssund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening Dansk Sejlonion, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandrelaug, Dansk Vandrelaug's Lokalfdeling for Frederikssund og omegn, Dansk Vejforening, Danske Havne, De Samvirkende Invalideorganisationer, Det Danske Haveselskab – Nordsjælland Afdeling, DSI Frederikssund, Egnshistorisk Forening i Gundsø, Egnsmuseet Færggården, FDM, Foreningen "En bedre fjordforbindelse", Frederikssund Erhverv og Turist Center, Frederikssund Historiske Forening, Frederikssund Lystbådehavn, Frederikssund og omegns Jagtforening, Frederikssund og omegns Sportsfiskerforening, Frederikssund Sejlklub, Frederiksværk Lystbådehavn, Frederiksværk Sejlklub, Frederiksværk Stålvalseværks Havn, Friluftsrådet, Gershøj Havn, Grøn Trafik i Bycirklen, Herslev Lystbådehavn, Herslev Strand Sejlklub, Historisk Forening for Skibbyegnen, Jyllinge Fiskerihavn, Jyllinge Sejlklub, Jægerspris Erhvervsforening, Jægerspris Sejlklub, Kignæs Lystbådehavn, Kolonihaveforbundet for Danmark, Kulhuse Havn I/S, LandboCentrum, Langtunnel.dk, Lokalhistorisk forening for Slagerupegnen, Lynæs Fiskeriforening, Marbæk Lystbådehavn, Marbæk Sejl- og Motorbådsklub, Miljøbevægelsen NOAH, Naturværnsforeningen for Skuldelev by, ås, og strand, Roskilde Havn, Roskilde Museum, Roskilde Sejlklub, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sejlklub NORD Jyllinge, Sejlklubben Lynæs, Selsø Møllekrogs Bådelaug, Sjællandske Sports- og Lystfiskerforeninger, Skibby Erhvervsforening, Skuldelev Bådelaug, Skuldelev Havn, Slangerup Erhvervsforening, Tunnel Nu!, Veddelev Strands Bådelaug, Veddelev Strands Lystbådehavn, Vikingskibslauget Sif Ege Frederikssund, Vikingskibsmuseet.

**Lodsejere og grundejerforeninger**

Ca. 2.400 lokale lodsejere i undersøgelsesområdet fik tilsendt debatoplægget. Grundejerforeningerne Gerlev Strandpark 1, Skuldelev Strand, Stenøgård Grundejerforening.

**Ledningsejere**

Dansk Kabel TV, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vand- og spildevandsforening, DONG Energy, Energinet.dk, Foreningen af vandværker i Danmark, Hovedstadsregionens Naturgas I/S, Sekretariat for Ledningsejerregistret, TDC A/S, Telia A/S.

**Medier**

Frederiksborg Amts Avis, Frederiksborg Amts Avis – Frederikssund, Frederikssund Avis, Lokal-Avisen Fjordbyerne A/S, Lokalavisen Ugenyt, P4 København (DR), Søndagsavisen, TV 2 Øst, TV2 Lorry.

**Biblioteker og borgerservicecentre**

Borgerservicecenter Frederikssund, Borgerservicecenter Jægerspris, Borgerservicecenter Skibby, Borgerservicecenter Slangerup, Folketingets Bibliotek, Frederikssund Bibliotek, Jægerspris Kommunebibliotek, Skibby Bibliotek, Skoven Bibliotek, Slangerup Bibliotek

## Bilag 2: Oversigt over hørings svar

Nr.	Henvendelse fra	Holdning til forslag fra debatpjece								Omtalte emner i henvendelsen													
		Forlag A	Forlag B	Forlag C	Forlag D	Forlag E	Forlag F	Forlag G	Forlag H	Andre forslag til linieføringer	Trafikpolitiske forslag	Andre bemærkninger til VM-undersøgelsen	Natur og landskab	Kulturmiljø og rekreative interesser	Støj	Arealanvendelse og ejendomme	Vandmiljø	Andre miljøpåvirkninger	Trafikale konsekvenser	Kollektiv trafik, samkørsel	Bløde trafikanter		
<b>1. Myndigheder</b>																							
1.1	Frederikssund Byråd	●	●	●								X	X	X	X	X	X	X	X				
1.2	Kulturarvsstyrelsen													X									
<b>2. Interesseorganisationer, foreninger mv.</b>																							
2.1	Naturværnsforeningen for Skuldelev By, Ås og Strand	●	●	●	●	●	●	●	●	●			X		X		X	X	X				
2.2	Dansk Ornitologisk Forening, Nordsjælland		●	●	●							X	X		X		X	X					
2.3	Danmarks Naturfredningsforening, Frederikssund afdeling						●					X	X	X					X				
2.4	Miljørådet for Roskilde Fjord										X			X			X						
2.5	Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen																			X	X		
2.6	Danmarks Rederforening										X									X			
2.7	Dansk Sejlunion										X					X							



Nr. Henvendelse fra	Holdning til forslag fra debatpjece								Omtalte emner i henvendelsen												
	Forlag A	Forlag B	Forlag C	Forlag D	Forlag E	Forlag F	Forlag G	Forlag H	Andre forslag til linie-føringer	Trafikpolitiske forslag	Andre bemærkninger til VVM-undersøgelsen	Natur og landskab	Kulturmiljø og rekreative interesser	Støj	Arealanvendelse og ejendomme	Vandmiljø	Andre miljøpåvirkninger	Trafikale konsekvenser	Kollektiv trafik, samkørsel	Bløde trafikanter	
<b>3. Borgere og grundejerforeninger</b>																					
3.1	●	●	●	●	●	●	●	●	●		X	X		X	X						
3.2	●	●	●	●	●	●	●	●				X		X			X	X			
3.3	●	●	●	●	●	●	●	●				X					X	X			
3.4	●	●	●	●					X		X	X						X			
3.5				●					X		X			X	X	X					
3.6	●	●	●	●	●	●	●	●	X		X	X		X	X			X	X		
3.7	●	●	●	●	●	●	●	●										X	X		
3.8																					
3.9										X									X	X	
3.10															X						
3.11				●	●	●	●	●	X					X				X			
3.12								X	X			X			X						
3.13								X	X			X	X	X		X					

<sup>1</sup> Forslagsstillere til det såkaldte "Forlag 9" (tunneløsning syd om Tørslev Hage) omtalt på borgermødet 26.11.2007

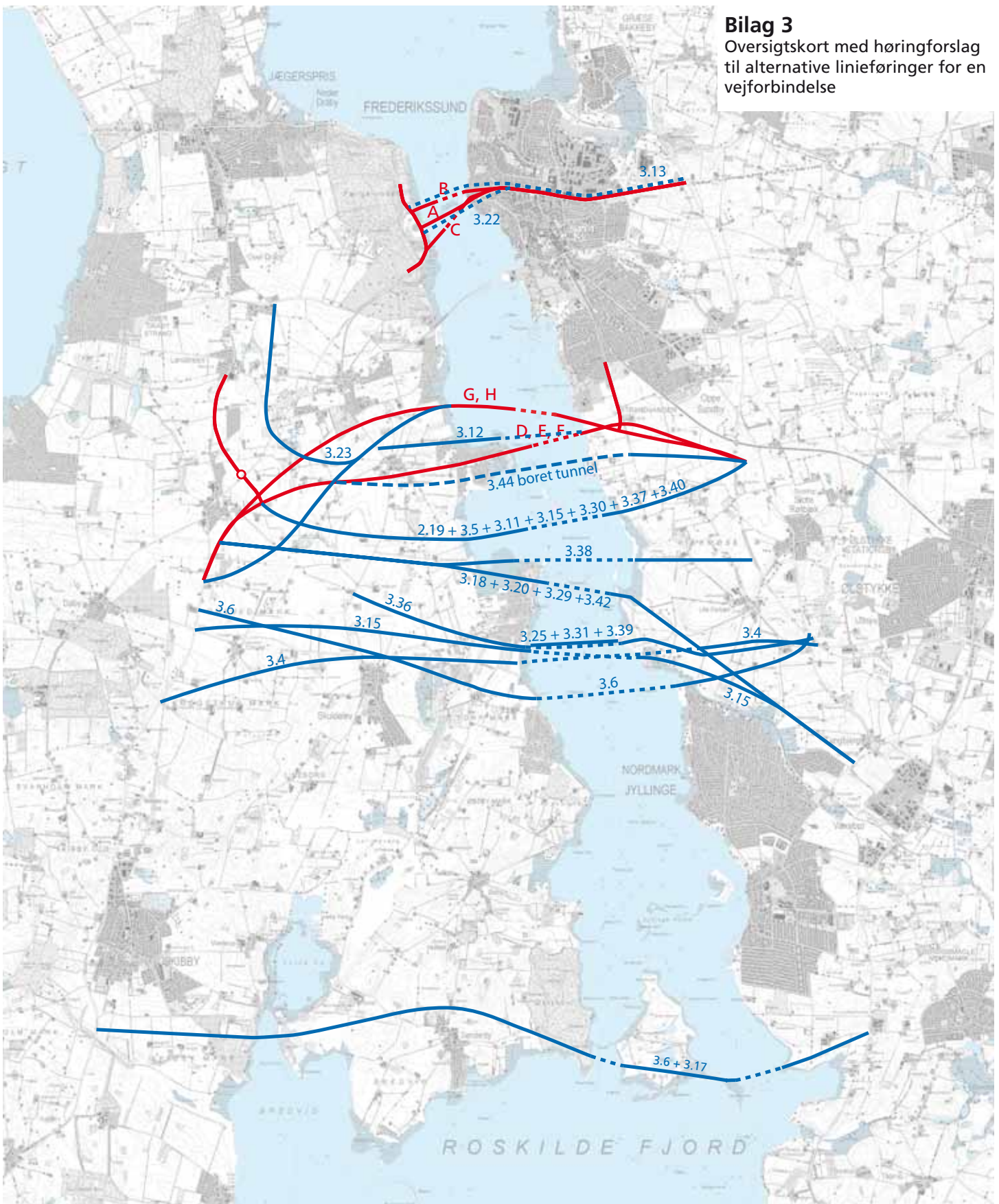
● : Negativ holdning til forslag fra debatpjecen ● : Positiv holdning





### Bilag 3

Oversigtskort med høringforslag til alternative linieføringer for en vejforbindelse



#### Forslag til linieføringer

Kortet viser forslag til linieføringer for en ny vejforbindelse over Roskilde Fjord.

De "blå" linier viser indkomne forslag fra borgere m.v., mens de "røde" linier viser de skitse-mæssige forslag fra Vejdirektoratets debatpjece. Tallene ved de enkelte linier henviser til nummeret på henvendelsen med forslaget.

#### Signaturforklaring

- Forslag fra Vejdirektoratets debatpjece
- Forslag fra borgere m.v.

## Bilag 4

### Referat

Emne            Borgermøde om VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund  
Tid               Mandag den 26. november 2007 kl. 19.00-21.30  
Sted             Frederikssund Gymnasium, Festsalen

Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 7244 3333  
Fax 3315 6335  
vd@vd.dk  
Vejdirektoratet.dk

**12. december 2007**

Dok. 07/13199  
Sagsbehandler  
Jakob Fryd  
Dir. tlf. 77443602  
jaf@vd.dk

Antal deltagere:

Ca. 450 borgere og repræsentanter for interesseorganisationer m.v.

Paneldeltagere:

Borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune  
Planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet  
Projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet  
Landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet  
Landinspektør Christian Sauer, Vejdirektoratet

Referent:

Jakob Fryd, Vejdirektoratet

### Aftenens program:

1. Velkomst – borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune
  2. Introduktion – planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet
  3. Orientering om VVM-undersøgelsen – projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
- Pause
4. Spørgsmål og debat – ved ordstyrer Ole Find Jensen

Præsentationer fra borgermødet er tilgængelige på [www.vd.dk](http://www.vd.dk) under "Vejprojekter > Her planlægger vi > Ny fjordforbindelse ved Frederikssund" som en selvstændig pdf-fil.

### 1. Velkomst

Borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune, bød velkommen til aftenens møde om VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Ole Find Jensen bemærkede det store fremmøde, og tog det som et tegn på at en ny fjordforbindelse har stor opmærksomhed og betydning for befolkningen der bor området, idet frederikssundborgerne om nogen kender

til de stigende vanskeligheder omkring trafikafviklingen ved Kronprins Frederiks Bro.

Kommunen har gennem mange år forsøgt at presse på, i forhold til de overordnede beslutningstagere, sammen med foreninger, græsrodder, organisationer og erhvervsliv. Et afgørende resultat var at trafikforligspartierne i 2006 besluttede at der skulle afsættes penge til en VVM-undersøgelse.

## **2. Introduktion**

Som ansvarlig for gennemførelse af VVM-undersøgelser på det statslige vejnet, bød planlægningschef Ole Kirk velkommen på Vejdirektoratets vegne.

Ole Kirk præsenterede en oversigt over de projekter som staten i øjeblikket arbejder med i hovedstadsområdet. Det drejer sig dels om igangværende anlægsprojekter for udbygning af statsvejnettet samt om igangsatte VVM-undersøgelser. En samlet oversigt over projekterne i hovedstadsområdet kan ses på [www.vd.dk](http://www.vd.dk) under ”Vejprojekter”.

VVM-undersøgelsen har to offentlighedsfaser. Den første fase – som aftenens møde er en del af – er en idéfase, hvor Vejdirektoratet primært kommer for at lytte og få idéer og input til forslag og forhold, der skal tages højde for i de forestående undersøgelser. Ole Kirk understregede at det er vigtigt at man i idéfasen får så mange forslag frem som muligt, således at man fra start ved hvilke forslag, der skal vurderes i de kommende undersøgelser.

