

Tunnel under Roskilde Fjord Idéoplæg

- forslag til mulige vejstrukturer

September 2001

Titel: Tunnel under Roskilde Fjord, Idéoplæg
- forslag til mulige vejstrukturer

Udgiver: Frederiksborg Amt
Amtsgården
Kongens Vænge
3400 Hillerød

Udgivelsesår: September 2001
Konsulent: COWI Rådgivende Ingeniører AS
Grundkort: © Kort- og Matrikelstyrelsen

ISBN: 87-90906-35-7
Copyright: Gengivelse tilladt mod tydelig kildeangivelse
Oplag: 500

Indledning

Formålet med denne pjece er at sætte fokus på trafikforholdene ved Frederikssund og forbindelsen til Horns Herred.

Der peges på løsningsmuligheder for en ny tunnelforbindelse under Roskilde Fjord, vejens tilslutning til en eventuel fremtidig "Frederikssundsmotorvej" og en overordnet vejbetjening af et nyt byområde nord for St. Rørbæk. Tilslutningsmuligheder til den syd-østlige del af Frederikssund by medtages i det omfang det hænger sammen med ovennævnte trafikforhold.

Formålet har ikke været at vurdere eller kommentere anlæg af en eventuel Frederikssundsmotorvej, som i Frederikssundsområdet går ud på en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

Arbejdet kan ses i sammenhæng med det planlægningsarbejde, som i 1998-99 blev gennemført af Frederiksborg Amt, Frederikssund, Jægerspris og Skibby Kommuner og er beskrevet i rapporten "Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen i Frederikssund", januar 1999. I dette arbejde omtales blandt andet alternativer for en ny fjordkrydsning – primært i form af broløsninger, men også en tunnelløsning.

I Regionplan 2001 nævnes under "Redegørelsen", at Frederiksborg Amt vil opfordre trafikministeren til, at staten finansierer en ny vejforbindelse i tunnel på tværs af Roskilde Fjord syd for Frederikssund. Spørgsmålet om finansiering er stadig uafklaret.

Baggrunden for denne pjece er de fortsatte problemer med at afvikle trafikken omkring Frederikssund, specielt i myldretiden. Et problem der må forventes at blive forværret hvis trafikens vækst fortsætter som hidtil. Planer om udbygning af Frederikssundsfingeren vil formentlig bidrage hertil.

Udarbejdelsen af denne pjece er sket i et samarbejde mellem Frederiksborg Amt, Frederikssund, Jægerspris og Skibby Kommuner.

Bindinger for valg af linieføring

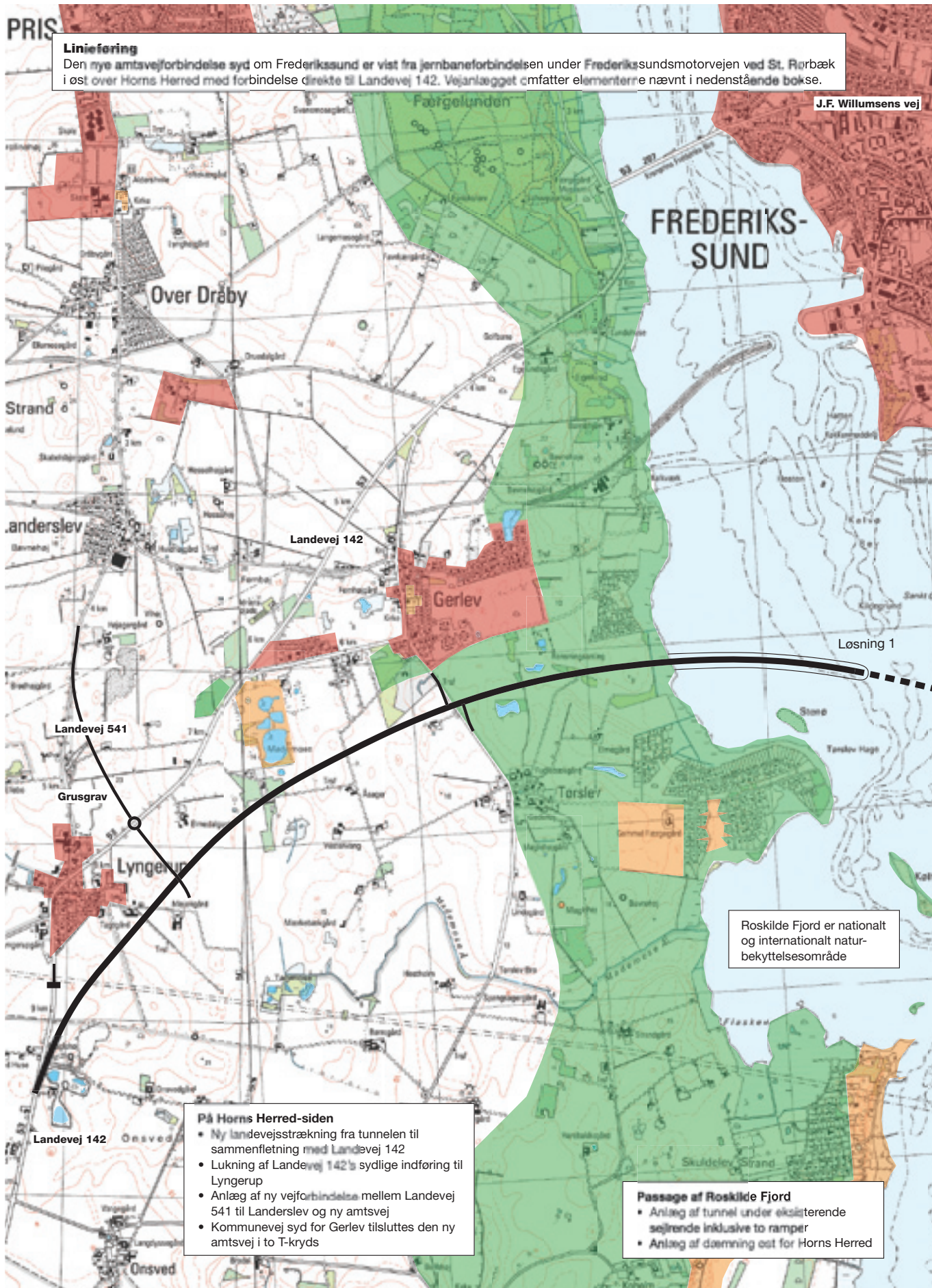
Etablering af en ny amtsvejsforbindelse fra Frederikssundsvejen i øst til Horns Herred i en linieføring syd om Frederikssund er underlagt en række bindinger af teknisk art, og bindinger der er en følge af den foreliggende arealplanlægning.

