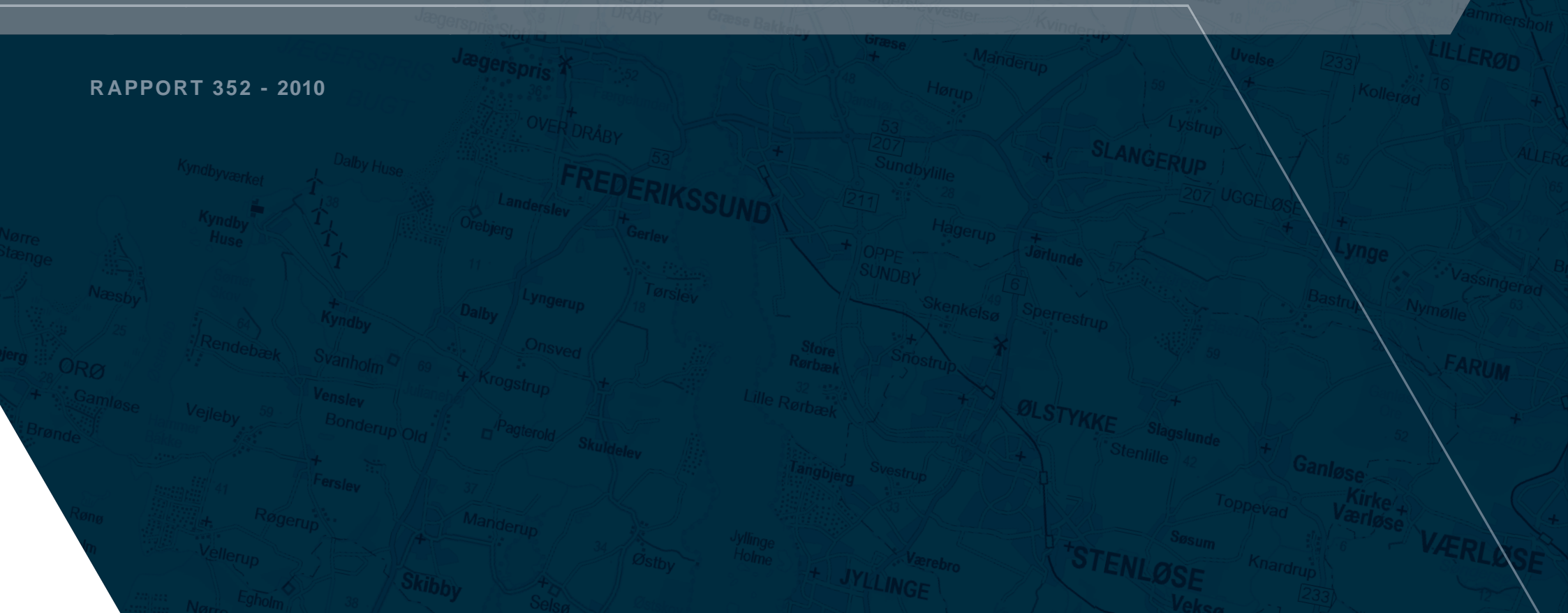


NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND

VVM-redegørelse >>> Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept

RAPPORT 352 - 2010



NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND
VVM-redegørelse >>> Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept
Rapport 352 - 2010

UNDERSØGELSEN ER LØBENDE BLEVET DRØFTET OG KOORDINERET I ET TEKNIKERUDVALG
MED FØLGENDE MEDLEMMER:

Planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet
Projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
Afdelingsleder Jarl Ahlers Mortensen, Vejdirektoratet
Civilingeniør Jakob Fryd, Vejdirektoratet
Myndighedschef Winnie Vestergård, Kystdirektoratet
Geolog Line Henriette Broen, Kystdirektoratet
Teknisk direktør Ejvind Mortensen, Frederikssund Kommune
Civilingeniør Hans Riis Laursen, Frederikssund Kommune
Civilingeniør Sigurbjörn Hallsson, Region Hovedstaden
Direktør Jacob Madsen, Egedal Kommune, Bycirklen i Frederikssundfingeren

Arkitekt Søren Rasmussen fra By- og Landskabsstyrelsen
har deltaget som observatør i teknikerudvalget.

FØLGENDE KONSULENTFIRMAER HAR DELTAGET I UNDERSØGELSEN:

COWI, Rambøll, Claus Bjarrum Arkitekter, DHI og Hansen & Henneberg

REDAKTION: Claus Bjarrum Arkitekter
LAYOUT: Claus Bjarrum Arkitekter
FOTOS: Barker & Barker/ Claus Bjarrum Arkitekter
GRUNDKORT: © Copyright Kort- og Matrikelstyrelsen
OPLAG: 5.000
TRYK: Lassen Offset
ISBN: 978-87-7060-210-5
ISBNnet: 978-87-7060-211-2
COPYRIGHT: Vejdirektoratet, 2010

Denne og andre rapporter kan bestilles hos Schultz Boghandel, www.schultzboghandel.dk
boghandel@rosendahls-schultzgrafisk.dk eller på telefon 4322 7300

NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND

VVM-REDEGØRELSE - LANDSKABSMÆSSIG VURDERING OG ARKITEKTONISK KONCEPT

RAPPORT 352
2010

INDHOLD

1. INDLEDNING	6	2.4 FORSLAG N1b	52
1.1 RAPPORTENS OPBYGNING	8	Generelle og funktionelle forudsætninger.....	52
1.2 SAMMENFATNING.....	10	Vejens udformning.....	52
2. NORDLIGE FORSLAG	12	Udformning af vejens delelementer.....	54
2.1 LANDSKABSANALYSE NORD	12	Støttevægge	
Introduktion til landskabsanalyse.....	12	Over/underføringer	
Undersøgelsesområdet	12	Støjskærme	
Landskabet.....	14	Udvalgte delområder	54
Bebyggelser.....	16	2.5 FORSLAG N1c	62
2.2 STRATEGI FOR VEJENS UDFORMNING	18	Generelle og funktionelle forudsætninger.....	62
2.3 FORSLAG N1a	20	Vejens udformning.....	64
Generelle og funktionelle forudsætninger.....	20	Udformning af vejens delelementer.....	64
Vejens udformning.....	22	Fjordforbindelsen	
Udformning af vejens delelementer.....	24	Udvalgte delområder	64
Støjskærme		2.6 FORSLAG N2a	68
Støttevægge		Generelle og funktionelle forudsætninger.....	68
Beplantning		Vejens udformning.....	70
Over/underføringer		Udformning af vejens delelementer.....	70
Faunapassager		Fjordforbindelsen	
Fjordforbindelsen		Udvalgte delområder	70
Regnvandsbassiner		2.7 FORSLAG N2b	76
Udvalgte delområder	32	Generelle og funktionelle forudsætninger.....	76

3. SYDLIGE FORSLAG	78	3.4 FORSLAG S2	124
3.1 LANDSKABSANALYSE SYD	78	Generelle og funktionelle forudsætninger.....	124
Introduktion til landskabsanalyse.....	78	Vejens udformning.....	126
Undersøgelsesområdet	78	Udformning af vejens delelementer.....	126
Landskabet.....	80	Fjordforbindelsen	
Bebyggelser.....	82	Støjskærme	
3.2 STRATEGI FOR VEJENS UDFORMNING	84	Over/underføringer	
3.3 FORSLAG S1	86	Faunapassager	
Generelle og funktionelle forudsætninger.....	86	Udvalgte delområder	126
Vejens udformning.....	88	3.5 FORSLAG S3	136
Udformning af vejens delelementer.....	90	Generelle og funktionelle forudsætninger.....	136
Støjskærme		Vejens udformning.....	138
Støttevægge og skrånninger		Udformning af vejens delelementer.....	138
Beplantning		Fjordforbindelsen	
Over/underføringer		Over/underføringer	
Regnvandsbassiner		Støjskærme	
Faunapassager		Faunapassager	
Fjordforbindelsen		Udvalgte delområder	138
Udvalgte delområder	100	3.6 FORSLAG S6	146
		Generelle og funktionelle forudsætninger.....	146
		Vejens udformning.....	148
		Udformning af vejens delelementer.....	148
		Fjordforbindelsen	
		Støttevægge og skrånninger	
		Støjskærme	
		Beplantning	
		Over/underføringer	
		Regnvandsbassiner	
		Faunapassager	
		Udvalgte delområder	148

1 INDLEDNING

Der blev i oktober 2006 indgået en aftale mellem en række partier i Folketinget om at der i perioden 2007-2009 skal udarbejdes beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Vejdirektoratet har på denne baggrund i 2007-2009 gennemført en VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund. VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet.

Nærværende rapport ”Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept” udgør en del af VVM-redegørelsen.

VVM-redegørelsen omfatter følgende rapporter:

- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport, rapport 351, 2010
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, VVM-redegørelse, Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept, rapport 352, 2010
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, VVM-redegørelse, Miljøvurdering, rapport 353, 2010
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, VVM-redegørelse, Arealanvendelsesanalyse, rapport 354, 2010

Der er endvidere udarbejdet en række baggrundsrapporter. Af særlig relevans for denne rapport skal nævnes:

- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund, Landskabsanalyse, 5. februar 2009

Nærværende rapport skal ses i sammenhæng med de øvrige tekniske rapporter for VVM-undersøgelsen. Der vil være emner, som er fælles for flere af rapporternes respektive fagområder, hvorfor der på sådanne punkter vil være referencer til de øvrige rapporter.

Rapporten er udarbejdet for Vejdirektoratet af Claus Bjarrum Arkitekter i samarbejde med landskabsarkitekt Preben Skaarup, arkitekt Georg Rothne og billedhugger Erik Heide.



1.1 RAPPORTENS OPBYGNING

Nærværende rapport omhandler de æstetiske og visuelle konsekvenser af forslag til en ny nordlig eller sydlig forbindelse over Roskilde Fjord. De sydlige forslag omfatter nye vejforbindelser og en ny fjordforbindelse. De nordlige forslag betyder udbygning af eksisterende vejanlæg og en ny fjordforbindelse.

De nordlige forbindelser krydser Roskilde Fjord ved Frederikssund og omfatter følgende:

Forslag N1 - Ny nordlig fjordforbindelse syd for den eksisterende bro og udbygning af eksisterende vejanlæg. Forslag N1 omfatter 3 alternative løsningsmuligheder:

- Forslag N1a: Ny 4-sporet klapbro samt udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor. Niveaufrie krydsninger af Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej på J.F. Willumsens Vej.
- Forslag N1b: Ny 4-sporet klapbro samt udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor. Krydsninger af Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej i niveau med J.F. Willumsens Vej.
- Forslag N1c: Ny 4-sporet svingbro i stedet for klapbro - i øvrigt som forslag N1a.

Forslag N2 - Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse med 2 spor og udbygning af eksisterende vejanlæg. Forslag N2 omfatter 2 alternative løsningsmuligheder:

- Forslag N2a: Udbygning af den eksisterende bro med en ny 2-sporet klapbro, samt udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor. Niveaufrie krydsninger af Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej på J.F. Willumsens Vej.
- Forslag N2b: Krydsninger af Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej i niveau med J.F. Willumsens Vej. I øvrigt som forslag N2a.

De sydlige forbindelser krydser Roskilde Fjord ved Tørslev Hage og omfatter følgende:

Forslag S1 - Ny motortrafikvej på højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage og nye vejforbindelser til eksisterende vejanlæg.

Forslag S2 - Ny motortrafikvej i kort tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage og nye vejforbindelser til eksisterende vejanlæg. Forslag S2 omfatter 3 alternative løsningsmuligheder:

- Forslag S2a: Tunnel udført som sænketunnel (3 elementer)
- Forslag S2b: Tunnel udført som Cut & Cover tunnel.
- Forslag S2c: Tunnel udført som sænketunnel (2 elementer)

Forslag S3 - Ny motortrafikvej i lang tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage og nye vejforbindelser til eksisterende vejanlæg. Forslag S3 omfatter 2 alternative løsningsmuligheder:

- Forslag S3a: Tunnel udført som sænketunnel.
- Forslag S3b: Tunnel udført som Cut & Cover tunnel.

Forslag S6 - Ny motortrafikvej i boret tunnel under Roskilde Fjord og Tørslev Hage, samt nye vejforbindelser til eksisterende vejanlæg.

Forslag S1, S2 og S3 har de samme planmæssige forhold. S1 krydser fjorden på en højbro mens S2 og S3 føres under fjorden i en tunnel. Forslag S6 er i tunnel og har en lidt sydligere placering men har i øvrigt samme tilslutning til eksisterende veje som S1, S2 og S3.

Rapporten er overordnet opdelt i afsnittene "Nordlige forslag" og "Sydlige forslag". Hvert afsnit indledes med en sammenfat-

tende landskabsanalyse og en beskrivelse af strategien for vejens udformning.

I strategien for vejens udformning beskrives de idéer og ønsker, der danner grundlag for de nordlige og sydlige forslag og vejens fremtidige udseende. Efterfølgende beskrives de enkelte forslag og alternative løsningsmuligheder. Først beskrives vejens overordnede udformning og herefter beskrives de enkelte dele af vejanlægget, som for eksempel udformning af støjskærme og støttevægge. Endelig er der for hvert forslag udvalgt en række områder, hvor vejen illustreres mere udføreligt. Disse områder beskrives i afsnittet "Udvalgte delområder".

De nordlige forslag beskrives med udgangspunkt i forslag N1a og de sydlige forslag med udgangspunkt i forslag S1. De øvrige forslag beskrives så vidt det er muligt med henvisninger N1a og S1, da flere forhold er ens.

Den endelige og detaljerede udformning af de enkelte forslag har endnu ikke fundet sted. Det må derfor forudses, at der i en eventuel fremtidig detaljeringsfase kan ske mindre ændringer i udformningen af f.eks. støttevægge, støjskærme, beplantning med videre. I konsekvens heraf, kan der derfor også ske mindre ændringer i vejens udseende i de enkelte forslag.

Forslag S1

Forslag S6

Forslag S2
Forslag S3

Forslag N1
med alternative
løsningsmuligheder
N1a, N1b og N1c

Forslag N2
med alternative
løsningsmuligheder
N2a og N2b.