Der har været arbejdet med forskellige løsningsforslag gennem mange år. Særligt har det daværende Frederiksborg Amt gennemført en række undersøgelser de senere år. Vejdirektoratet vil nu, hvor staten som følge af kommunalreformen har overtaget projektet, starte forfra med at vurdere alle relevante forslag, både over og under fjorden.

Undersøgelsen gennemføres i tæt samarbejde med Frederikssund Kommune, Bycirkelsamarbejdet, Kystdirektoratet, Region Hovedstaden og By- og Landskabsstyrelsen (tidligere Skov- og Naturstyrelsen).

## **3. Orientering om VVM-undersøgelsen**

Projektleder Niels Korsgaard beskrev baggrund for og indhold af den kommende VVM-undersøgelse. Præsentationen kan ses på [www.vd.dk](http://www.vd.dk) under ”Vejprojekter > Her planlægger vi > Ny fjordforbindelse ved Frederikssund” som selvstændig pdf-fil.

Historisk blev den eksisterende bro fra 1935 i sin tid etableret som en erstatning for en pontonbro, der var fra midten af 1800-tallet.

Baggrunden for VVM-undersøgelsen er, at trafikken på strækningen er stadigt stigende, hvilket medfører store problemer med trafikafviklingen. Fra 1990 og til i dag er trafikken steget med mere end 40 %.

Niels Korsgaard nævnte, at der allerede i slutningen af 1960'erne var planer om afhjælpning af trængselsproblemerne på brostrækningen. Et eksempel herpå er at der i dag er en korridor mellem det nordlige og sydlige sommerhusområde på Tørslev Hage, fordi det daværende amt reserverede et areal til en linieføring gennem Tørslev Hage til Marbæk. I dag er det den lokale grundejerforening, der ejer arealet. Arealet er udlagt til landzone, hvilket medfører at det ikke kan bebygges.

Vejdirektoratet har i debatoplægget taget udgangspunkt i de forslag, der tidligere er blevet foreslået af det daværende Frederiksborg Amt. Disse fremgår af debatoplæggets forslag A-H. Det er muligt at downloade rapporterne fra Vejdirektoratets hjemmeside.

Niels Korsgaard nævnte i forbindelse med forslag F (en lang tunnel gennem Tørslev Hage), at Vejdirektoratet også vil undersøge en ”mellemlang” tunnel under fjorden, med vejforløb i en åben rampe (uden overdækning) gennem Tørslev Hages sommerhusområde.

Udover forslagene skitseret i debatoplægget viste Niels Korsgaard et forslag fra to lokale borgere (kaldet forslag 9), som en kort tunnelloøsning syd om Tørslev Hage. Forslaget vil blive taget med blandt de forslag der vil blive kigget nærmere på.

Den seneste undersøgelse fra daværende Frederiksborg Amt anbefalede, ud fra et økonomisk synspunkt, enten en kort højbro fra Marbæk til Tørslev Hage, eller alternativt en kort tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage.

I debatoplægget er der skitseret to undersøgelseskorridorer hvori en ny fjordforbindelse kan tænkes placeret. Det er her der skal foretages feltundersøgelser og vurderinger af natur, rekreative interesser, arkæologi, landskab osv. For så vidt angår vandmiljøet vil hele Roskilde Fjord blive vurderet, med hensyn til påvirkninger i anlægs- og driftsfase.

Roskilde Fjord er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde – et såkaldt Natura 2000 område – hvilket medfører en række skærpede vilkår for projektet. Herudover er der en række kulturmiljøer og fredninger langs kyststrækningen der skal tages højde for. Endelig skal der foretages en række vurderinger i forhold til støj- og luftforurening, den landskabelige påvirkning, de trafikale konsekvenser, økonomi m.m.

Den indledende høring slutter den 17. december 2007. Herefter skal det besluttes hvilke forslag der skal arbejdes videre med. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet efter sommerferien 2009 og bliver sammenfattet i en

VVM-redegørelse, hvor Vejdirektoratet vil pege på et hovedforslag. VVM-redegørelsen bliver fremlagt i en 8 ugers høringsperiode, hvor det vil være muligt at indsende indsigelser, og der vil i den fase blive afholdt et nyt borgermøde. På baggrund af høringen, vil Vejdirektoratet udarbejde en indstilling til transportministeren.

#### 4. Spørgsmål og debat

Susanne Bartolin,  
Jægerspris

Ser gerne at der bliver etableret en lang tunnel (forslag F). Foreslog at der etableres særskilte busbaner ved en kommende ny fjordforbindelse.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Busbaner er relevante hvor der er trængselsproblemer – således at busserne kan komme hurtigere frem, i forhold til den øvrige del af trafikken. En ny fjordforbindelse vil skabe øget trafikal kapacitet, så trafikken vil kunne afvikles med høj hastighed. Vi regner derfor ikke med at det er relevant med særskilte busbaner.*

Palle Simonsen,  
Lyngstrup

Linieføringen på Hornsherredssiden vil medføre øget trafik gennem Landerslev, Dråby og ved skolerne i Jægerspris. Har Vejdirektoratet overvejet foranstaltninger, der fredeliggør disse områder?

Niels Korsgaard,  
Vejdirektoratet

*Vejdirektoratet har noteret synspunktet. Det er muligt at etablere en omfartsvej for at fredeliggøre landsbyerne, men det er noget der skal undersøges nærmere, når vi ved noget mere om hvordan trafikken vil fordele sig i området.*

Keld Haslund,  
Konservativ  
folketingskandidat

Hvordan vægtes de forskellige forslag, og hvordan vægtes fx miljøkonsekvenser og økonomi overfor hinanden? Spørgeren vil gerne have en tunnel, selvom det er den dyreste løsning.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Det er et stort spørgsmål. I den indledende fase vil nogle af forslagene kunne sorteres væk. Formålet med projektet er at aflaste J.F. Willumsens Vej og Kronprins Frederiks Bro, så hvis forslaget ikke kan det, vil det blive sorteret fra på forhånd.*

*For de resterende forslag vil der blive kigget nærmere på de miljømæssige konsekvenser, de trafikale konsekvenser, de tekniske løsningsforslag og selvfølgelig økonomien. Endelig foretages en afvejning af de tekniske, miljømæssige, æstetiske og økonomiske konsekvensere.*

*Normalt findes der på den måde ét hovedforslag. Det er dog ind imellem vanskeligt at vurdere hvilke forslag der er bedst –*

*og i disse tilfælde fremlægges flere ligestillede forslag.*

*Selvom Vejdirektoratet fremlægger et hovedforslag er det ikke sikkert, at det er det forslag der bliver valgt. Der er eksempler på andre projekter, hvor borgerne har peget på et alternativt forslag – hvilket har medført at Vejdirektoratet i sidste ende har indstillet et alternativt forslag til transportministeren. Så der er også på dette tidspunkt mulighed for at få indflydelse på valg af løsning.*

Jørgen Olsen

Den skitserede linieføringen ved Tørslev Hage mod Lyngerup gennemskærer et område præget af vådområder, moser, smuk natur og landskaber af kulturhistorisk værdi. Ved Lyngerup vil linieføringen ødelægge fire gamle gårde.

Kunne man ikke overveje at følge de eksisterende veje – det ville være mere skånsomt mod naturen og landskabet?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Det er for tidligt at snakke om konsekvenser, når forslagene endnu ikke er fastlagt og vurderet nærmere, men synspunktet er noteret.*

Søren Baumgarten,  
Vejdirektoratet

*Til problematikken omkring de omtalte landejendomme, er det generelt sådan, at når der gennemføres nye vejprojekter, kan man ikke undgå at gå igennem ejendomme af forskellig art. I landområder gennemføres såkaldt jordfordeling. Det er ekspropriationskommissionen der tager stilling til en eventuel jordfordeling. Det er gennemført med held mange andre steder i landet.*

Else Halling,  
Tørslev Hage

Vi har fået helårsstatus på vores sommerhus på Tørslev Hage, der grænser op til den ubebyggede korridor gennem sommerhusområdet og Gammel Færggårdsvej. Vi er i gang med at renovere vores hus. Vil I anbefale at vi venter med at fortsætte renoveringen til VVM-undersøgelsen er færdig – for vi får vel ikke de penge vi har brugt på vores igen hvis det skal rives ned?

Søren Baumgarten,  
Vejdirektoratet

*Påpegede at VVM-undersøgelsen først er færdig om ca. 2 år. Det blev anbefalet at fortsætte renoveringen af huset som planlagt. Hvis der sker en ekspropriation af ejendommen, vil ejendommen blive bedømt af en ekspropriationskommission, som vil fastsætte prisen efter konkret vurdering af ejendommens stand. Der er altid en god idé at holde ejendommen i god stand.*

Jens Morten Hansen,

Det er nogle ret smalle undersøgelsesområder man har

Tørslev Hage Bådelaug udpeget på forhånd. VVM-undersøgelser skal bl.a. tage højde for biologiske, kulturhistoriske og landskabelige forhold. Den sydlige undersøgelseskorridor går igennem Kølholm som er et af de mest værdifulde områder i Roskilde Fjord, bl.a. med mange trækfugle. Kulturhistorisk er det et område hvor bl.a. Skuldelev vikingskibene er blevet fundet. Bl.a. af landskabelige hensyn fik man fjernet de store skalleværker, bl.a. det ved Marbæk, hvor man nu vil lave en strandpark. Dette vil være spildt, hvis man laver en landskabelig dårlig løsning.

Det er vigtigt at få gjort undersøgelsesområdet stort nok, og få lagt vægt på de ting, der er vigtige i VVM-undersøgelser. Vi er meget optaget af at få en bedre forbindelse, men det skal være en fornuftig løsning.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Det er vigtigt at undersøgelseskorridoren er så stor, at den kan rumme alle de løsningsforslag, der tænkes at komme i idéfasen. Så må det siden hen vise sig, hvilke naturområder, vi kommer til at berøre, og om der er nogle særlige dyrearter eller planter, som er beskyttet i henhold til EU-direktivet om habitater. Det er noget som undersøgelsen vil afdække.*

Kurt B. Andersen,  
Sammenslutning for  
langtunnel.dk

Vi har lavet en sammenslutning for at få en større folkelig debat, og var glad for fremmødet ved vores møde i lørdags (24.11.07 red.) og her i dag.

Vi går ind for forslag B og C "Kort tunnel ved Kronprins Frederiks Bro"

Foreslår at VVM-undersøgelsen også kommer til at omfatte ITS (Intelligente Transport Systemer) på J.F. Willumsens Vej. Foreslår en ekstra vejbane gennem Frederikssund, samt ensretning af Færgevej og Strandvej væk fra J.F. Willumsens Vej. Herudover skal der ske en bedre styring af de krydsende veje, helt op til rute 211 (rundkørslen ved Frederikssundsvej). Regulering og udvidelse med svingbaner og trafiklys ved diverse rundkørsler kunne også være en mulighed.

Er også positive overfor forslag F og forslag 9 (nyt forslag). En højbro er helt uacceptabel. Vil de støjmæssige konsekvenser af en højbro-løsning blive undersøgt – særligt m.h.t. konsekvenserne for Frederikssund Syd?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Forslaget om Intelligente Transport Systemer vil blive vurderet som en mulighed. Forslaget hører i et eller andet omfang sammen med 0+ løsningen, hvor der sker nogle*

*forbedringer på den eksisterende strækning.*

*For alle løsningsforslag vil støjkonsekvenserne blive beskrevet og vurderet både på land og til vands. Der vil blive foretaget støjberegninger langs alle veje i undersøgelsesområdet, i de forskellige scenarier.*

Kaj,  
Gerlev

Har man overvejet at der kan være problemer med trafikafviklingen over en højbro ved kraftig vind, jf. broer der jævnligt bliver lukket på grund af blæsevejr.

Niels Korsgaard,  
Vejdirektoratet

*Problemer med blæsevejr og højbroer er mest udtalt ved nord-sydgående broer. Øresundsbroen, der er en meget høj bro, har dog også sine problemer ved kraftig blæst. Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med en VVM-undersøgelse for E45-motorvejen ved Vejle, og i forbindelse med Vejlefjordbroen er der igangsat et udviklingsprojekt omkring vindskærme, da der ofte er problemer ved kraftig vind. Vindskærmene vil herudover også have en støjdæmpende effekt. Erfaringer fra dette udviklingsprojekt vil blive inddraget i nærværende undersøgelse.*

Bent Raith,  
Skibby

Ser meget gerne en forbindelse under fjorden, af hensyn til fremkommeligheden for pendlere og erhvervsliv.

Hvis man laver en underføring til biltrafikken, kunne man så ikke samtidig lave en underføring til S-togstrafikken? Mange ville sikkert benytte sig af muligheden for at tage toget fra Hornsherred til København.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Vi regner ikke med at undersøgelsen også kommer til at omfatte en underføring til S-togstrafik. Det har politikerne ikke lagt op til i kommissoriet. Prisen for tunneler er proportionalt med tværsnittet, så en ekstra underføring til et S-tog vil være meget fordyrende.*

Taus Helleskov,  
Tørslev Hage

Er der politiske signaler om hvilke løsninger der skal vælges frem for andre ud fra et økonomisk hensyn, eller er der vandtætte skodder mellem transportministeren og Vejdirektoratet? Det havde været ønskeligt at det var et neutralt organ, der stod for VVM-undersøgelsen, som ikke var underlagt det politiske system.