En ny amtsvej på tværs af Roskilde Fjord bliver en supplerende forbindelse til Kronprins Frederiks Bro, som fortsat opretholdes.

Der skal tages hensyn til eksisterende og udlagte byzoneområder samt til en række beskyttelsesområder, der både omfatter fredninger, nationale og internationale beskyttelsesområder, kulturelle værdier og meget andet.

På det tekniske område er der væsentlige bindinger ved krydsning af jernbanen og Frederikssundsvej i øst samt længdeprofil for krydsning af fjorden under samtidig hensyn til sejlrende og vandgennemstrømning.

I det følgende beskrives mulige løsninger. Desuden resumeres de problemstillinger sådanne løsninger medfører såvel teknisk som miljømæssigt. Ved valg af de løsningsalternativer, der præsenteres, er der lagt vægt på at vise det spænd i løsningsmuligheder, der kan tænkes, og dermed de konsekvenser de har for bl.a. anlægsøkonomi og miljøhensyn.



Linieføring
Den nye amtsvejforbindelse syd om Frederikssund er vist fra jernbaneforbindelsen under Frederikssundsmotorvejen ved St. Rorbæk i øst over Horns Herred med forbindelse direkte til Landevej 142. Vejanlægget omfatter elementerne nævnt i nedenstående bokse.