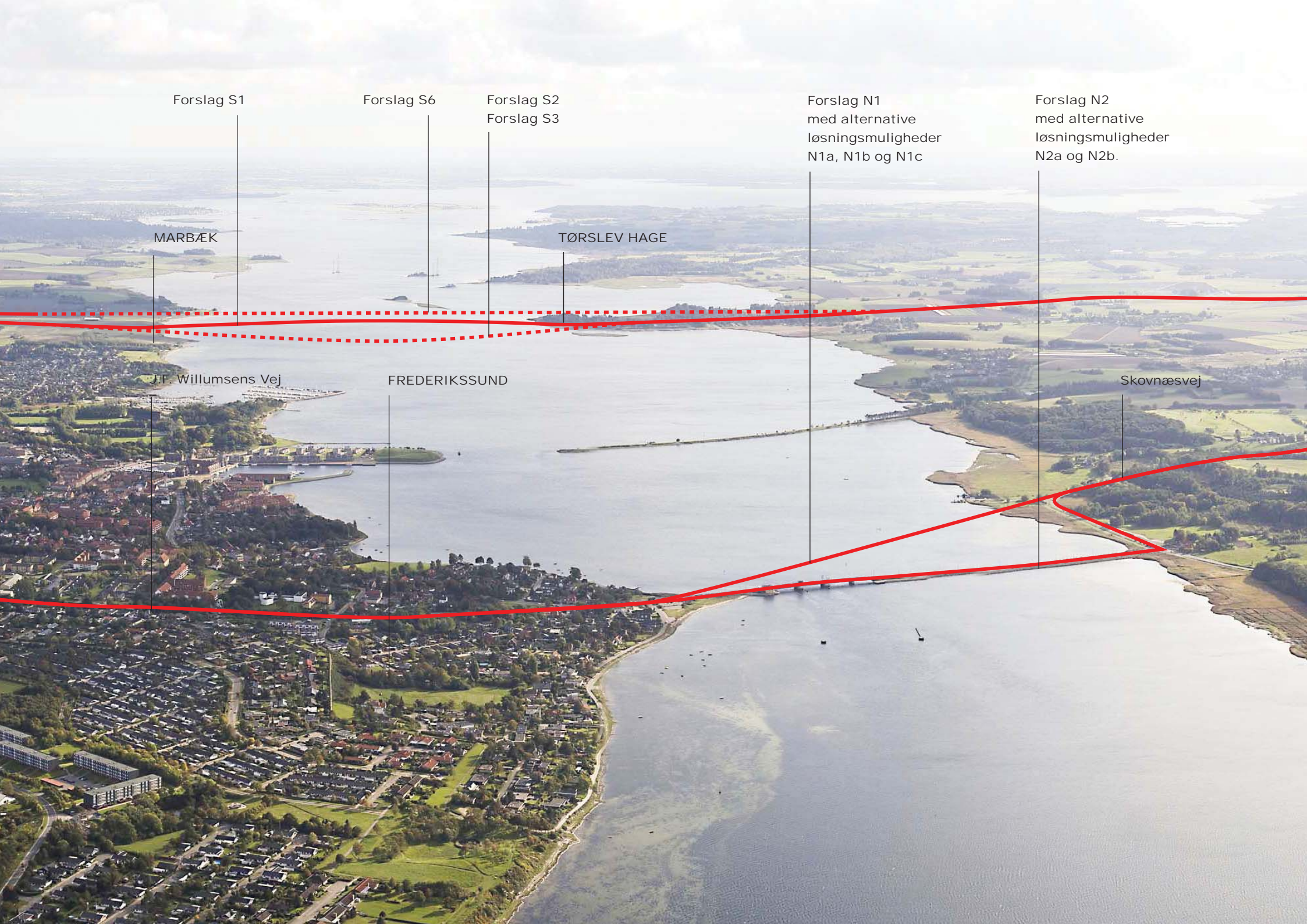
MARBÆK

TØRSLEV HAGE

J.F. Willumsens Vej

FREDERIKSSUND

Skovnæsvej



1.2 SAMMENFATNING



Forslag N1a

Ny nordlig fjordforbindelse syd for den eksisterende bro, set fra fjorden mod nord

De æstetiske og rumlige målsætninger for både nordlige og sydlige forslag tager udgangspunkt i en analyse af de bymæssige og landskabelige omgivelser, som de enkelte linjer gennemløber. Herudover imødekommer den æstetiske formgivning de krav, som er en følge af bl.a. trafikmængder, støjafskærmning, jordbalance, anlægs- og driftsmæssige forhold og økonomi m.v.

Det er hensigten, at samtlige linjeføringer skal give både na-boer og trafikanter et smukt, sikkert og kvalitetspræget indtryk, når de oplever vejen. Det skal være nemt at orientere sig, når man kører på vejen, dels i forhold til andre trafikanter, dels i forhold til de forskellige til- og frakørselsanlæg.



Forslag N2a og N2b

Udbygning af den eksisterende nordlige fjordforbindelse med 2 spor, set over Frederikssund mod sydvest

NORDLIGE FORSLAG

I de nordlige forslag er vejen udformet med udgangspunkt i de omgivelser, den passerer. Vejen skal tilpasse sig landskabets og byens overordnede strukturer og skabe mindst mulig barrierer. Udvidelsen af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej skal medvirke til at forstærke vejens form og udseende, så den nye vej bliver en kvalitetspræget oplevelse – også rent visuelt.

Overordnet vil vejstrækningen i forslag N1 og N2 opleves som et bymæssigt forløb langs J.F. Willumsens Vej og et mere landskabeligt forløb langs Skovnæsvej, forbundet af vejens forløb over Roskilde Fjord.

J.F. Willumsens Vej vil, fra trafikantens synsvinkel, overordnet opleves som et grønt bymæssigt vejforløb, hvor vejrummet er defineret af støjskærme, støttevægge og beplantning.



Forslag S1

Ny motortrafikvej på højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage, set fra fjorden mod nord

Støjskærme og støttevægge udformes i forhold til karakteren af de bymæssige omgivelser, vejen passerer.

Langs Skovnæsvej skal vejen udformes, så oplevelsen af fjorden og dens nære omgivelser påvirkes mindst muligt. Der opsættes ingen støjafskærmning langs vejen, og trafikanten vil således opleve vejen i en mere integreret sammenhæng med omgivelserne.

Ved såvel udbygningen af den eksisterende broforbindelse i forslag N2, som ved konstruktionen af en ny i forslag N1 skal broen udformes som en enkel konstruktion, der skaber bedst mulig kontakt til det omkringliggende landskab og fjordens vandflade.



Forslag S2

Ny motortrafikvej i kort tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage, set fra Marbæk mod sydvest



Forslag S3

Ny motortrafikvej i lang tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage, set mod øst, fra vejen gennem Tørslev Hage



Forslag S6

Ny motortrafikvej i boret tunnel under Roskilde Fjord og Tørslev Hage, set fra Tørslev Hage mod nordøst

Begge forslag vil formmæssigt kunne relateres til den eksisterende broforbindelse. Dog vil vejens forløb over fjorden fremstå med et bredere profil end i dag, og barrierevirkningen vil således forstærkes. Forslag N1 vil med en ny broforbindelse over fjorden markere sig tydeligst af de to nordlige forslag.

SYDLIGE FORSLAG

I de sydlige forslag skal vejen underordne sig landskabets overordnede strukturer og skabe mindst mulig barriere. Støjskærme og støttevægge skal udformes i forhold til karakteren af de landskabelige omgivelser, som vejen passerer og bidrage til, at vejrummet opleves så åbent som muligt.

Vejforløbene i forslag S1, S2, S3 og S6 vil overordnet opleves som vejforløb i landskabet. I det åbne land vil vejen opleves som et let kurvet forløb, der veksler mellem at ligge i

afgravning og på dæmning. I fjordlandskabet vil vejens forløb markere sig via tunnel eller broanlæg.

Ved en løsning med højbro i forslag S1 er det hensigten, at vejen skal ledes over fjorden så diskret som muligt, med stor åbenhed og kontakt til fjordlandskabet. Ved tunnelloøsninger skal portaler og dæmningsanlæg udformes så de fremstår så enkle som muligt og integreret i det eksisterende kystlandskab.

Af de sydlige forslag vil S1 markere sig som det mest tydelige vejforløb med forbindelsen på højbro over fjorden. Tunnelloøsningerne, S2, S3 og S6 vil berøre fjordlandskabet i større eller mindre grad, men ikke være så visuelt dominante som forslag S1.

Forslag S6, som er en boret tunnel, vil have den mindste visuelle påvirkning på fjorden, kysterne og bebyggelsen på Tørslev Hage.

2 NORDLIGE FORSLAG



Frederikssund set fra den gamle banedæmning syd for byen



Kronprins Frederiks Bro set fra syd

2.1 LANDSKABSANALYSE NORD

INTRODUKTION TIL LANDSKABSANALYSE

Der er indledningsvis foretaget en landskabsanalyse i et større område omkring Roskilde Fjord. Landskabsanalysen beskriver et nordligt og et sydligt analyseområde i forhold til VVM-undersøgelsens nordlige og sydlige linjeføringer. Analysen har dannet en del af grundlaget for udformningen af de enkelte vejlinjers fremtidige indpasning i by og landskab, samt udformningen af vejens udstyr.

Landskabsanalysen har sammen med detaljerede miljøundersøgelser dannet en del af grundlaget for vurdering af de undersøgte forslag i både udvælgelsesperioden, i skitseperioden og ved kommenteringen af de endelige forslag. I sidste ende kan analysen anvendes til at begrunde fravalget af ikke anbefalelsesværdige forslag og til at understøtte udpegningen af den eller de anbefalede forslag.

UNDERSØGELSESMRÅDET

Undersøgelsesområdet for landskabsanalysen for de nordlige forslag afgrænses mod nord af Frederikssund og Jægerspris og mod syd af Oppe Sundby og Gerlev. Mod øst afgrænses analyseområdet af Frederikssundsvej og mod vest af Over Dråby. Et særligt fokusområde i landskabsanalysen er J.F. Willumsens Vej på fjordens østside, forbindelsen over Roskilde Fjord på Kronprins Frederiks Bro, og Skovnæsvej på fjordens vestside, da et nyt nordligt vejforløb vil berøre disse eksisterende vejstrækninger.

Det samlede område er overordnet karakteriseret af kontrasten mellem områderne øst og vest for Roskilde Fjord. Øst for fjorden domineres området af Frederikssund by, og på fjordens vestside er området præget af det åbne land med Færgelunden, et stort skovområde, mod nord. De to sider af fjorden opleves som kulturlandskabelige kontraster, der skal forenes i en ny forbindelse over fjorden. Fra hverdagslandskab til fritidslandskab, fra by til natur.



JÆGERSPRIS

FÆRGELUNDEN

FREDERIKSSUND

OVER DRÅBY

KRONPRINS
FREDERIKS BRØ

J. F. Willumsens Vej

Skovræsvej

Fredrikssundsvej

ROSKILDE FJORD

GERLEV

OPPE SUNDBY



LANDSKABET



Åbent landskab ved Frederikssund bygrænse

Frederikssund by dækker størstedelen af undersøgelsesområdet på fjordens østlige side, men området mellem bygrænsen og Frederikssundsvej er et åbent landskab med udsigt til skovområder, marker og fritliggende gårde. J.F. Willumsens Vej afgrænses i dette område mod syd af tæt lavt skov/krat, der løber i et bælte langs vejen. Mod nord møder vejen åbne marker hvor trafikanten har udsigt til den karakteristiske beplantning foran Frederikssund Sygehus. Vejen skifter mellem at ligge i afgravning og på dæmning i et let bakket forløb, hvor vejen ved tilkørselsvejen til sygehuset har et lokalt dybdepunkt. Frederikssunds østlige bygrænse markeres med en karakteristisk skovbevoksning på hver side af vejen, der danner en slags portvirkning. Portvirkningen forstærkes af, at vejen ligger i afgravning.

I det flade åbne landskab udgør Roskilde Fjord områdets mest karakteristiske landskabselement. Fjordens vandrette spejl er det landskabselement, der sætter alle andre landskabselementer i området i relief. Fjorden opfattes i første omgang som ét stort, samlet landskabsrum som ved nærmere analyse kan



Roskilde Fjord set mod vest med Færgelunden i baggrunden

opdeles i flere rum. Fjordens rum opleves meget forskellige alt efter, hvor man befinder sig langs kysten. Fjorden ligger i læ af det omgivende landskab, og kysten er præget af smalle strande, vådområder og en ujævn kystlinje.









Vest for fjorden er undersøgelsesområdet et landskab med små landsbyer og bølgede marker, opbrudt af spredte gårde, vådområder og lunde. Landsbyerne opleves udefra som meget grønne, og de spredte gårde og vådområder er også omgivet af beplantning og fremstår som grønne felter i den opdyrkede flade.

Vejforløbet på Skovnæsvej er overordnet karakteriseret af kontakten til det åbne land og fjorden. Skovområderne Færgelunden og Egelunden, som ligger på vejens nord- og sydside er de største sammenhængende landskabelige elementer, som danner kontrast til det flade landskab. Langs fjorden føres vejen gennem det sarte kystlandskab, som er fladt og åbent. Længere inde i landet føres vejen gennem opdyrkede marker og Frederikssund Golfklubs arealer, med udsigt til mindre skovområder.