I forhold til de milliardønsker, der er til vejanlæg i hovedstadsområdet de kommende år, er det så overhovedet realistisk, at der vil blive afsat penge til en ny fjordforbindelse?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Der har været tradition for at Vejdirektoratet har fået lov til at gennemføre VVM-undersøgelser på den måde som Vejdirektoratet finder bedst. Når resultatet af undersøgelsen bliver lagt frem, tager det politiske system over og diskuterer de forslag, som Vejdirektoratet er kommet frem til. Ligeledes vurderes det politisk om der måtte være andre løsningsforslag der er bedre, og om undersøgelsen er tilstrækkelig.*

*Normalt bliver der ikke igangsat en dyr VVM-undersøgelse medmindre det er med henblik på at der skal træffes en politisk beslutning.*

Jens Ross,  
Foreningen for en bedre fjordforbindelse

En herlig aften, nu sker der endelig noget med fjordforbindelsesprojektet. Der går dog stadig frygtelig lang tid før projektet bliver en realitet. Er det muligt at man løbende kan følge projektets fremdrift?

Projektet skal forholde sig til et EU-habitatområde. Kan vi risikere at der pludselig kommer nye EU-direktiver eller anden lovgivning, der kan forsinke eller besværliggøre projektet?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Man kan løbende orientere sig om projektets fremdrift på Vejdirektoratets hjemmeside.*

*Vi kan selvfølgelig ikke garantere at der ikke kommer nye EU-love mv. Vi følger med i hvad der foregår i EU, og har diverse direktiver til høring længe inden de bliver vedtaget. Der er ikke noget der tyder på at der skulle komme ny lovgivning, der skulle forhindre gennemførelse af VVM-undersøgelsen indenfor den tidsplan, der er blevet skitseret.*

John Hansen,  
Frederikssund og næstformand i Dansk Ornitologisk Forenings lokal afd. Nordsjælland

Godt man er i gang med en idéfase i dette projekt. Man er også i gang med en idéfase m.h.t. Natura 2000, hvor der netop fokuseres på Roskilde Fjord som et fuglebeskyttelsesområde. En tunnelløsning vil være det bedste i forhold til miljøet og til fuglene.

Når man skal vurdere miljøkonsekvenserne, vil man så inddrage Miljøcenter Roskilde?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*VVM-undersøgelsen bliver gennemført i et tæt samarbejde med By- og Landskabsstyrelsen, hvorunder miljøcentre er placeret, herunder også Miljøcenter Roskilde. En væsentlig del af VVM-undersøgelsen er at belyse konsekvenserne for beskyttelsesområderne i Roskilde Fjord.*

Lasse Bjerre,  
Danmarks  
Naturfredningsforening,  
Skibby

Miljømæssigt vil den bedste og billigste løsning være den lange tunnelforbindelse over Tørslev Hage.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Vi har noteret synspunktet.*

Kent Svane,  
Tørslev Hage

0+ løsningen suppleret med Intelligent Transport Systemer (ITS) er den rigtige model. En forbindelse syd for Frederikssund kan blive meget vanskelig at få gennemført pga. EU-krav om naturbeskyttelse.

Omkring Roskilde er motorvejen snart udbygget, det vil betyde at en stor del af den transittrafik der i dag er over Kronprins Frederiks Bro, vil forsvinde, hvilket vil mindske behovet for øget kapacitet over fjorden.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Intelligente Transport Systemer (ITS) skaber ikke i sig selv væsentlig mere kapacitet. Udenlandske undersøgelser viser at man kan opnå 0-5 % forbedringer med ITS-løsninger. Hvis der derimod er alternative ruter, er systemet særdeles velegnet til at vise, hvilke andre muligheder der er for trafikanterne. ITS kan også hjælpe til at holde hastigheden på et vist niveau. ITS har således sine fordele, men kan i sig selv ikke afhjælpe alle trafikale problemer.*

Dirch Bakker,  
Frederikssund syd

Med hensyn til trafikken over broen, ved man så hvor den kommer fra og hvor den skal hen – og har man en idé om hvordan det ser ud om 10 år? Hvis trafikken over broen ikke har tilknytning til Frederikssundområdet, kunne fjordforbindelsen ligeså godt blive etableret et andet sted. Måske ville det være mere relevant at lægge den omkring Skibby/Jyllinge.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Der er foretaget undersøgelser af trafikken over Kronprins Frederiksbro, og der er kendskab til hvor trafikken kommer fra og hvor den bevæger sig hen. Det er dog ikke noget vi har med så vi kan svare på det i aften.*

*Trafikoplysningerne indgår i nogle trafikmodeller, så det er muligt at foretage beregninger at de trafikale konsekvenser af de forskellige løsningsmodeller. Dermed vil man også kunne vurdere om fjordforbindelsen skal ligge i nærheden af Frederikssund, eller om den måske skal ligge et helt andet sted.*

Kim Hansen

Kunne man forestille sig forslag H (kort tunnel nord om Tørslev Hage red.) som en lang tunnel?

Niels Korsgaard,  
Vejdirektoratet

*En lang tunnel nord om Tørslev Hage er en mulighed, men det er nok både af miljømæssige økonomiske årsager, at der ikke tidligere er blevet peget på den løsning.*

*I vores undersøgelse vil vi medtage det stillede forslag med nogle bemærkninger om de overordnede konsekvenser af en sådan løsning.*

René La Cour Sell,  
Ny Alliance

Danmark udmærker sig med ikke at have nogen sammenhængende trafikplan. Ved de store anlægsprojekter bør der også indgå offentlige transportformer. Derfor bør VVM-undersøgelsen medtage ekstra busbaner til busserne samt en S-togsløsning på tværs af fjorden.

De bløde trafikanter bør også inddrages i VVM-undersøgelsen, så de bløde transportformer kommer til at indgå i en sammenhæng. Frederikssund Kommune bør have fokus på det ved VVM-undersøgelsen.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Når der etableres en ny forbindelse med rigelig kapacitet, er der ikke noget formål med at have separate busbaner. Busbaner er derimod relevante der hvor der er fremkommelighedsproblemer for persontrafikken, såsom i Københavns Kommune, eller på J.F. Willumsens Vej i dag.*

*Vi vil anmode Trafikstyrelsen om at vurdere behovet for S-tog og om evt. at komme med et konkret forslag. Hvis man allerede nu skal reservere plads en S-togsforbindelse i en kommende tunnel vil det være stærkt fordyrende. Hvis der ikke i dag er aktuelle planer og behov for S-togsforbindelsen bør man udskyde så stor en investering til senere.*

*I det samarbejde vi har med Frederikssund Kommune indtænkes alle trafikarter, herunder også cyklister og gående.*

Rikke Danielsen,  
Frederikssund  
Erhvervs- og Turist  
Center

Erhvervslivet har ikke nogen holdning til hvilket forslag der er det bedste. Derimod kan erhvervslivet ikke understrege tydeligt nok, at det er vigtigt at der bliver truffet beslutning om en ny fjordforbindelse, med den rette infrastruktur, af hensyn til vækst og udvikling i Frederikssund. I dag er der fremkommelighedsproblemer for varer og medarbejdere over fjorden, og der er mange eksempler på virksomheder, der vælger at flytte produktionen andre steder hen.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Synspunktet er noteret.*

Leif Tullberg,  
Skuldelev

Hvornår kan vi forvente at køre over eller under fjorden på en ny forbindelse?

Der er indtil videre 9 forslag og der er foreninger og andre, der hver repræsenterer forskellige interesser. På Frederikssundmotorvejsprojektet har en række stærke borgergrupper formået at forsinke processen. Derfor er det vigtigt at vi i Frederikssund bliver enige med Vejdirektoratet om en løsning, ellers får vi ikke politikerne med.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Når folketinget i givet fald har truffet en beslutning, vil der mindst gå 6-8 år før man vil kunne benytte en ny fjordforbindelse.*

*Erfaringen fra andre landsdele tilsiger at hvis man er enige i et område om en løsning, står man alt andet lige stærkere.*

Henrik Hjaltelin,  
Lyngstrup

Opfordrer til at udvide VVM-undersøgelsen til også at omfatte det nordlige Landerslev og Jægerspris. I det daværende amts forslag fra 2001 gik vejen uden om Landerslev. Hvis Landerslev glemmes i denne undersøgelse kommer vejen aldrig udenom byen.

Niels Korsgaard,  
Vejdirektoratet

*Vores trafikmodel beregner hvor meget trafikken vil påvirkes af de forskellige løsninger i hele oplandet, herunder også Jægerspris og Landerslev. Vi har tidligere noteret ønsket om en fredeliggørelse af Landerslev og andre bysamfund, men det er først noget vi kan vurdere, når trafikberegningerne er gennemført.*

Peter Andersen

Det må også være en opgave for en VVM-undersøgelse at vurdere om en udbygning af den kollektive trafik, som busser, S-tog eller letbaner, er i stand til at løse opgaven om persontransport over fjorden.

Det bør også overvejes hvordan CO<sub>2</sub>-udledningen kan reduceres – en fortsat stigning i biltrafikken er ikke noget, der mindsker udledningen af drivhusgasser.

Er det muligt at hente hjælp, ekspertise og penge fra Vejdirektoratet, hvis man som borger vil arbejde videre med løsningsalternativer?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Det er positivt hvis lokale borgere interesserer sig for projektet og vil være med til at løse opgaven.*

*Med hensyn til klimaproblematikken, så er der et unødvendigt CO<sub>2</sub>-udslip når bilerne holder stille og brænder benzin af. I den udstrækning nogle af løsningerne kan mindske transportafstanden, vil det betyde et mindre CO<sub>2</sub>-udslip.*

*Hvis der skal flyttes mange trafikanter fra bilerne over i det kollektive transportsystem, forudsætter det at det kollektive transportsystem er særdeles attraktivt, fleksibelt og med høj frekvens. Det er tvivlsomt om der er et befolkningsgrundlag der gør det relevant at etablere busruter, S-tog eller letbaner. Vi vil dog tage synspunktet med i vore videre overvejelser, og spørge Trafikstyrelsen som er eksperter på området, om de ser nogle muligheder for den kollektive trafik.*

Bruno Andersen,  
Frederikssund

I Frederikssund kan vi godt blive enige om en lang tunnel.

Uforståeligt at Vejdirektoratet kan foreslå en højbro. Tænk hvis man foreslog en højbro henover Københavns Havn i stedet for en havnetunnel.

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Synspunktet er noteret.*

Svend Hansen

Hvis der etableres en forbindelse syd for Frederikssund, hvad vil der så ske med den gamle bro? Vil den stadig være statsejet – eller vil den overgå til kommunen?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Der er ikke truffet nogen beslutning om at Kronprins Frederiks Bro skal overgå til kommunen, hvis der etableres en ny fjordforbindelse. Hvis der etableres en sydlig forbindelse, vil strækningen gennem Frederikssund blive nedklassificeret til en kommunevej. Hvem der får ansvar for broen afgøres i anlægsloven.*

Jannik Nygård

Det blev tidligere sagt at CO<sub>2</sub>-udledningen vil blive reduceret idet bilerne ikke længere skal holde i kø i Frederikssund. Den flaskehals der opstår ved København som følge af mere trafik, er den inkluderet i VVM-undersøgelsens CO<sub>2</sub>-beregninger?

Ole Kirk,  
Vejdirektoratet

*Trafikmodellen og CO<sub>2</sub>-beregningerne i VVM-undersøgelsen vil inkludere alle de projekter som Folketinget allerede har vedtaget omkring udbygningen af vejnettet i hele hovedstadsområdet.*

NN

Borgerne i Frederikssund kan godt blive enige om en lang tunnel-løsning. En lang tunnel vil heller ikke medføre nogen konsekvenser for natur, dyreliv eller vandgennemstrømning gennem fjorden. Vejdirektoratet bør operere med færre forslag, så VVM-undersøgelsen kan blive hurtigere færdig.

Appel til lokalpolitikere om at sørge for arbejdspladser ved Frederikssund, så man undgår pendlertrafikken.

*Ole Kirk,  
Vejdirektoratet*

*Når høringsperioden er ovre, vil der blive foretaget en første vurdering af forslagene med henblik på at reducere antallet. Herefter vil der blive foretaget en gennemarbejdning af udvalgte forslag (i størrelsesordenen 4-5 stk.).*

*EU-direktivets krav omkring habitat-arter gør at der skal foretages undersøgelser en hel vækstsæson. Så selv om der opereres med færre forslag bliver undersøgelsen ikke tidligere færdig.*

Preben Ravnholt,  
Frederikssund

Er medforslagsstiller til forslag 9 (kort tunnel syd for Tørslev Hage). Meget positivt at man som almindelig borger bliver hørt, og at Vejdirektoratet har medtaget forslaget allerede i aften.

*Ole Kirk,  
Vejdirektoratet*

*Takker for synspunktet.*

Peter Olesen,  
Frederikssund Syd

Forundret over at forslagene syd for Frederikssund opererer med en stikvej gennem Frederikssund.

*Niels Korsgaard,  
Vejdirektoratet*

*Skitserne er taget fra de tidligere undersøgelser, så forslagene er slet ikke bearbejdede. Vejdirektoratet vil være i dialog med Frederikssund Kommune om samordning med de lokale trafikplaner.*

Ole Find Jensen sluttede debatten af og takkede for det store fremmøde.

Ole Kirk takkede ligeledes for fremmødet og for de mange idéer, forslag og synspunkter der var blevet fremført. Ole Kirk opfordrede til at man henvender sig til Vejdirektoratet, hvis man har gode idéer og forslag, inden høringsperioden er slut 17. december 2007.