J.F. Willumsens vej

FREDERIKS-SUND

Over Dråby

Landevej 142

Gerlev

Løsning 1

Landevej 541

Grusgrav

Lyngstrup

Roskilde Fjord er nationalt og internationalt naturbelyttelsesområde

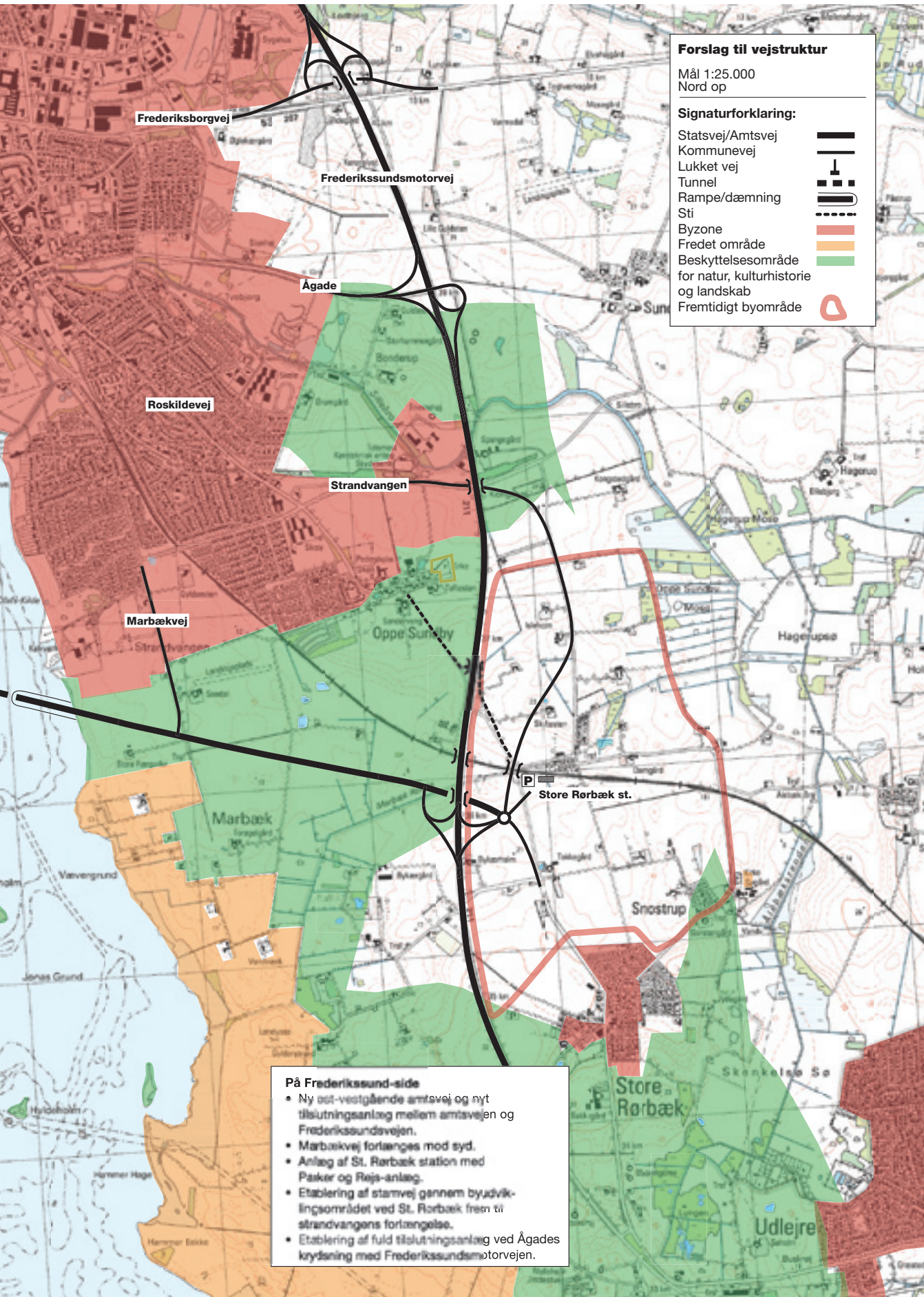
Landevej 142

På Horns Herred-siden

- Ny landevejsstrækning fra tunnelen til sammenfletning med Landevej 142
- Lukning af Landevej 142's sydlige indføring til Lyngstrup
- Anlæg af ny vejforbindelse mellem Landevej 541 til Landslev og ny amtsvej
- Kommunevej syd for Gerlev tilsluttes den ny amtsvej i to T-kryds

Passage af Roskilde Fjord

- Anlæg af tunnel under eksisterende sejrende inklusive to ramper
- Anlæg af dæmning øst for Horns Herred



Tunnel under Roskilde Fjord

Selvom linieførings skæring af kystlinierne ligger relativt fast på grund af tidligere nævnte bindinger, så foreligger der en række alternative løsninger for selve tunnelprojektet.

De trafikale krav og hensyn til sejladsen kan imødekommes med en minimumsløsning svarende principielt til den der indgik i undersøgelsen vedrørende Kronprins Frederiks Bro i 1998 – selvom øgede sikkerhedskrav m.v. må påregnes at fordyre projektet.

En prioritering af miljøhensyn ved tunnelprojektet kan tænkes at resultere i en række tekniske alternativer, der alle vil være mere omfattende end denne minimumsløsning. I yderste konsekvens kan tænkes en tunnelløsning, som rækker fra kyst til kyst.

Til belysning af det løsningspektrum, som en senere VVM-redegørelse ville skulle medtage præsenteres nedenfor en minimumsløsning og – om ikke en maksimumsløsning – så en løsning med en væsentligt længere tunnelstrækning, der i højere grad kan imødegå miljøgener.

- Løsning 1 (minimum) – linieføring nord for Stenø og Tørslev Hage
- Løsning 2 – linieføring over Tørslev Hage

Løsning 1

Den planlagte amtsvej føres fra Horns Herred i vest, nord om Tørslev Hage og nord om Stenø på en dæmning ud fra kysten. Herfra føres vejen i tunnel. På østsiden føres vejen op på en kort dæmning og videre op i niveau med det omkringliggende land på Frederikssund-siden.

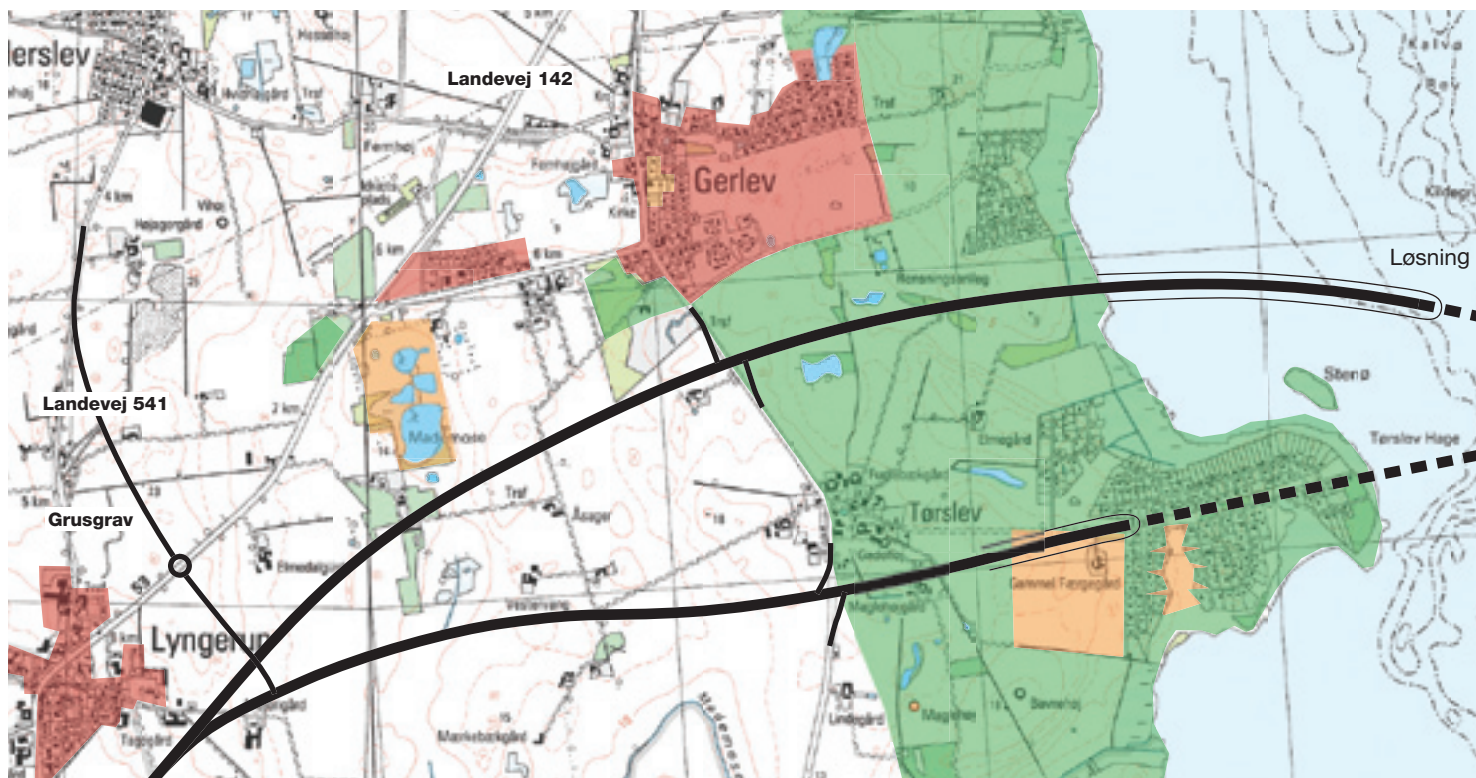
Det kan ikke på foreliggende grundlag vurderes, om løsningen vil have en effekt på vandgennemstrømningen i fjorden. Umiddelbart vurderes det tvivlsomt, primært på grund af de indsnævring, som den gamle bane-dæmning og selve Tørslev Hage udgør.