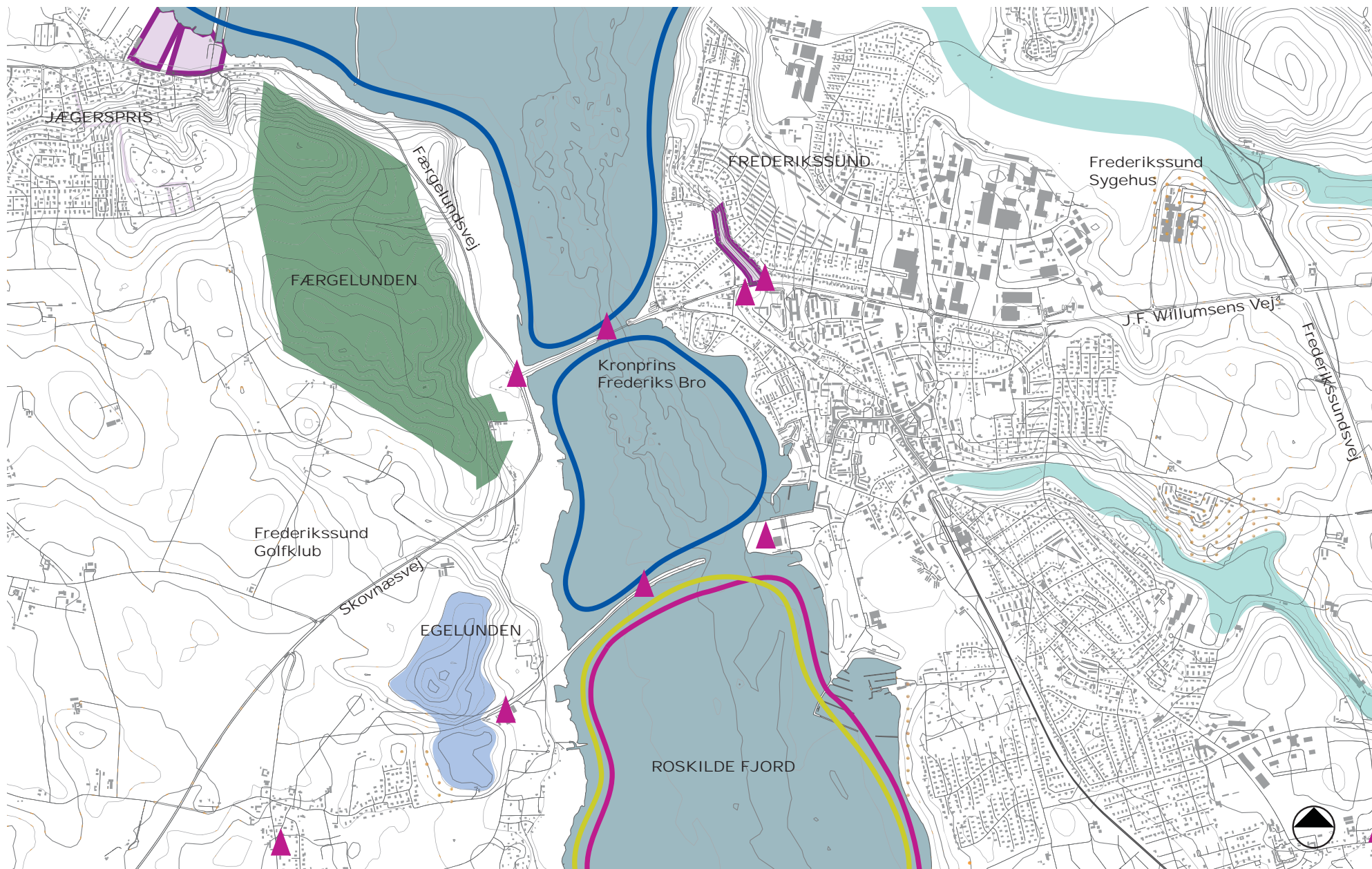


Skovnæsvej set mod nordøst

SIGNATURER

	Fredede områder
	Ådal
	Markant landskabstræk
	Skov/lund
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra øst og vest
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra øst
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra vest
	Landmarks

Karaktergivende landskabshelheder og landmarks ►



BEBYGGELSER



J.F. Willumsens Vej ved Willumsens Museum og med stibroen i baggrunden

Mellem Frederikssundsvej og Frederikssunds østlige bygrænse, hvor vejen løber gennem det åbne land, ses bebyggelserne i form af spredte gårde og Frederikssund Sygehus mod nord.

Fra bygrænsen til Frederiksværkvej er områderne langs J.F. Willumsens Vej mod nord karakteriseret af store erhvervs- og industrihaller og mod syd af parcelhuskvarterer.

På den midterste del af strækningen findes flere offentlige funktioner, heriblandt Marienlystskolen, Frederikssund Gymnasium og Frederikssund Svømmehal.

Omgivelserne langs den vestlige del af J.F. Willumsens Vej er overvejende karakteriseret af parcelhuskvarterer, enkelte offentlige funktioner og Willumsens Museum. Øst for Willumsens Museum føres en markant stibro over J.F. Willumsens Vej. J.F. Willumsens Vej afsluttes ved fjordens østkyst, hvor Kronprins Frederiks Bro skaber forbindelse over fjorden til Skovnæsvej på Hornsherred.







Kronprins Frederiks Bro med Færgegården i baggrunden

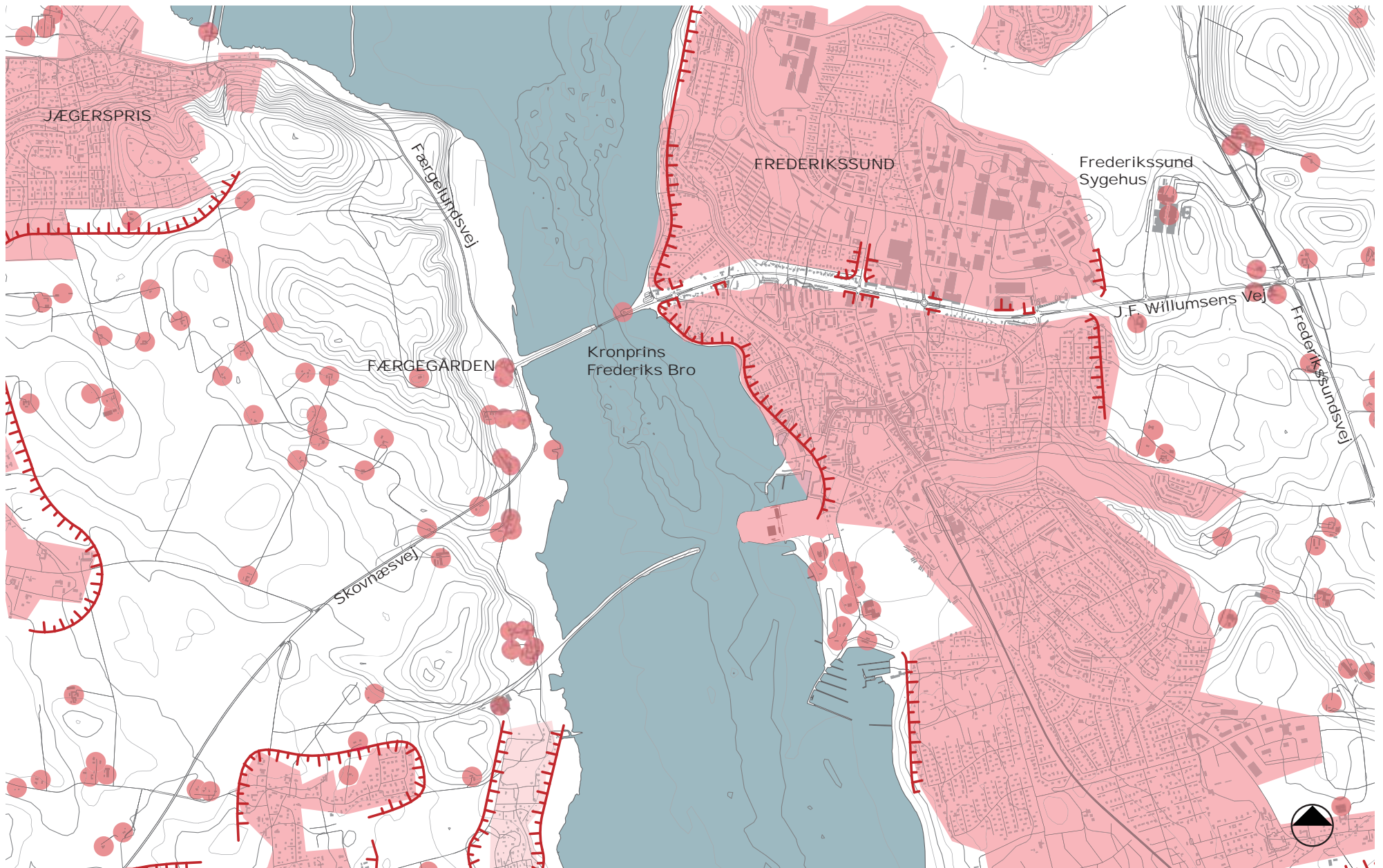
Den eksisterende fjordforbindelse er et markant vejelement og markerer sig tydeligt i fjordlandskabet.

På fjordens vestside afgrænser Jægerspris undersøgelsesområdet mod nord med en større, samlet bymæssig bebyggelse. Ved Gerlev sker der en vis byudvikling med nye boliger mod øst.

Langs Skovnæsvej udgør spredte gårde undersøgelsesrådets bebyggelse. Færgegården er, med sin beliggenhed for enden af vejdæmningen, den mest markante bebyggelse i området.

SIGNATURER

	Bymæssig bebyggelse inkl. planlagte p.t. ubebyggede områder
	Sommerhusbebyggelse
	Fritliggende bebyggelse, gårde, boliger mm.
	Markant bebyggelsesrand



2.2 STRATEGI FOR VEJENS UDFORMNING



Vejen er udformet med udgangspunkt i de omgivelser, den passerer. Overordnet skal vejen opleves som et integreret element, der tilpasser sig landskabets og byens overordnede strukturer og skaber mindst mulig barriere. Udvidelsen af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej skal medvirke til at forstærke vejens form og udseende, så den nye vej bliver en kvalitetspræget oplevelse – også rent visuelt.

J.F. Willumsens Vej skal udformes som et karakteristisk forløb gennem byen, der giver vejen en ny kvalitet som bymæssigt vejrum. Vejforløbet skal udformes med naturlige afbrydelser og en omhyggelig detaljering af delelementer, der skal signalere

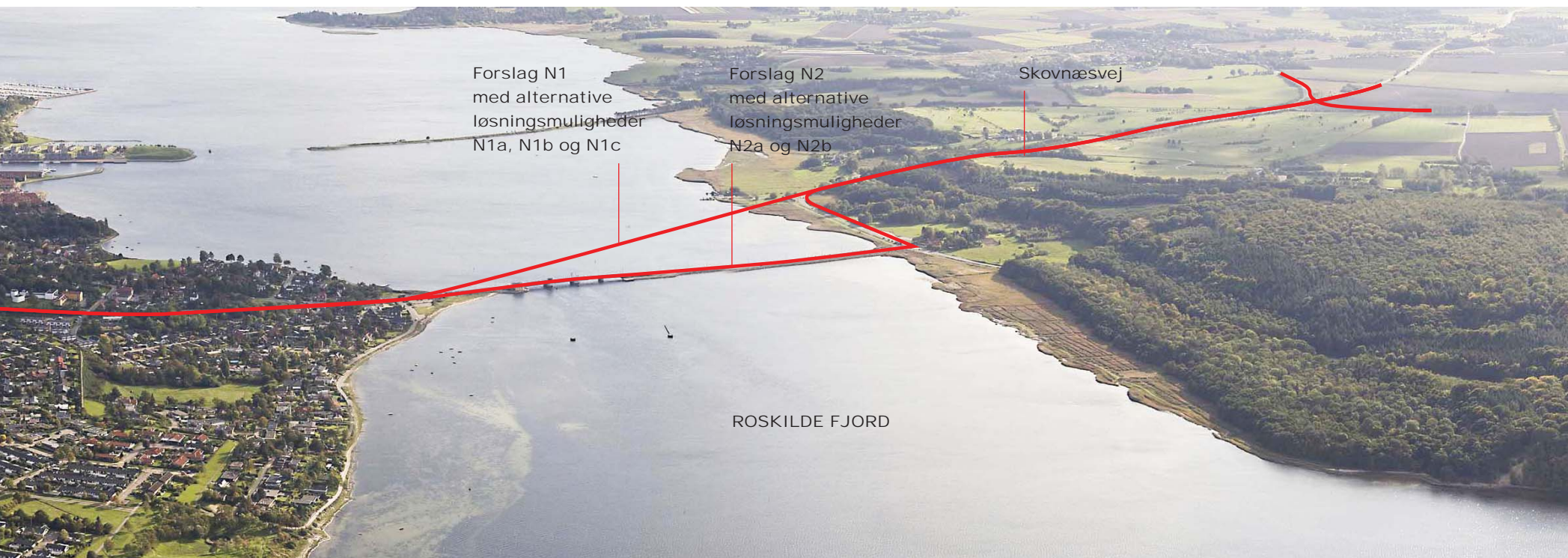
vejens bymæssige sammenhæng og hindre trafikanten i at opleve vejen som en højhastighedsvej.

Vejens karakter, som grøn korridor, skal efter udvidelsen gendannes ved beplantning af støjskærme, beplantning langs vejen, og ved at forstærke eksisterende grønne arealer.

Støjskærme skal på J.F. Willumsens Vej udformes i forhold til karakteren af de bymæssige omgivelser, vejen passerer. Udover at skærme for støj er det hensigten, at støjskærmene skal bidrage til at forstærke vejens karakter. Skærmene kan variere i materiale og overflade, ligesom de kan udføres med

eller uden espalier og beplantning. Dette vil give mulighed for at tilpasse skærmene til lokale forhold og imødekomme ønsker fra vejens naboer til skærmenes udseende på nabosiden. Støttevægge skal udformes som enkle elementer, der har fælles træk med støjskærmenes fundament.

Langs Skovnæsvej skal vejen udformes, så oplevelsen af fjorden og dens nære omgivelser påvirkes mindst muligt. Vejforløbet skal indgå naturligt i landskabet. Vejens lave dæmninger og skråninger beplantes med lokal vegetation for at styrke samspillet mellem vej og landskab.



Både i byen og i landskabet tager udformningen af broer udgangspunkt i vejens forløb og dens omgivelser. Broerne skal opleves som en del af vejanlægget, der med en enkel formgivning skaber en sammenhængende køreoplevelse.

Broforbindelsen over Roskilde Fjord skal udformes som en enkel konstruktion, der skaber bedst mulig kontakt til det omkringliggende landskab og vandfladen.