## **Bilag 5: Powerpointpræsentation fra borgermøde**

# **Borgermøde om Ny fjordforbindelse**

**den 26. november 2007**

**Frederikssund**

# Program for borgermødet

**Kl. 19.00**

**Velkomst**

Borgmester Ole Find Jensen,  
Frederikssund Kommune

**Introduktion**

Planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet

**Orientering om den aktuelle undersøgelse**

Projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet

**Kl. 20.00**

**Pause**

**Kl. 20.20**

**Spørgsmål og debat**

Afrunding ved Ole Kirk ca. kl. 21.30.



# Borgmester Ole Find Jensen Frederikssund Kommune



# Planlægningschef Ole Kirk Vejdirektoratet

# Projekter i hovedstadsområdet







# Projektleder Niels Korsgaard Vejdirektoratet

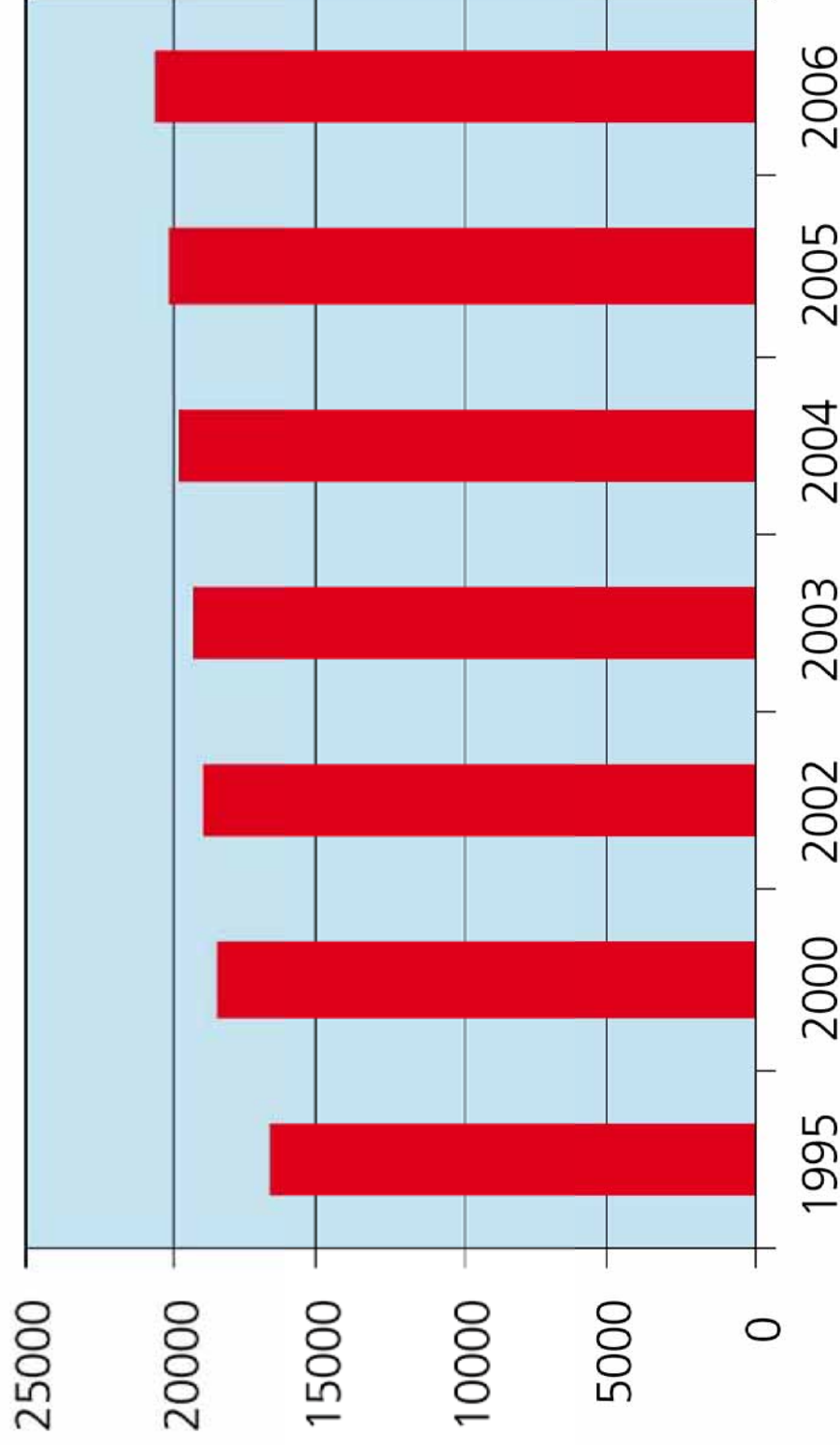
# Vurdering af projektets Virkninger på Miljøet



# Kronprins Frederiks Bro - fra 1935

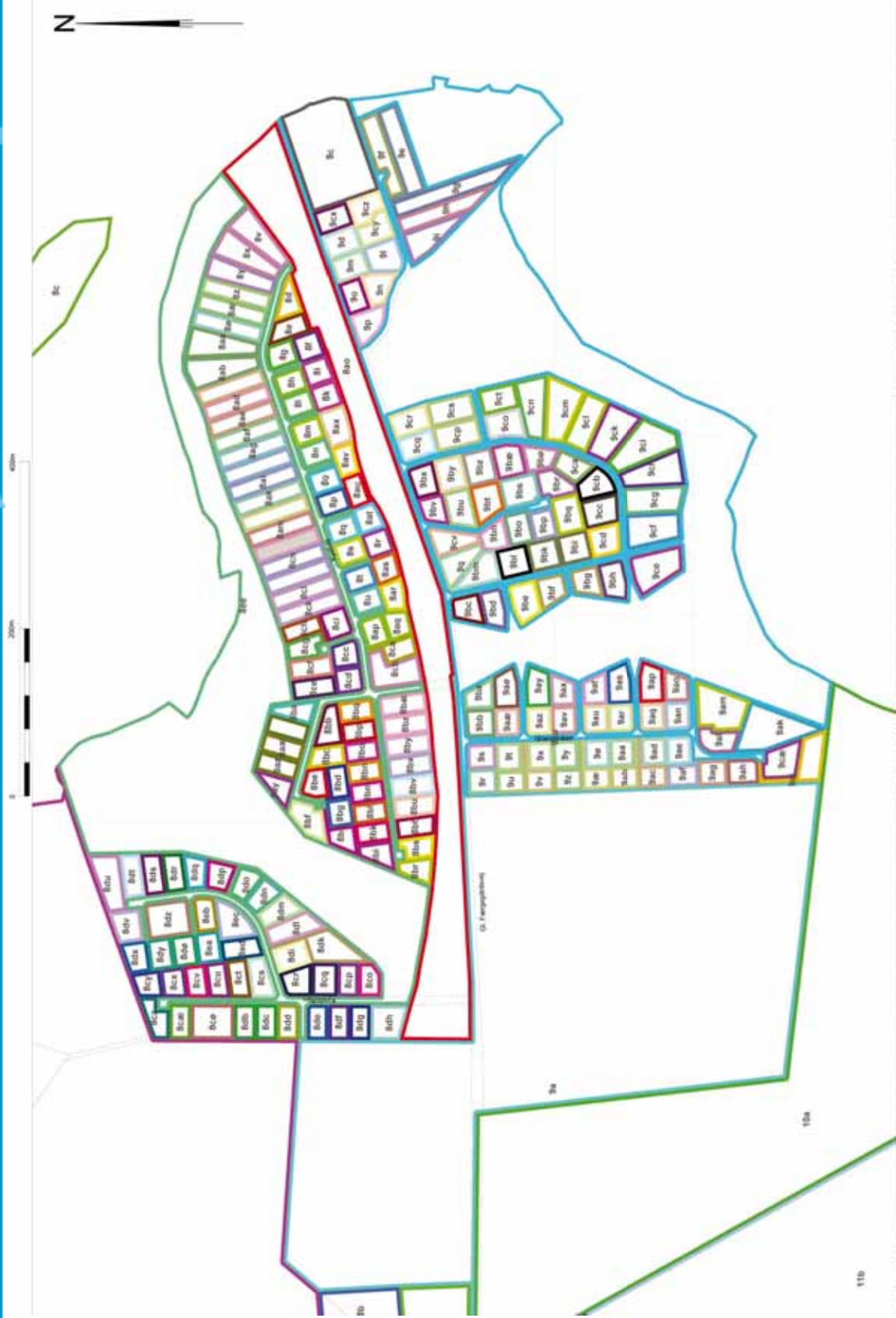


# Trafikudvikling

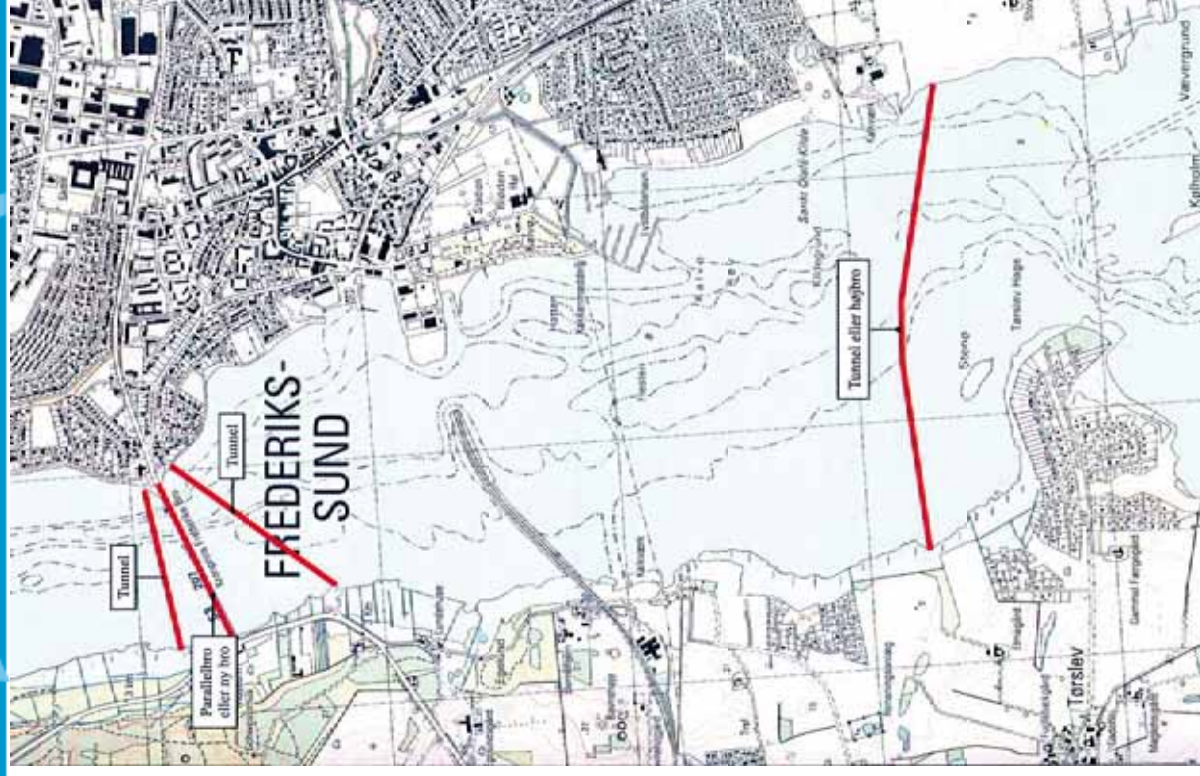
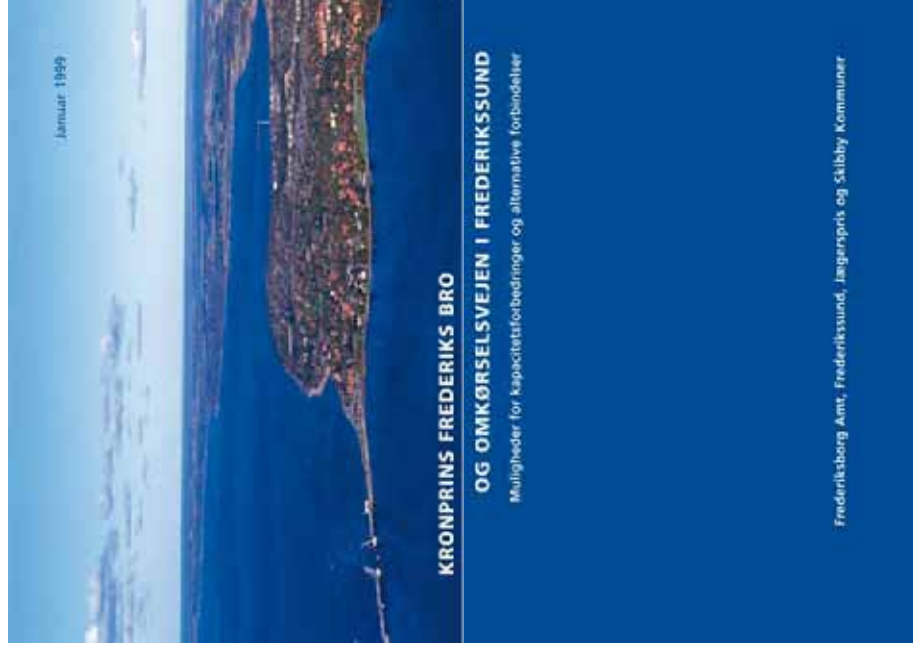