Dæmningen nord for Tørslev Hage vil medføre både visuelle og miljømæssige konsekvenser som omtales under miljømæssige problemstillinger sidst i pjecen.

Løsning 2

Denne anlægges på Tørslev Hage i den vejkorridor, som tidligere var reserveret til netop dette formål. Øst for Tørslev by, ud for den Gamle Færgedæmning, føres vejen via rampe i tunnel gennem sommerhusområdet og under fjorden til Frederikssund-siden. Her føres vejen op på en kort dæmning og videre op i niveau med det omkringliggende land.

Der er ikke med den her beskrevne løsning 2 nødvendigvis peget på den bedste eller den optimale løsning. Den skal alene ses som én blandt flere løsninger, hvor der tages større miljøhensyn, med bl.a. den væsentlige konsekvens, at projektet fordyres markant.



Teknisk løsning og anlægsøkonomi

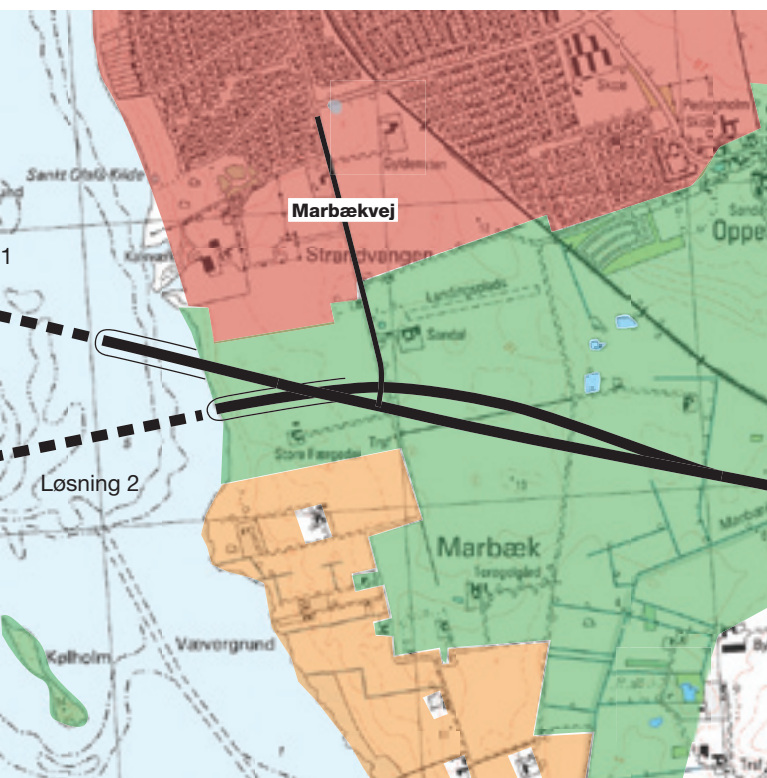
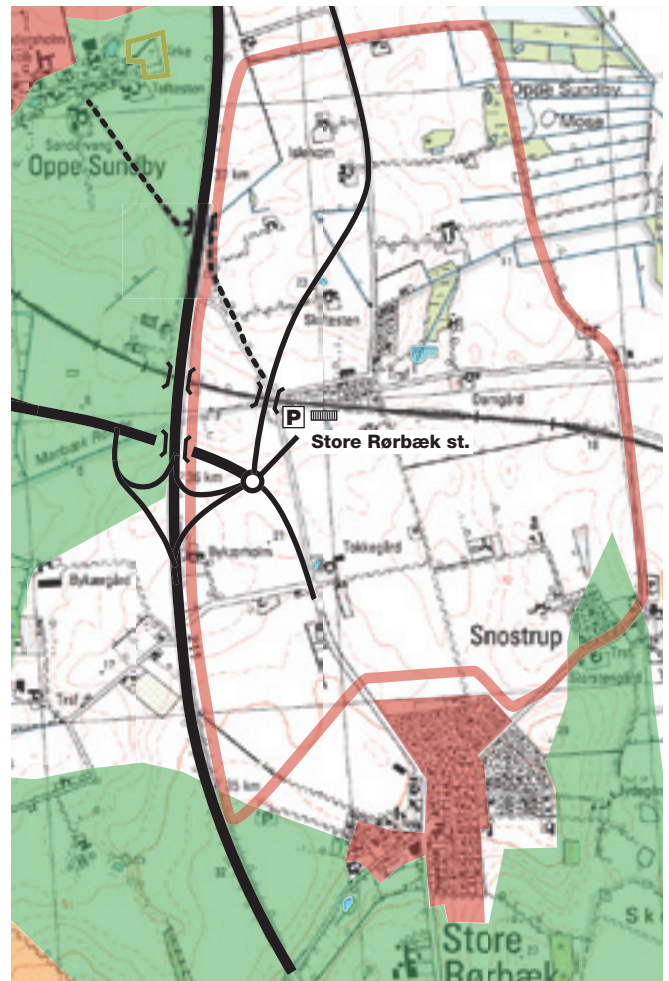
Undersøgelsen vedrørende trafikken over Kronpris Frederiks Bro, udgivet 1999, belyste en række alternative broforbindelser og medtog til sammenligning en tunnellostning i mindst mulige omfang – bl.a. fordi en tunnellostning er så markant dyrere end broløsninger.