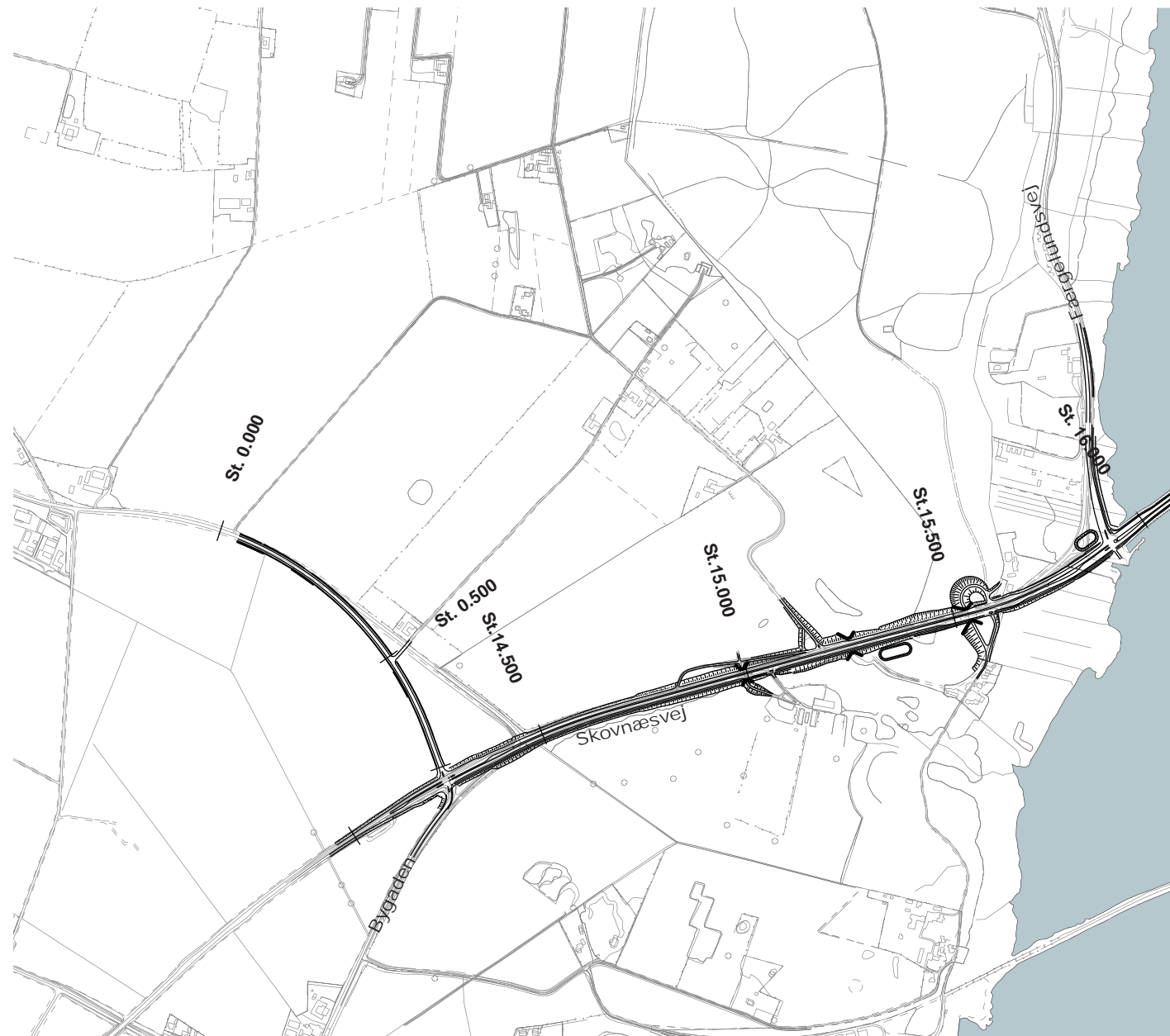
2.3 FORSLAG N1a

NY 4-SPORET KLAPBRO SAMT UDBYGNING AF J.F. WILLUMSENS VEJ OG SKOVNÆSVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR. NIVEAUFRIE KRYDSNINGER PÅ J.F. WILLUMSENS VEJ

GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Løsningsmulighed N1a omfatter en ny fjordforbindelse, udformet som en 4-spolet klappbro, syd for den nuværende Kronprins Frederiks Bro. Forslag N1a medfører, at Kronprins Frederiks bro nedrives. Forslaget omfatter yderligere en udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor ved, at der tilføjes ét spor i hver retning. I forslag N1a føres J.F. Willumsens Vej under Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej.

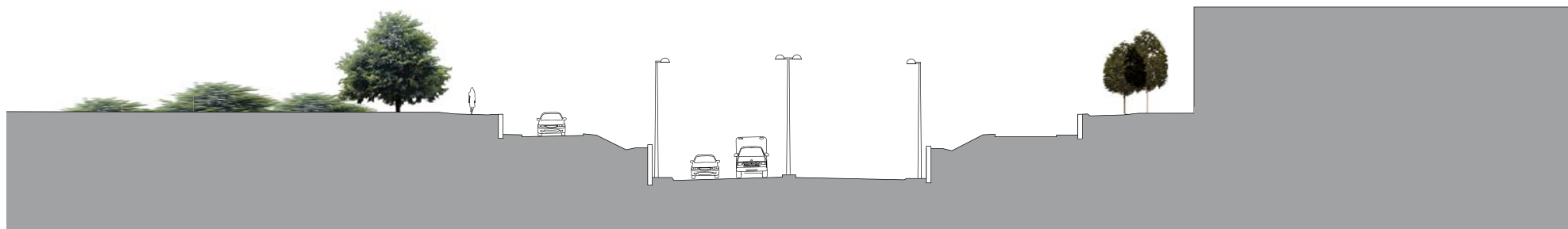
J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej bliver anlagt i forhold til hastighedsbegrænsninger på henholdsvis 60 og 80 km/t.



Forslag N1a ►



VEJENS UDFORMNING



St. 18.050

Snit gennem J.F. Willumsens Vej vest for Frederiksværkvej

I den følgende tekst beskrives og illustreres den principielle udformning af forslag N1a. Vejforløbet beskrives med udgangspunkt i vejens forhold til omgivelserne.

Overordnet vil den samlede N1a vejstrækning opleves som et bymæssigt forløb langs J.F. Willumsens Vej og et mere landskabeligt forløb langs Skovnæsvej, forbundet af vejens forløb over Roskilde Fjord.

J.F. Willumsens Vej vil, fra trafikantens synsvinkel, overordnet opleves som et grønt bymæssigt vejforløb, hvor vejrummet er defineret af støjskærme, støttevægge, og beplantning langs vejen eller støjskærmsbeplantning.

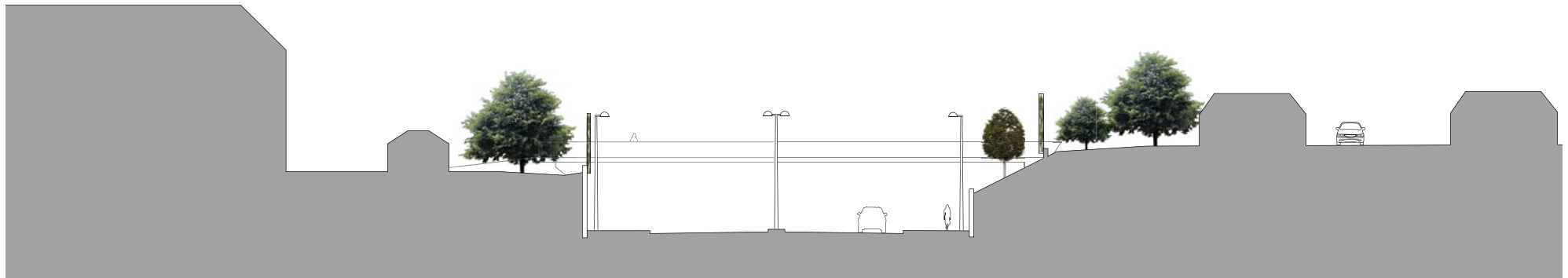
Støjskærmene på J.F. Willumsens Vej er placeret ved boligområder og institutioner. Da disse områder ligger spredt fra hinanden vil skærmene opleves i kortere forløb, afbrudt af udsigten til erhvervs- og industribebyggelser mod nord og J.F. Willumsens Museum mod syd. Støjskærmene er udformet, så de bedst muligt tilpasser sig omgivelserne og kan fremstå

som både grønne, beplantede eller transparente flader. Set fra omgivelserne vil støjskærmene skabe en naturlig afgrænsning mod vejen. Det er hensigten, at skærmene kan tilpasses lokale ønsker.

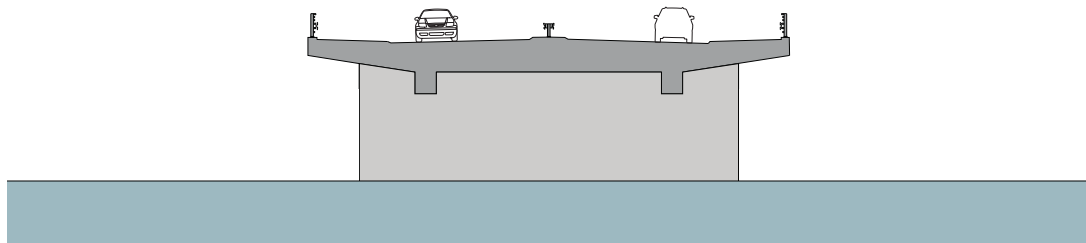
Da J.F. Willumsens Vej på store dele af den samlede strækning ligger under det omgivende terræn, udgør støttevægge, ligesom støjskærme, en væsentlig del af det visuelle miljø. Hvor vejen ligger dybt under terræn, vil den samlede højde af støttevæg og støjskærm blive op mod 8 meter set fra vejen. Støttevægge og støjskærme er derfor udformet som to adskilte elementer. Ved at adskille de to elementer, vil deres samlede højde visuelt synes mindre.

Vejens forløb over Roskilde Fjord på en klapbro vil opleves som et tydeligt element i fjordrummet. Broen vil overordnet tegne sig via store dæmningsanlæg og et kort broforløb over sejlrønden.

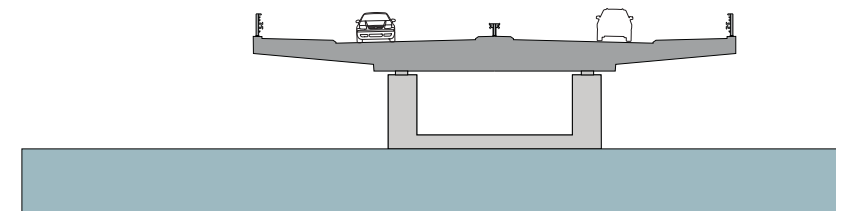
Langs Skovnæsvej er vejforløbet præget af kontakten til landskabet og fjorden. Der opsættes ingen støjafskærmning langs vejen, og trafikanten vil således opleve vejen i sammenhæng med omgivelserne, især da vejen hovedsageligt ligger i terræn. Vejudvidelsen vil primært markere sig i form af et bredere vejprofil.



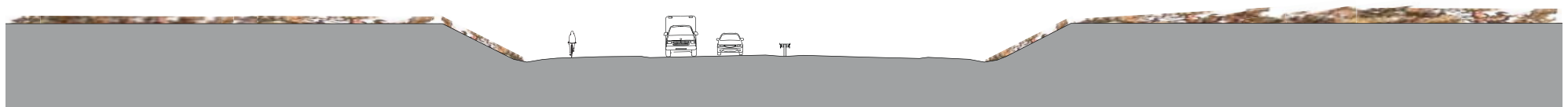
St. 17.350
 Snit gennem J.F. Willumsens Vej
 øst for Willumsens Museum



St. 16.500
 Snit gennem klapbrofag

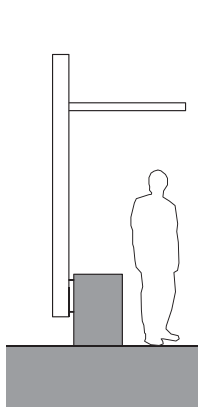


St. 16.450
 Snit gennem fast brofag

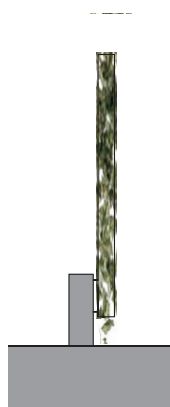


St. 14.600
 Snit gennem Skovnæsvej i åbent landskab

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



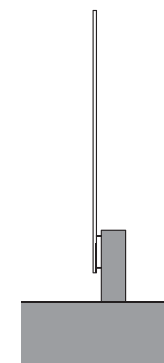
Træ- eller stålskærm med integreret overdækket busstoppested



Beplantet skærm



Skærm i træ eller stål med beplantning og glasparti.
Fundamentet fungerer som plantekasse.



Transparent skærm

STØJSKÆRME

Forslag N1a vil medføre opsætning af 3 meter høje støjskærme langs J.F. Willumsens Vej på relevante delstrækninger. Enkelte steder vil skærmen være lidt højere på grund af terrænstigning eller fald. Som udgangspunkt består skærmen af 3 grundtyper, inspireret af de elementer, der afgrænser vejen i dag.

- En støjabsorberende skærm, der fremstår som en hækbeplantning omtrent som den hækbeplantning, der i dag grænser op til vejen.
- En støjabsorberende skærm udformet i eksempelvis træ eller perforeret stålplade. Skærmen kan beplantes eller udformes med partier af glas.
- En transparent støjskærm, som muliggør visuel kontakt mellem vejen og de områder, den gennemløber. Skærmen kan udformes helt eller delvist af glas eller akryl.

Vejens omgivelser definerer hvilken type skærm, der opsættes på en given delstrækning. Således vil skærmene på den vestlige del af J.F. Willumsens Vej overvejende være gennemsigtige for at muliggøre visuel kontakt til fjorden, mens de ved boligkvarterene og længere mod øst, overvejende vil være en kombination af en delvist beplantet skærm af træ eller metal for at genskabe den oprindelige afgrænsning mellem vej og beboelse.

Støjskærmene er fastgjort på en sokkel i beton, som kan udformes forskelligt. Udover at kunne optage terrænstigning/fald, kan soklen også have funktion af plantekasse, eller bænke ved busstoppested. Terrænstigning/terrænfald langs J.F. Willumsens Vej vil betyde, at den samlede højde af støjskærmen på steder vil være op til 3,5 meter i højden.

Støjskærmene følger vejen i forløb af transparente, perforerede og beplantede flader, som afbrydes af udsigten til industri, erhverv og offentlige funktioner. Skærmene følger

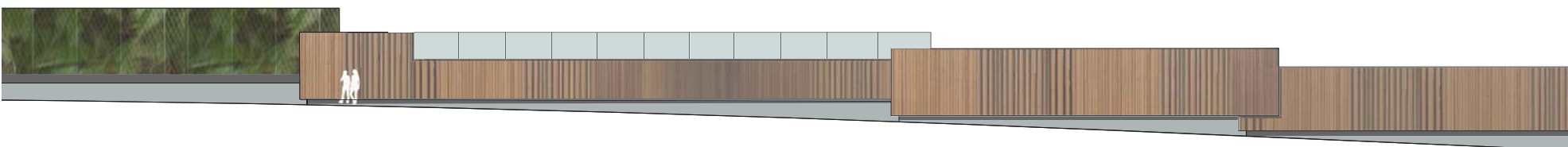
vejens krumning og terrænstigning ved at forskyde sig for hinanden. Hvor skærmene forskydes, overlapper de hinanden for at danne lydsluser.

Støjskærmene er som hovedregel placeret tæt på vejen i yderrabatten, men kan enkelte steder placeres i skillerabatten mellem cykel/fodgængersti og kørebane. Hvor vejen ligger i afgravning, er skærmene placeret på toppen af støttevæggene eller på toppen af skråningerne.