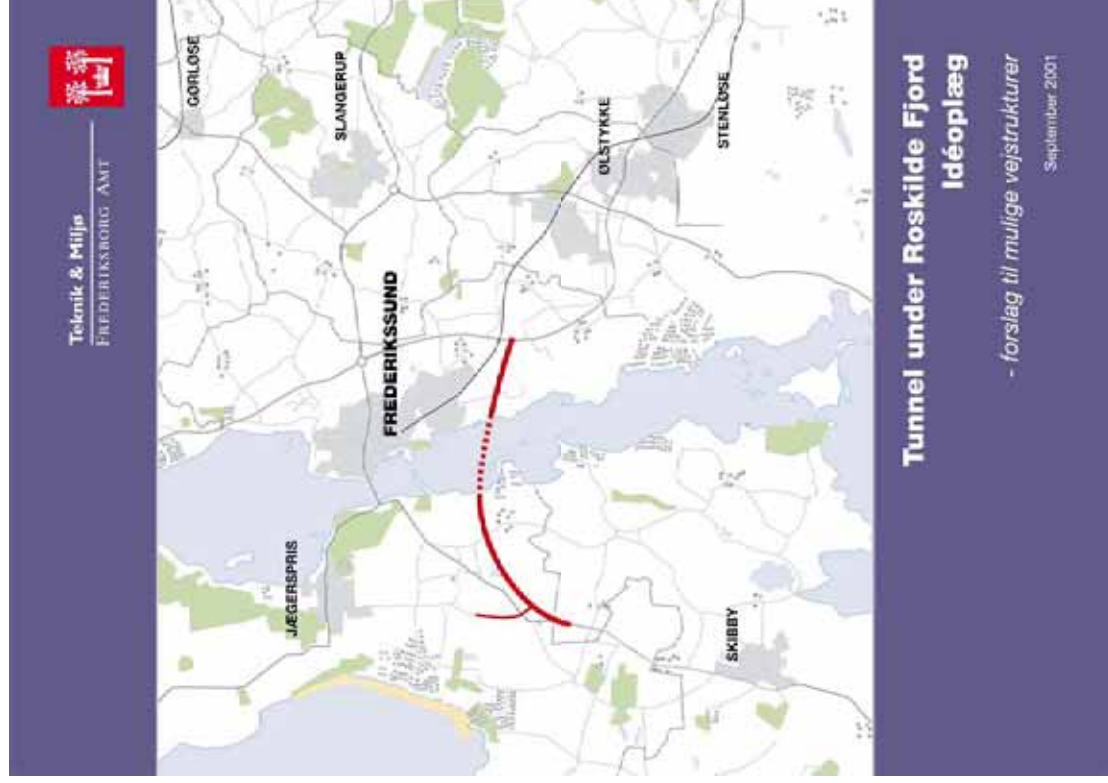
# Ejendomskort - Tørslev Hage



# 1999-undersøgelsen



# Amtets idéoplæg 2001



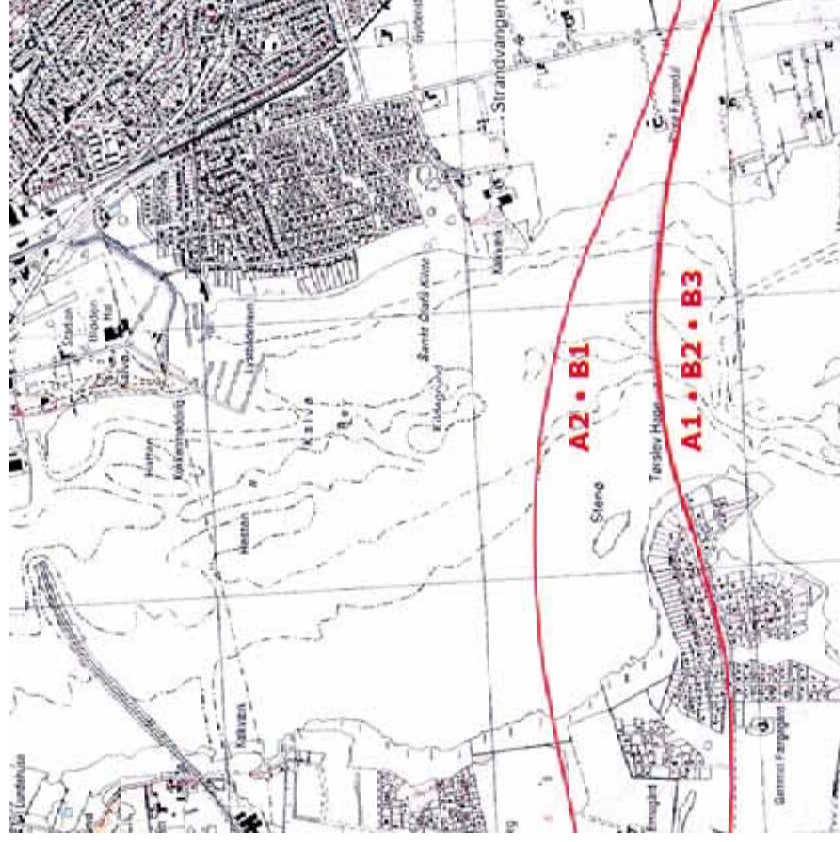
## Tunnel under Roskilde Fjord Idéoplæg

- forslag til mulige vejstrukturer

September 2001



# Idékonkurrencen 2005



## Krydsning syd for Frederikssund

A1: Kort højbro mellem Tørslev Hage og Marbæk

A2: Lang højbro nord for Tørslev Hage

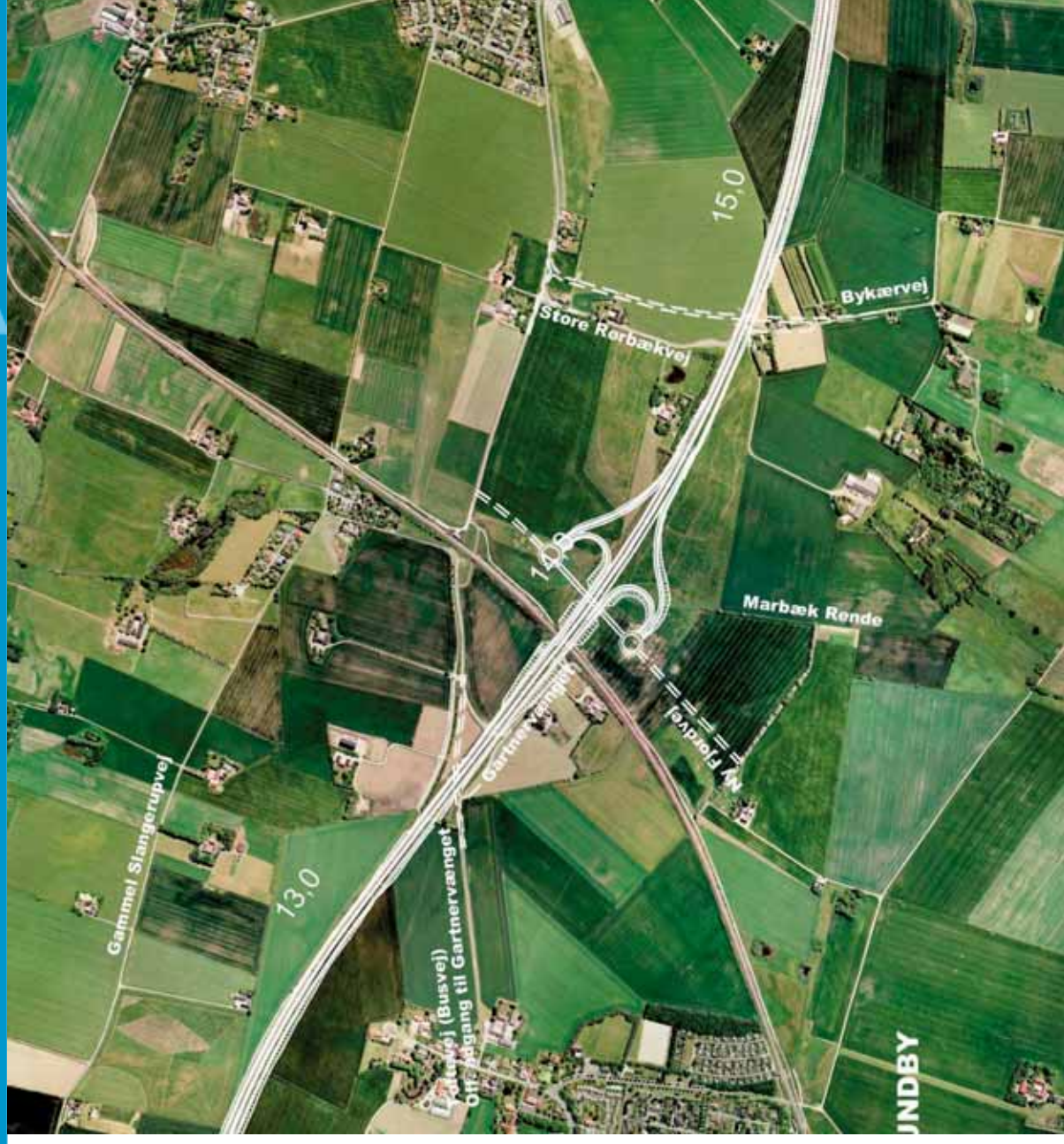
B1: Kort tunnel nord for Tørslev Hage

B2: Lang tunnel mellem Tørslev Hage og Marbæk

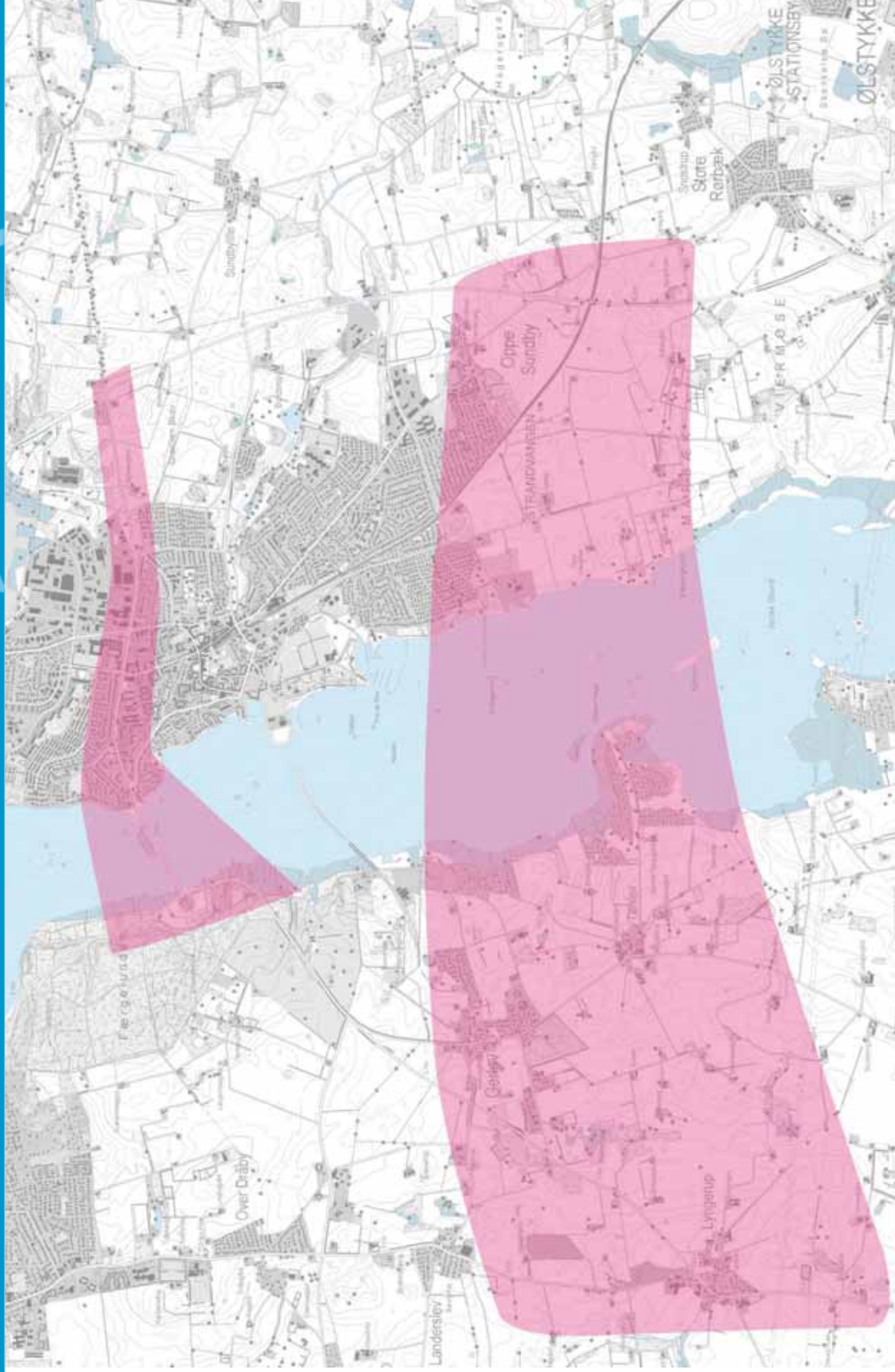
B3: Kort tunnel mellem Tørslev Hage og Marbæk