Nærværende undersøgelse omfatter alene løsningen med tunneller, men i forskellig udstrækning.

Foreliggende grundmateriale er derfor gennemgået med fokus på denne løsningstype, og med anvendelse af de senere års erfaringer med tunneler herhjemme. Øgede krav vedrørende sikkerhed (bl.a. flugtveje ved brand) og ventilation fører til, at man selv i en minimumløsning må vælge en to-rørs-løsning med deraf følgende tværsnitsforøgelse – i modsætning til den et-rørs-løsning, der indgik i 1998-99.

Vurderinger af alternative linieføringer har resulteret i en lidt større længde på tunnelanlægget og det vurderes, at ramperne må gøres lidt længere end tidligere antaget.

På baggrund af ovenstående kan den samlede anlægspris i prisniveau 2001 opgøres til ca. 590 mio. kr. ekskl. moms for løsning 1. For en løsnings svarende til omfanget af løsning 2 skønnes tilsvarende en anlægspris på 1.600 mio. kr. Vejanlæggene udgør kun en begrænset andel heraf, henholdsvis 8% og 3%.



Trafikalt knudepunkt ved St. Rørbæk Station

Et 250 ha stort område nord for St. Rørbæk og øst for Frederikssundsmotorvejen er udlagt til fremtidig erhvervs- og boligområde.

Området skal trafikalt betjenes af dels en planlagt station (St. Rørbæk Station) på den eksisterende jernbanestrækning mellem Frederikssund og København, og dels en foreslået stamvej fra Frederikssundsmotorvejen. Denne viste stamvej må opfattes som en idé eller en mulighed, idet en konkret planlægning for området ikke er påbegyndt.

St. Rørbæk Station anlægges syd for eksisterende jernbane – umiddelbart øst for eksisterende stiunderføring. Stationen bliver et trafikalt knudepunkt med Parker og Rejs anlæg, samt busterminal. Stationen, busterminalen mm. kobles via udfletningsanlægget til Frederikssundsmotorvejen.

Den planlagte stamvej føres fra samme udfletningsanlæg over jernbanen via bro umiddelbart vest for stationsområdet.

Stamvejen gennem erhvervs- og boligområdet føres under Frederikssundmotorvejen og forbindes til Strandvangen. Der etableres således ikke tilslutningsanlæg mellem Strandvangen og Frederikssundmotorvejen. Dette begrundes nærmere i efterfølgende afsnit.

Den eksisterende gang- og cykelstiforbindelse til Frederikssund – via Oppe Sundby, gennem eksisterende tunnel under Frederikssundsvejen og under jernbanen ved den kommende station – vil være et godt grundlag for en god forbindelse for den lette trafik.

Trafikale problemstillinger

Implementering af de skitserede løsninger medfører en række ændringer af den trafikale betjening af Frederikssund og Horns Herred. Nedenfor skitseres de trafikale problemstillinger.

Funktionalitet

Den nye amtsvej fra Frederikssundmotorvejen i øst til Landevej 142 syd for Lyngerup i vest vil skabe en ny og bedre forbindelse mellem Horns Herred og hele Frederikssundsregionen, herunder til det planlagte byvækstområde ved St. Rørbæk, samt den planlagte station med Parker og Rejs-faciliteter..

Med forlængelse af Marbækvej mod syd til den planlagte amtsvej skabes der en supplerende indfaldsvej til byen, som også kan betjene det planlagte boligområde syd for Frederikssund.

Amtsvejen vil i Horns Herred betyde, at den gennemkørende trafik i Lyngerup fjernes, idet Landevej 142 lukkes syd for Lyngerup. Trafikken ledes øst om byen via rundkørsel og ny forbindelse til Landevej 541.

