



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 **V**urdering af projektets **V**irkninger på **M**iljøet.

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 kødannelser og forsinkelser.

Kronprins Frederiks Bro indgår i rute 53 mellem Holbæk og Hillerød

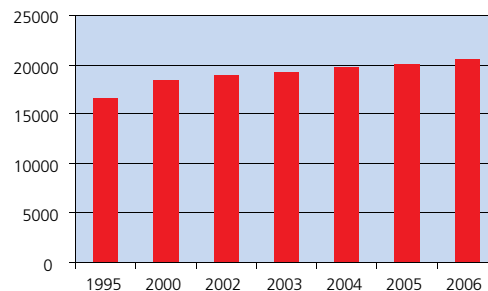


Planerne om en fjordforbindelse til supplerung af Kronprins Frederiks Bro går helt tilbage til 1960'erne. I de senere år har det daværende Frederiksborg Amt gennemført en række undersøgelser af en ny forbindelse over Roskilde Fjord, hvor forskellige løsninger er blevet analyseret.

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

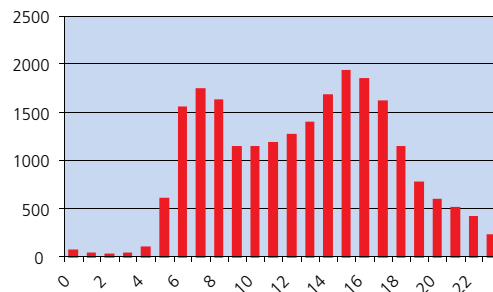
Frederikssund. En sådan vej vil give mulighed for en højklasset vejforbindelse mellem Hornsherred og København via en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

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

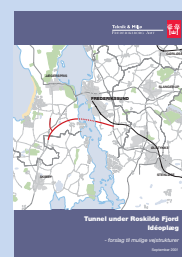
”Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen i Frederikssund” (1999)

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)

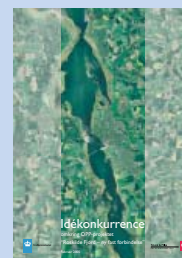
I 2001 udgav Frederiksborg Amt et idéoplæg med forslag til mulige vejstrukturer med en tunnel under Roskilde Fjord. I idéoplægget opsummeres problemstillingerne og der peges på løsningsmuligheder for en ny tunnelforbindelse under Roskilde Fjord enten nord for Tørslev Hage eller ved Tørslev Hage.



”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 under

Vej 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 størstedelen 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.

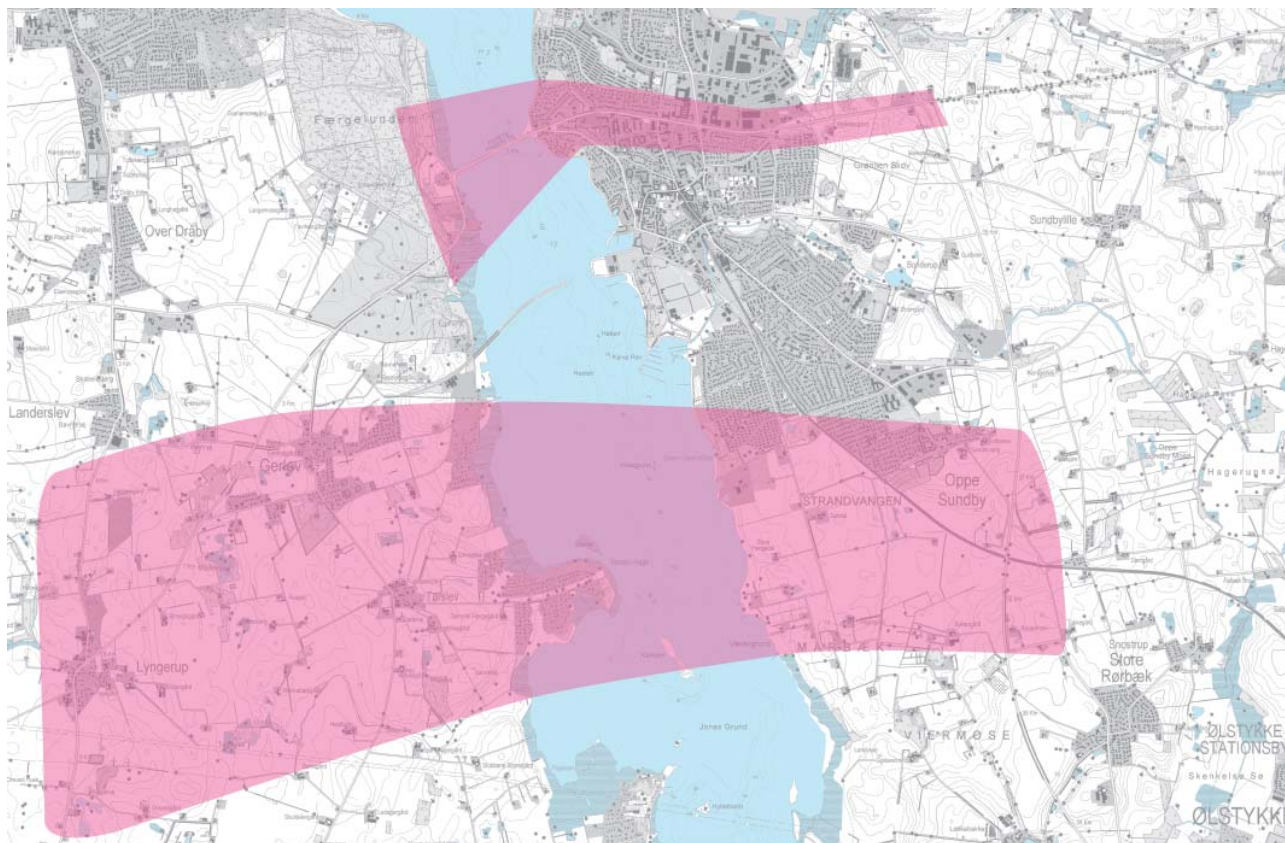
Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet i samarbejde med Frederikssund Kommune, Region Hovedstaden, Bycirklen i Frederikssundfingern (et samarbejde mellem Frederikssund, Egedal og Ballerup kommuner), By- og Landskabsstyrelsen og Kystdirektoratet.

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 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