# Tilslutning til

# Frederikssundmotorvejen

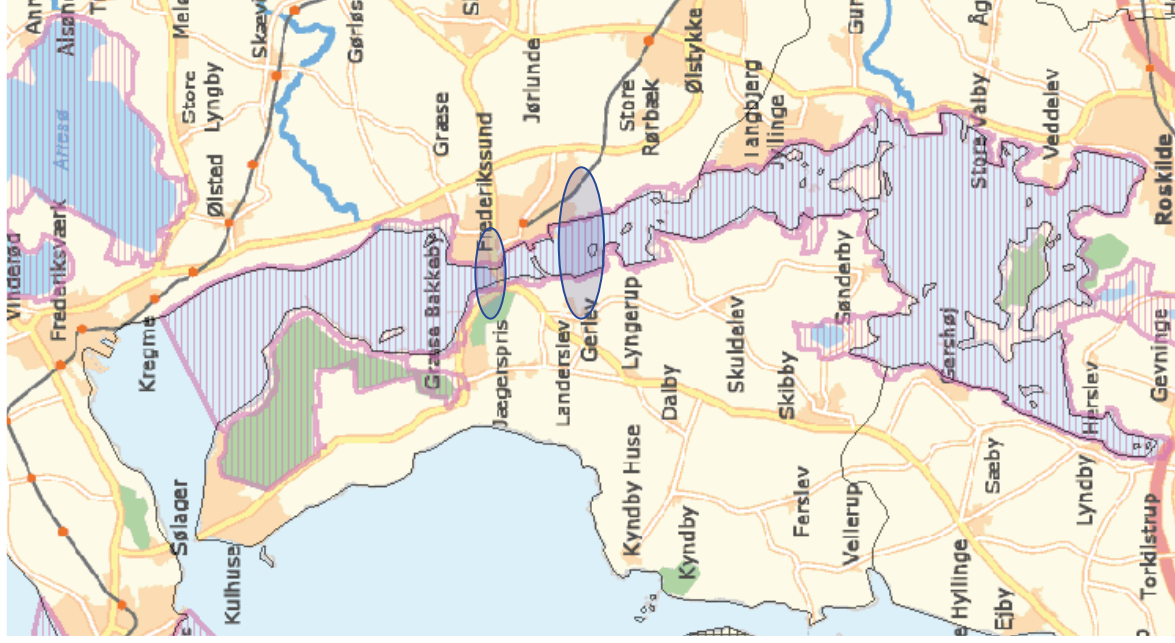


# Undersøgelseskorridorer

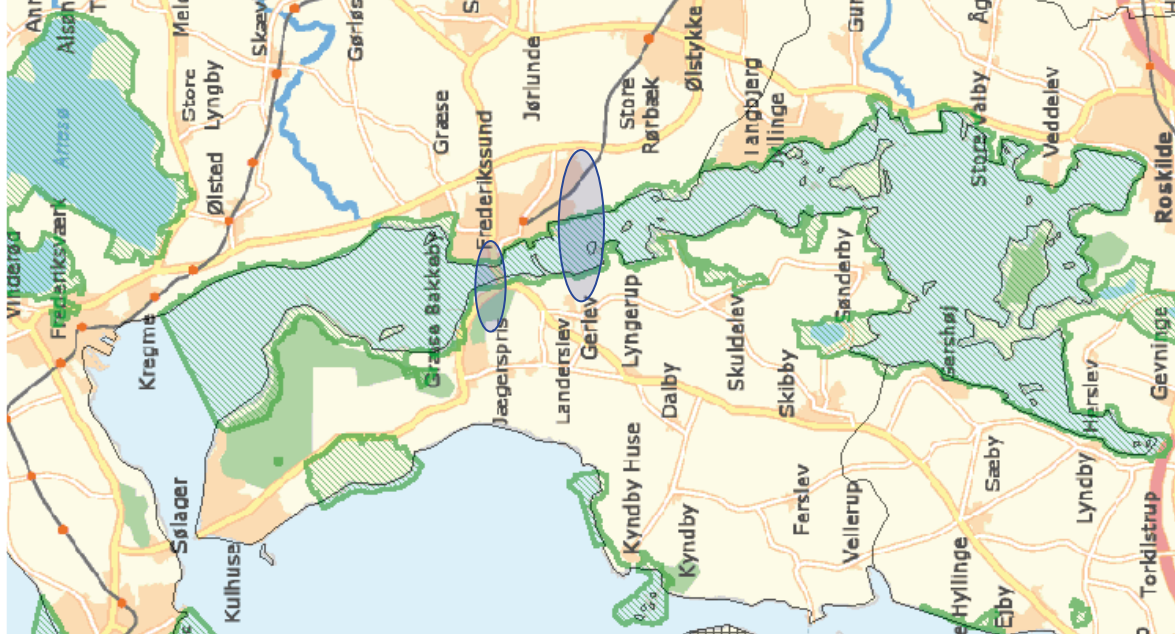


# Natura 2000-områder

Fugle-  
beskyt-  
telses-  
område



Habitat-  
område





# Hovedspørgsmål i VVM-undersøgelsen

- Hvordan kan den eksisterende vej- og broforbindelse udbygges?
- Hvordan skal linieføringen være for en ny sydligere fjordforbindelse?
- Skal det være en højbro eller en tunnel (kort eller lang)?
- Hvad er de trafikale konsekvenser af en ny forbindelse?
- Hvorledes påvirkes vandgennemstrømningen og miljøforholdene i fjorden i anlægsfasen og efter anlæg af fjordforbindelsen?
- Hvordan skal en ny fjordforbindelse udformes arkitektonisk, og hvordan kan den indpasses i omgivelserne?

....fortsættes

# Hovedspørgsmål i VVM-undersøgelsen

- Hvor tæt kommer en ny vejforbindelse på naboerne?
- Hvem skal afstå arealer og evt. bygninger – permanent eller midlertidigt?
- Hvordan bliver de fremtidige støjforhold – og hvilke muligheder er der for at reducere støjgenerne?
- Hvad bliver de øvrige miljøkonsekvenser m.h.t. arkæologi, luftkvalitet, overfladevand, grundvand, rekreative interesser m.m.?
- Hvordan tilsluttes en ny fjordforbindelse til de eksisterende veje?
- Hvordan afvikles trafikken i anlægsperioden – både lokalt og regionalt?
- Hvad koster forslagene – og hvor lang tid tager det at udføre de forskellige anlæg?

# Udbygningsalternativer

for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

- Et 0 ("nul") alternativ (ingen ændringer)
- 0+ ("nulplus") løsninger, der kun forudsætter mindre forbedringer af den eksisterende broforbindelse og de tilsluttede veje
- Udbygningsmuligheder ved den eksisterende brolinie
- Udbygningsmuligheder mellem Tørslev Hage og Marbæk
- Udbygningsmuligheder nord om Tørslev Hage
- Andre forslag?

# Kort tunnel



# Højbro



Bro set fra Torslev Hage

# Forslag A – Ny bro langs den nuværende bro



# Forslag B -

## Tunnel nord for den nuværende bro





# Forslag D – Højbro ved Tørslev Hage



# Forslag E - Kort tunnel ved Tørslev Hage



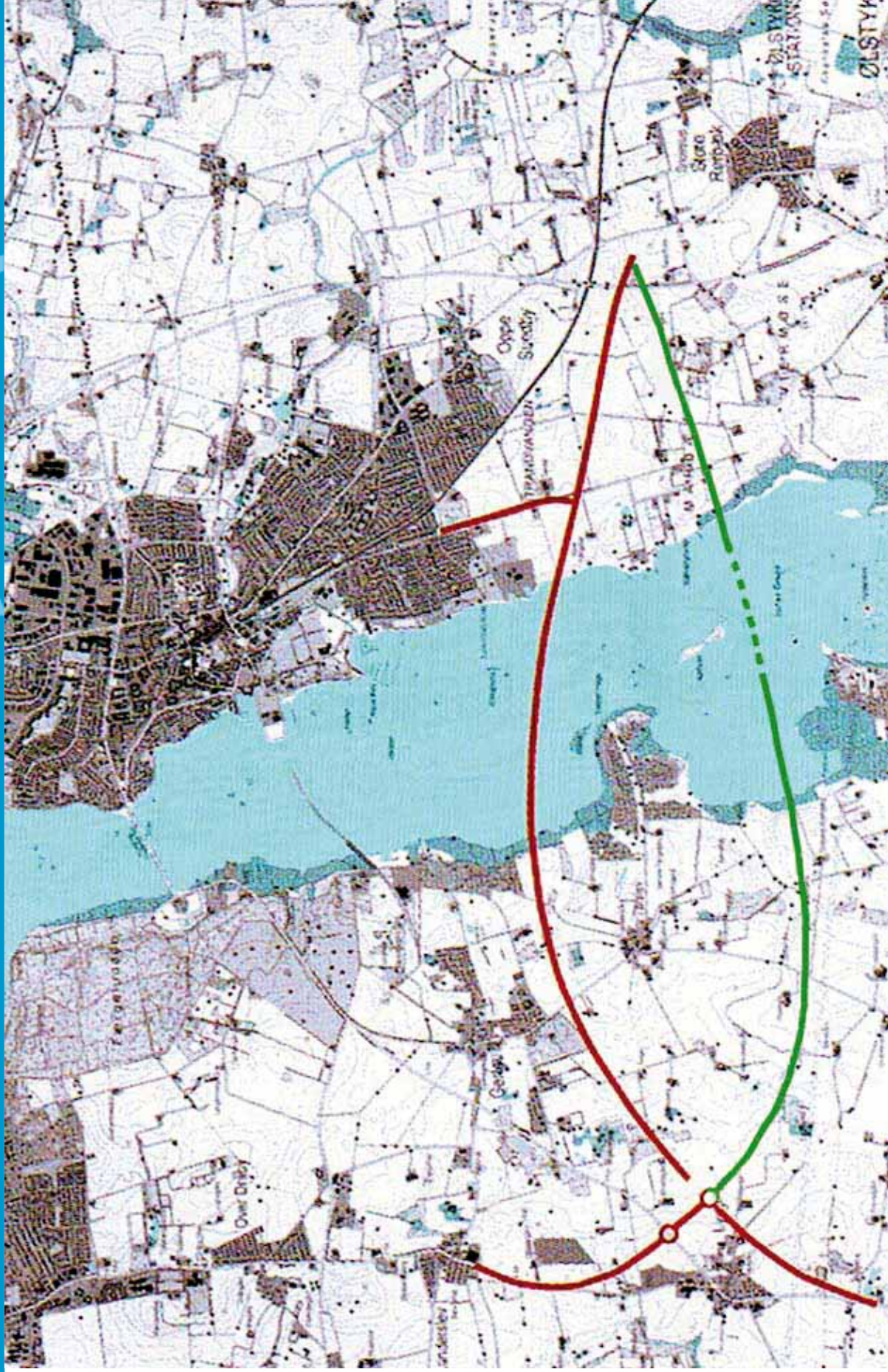
# Forslag F – Lang tunnel ved Tørslev Hage







# Forslag fra borgere til placering af en fjordtunnel ved Frederikssund



# Hvad sker der nu?

- Konklusion efter høringsfasen
- Miljøkortlægning, både til lands og i fjorden
- Optegning af de forskellige forslag til vej-, bro- og tunnelloøsninger
- Trafikale konsekvenser
- Vurderinger af vandgennemstrømning og sedimentspredning i fjorden
- Vurderinger af de miljømæssige konsekvenser (støj, flora og fauna, fjordmiljøet, arkæologi, rekreative interesser m.m.)
- Arkitektonisk vurdering og visualisering
- Arealmæssige konsekvenser
- Sammenfattende VVM-redegørelse

# VVM-redegørelsen

## **Indhold:**

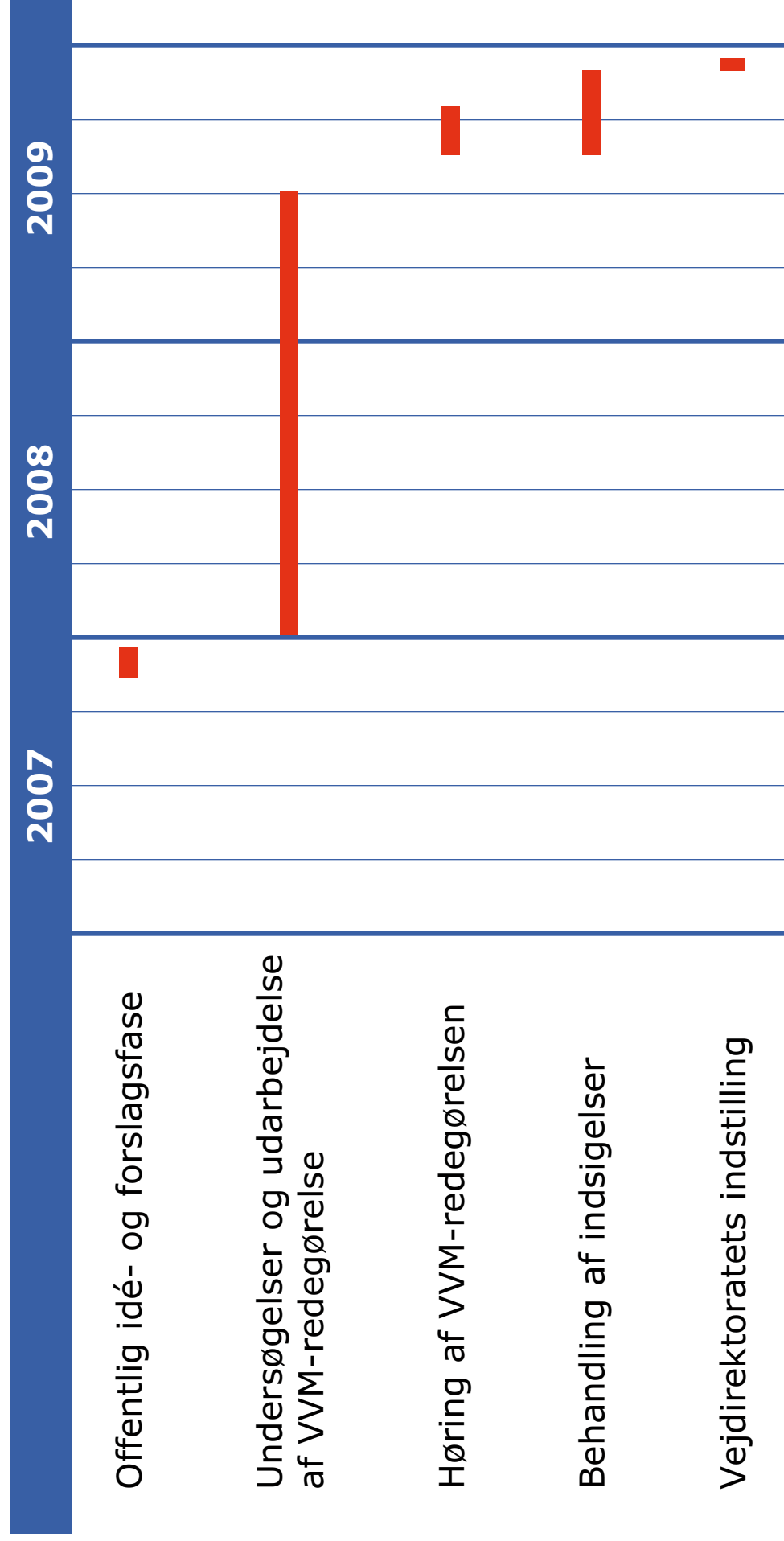
- En beskrivelse og vurdering af alle undersøgte alternativer
- En nøjere beskrivelse af det alternativ, som af Vejdirektoratet udpeges som hovedforslag til ny Fjordforbindelse

VVM-redegørelsen vil blive fremlagt til en offentlig høring i 8 uger.