Trafiksikkerhed

Trafiksikkerheden er først og fremmest afhængig af trafikmængderne og sikkerhedsniveauet på de forskellige vejstrækninger. Med stor fokus på trafiksikkerhed i alle faser af projekteringen af de nye vejanlæg må det generelt forventes, at en større del af trafikken kan benytte vejstrækninger, der er mere sikre end dem, der benyttes i dag. En forøgelse af strækningen, der køres (trafikarbejdet), kan dog trække i modsat retning.

Blandt andet af hensyn til trafiksikkerheden er følgende foreslået:

Den nye amtsvej og stationsområdet ved St. Rørbæk foreslås koblet til Frederikssundmotorvejens udfletningsanlæg i en rundkørsel.

På Horns Herred anlægges en rundkørsel ved krydsning mellem Landevej 541 og Landevej 142 nordøst for Lyngerup.

Ved krydsning mellem den planlagte amtsvej og eksisterende kommunevej mellem Gerlev og Tørslev etableres to T-kryds i en såkaldt venstre-forsætning. Det vil sige, at det undgås at anlægge et firebenet kryds i åbent land.

Barriereeffekt

Barriereeffekt udtrykker de problemer, som cyklister og fodgængere oplever ved at krydse en vej med biltrafik. Det vurderes, at lette trafikanters krydsningsbehov af den planlagte amtsvej vil være relativt begrænset og derfor næppe udgør et problem. Få steder i nærhed af byområder og ved skæring af rekreative stier i åbent land vil der blive behov for krydsning af amtsvejen. Passende passagemuligheder her til må sikres.

Udføres løsning 2 med lukket tunnel gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage vil der ikke i dette område blive nogen barriereeffekt.

Tunnelstrækningen

I forhold til trafikafviklingen samt funktionalitet adskiller de to tunnelalternativer sig ikke fra hinanden. Begge giver tilfredsstillende forhold for trafikken.

Tunnelen anlægges med to parallelle tunnelrør med et kørespor samt et nødspor i hvert rør.

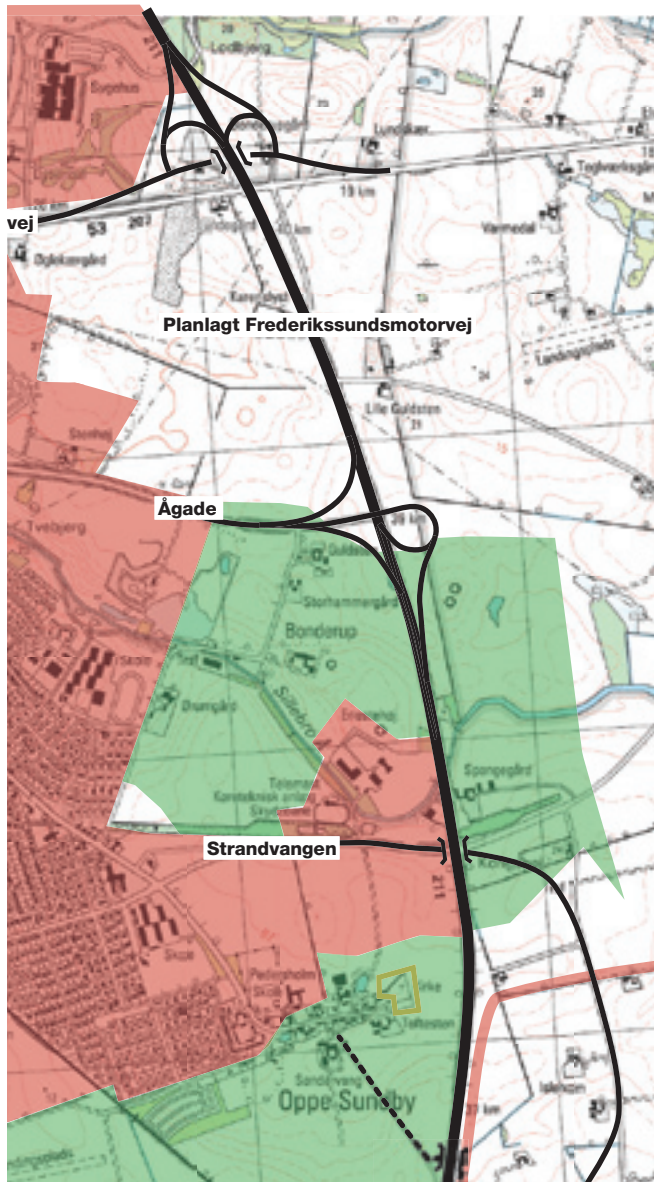
Af hensyn til overskuelighed og dermed tryghed og sikkerhed planlægges tunnelen anlagt med lige tunnelrør.

Det bliver af trafiksikkerhedsmæssige grunde ikke muligt for lette trafikanter at krydse Roskilde Fjord i tunnelen – disse henvises fortsat til Kronprins Frederiks Bro.

Trafikbetjening af Frederikssund

Etablering af Frederikssundmotorvejen vil ændre på tilslutningsforholdene ved eksisterende indfaldsveje til byen og dermed det trafikale mønster.

Som illustreret på skitsen med forslag til vejstruktur ønsker Frederikssund Kommune, at der etableres fuld tilslutning mellem Ågade og Frederikssundmotorvejen (her vist som trompetanlæg). Herved opretholdes Ågade som vigtig indfaldsvej til byen.