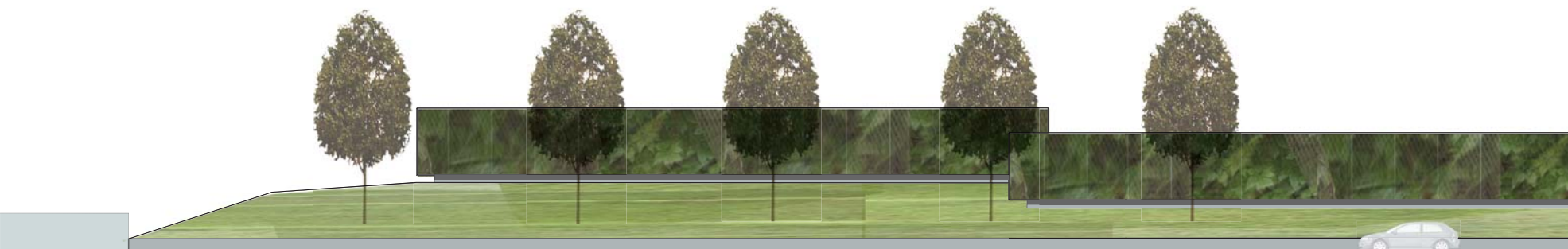
Den endelige og detaljerede udformning af støjskærmen vil finde sted i projektets detailfase.



Kombination af glasskærm og beplantet skærm
med integreret overdækket busstoppested

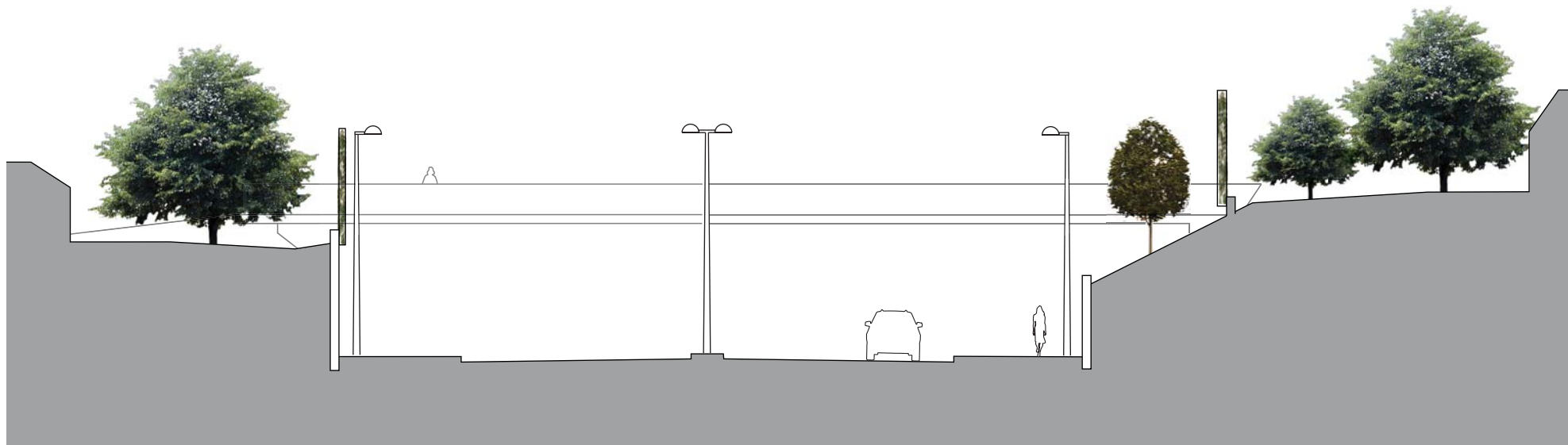


Eksempel på skærm i træ med partier af glas



Eksempel på beplantet skærm placeret på toppen af skråning

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



St. 17.350. Snit gennem J.F. Willumsens Vej øst for Willumsens Museum,

STØTTEVÆGGE OG SKRÅNINGER

Vejforløbet langs J.F. Willumsens Vej veksler mellem at ligge på dæmning, i afgravning og i terræn. Hvor vejen ligger i afgravning, er den i dag udformet med naturlige skråninger. Hvis det ved en vejudvidelse af pladsmæssige grunde ikke er muligt at genetablere naturlige skråninger mod vejen, etableres i stedet støttevægge.

Støttevæggene udformes som enkle elementer i beton, der har fælles trækk med støjskærmenes fundament. Støttevæggene vil især være markante, hvor J.F. Willumsens Vej føres under Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej, samt på vejstrækningen umiddelbart øst for Willumsens Museum.

BEPLANTNING

En vejudvidelse af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej vil indtage områder langs hele strækningen, der i dag fremstår med plantet eller selvgroet vegetation. For at skabe bedst mulig sammenhæng mellem vejen og dens omgivelser, indgår nybeplantning langs vejen, som en del af vejanlæggets udtryk.

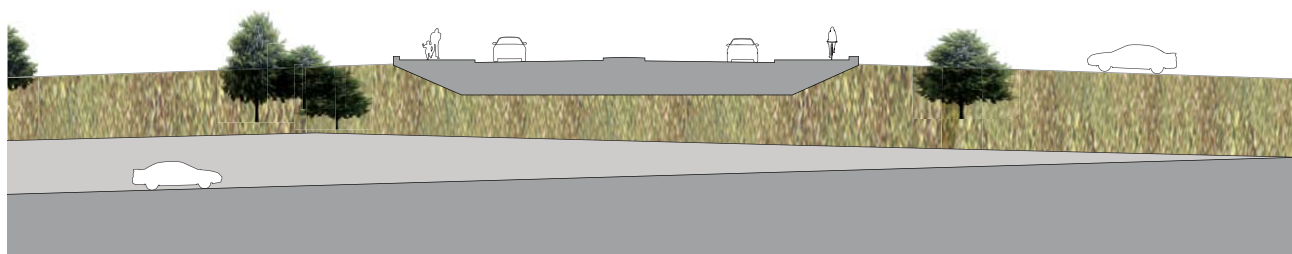
På J.F. Willumsens Vej udtrykker beplantningen sig som lav beplantning på dæmninger og skråninger mod vejen. Hvor der er plads inden for vejarealet plantes rækker af træer.

Langs Skovnæsvej løber vejen primært i terræn, og her kan områdets naturlige vegetation føres helt frem til vejskellet.

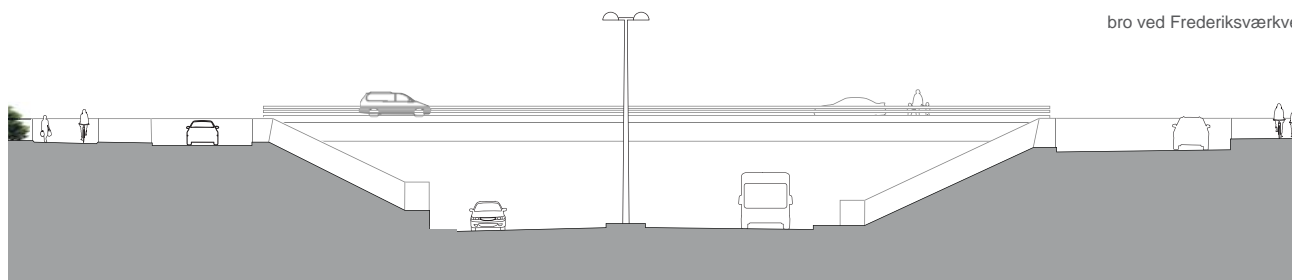
Dæmninger og skråninger anlægges som udgangspunkt med hældning 1:2 eller lavere og beplantes med lav tæt vegetation af lokale planter.



UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Princip for snit gennem overført
bro ved Frederiksværkvej



Princip for opstalt af overført
bro ved Frederiksværkvej



Overføring af Frederiksværkvej

UNDERFØRINGER/ OVERFØRINGER

Vejforløbet tilslutning til eksisterende vejanlæg medfører en række under- og overføringer. Strækningens overføringer ligger på J.F. Willumsens Vej og udformes derfor i forhold til de bymæssige omgivelser. Underføringerne ligger henholdsvis på Skovnæsvej samt på J.F. Willumsens Vej umiddelbart efter bygrænsen mod øst. Underføringer udformes overordnet i forhold til de landskabelige omgivelser.

OVERFØRINGER

N1a omfatter følgende eksisterende overføring, som skal udskiftes:

- Stibro ved Willumsens Museum

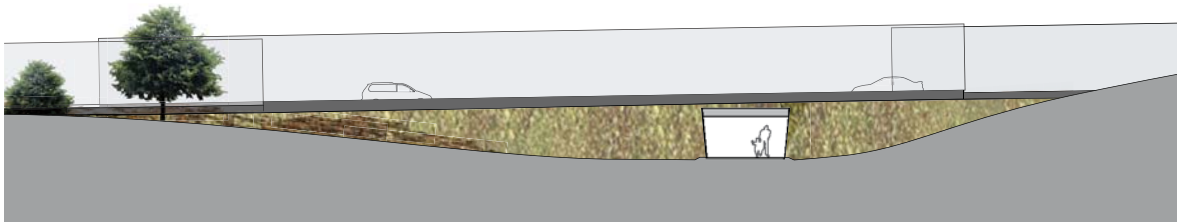
N1a omfatter følgende nye overføringer:

- Overføring af Odinsvej /Kocksvej
- Overføring af Frederiksværkvej

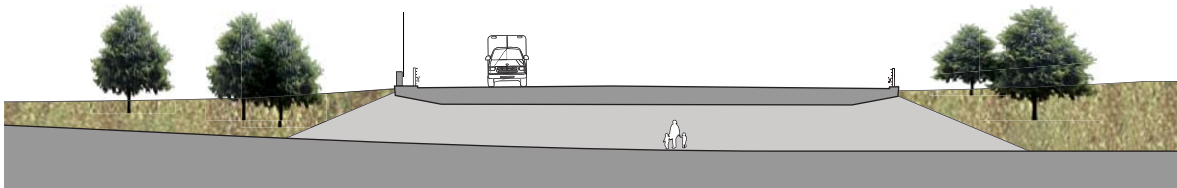
Broerne langs J.F. Willumsens Vej udformes som enkle broer, der tilpasses de øvrige vejelementer, som eksempelvis støjskærme.

På J.F. Willumsens Vej medfører vejudvidelsen, at den eksisterende stibro erstattes med en ny bro. Den nye stibro føres over vejen i den samme linje som den eksisterende bro. Stibroen udformes som en visuelt åben etfagsbro, der spænder frit over vejen. Broen udformes med et enkelt udtryk og vil fra vejen fremstå som en smal linje.

J.F. Willumsens Vej føres under Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej for at skabe bedre nord/syd- gående forbindelser på tværs af vejen. Broerne ved Odinsvej/ Kocksvej og Frederiksværkvej føres over vejen i ét spænd for visuelt at opnå større og mere åbne gennemkørselsprofiler. Brodækkene tænkes udformet med store udkragninger og en enkel underside for at trække mest muligt lys ind under broerne. Kantbjælkerne gøres smalle for at give broerne et let udtryk. For alle broer søges brofæsterne integreret med støttevæggene.



Princip for opstalt af udvidet stitunnel ved Frederikssunds østlige bygrænse



Principsnit gennem udvidet stitunnel ved Frederikssunds østlige bygrænse



Underføring af stitunnel ved Frederikssunds østlige bygrænse

UNDERFØRINGER

N1a omfatter følgende eksisterende underføringer, som skal udvides:

- Underføring ved Frederikssund Golfklub
- Underføring af stiforbindelse ved Frederikssunds østlige bygrænse

N1a omfatter følgende nye underføringer:

- Underføring ved Frederikssund Bådværft
- Faunaunderføring øst for Frederikssund Golfklub

Eksisterende underføringer udvides ved at påbygge den eksisterende konstruktion på hver side. Udadtil vil underføringerne formmæssigt fremstå med det samme udtryk som i dag.

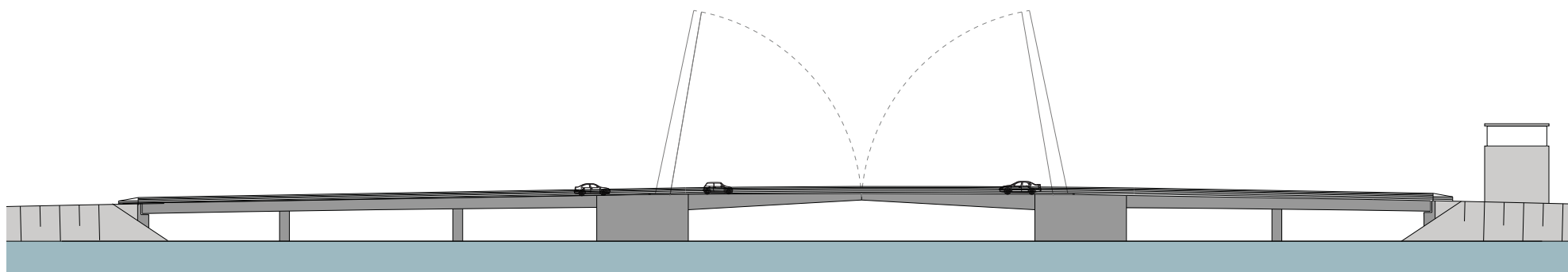
Den nye underføring ved Frederikssund Bådværft udformes som en visuelt åben etfagsbro, der spænder over hele vejens bredde. Da broen har et forholdsvis bredt tværprofil, opdeles profilet i to vejbaner adskilt af en lyspalte, og der kan således trænge lys ned på den underførte vej. Brodækket tænkes udformet med store udkragninger og en enkel underside for at trække mest muligt lys ind under broen, og for visuelt at opnå et større og mere åbent gennemkørselsprofil. Kantbjælken er smal for at give broen et let udtryk. Broens vederlag er udformet med hældning 1:2 eller lavere og indgår således som en naturlig del af vejens øvrige skråningsanlæg.

FAUNAPASSAGER

Langs Skovnæsvej ledes vejstrækningen gennem landskabsområder, som er habitat for forskellige dyrearter. Vejen er med til at skabe en barriere, der kan hæmme dyrenes naturlige bevægelsesmønstre, og udgør en risiko for, at dyr påkøres, hvis de krydser vejen. Skovnæsvej har i dag ingen faunapassager, men da en vejudvidelse vil forstærke barriereeffekten etableres en faunapassage, der gør det muligt for forskellige dyrearter at krydse vejen.

Der anlægges en faunapassage udformet som en tunnel under Skovnæsvej øst for Frederikssund Golfklub. Faunaunderføringen øst for Frederikssund Golfklub har fælles træk med underføringen ved bådebyggeriet, men udføres i mindre skala.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Opstalt af klappbro

FJORDFORBINDELSEN

Den nye bro over Roskilde Fjord er udformet som en klappbro i beton. Broen har et spænd på ca. 200 meter, fordelt på 6 fag. Vejforløbet over fjorden er anlagt med store dæmningsanlæg, og selve broen fylder således kun en lille del af det samlede forløb. Den vestlige dæmning kan etableres med en mindre underføring for kajak/kanoroere. Underføringen er en tilvalgs-mulighed.