I høringsperioden kan borgere, interesseorganisationer, kommuner m.fl. komme med bemærkninger og indsigelser til VVM-redegørelsen.

Der afholdes borgermøde i høringsperioden.

# Tidsplan for VVM-undersøgelsen



# Overordnet tidsplan for det videre arbejde

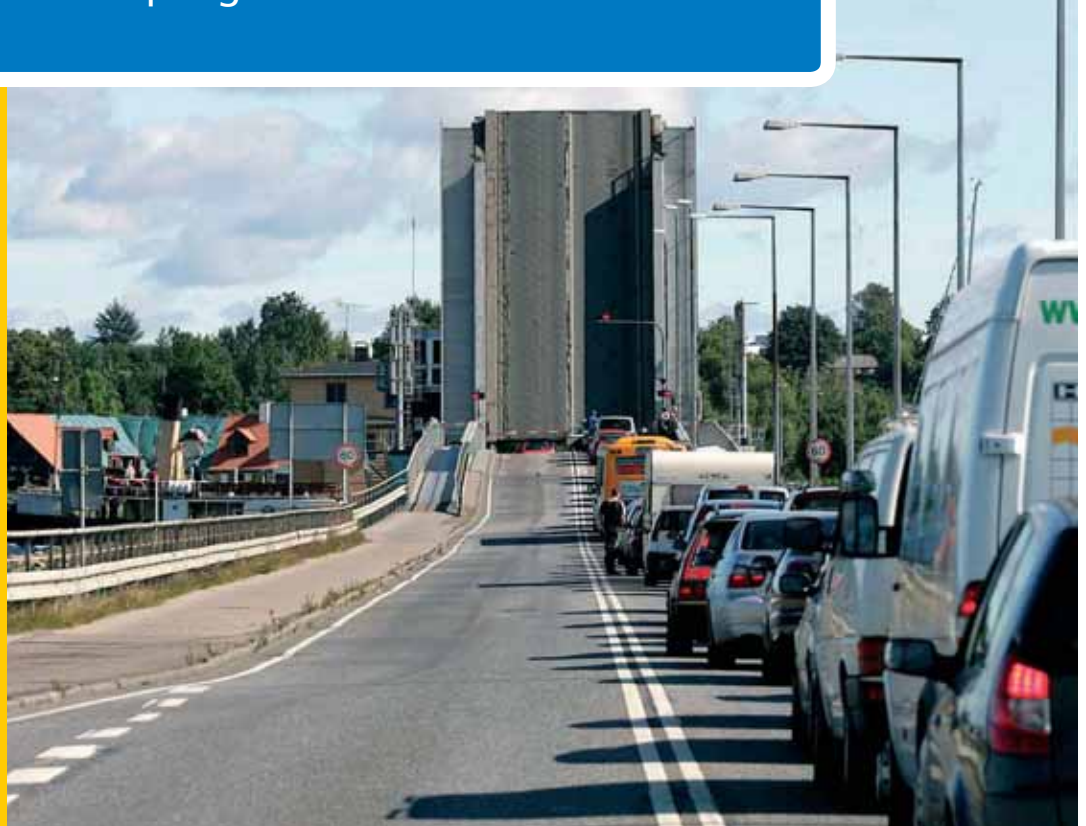
Når Folketinget har vedtaget en anlægslov for en ny fjordforbindelse, påregnes følgende tidsplan for det videre arbejde:

- Projektering, besigtigelse og ekspropriation: 2-3 år
- Anlæg af en ny fjordforbindelse: 4-5 år



# Ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Debatoplæg



November 2007

## Borgermøde

Mandag den 26. november 2007 kl. 19.00  
Festsalen på Frederikssund Gymnasium,  
Odinsvej 6, Frederikssund



Vejdirektoratet

# Ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Der er i dag betydelige vanskeligheder med at afvikle trafikken over Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund samt på de tilstødende vejstrækninger. Behovet for en ny forbindelse over Roskilde Fjord har længe været diskuteret, og det skal ses i lyset af den stadigt stigende trafik mellem Hornsherred og Nordsjælland.

Der blev i oktober 2006 indgået en aftale mellem regeringspartierne (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om at der i perioden 2007-2009 skal udarbejdes beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

En løsning på de trafikale problemer kan enten være en udbygning ved den eksisterende broforbindelse eller en helt ny forbindelse.

Som grundlag for en nærmere fastlæggelse af en ny fjordforbindelse gennemfører Vejdirektoratet en undersøgelse, der skal beskrive mulige løsninger og vurdere de miljømæssige og økonomiske konsekvenser af de forskellige forslag. Det kaldes for en VVM-undersøgelse,

som er en forkortelse for Vurdering af projektets Virkninger på Miljøet.

VVM-undersøgelsen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne alternative løsningsforslag. VVM-undersøgelsen skal desuden sikre, at projektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødigt.

I dette debatoplæg kan du læse om baggrunden for undersøgelsen, hvad undersøgelsen kommer til at omfatte samt om processen og tidsplanen. Debatoplægget indeholder endvidere en oversigt over tidligere undersøgte løsningsforslag.

## Idéer og forslag fra borgere

Vi vil gerne høre din mening som trafikanter eller borger i området. Du kender lokalområdet, og kan måske bidrage med vigtig viden eller gode idéer.

VVM-undersøgelsen indledes derfor med en offentlig idé- og forslagsfase, hvor



borgere, trafikanter og interesseorganisationer m. fl. opfordres til at komme med forslag, idéer og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde.

Har du for eksempel forslag til

- alternative løsninger,
- særlige forhold i omgivelserne, man skal være opmærksom på,
- hvordan man kan undgå eller begrænse eventuelle genevirkninger for omgivelserne

eller andet, som du mener, er relevant for undersøgelsen, bedes du senest 17. december 2007 sende dine bemærkninger til:

Vejdirektoratet  
Planlægningsafdelingen  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
E-mail: vd@vd.dk

Offentlighedsfasen gennemføres fra den 9. november til den 17. december 2007.

### **Borgermøde**

Vejdirektoratet vil i november 2007 afholde et borgermøde i Frederikssund om projektet og VVM-undersøgelsen for naboer og andre interesserede.

Tid og sted for borgermødet fremgår af forsiden. Mødet vil også blive annonceret i de lokale blade.

### **Det videre forløb**

Vejdirektoratet vurderer de idéer og forslag, der modtages i idéfasen, og beslutter herudfra hvilke løsninger, VVM-undersøgelsen skal omfatte.

VVM-undersøgelsen sammenfattes i en VVM-redegørelse med vurderinger af konkrete projektforslag. Når VVM-redegørelsen foreligger, gennemføres en ny høring, hvor offentligheden får mulighed for at bedømme og kommentere redegørelsen. Høringen forventes at finde sted i foråret 2009.

Hele planlægningsprocessen vil således vare ca. 2 år. Herefter vil resultatet af undersøgelsen og høringen blive forelagt transport- og energiministeren, med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen.

En gennemførelse af projektet forudsætter, at der vedtages en anlægslov for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, og at der afsættes penge til projektet på de årlige finanslove.

Herefter skal forbindelsen detailprojekteres, og der skal afholdes møder med ejere og brugere af ejendomme, der berøres af anlægsprojektet, og der skal foretages de nødvendige ekspropriationer.

Når der er vedtaget en anlægslov for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og de nødvendige økonomiske midler er bevilget, påregner Vejdirektoratet følgende tidsplan:

- Projektering, besigtigelse og ekspropriation vil tage 2-3 år
- Anlægsarbejdet vil tage 4-5 år.

### **Yderligere oplysninger**

Yderligere oplysninger kan fås på Vejdirektoratet.dk eller ved henvendelse til civilingeniør Niels Korsgaard i Vejdirektoratet på tlf. 7244 3333 eller e-mail nk1@vd.dk.

# Baggrund

Roskilde Fjord adskiller halvøen Hornsherred fra Frederikssund og den øvrige del af Nordsjælland. Vejforbindelsen på tværs af fjorden har stor betydning for trafikken mellem byer på begge sider af fjorden, og som tværgående forbindelse mellem Nordsjælland og Vestsjælland.

Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund, der blev indviet i 1935 og nu indgår i rute 53 mellem Holbæk og Hillerød, er den eneste vejforbindelse på tværs af fjorden. På grund af den stigende trafik er der daglige problemer med at afvikle trafikken på Kronprins Frederiks Bro og de tilstødende vejstrækninger, hvilket er årsag til betydelige kødannelse og forsinkelser.

*Kronprins Frederiks Bro indgår i rute 53 mellem Holbæk og Hillerød*

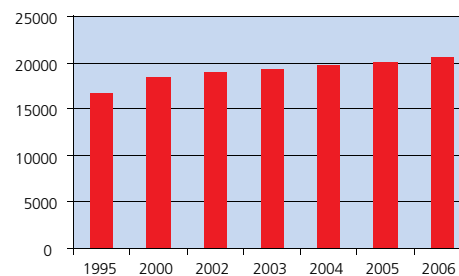


Planerne om en fjordforbindelse til suppleret af Kronprins Frederiks Bro går helt tilbage til 1960'erne. I de senere år har det daværende Frederiksborg Amt gennemført en række undersøgelser af en ny forbindelse over Roskilde Fjord, hvor forskellige løsninger er blevet analyseret.

En ny fjordforbindelse ved Frederikssund skal også ses i sammenhæng med planerne om en forlængelse af Frederikssundmotorvejen fra København til

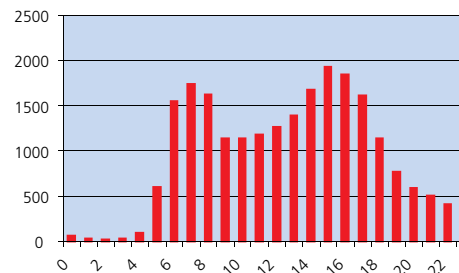
Frederikssund. En sådan vej vil give mulighed for en højklasset vejforbindelse mellem Hornsherred og København via en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

## Trafikken over Roskilde Fjord



*Udviklingen i hverdagsdøgntrafikken over Kronprins Frederiks Bro fra 1995 til 2006*

Hverdagsdøgntrafikken på Kronprins Frederiks Bro var i 2006 på ca. 20.500 køretøjer, en stigning på mere end 6.000 køretøjer i døgnet siden 1991.



*Gennemsnitlig fordeling af trafikken over døgnet på Kronprins Frederiks Bro på hverdage i september 2007*

Trafikken over broen varierer meget over døgnet. Trafikbelastningen er størst mod øst i morgentimerne og mod vest i eftermiddagstimerne, hvilket skyldes den store

## Tidligere undersøgelser

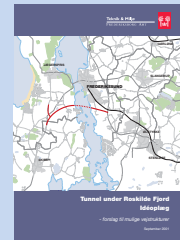
### “Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen i Frederikssund” (1999)

Frederiksborg Amt udgav i 1999 i samarbejde med Frederikssund, Jægerspris og Skibby kommuner en rapport om Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen i Frederikssund. Rapporten beskriver trængselsproblemerne gennem Frederikssund i relation til Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen/J.F. Willumsensvej, samt mulighederne for forbedringer på kort og på lang sigt. Det anbefales i rapporten, at der på lang sigt anlægges en forbindelse over Roskilde Fjord syd for Frederikssund.



### “Tunnel under Roskilde Fjord - Idéoplæg” (2001)

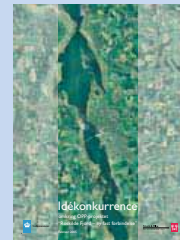
I 2001 udgav Frederiksborg Amt et idéoplæg med forslag til mulige vejstrukturer med en tunnel under Roskilde Fjord. I idéoplægget opsummeres problemstillingerne og der peges på løsningsmuligheder for en ny tunnelforbindelse under Roskilde Fjord enten nord for Tørslev Hage eller ved Tørslev Hage.



### “Roskilde Fjord – Ny fast forbindelse” (2005)

I 2005 afholdt Frederiksborg Amt i samarbejde med Transport- og Energiministeriet en idékonkurrence for at afdække, om der var interesse på det private marked for at indgå i et offentligt-privat-partnerskab (OPP) om en ny forbindelse mellem Frederikssund og Hornsherred.