Et fuldt tilslutningsanlæg ved Ågade medfører formentlig, at tilslutningen ved Frederiksborgvej/ Frederikssundvej ikke kan udformes som sydvendt B-anlæg på grund af for lille afstand mellem krydsene til etablering af de nødvendige accelerations- og decelerationsbaner. Tilslutningsanlægget må da placeres nord for nuværende rundkørsel. Strandvangen kan af samme grund ikke tilsluttes Frederikssundsmotorvejen, da afstanden mellem tilslutningsanlægget ved Ågade og Strandvangen formentlig bliver for kort. Strandvangen føres derfor som tidligere nævnt under Frederikssundsmotorvejen. Erhvervsområdet ved Strandvangen må da betjenes fra Frederikssundsmotorvejen via planlagt rundkørsel og stamvej ved St. Rørbæk.

De tekniske muligheder for mulighederne for udformningen af tilslutningsanlæggene må nærmere undersøges i forbindelse med anlæggets nærmere detaljering.

Kollektiv trafik

Ved det planlagte trafikknudepunkt ved St. Rørbæk Station skabes forbindelse med S-tog til København. Med den illustrerede vejstruktur, er der skabt gode adgangsforhold for biler og busser til station, Parker og Rejs-anlæg samt busterminal.

Planlægningen af busbetjeningen i den fremtidige vejstruktur vil blive drøftet med HUR/HT som led i den videre planlægning.

Trafikmængder

I forbindelse med undersøgelsen i 1998 vedrørende Kronprins Frederiks Bro og J.F. Willumsensvej, blev amtets trafikmodel benyttet til en vurdering af overflytning af trafik til en ny sydlig forbindelse over fjorden. Resultatet heraf var en overflytning på mellem 2.500 og 5.000 køretøjer i døgnet (i 1997 trafiktal), afhængig af fremkommeligheden på J. F. Willumsensvej.

Siden 1997 er trafikken på broen vokset med ca. 5% til 17.600 køretøjer i døgnet (ÅDT). Trafikbelastningen er tæt på kapacitetsgrænsen, både på broen og gennem byen i myldretiderne.

Flere forhold tyder derfor på, at en tunnelforbindelse vil tage sig af en væsentlig større trafikandel i fremtiden. Blandt andet følgende peger herpå:

- en forventet trafikvækst på mellem 20% og 30% de kommende 10 år, der vil mindske fremkommeligheden over Kronprins Frederiks Bro og gennem Frederikssund by.
- opgraderingen af Frederikssundsvej til motorvej eller motortrafikvej, der bl.a. kan medføre at trafikken over Farum mod København reduceres.
- den trafikale udvikling i Frederikssund centrum, herunder en supplerende sydlig indfaldsvej (Marbækvejs forlængelse).
- byudviklingsområdet nord for St. Rørbæk samt ny station med Parker og Rejs-faciliteter.
- byudviklingen i Frederikssundsfingeren i øvrigt (Ølstykke, Kildedal).

Miljømæssige problemstillinger

Anlæg af en tunnel under Roskilde Fjord med vejtilslutninger i begge sider vil aflaste Frederikssund by og medføre forbedringer for bymiljøet.

Herudover vil følgende miljø-, natur- og planforhold blive direkte påvirkede.

EF-fuglebeskyttelsesområdet og EF-habitatområdet Roskilde Fjord

Hele Roskilde Fjord og strandengene langs fjorden er udpeget som EF-fuglebeskyttelsesområde fordi en række fugle yngler i området eller gæster området på træk. Det samme område er også udpeget som EF-habitatområde på grund af forekomst af nogle særlige naturtyper og beskyttelseskrevende arter.

Der skal indhentes udtalelse hos Skov- og Naturstyrelsen til at planlægge et vejanlæg og en opfyldning på søterritoriet inden for det beskyttede område. Tilladelse til anlæg kan kun ske, hvis der ikke findes alternativer, hvis forholdene for de forekommende arter og naturtyper ikke forringes, hvis anlægget er samfundsmæssigt bydende nødvendigt, og såfremt der er indarbejdet afværgeforanstaltninger.

Regionale beskyttelsesområder for natur, kulturhistorie, geologi og landskaber

Roskilde Fjord og 1-2 km land på begge sider, inklusive by- og sommerhusområder, er udpeget som beskyttelsesområde for natur, kulturhistorie, geologi og landskaber. I beskyttelsesområdet må der normalt ikke opføres nye anlæg der ikke er nødvendige for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri, områdernes kvaliteter må ikke forringes, og miljøforbedring må ikke forhindres eller besværliggøres.

Nedenfor er angivet hvad beskyttelsesområdet indeholder af særlige interesser.

De gamle kystkliner fra stenalderhavet er udpeget som geologisk interesseområde der bør kunne opleves og studeres for eftertiden.

Strandengene samt en kile ind fra kysten mellem Gerlev og Tørslev er udpeget som lavbundsareal. De udpegede lavbundsarealer skal generelt friholdes for anlæg der kan forhindre at vandstanden bliver hævet i fremtiden.

Målsætningen for Roskilde Fjord er fra "generel" til "skærpet". Marbæk Rende har en generel målsætning.

Udover at være en del af et stort internationalt naturbeskyttelsesområde er Roskilde Fjord med omgivelser et kerneområde for dyre- og planteliv. Generelt gælder i disse områder at forholdene ikke bør forringes ved f.eks. opsplitting og tilførsel af forurenende stoffer. Især strandengene har et værdifuldt dyre- og planteliv.

Tørslev er en landsby der er udpeget som kulturhistorisk interessant. Der er rester af gamle ejendomsskel i form af jorddiger der stråler ud fra landsbykernen.