Vejlinjens linjeføring ligger skævt i forhold til sejlrenden. Broens understøtninger, som forholder sig til de sejllende og vandet, er udformet, så de ligger parallelt med sejlrenden, mens broklapperne, der påvirker trafikanternes oplevelse af broen, ligger vinkelret på brobanen.

Brodækket er udformet med store udkragninger og en enkel underside for at trække mest muligt lys ind under broen. Kantbjælken er smal for at give broen et let udtryk. Broens sidevederlag er udført som naturlige skråning med hældning 1:2 eller lavere. Set fra fjorden vil broen fremstå med et formudtryk, der ikke adskiller sig væsentligt fra den eksisterende bro.

Broens dæmningsanlæg og klappiller vil virke dominerende i fjordrummet. Når broens klapper er åbne, vil broen kunne ses på lang afstand, både i fjorden og inde i landet.

REGNVANDBASSINER

Der etableres i alt 5 regnvandsbassiner langs N1a vejstrækningen - heraf to ved Skovnæsvej og tre ved J.F. Willumsens Vej.

I det åbne land langs Skovnæsvej, etableres bassinerne tæt på vej anlægget i nærheden af vejens dybdepunkter og lavninger i terrænet. Regnvandsbassinerne udformes med en rund eller oval grundform og lave skråninger med anlægsflade 1:5. Bassinernes bredder kan beplantes med lavtvoksende græs og urtevegetation, så de med tiden vil fremstå som naturlige søer.

Langs J.F. Willumsens Vej udføres bassinerne som lukkede, overdækkede betonbassiner, og påvirker ikke det visuelle miljø langs vejen. Ved indkørselsvejen til Frederikssund Sygehus etableres et åbent regnvandsbassin.

Den nye klappbro set fra fjorden mod nord ►

Underføring for kajak/kanoroere
(tilvalgsmulighed)

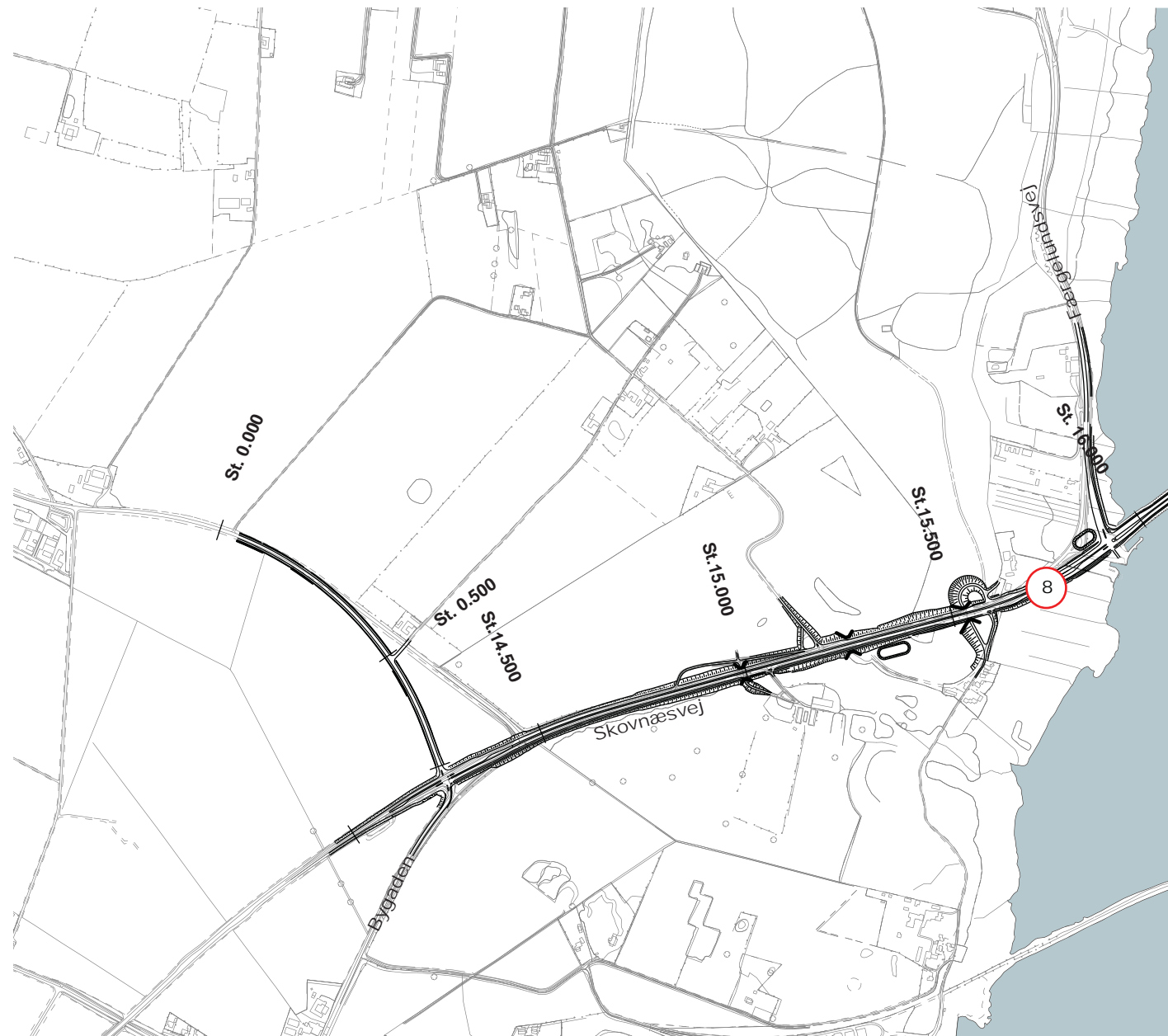
Ny Klapbro



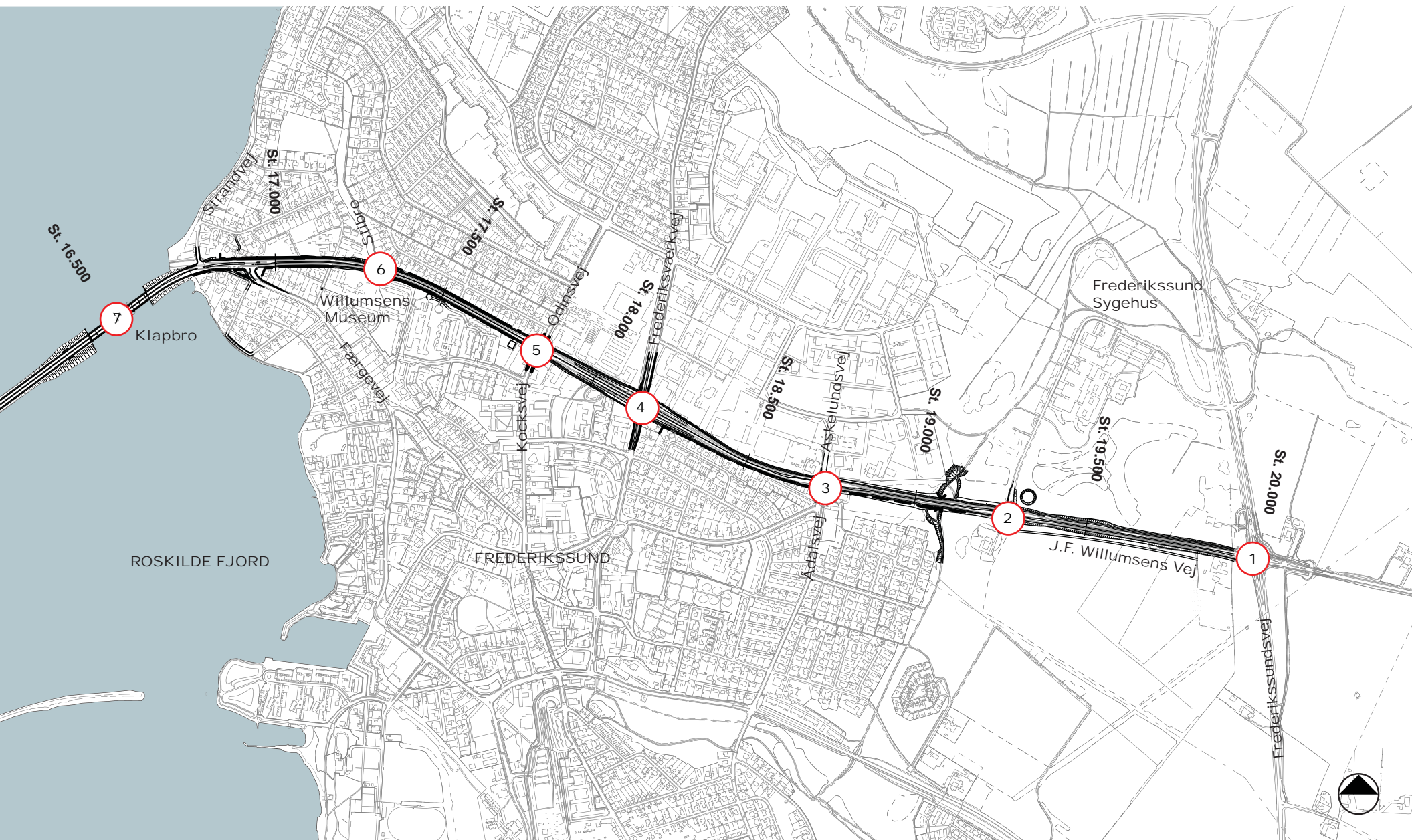
UDVALGTE DELOMRÅDER

OVERSIGT OVER DELOMRÅDER

I det følgende afsnit beskrives N1a vejforløbet via delområder. Delområderne er defineret ud fra vejens omgivelser og naturlige skel, som vejkryds, over/underføringer og fjordens afgrænsning.



Oversigt over delområder 1-8 ▶



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 1

St. 20.000 - 19.650

OMRÅDET OMKRING RUNDKØRSLER MELLE
FREDERIKSSUNDSVEJ OG J.F. WILLUMSENS VEJ

På Frederikssundssiden starter det nye N1a vejforløb ved rundkørslen på Frederikssundsvej. Rundkørslen er i 2008 udbygget til en 2-spolet rundkørsel.

Mellem rundkørslen og Frederikssunds østlige bygrænse er vejstrækningen karakteriseret af kontakten til det åbne land.

Vejudvidelsen markeres på denne strækning ved et bredere vejprofil, som medfører, at områderne langs den eksisterende vej vil blive inddraget. Vejen vil herefter fremstå mere skarpt aftegnet i landskabet. Skråningsanlæg anlægges med hældning 1:2 eller mindre, så de fremtræder naturlige.

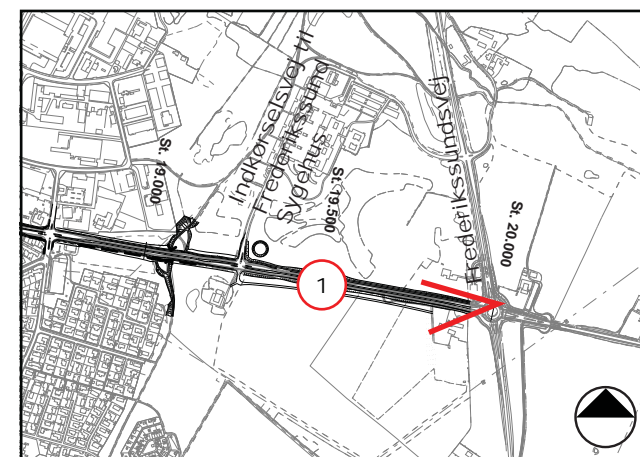
Rundkørslen mellem Frederikssundsvej og

J.F. Willumsens Vej set mod vest

◀ Eksisterende forhold



Kortudsnit delområde 1 ▼



Rundkørsel

J.F. Willumsens Vej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 2

St. 19.650 - st. 18.900

OMRÅDET OMKRING INDKØRSELSVEJEN TIL FREDERIKSSUND SYGEHUS

Ved indkørselsvejen til Frederikssund Sygehus har J.F. Willumsens Vej et lokalt dybdepunkt, og ligger omtrent i terræn. På begge sider af krydset løber vejen i en lav afgraving udformet med naturlige skråninger, med hældning 1:2 eller lavere.

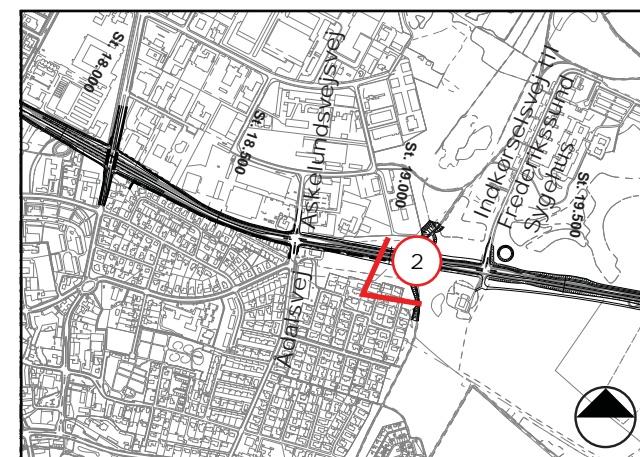
Den eksisterende stitunnel, der ligger vest for Frederikssund bygrænse, skal udvides som følge af det bredere vejprofil. Der opsættes støjskærme på vejens sydlige side fra stitunnelen frem til McDonalds på hjørnet af Ådalsvej.

Krydset mellem J.F. Willumsens Vej og indkørselsvejen
til Frederikssund Sygehus set mod nordøst

◀ Eksisterende forhold ▶



Kortudsnit delområde 2 ▼





Nyt regnvandsbassin

J.F. Willumsens Vej

Indkørselsvej til
Frederikssund Sygehus

Støjskærm på
vejens sydside

Eksisterende stitunnel
udvides

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 3

St. 18.900 - st. 18.350

OMRÅDET OMKRING ASKELUNDSVEJ/ÅDALSVEJ

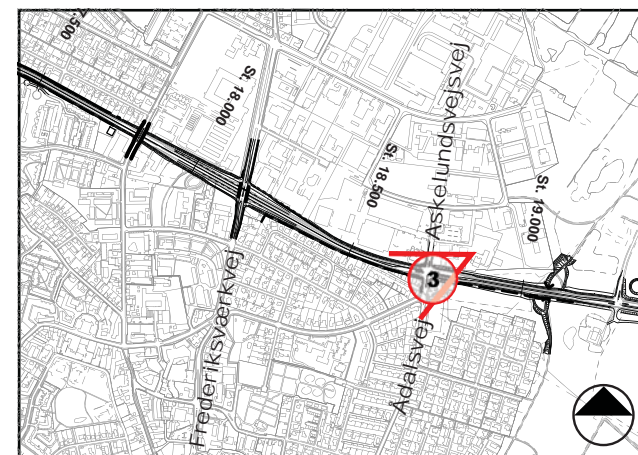
Ved Askelundsvej / Ådalsvej ligger vejen i terræn. Krydset mellem J.F. Willumsensvej og Askelundsvej/ Ådalsvej markerer et lokalt højdepunkt på strækningen. Fra krydset ledes vejen i en lav afgravning mod vest frem mod Frederiksværkvej. Der opsættes støjskærme på vejens sydside på begge sider af krydset. På vejens nordside har trafikanten udsigt til store indstribehaller.