Idékonkurrencen havde også til formål at indhente forslag til alternative løsninger både på det tekniske og på det organisatoriske og finansielle område. Vinderforslaget omfattede en kort højbro alternativt en kort tunnel med en linieføring på det smalleste sted ved Tørslev Hage syd for Frederikssund.



### “Supplerende undersøgelser” (2005)

Frederiksborg Amt gennemførte i efteråret 2005 supplerende tekniske, miljømæssige og OPP-relaterede forundersøgelser for at belyse konsekvenserne af en bro og en tunnel på det smalleste sted af Roskilde Fjord mellem Tørslev Hage og Marbæk syd for Frederikssund.

Du kan finde rapporterne på [Vejdirektoratet.dk](http://Vejdirektoratet.dk) under

[Veje og trafik](#) > [Vejprojekter](#) > [Her planlægger vi](#) > [Ny fjordforbindelse ved Frederikssund](#)

andel bolig-arbejdsstedsrejser fra Hornsherred til Frederikssund og hovedstadsområdet om morgenen og hjem igen om eftermiddagen. Der er desuden en del fritidstrafik, primært til og fra sommerhusområderne i Hornsherred.

Trafikken har også en stor årstidsvariation. Om sommeren er trafikniveauet pr. døgn 10-15% højere end årsgennemsnittet. Om vinteren er det tilsvarende lavere.

### Besejlingsforhold på Roskilde Fjord

Den nuværende broforbindelse passeres årligt af ca. 8.500 skibe, hvoraf størsteparten er lystsejlere. Broen åbnes ca. 2.500 gange om året. Der er ”spærretid” for åbninger i vejtrafikkens morgen- og eftermiddagsmyldretid. Sejlrenden i Roskilde Fjord er syd for broen 5-6 m dyb. Højspændingsledningerne over fjorden syd for Tørslev Hage medfører i dag en højdebegrænsning for skibe på ca. 22 m.

# VVM-undersøgelsen

Der udarbejdes skitseprojekter for de relevante forslag til en forbedret eller ny fjordforbindelse ved Frederikssund. I VVM-undersøgelsen belyses de trafikale, økonomiske, og miljømæssige konsekvenser - herunder påvirkningen af mennesker, natur og landskab - af de forskellige forslag.

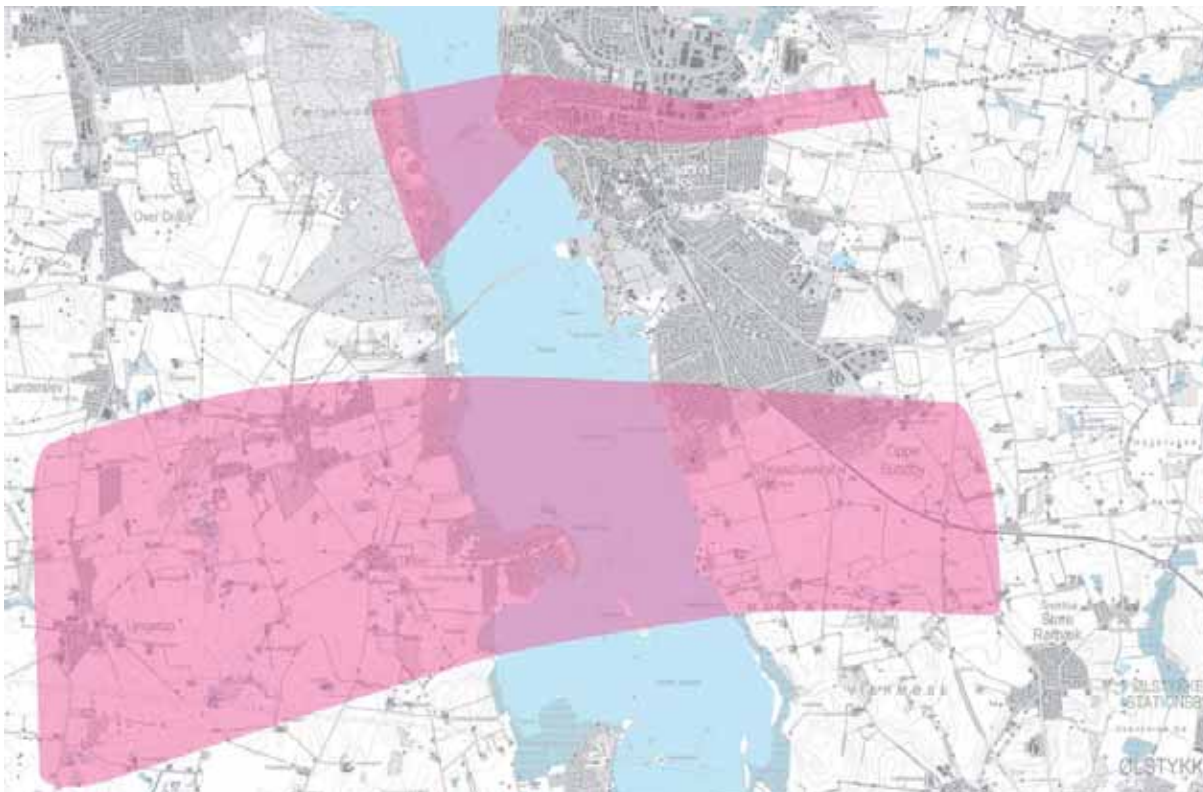
Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet i samarbejde med Frederikssund Kommune, Region Hovedstaden, Bycirklen i Frederikssundfingern (et samarbejde mellem Frederikssund, Egedal og Ballerup kommuner), By- og Landskabsstyrelsen og Kystdirektoratet.

## Undersøgelseskorridorer

Med baggrund i de løsningsforslag, Frederiksborg Amt tidligere har undersøgt, er der på nedenstående kort med skravering vist de to primære undersøgelseskorridorer - henholdsvis omkring Kronprins Frederiks Bro/J.F. Willumsens Vej og ved Tørslev Hage - hvor mulighederne for en ny fjordforbindelse og tilhørende vejanlæg vil blive undersøgt.

De miljøundersøgelser, der skal gennemføres, vil udover de viste undersøgelseskorridorer også omfatte alle de dele af Roskilde Fjord og kystzonen omkring fjorden, som vil blive påvirket af en ny fjordforbindelse.

Undersøgelseskorridorer



De trafikale og støjmæssige konsekvenser vil blive vurderet på hele det vejnet, hvor trafikken ændres væsentligt.

### **Miljømæssige konsekvenser**

I VVM-undersøgelsen skal der redegøres for hvilke konsekvenser løsningsforslagene vil have for omgivelserne. Resultaterne skal indgå i en miljøredegørelse, hvor det blandt andet skal beskrives, hvordan negative konsekvenser kan reduceres eller undgås.

Konsekvenserne kan også være positive. For eksempel vil vejnettet i Frederikssund blive aflastet væsentligt ved en ny sydligere fjordforbindelse, så kødannelser undgås, trafiksikkerheden forbedres og støjen nedbringes.

Både de direkte konsekvenser af en ny fjordforbindelse og den betydning, vejanlægget får for de omkringliggende arealer og det øvrige vejnet, vil blive beskrevet.

### **Støj og luftforurening**

Der vil blive gennemført en kortlægning af den nuværende støjbelastning fra vejnettet i området. Ligeledes vil der blive redegjort for de støjmæssige konsekvenser af de forskellige løsningsforslag, samt hvad der kan gøres for at reducere problemerne ved valg af asfaltbelægning, opsætning af støjskærme mv.

Herudover vil der blive foretaget en vurdering af den nuværende og fremtidige luftforurening fra vejtrafikken.

### **Natur**

Det er et vigtigt element i undersøgelsen at vurdere de naturmæssige konsekvenser ved en ny fjordforbindelse, både i anlægsfasen og efter at forbindelsen er taget i brug. Der vil blive foretaget en beskrivelse og vurdering af konsekvenserne for dyre- og planteliv. En særlig problemstilling er det forhold at Roskilde Fjord er udpeget til EF-fuglebeskyttelsesområde og EU-habitatområde, hvorfor

*Ved Tørslev Hage*





Kronprins Frederiks Bro

der her er særlige skærpede målsætninger, der skal overholdes.

Når der bygges på vand, kan det være nødvendigt at tage særlige forholdsregler, så vandmiljøet skånes mest muligt. For eksempel skal det sikres, at der bliver en tilstrækkelig vandgennemstrømning i Roskilde Fjord, og at sedimentspredningen i anlægsperioden begrænses mest muligt.

#### **Landskaber og rekreative forhold**

I Hornsherred er en række landskaber udpeget som såkaldte særligt værdifulde landskaber, og der er på og omkring Roskilde Fjord mange rekreative interesser. Påvirkningen af landskaber og rekreative interesser som følge af en ny fjordforbindelse vil blive vurderet i undersøgelsen.

#### **Arkæologi og kulturhistorie**

Der vil blive gennemført en kortlægning af de arkæologiske og kulturhistoriske interesser i området. Gamle kulturspor ligger ofte skjult under jordoverfladen eller under fjordbunden og dukker først frem under et eventuelt anlægsarbejde. Et af de absolut vigtigste danske fund fra vikingetiden er de såkaldte Skuldelev-skibe, som blev fundet ud for Skuldelev i Roskilde Fjord. Netop grundet Roskilde Fjords historiske betydning i vikingetiden vil der være skærpede krav til de arkæologiske forundersøgelser.

#### **Arkitektoniske forhold**

De undersøgte forslag vil også blive behandlet og vurderet rent arkitektonisk, og der vil blive udarbejdet visualiseringer af forslagene for at illustrere, hvorledes de kan indpasses i landskabet.

#### **Arealbehov**

De arealmæssige konsekvenser vil blive belyst i VVM-redegørelsen. En ny fjordforbindelse ved Frederikssund vil medføre behov for permanente arealerhvervelser fra de ejendomme, der gennemskæres eller grænser op til en ny forbindelse. Herudover vil der i en anlægsperiode være behov for midlertidig inddragelse af arealer til arbejdspladser m.v.

På [Vejdirektoratet.dk](http://Vejdirektoratet.dk) findes under *Vejprojekter > Sådan bygger vi* oplysninger om fremgangsmåde, regler og procedurer for arealinddragelse og ekspropriationer.

#### **Besejlingsforhold**

Ved planlægning af en ny forbindelse skal der tages hensyn til det fremtidige behov for gennemsejling, både hvad angår sejlrendens bredde og dybde samt gennemsejlingshøjden. I VVM-undersøgelsen skal der desuden redegøres for besejlingsforholdene i anlægsperioden.

# Hvor skal en ny fjordforbindelse forløbe – og hvordan skal den udformes?

Etablering af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund er underlagt en række bindinger af teknisk og planmæssig karakter. Der skal bl.a. tages hensyn til byzoneområder samt beskyttelsesområder, der omfatter fredninger, natur, dyreliv og kulturelle værdier. Der skal endvidere tages hensyn til besejling og vandgennemstrømning i fjorden.

Som udgangspunkt vil følgende alternative løsningsmuligheder blive undersøgt:

- Et såkaldt 0 ("nul") alternativ, hvor der er en uændret vej- og broforbindelse i forhold til i dag
- En 0+ løsning, hvor der sker mindre forbedringer af den eksisterende forbindelse og de tilsluttede vejanlæg
- En ny forbindelse i eller tæt på den eksisterende brolinie, udformet som bro eller tunnel, kombineret med

*Forslag til en højbro over Roskilde Fjord (fra idékonkurrencen i 2005)*



*Bro set fra Tørslev Hage*

*Forslaget er udarbejdet af gruppen MT Højgaard, E. Pihl & Søn, Dissing+Weitling, Rambøll, Balslev, Rambøll Nyvig, HSH Nordbank og Plesner*



*Guldborgsundtunnelen – en "kort tunnel"*

- udbygning af vejforbindelserne gennem Frederikssund og på Hornsherred-siden (forslag A, B og C)
- En ny forbindelse mellem Marbæk og Tørslev Hage, udformet som højbro, kort tunnel eller lang tunnel (forslag D, E og F)
- En ny forbindelse nord om Tørslev Hage, udformet som højbro eller kort tunnel (forslag G og H)

En eventuel ny fjordforbindelse ved Tørslev Hage påtænkes udført som en 2-sporet motortrafikvej, uden adgang for cyklister eller gående.

De nævnte forslag til en ny vejforbindelse over Roskilde Fjord er skitse-mæssigt vist på de næste sider.



**Forslag A** - En ny bro tæt på den eksisterende brolinie, samt udbygning af vejforbindelserne gennem Frederikssund og på Hornsherred-siden



**Forslag B** - En ny tunnel nord for den eksisterende brolinie, samt udbygning af vejforbindelserne gennem Frederikssund og på Hornsherred-siden



**Forslag C** - En ny tunnel syd for den eksisterende brolinie, samt udbygning af vejforbindelserne gennem Frederikssund og på Hornsherred-siden



**Forslag D** - En ny forbindelse mellem Marbæk og Tørslev Hage, udformet som højbro



**Forslag E** - En ny forbindelse mellem Marbæk og Tørslev Hage, udformet som en kort tunnel



**Forslag F** - En ny forbindelse mellem Marbæk og Tørslev Hage, udformet som en lang tunnel



**Forslag G** - En ny forbindelse nord om Tørslev Hage, udformet som højbro



**Forslag H** - En ny forbindelse nord om Tørslev Hage, udformet som en kort tunnel

Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Telefon 7244 3333  
Telefax 3315 6335

vd@vd.dk  
Vejdirektoratet.dk



Tekst: Niels Korsgaard og Jakob Fryd  
Fotos: Allan Nørregaard og Vejdirektoratet  
Layout: Tina Dilling Petersen  
Tryk: Lassen Offset  
Oplag: 5000