Landskabet på begge sider af fjorden er udpeget som meget værdifuldt landskab der er sårbart overfor visuelt dominerende indgreb. Det åbne udsyn skal beskyttes mest muligt i de udpegede områder.

Fredet område ved Gammel Færgegård

Formålet med fredningen er at friholde arealerne for bebyggelse.

Beskyttede naturtyper

Langs fjorden og i lavbundsarealerne ligger moser, enge og strandenge der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens §3.

Strandbeskyttelseslinie

Omkring Roskilde Fjord er der på de ubebyggede områder en ca. 300 m strandbeskyttelseslinie hvor der skal dispenseres for eventuelle anlæg. Den tidligere vejkorridor gennem sommerhusområdet er f.eks. omfattet af strandbeskyttelseslinien.

Beskyttede jord- og stendiger

Omkring Lyngerup og Tørslev og ved Marbæk er der jorddiger eller stengærder der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens §4.

Fredede fortidsminder

De skitserede linieføringsforslag kommer ikke tættere end 100 m på fredede fortidsminder. Langs Roskilde Fjord er der gjort mange arkæologiske fund, f.eks. af bopladser, som kan blive berørt af anlægsarbejder.

Grundvandsbeskyttelse

Et område omkring Tørslev og et område omkring Marbæk er udpeget som sårbart grundvandsområde hvor der ved nye anlæg skal tages hensyn til grundvandsbeskyttelsen.

Begge linieføringer krydser begge områder.

Forurenede grunde og klappladser

Nordøst for øen Kølholm ligger klappladser med relativt uforurenede sedimenter. Umiddelbart vil klappladserne ikke blive påvirket af anlæg. Herudover er der ikke indhentet oplysninger om kortlagte grunde jf. jordforureningsloven.

Friluftsliv

Der er planlagt et stiforløb langs Roskilde Fjord både på øst- og vestbredden. Ved Tørslev Hage er et kystnært sommerhusområde der også er udpeget som blåt støttepunkt med ophalerplads for tusejere og primitiv overnatningsplads. Beskyttelsesområdet for natur, kulturhistorie og landskab er udpeget som oplevelsesrigt landskab der indgår i et stort område omkring Horns Herred og Roskilde Fjord hvor den grønne turisme skal fremmes mest muligt.

Hvis vejanlægget bliver en realitet skal der udformes stiplusser over eller under vejen i forbindelse med Fjordstien.

Særligt for løsning 1

- passerer ca. 150 m strandeng og ca. 2 km af fjorden, som er en del af EF-fuglebeskyttelsesområdet og EF-habitatområdet Roskilde Fjord.
- passerer fjorden delvis på dæmning der vil virke som en visuel barriere og skabe en lomme syd for dæmningen, hvor vandudskiftningen vil blive stærkt forringet.
- passerer beskyttelsesområde for natur, kulturhistorie og landskaber på en ca. 3.300 m lang strækning.
- passerer ca. 400 m geologisk interesseområde.
- passerer lavbundsareal nord for Tørslev.
- passerer fjordområde med generel målsætning.
- passerer beskyttet eng/mose samt beskyttet strandeng med værdifuldt fugle- og planteliv.
- krydser ca. 2×300 m strandbeskyttelseszone.
- krydser tre beskyttede jorddiger.
- berører 1 arkæologisk fundsted.

Særligt for løsning 2

- passerer ca. 50 m strandeng og ca. 1 km af fjorden, som er en del af EF-fuglebeskyttelsesområdet og EF-habitatområdet Roskilde Fjord.
- passerer beskyttelsesområde for natur, kulturhistorie og landskaber på en ca. 3800 m lang strækning.
- passerer ca. 1200 m geologisk interesseområde.
- passerer fjordområde med skærpet målsætning.
- passerer tæt forbi Tørslev der er landsby af kulturhistorisk interesse.
- passerer fredet område ved Gammel Færggård.
- tangerer beskyttet eng og passerer smal strimmel beskyttet strandeng.
- krydser ca. 800 m + 300 m strandbeskyttelseszone.
- krydser fire beskyttede jorddiger.
- berører 5 arkæologiske fundsteder.
- passerer kystnært sommerhusområde der er udlagt til blåt støttepunkt med ophalerplads og primitiv overnatningsplads.

Sammenligning

På det nuværende grundlag og med den skitserede udformning af fjordkrydsningen vurderes det at løsning 1 kunne medføre de største konsekvenser for de nationale og internationale naturbeskyttelsesområder i Roskilde Fjord.

Generelt vil løsning 1 påvirke naturinteresser mest i form af eng- mosearealer og en bred strandeng lang Roskilde Fjord, mens løsning 2 er i konflikt med en fredning, en kulturhistorisk interessant landsby og sommerhus- fritidsområdet ved Tørslev Hage.

FREDERIKSSUND KOMMUNE

Teknisk Forvaltning
Islebjerggård
Heimdalsvej 6
3600 Frederikssund
Telefon: 47 36 63 00

**SKIBBY KOMMUNE**

Teknisk Forvaltning
Røgerupvej 4
4050 Skibby
Telefon: 47 59 59 59

**JÆGERSPRIS KOMMUNE**

Fællesforvaltningen / Teknisk Forvaltning
Parkvej 1
3630 Jægerspris
Telefon: 47 56 70 00

**Teknik & Miljø**

FREDERIKSBORG AMT



Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Tlf. nr. 48 20 50 00
E-mail: teknil@fa.dk
Internet: www.frederiksborgamt.dk