Krydset mellem J.F. Willumsens Vej og
Askelundsvej/Ådalsvej set mod sydvest

◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 3 ▼





Adalsvej

J.F. Willumsens Vej

Askefundsvej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 18.350 - st.17.900

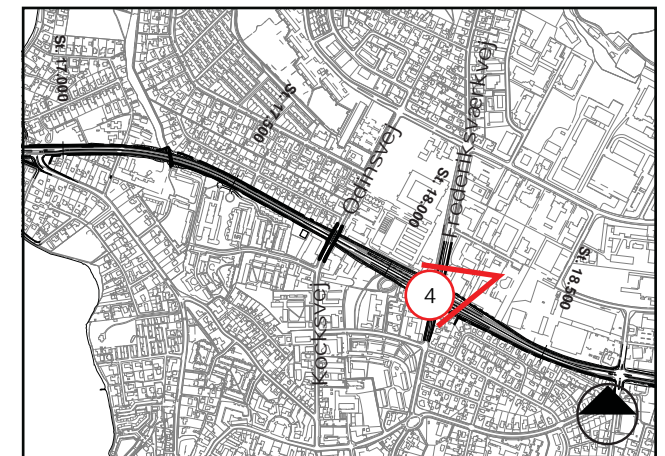
OMRÅDET OMKRING FREDRIKSVÆRKVEJ

I krydset mellem Frederiksværkvej og J.F. Willumsens Vej føres J.F. Willumsens Vej under Frederiksværkvej. Omkring krydset er J.F. Willumsens Vej udformet med høje skråninger og en lav støttevæg tæt på vejen. Vejens profil giver en markant og præcis afgrænsning mod omgivelserne. Vejen udvides ved at inddrage eksisterende skrænter og naboarealer. Øst for krydset er den sydlige del af vejen udformet med støjskærme.



Krydset mellem J.F Willumsens Vej og
Frederiksværkvej set mod sydvest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 4 ▼





Frederiksværkvej

J.F. Willumsens Vej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 5

St. 18.900 - st.17.450

OMRÅDET OMKRING ODINSVEJ/KOCKSVEJ

Mellem Frederikværkvej og Odinsvej/Kocksvej ligger vejen i afgravning udformet med støttevægge og skråninger. Grundet vejens placering et stykke under terræn, opsættes der ikke støjskærme på denne del af J.F. Willumsens Vej. J.F. Willumsens Vej føres under Odinsvej/Kocksvej og vejen fortsætter herfra op ad bakke i en lav afgravning.

Vejstrækningen vest for Odinsvej/Kocksvej udformes med støjskærme og støttevægge.

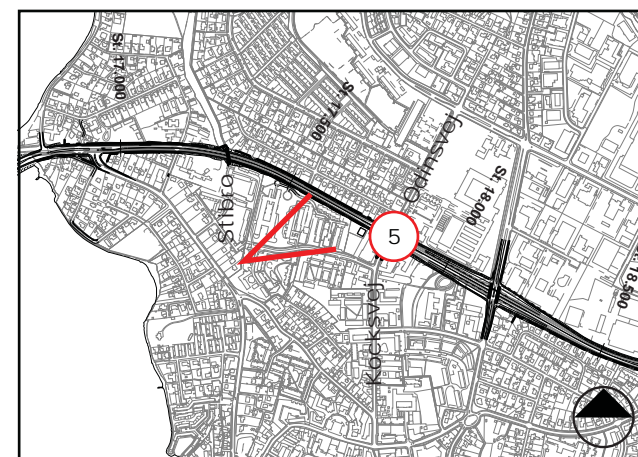


Krydset mellem J.F. Willumsens Vej og

Odinsvej/Kocksvej set mod nordøst

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 5 ▼





J.F. Willumsens Vej

Frederiksværksvej

Odinsvej

Kocksvej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 5

St. 17.550

VED ISLEBJERGVEJ

STØJSKÆRM SET FRA NABOSIDEN

Fra nabosiden vil J.F. Willumsens Vej overvejende tegne sig via støjskærme. Skærmene kan have forskelligt udseende alt efter nærmiljøet.

Ved Islebjergvej betyder det nye vejprofil, at et stykke af naboarealerne inddrages. Støjskærmen vil her erstatte

eksisterende hegn/hæk. Skærmen er udformet, så den indgår så naturligt som muligt i omgivelserne. Skærmen er beplantet og det øverste parti er udformet med glas for at minimere barriere- og skyggevirkningen i naboarealet. Skærmen er som udgangspunkt 3 meter høj men vil i korte forløb være op til 3,5 meter, da den skal optage terrænstigning/fald.

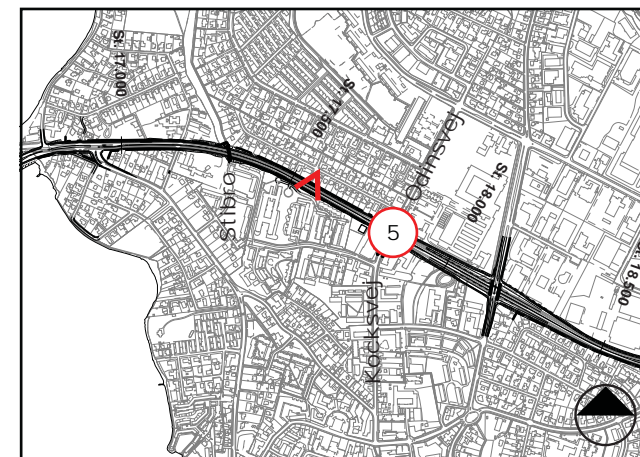


Støjskærm ved Islebjergvej set mod syd ▶

◀ Eksisterende forhold

Mellem J.F. Willumsens Vej og Islebjergvej er der en stigennemføring, som markeres ved, at skærmene forskydes fra hinanden og derved skaber en stipassage.

Kortudsnit delområde 5 ▼



Stigennemføring

Islebjergvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 6

St. 17.450 - st. 16.750

OMRÅDET OMKRING OG VEST FOR STIBROEN VED
WILLUMSENS MUSEUM

Øst for Willumsens Museum markerer en stibro et lokalt højdepunkt i vejforløbet. Øst for stibroen ligger vejen i afgravning udformet med støttevægge og støjskærme. På vejens sydside er støjskærmen placeret direkte ovenpå støttevæggen. På vejens nordside, umiddelbart før stibroen, placeres støjskærmen på toppen af skråningen tæt på

boligerne, og der skabes således et grønt areal mellem støjskærm og støttevæg. Den eksisterende stibro nedrives og erstattes med en ny. Den nye bro udformes, så den fremstår som en smal linje, der krydser vejen på en let og diskret måde. Brofæsterne integreres med støttevægge langs vejen.

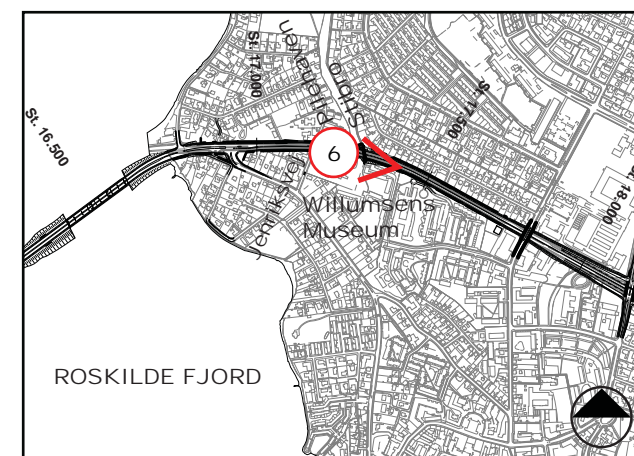


Ny stibro øst for Willumsens Museum set mod vest ▶

◀ Eksisterende forhold

Vest for stibroen fortsætter vejforløbet i terræn og svagt ned ad bakke mod fjorden. Der opsættes støjskærme på begge sider af vejen frem til kysten, dog ikke foran Willumsens Museum. Enkelte steder er skærmen afbrudt for stignennemføringer. Vejudvidelsen medfører at Jenriksvej og Pilehaven lukkes.

Kortudsnit delområde 6 ▼



Ny stibro

J.F. Willumsens Vej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 7

St. 16.750 - st. 15.900

ROSKILDE FJORD

Vejen krydser Roskilde Fjord på en lavbro syd for den eksisterende bro. Forslag N1a medfører, at den eksisterende bro med tilhørende dæmningsanlæg fjernes, og den oprindelige relation mellem fjorden, Frederikssund og Færggården genskabes.

Lavbroen udformes som en klapbro og er på både øst- og vestkysten anlagt med dæmningsanlæg, der strækker sig nogle hundrede meter ud i fjordrummet. De nye dæmningsanlæg vil skabe den samme barrierevirkning, set fra fjorden og kysterne, som det eksisterende dæmningsanlæg.

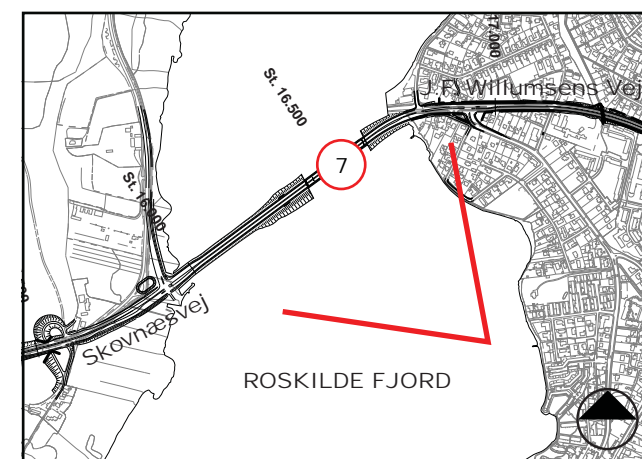


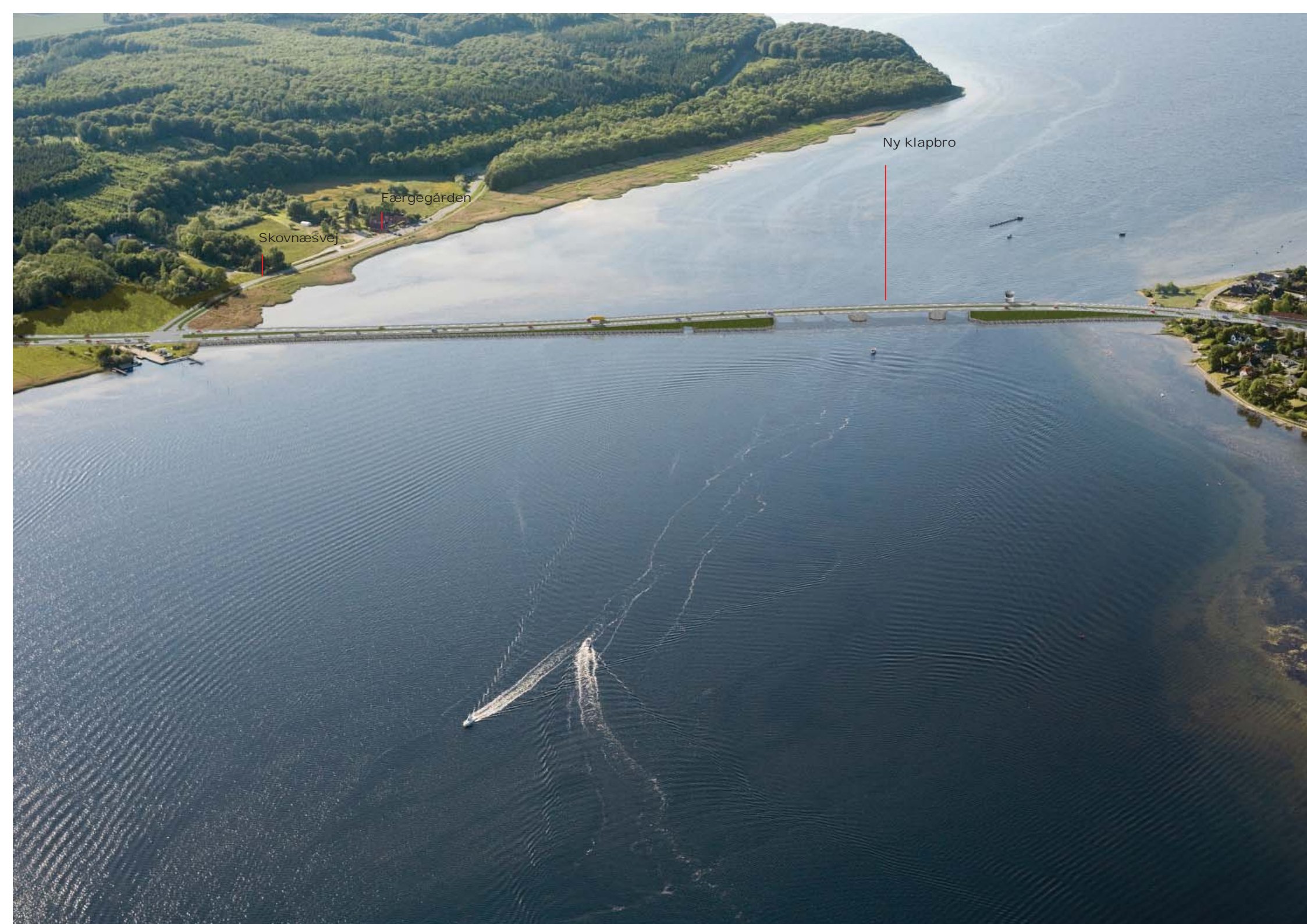
Ny klapbro over Roskilde fjord set mod nordvest ▶
◀ Eksisterende forhold

Set fra fjorden vil broen opleves som et markant element, der vil påvirke oplevelsen af fjordlandskabet. Broen er særligt karakteriseret af store bropiller, der virker dominerende. Oplevelsen vil dog, rent rumligt, ikke adskille sig væsentligt fra, hvordan fjorden, med den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, opleves i dag.

På begge kyster søges kystlinjen ved de fjernede dæmningsanlæg genetableret. Dæmningsanlæggene ved den nye bro vil indgå som en naturlig del af kystlinjen og anlægges med lave hældninger mod vandfladen. Fra trafikantens synsvinkel vil overgangen fra land til dæmning og bro i høj grad opleves som idag, blot i et sydligere forløb. Fra broen vil trafikanten opleve tæt kontakt til fjorden og kystlandskabet.

Kortudsnit delområde 7 ▼





Ny klapbro

Færgegården

Skovnæsvej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 8

St. 15.900 - st. 14.250

OMRÅDET OMKRING SKOVNÆSVEJ

Det nye vejforløb møder kysten syd for Færgegården, og vejen ændres her til en firesporet landevej. Den nuværende Skovnæsvej lægges mellem Færgegården og Frederikssund Bådværft, i en ny linje tættere på kysten for at skabe plads til et nyt T-kryds. Syd for bådværftet etableres en ny underføring som forbindelse mellem bådværftet og Egelundsvej. Længere

mod vest passerer vejen Fagerkærvej, som ikke tilsluttes Skovnæsvej. Mod nord passerer vejen et stykke naturskov og fortsætter mod vest, gennem golfarealerne ved Frederikssund Golfklub. Ved golfklubben udvides den eksisterende underføring. Vejudvidelsen afsluttes syd for Bygaden og Skovnæsvej indsnævres her til to spor.

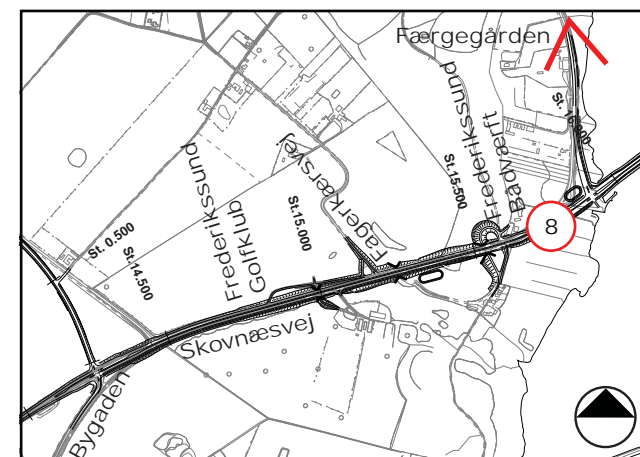
Ny tilslutning til Skovnæsvej syd for Færgegården set mod syd ▶

◀ Eksisterende forhold



Eksisterende Kronprins Frederiks Bro

Kortudsnit delområde 8 ▼



Ny fjordforbindelse

Færgegården

Skovnæsvej

Frederikssund
Bådværft

Egølundsvej

Ny underføring



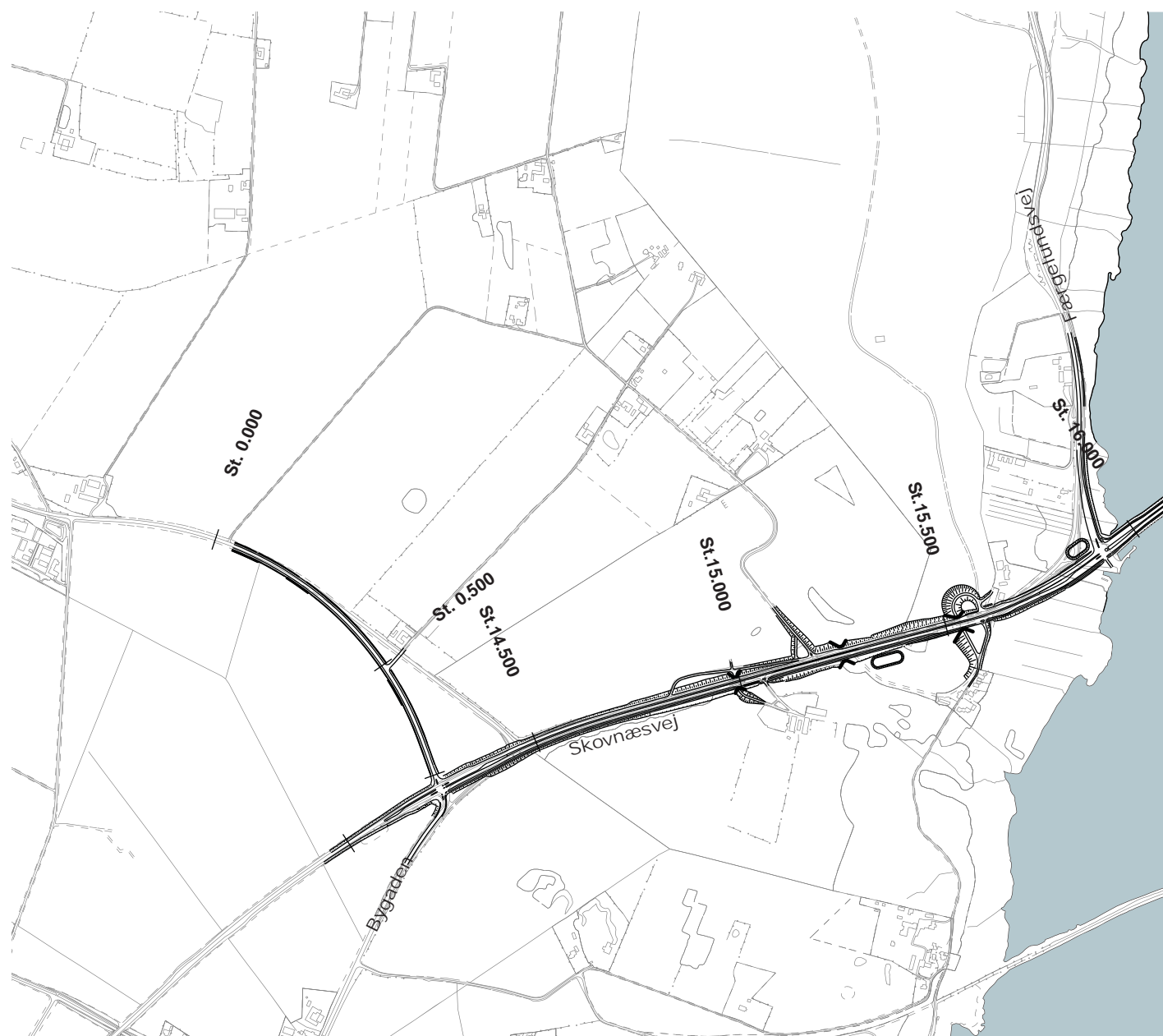
2.4 FORSLAG N1b

NY 4-SPORET KLAPBRO SAMT UDBYGNING AF J.F. WILLUMSENS VEJ OG SKOVNÆSVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR. KRYDSNINGER I NIVEAU PÅ J.F. WILLUMSENS VEJ.

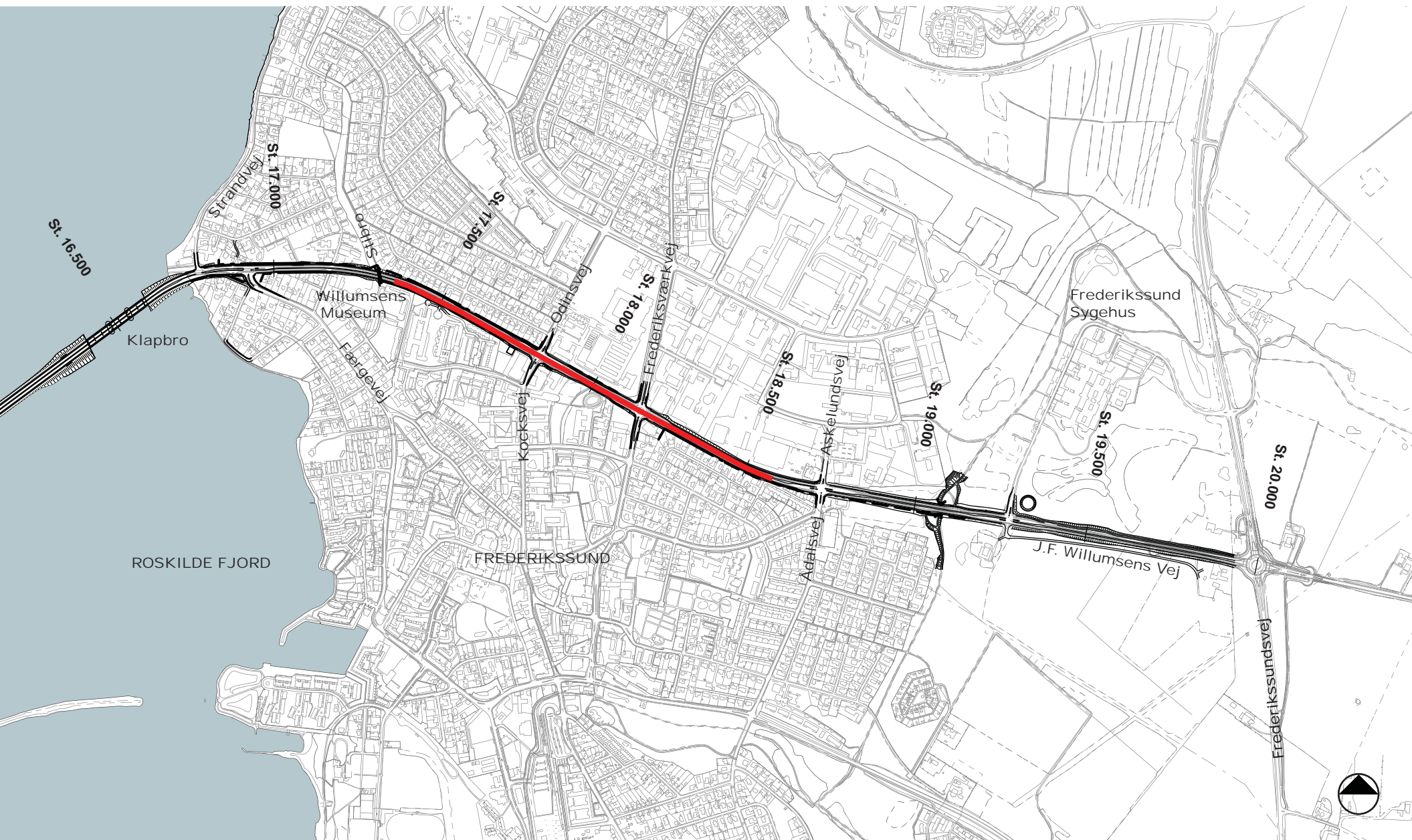
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag N1b er identisk med forslag N1a, bortset fra følgende:

- Vejstrækningen mellem st.18.600 og st 17.350 udvides i vejens nuværende terrænniveau. Odinsvej/ Kocksvej og Frederiksværksvej ligger i niveau med J.F.Willumsens Vej.
- I forslag N1b udføres midterrabatten gennem bymæssig bebyggelse som 2 meter i bredden, beplantet med græs og intet autoværn.



Forslag N1b - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag N1a ▶



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold hvor forslag N1b adskiller sig fra N1a.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER

STØTTEVÆGGE

I forslag N1b vil der ikke være støttevægge ved Odinsvej/Kocksvej og ved Frederiksværkvej, idet disse veje ligger i niveau med J.F. Willumsens Vej.

OVER/UNDERFØRINGER

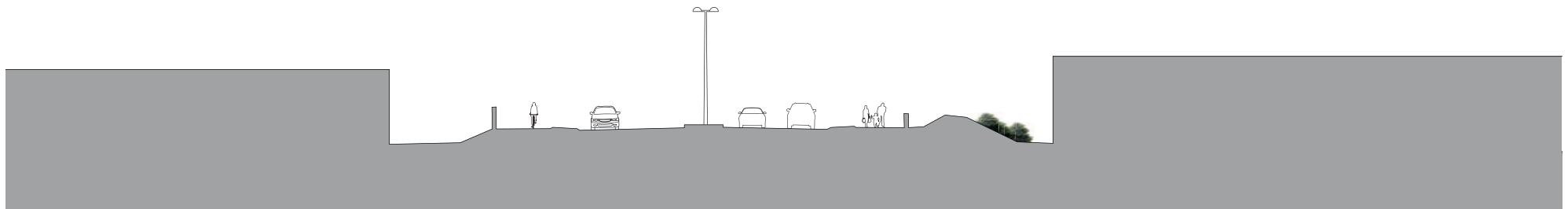
Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej overføres ikke i forslag N1b.

STØJSKÆRME

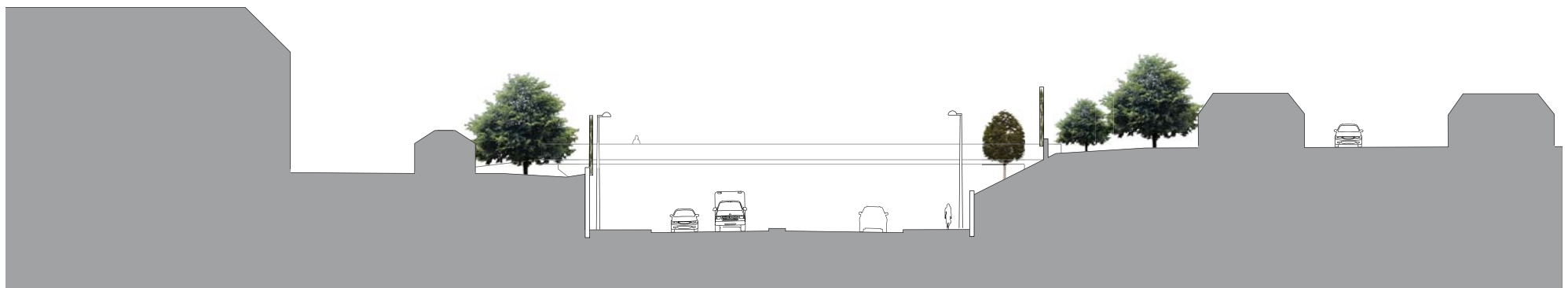
I forslag N1b opsættes støjskærme på delstrækninger mellem Frederiksværkvej og Odinsvej/Kocksvej. Yderligere er skærmene på vejens nordside ved Odinsvej trukket helt frem til krydset.

UDVALGTE DELOMRÅDER

I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder i N1b, der adskiller sig fra forslag N1a.



St. 18.200
Snit gennem J.F. Willumsens Vej. Vejen
ligger i samme terrænniveau som idag.



St. 17.350
Snit gennem J.F. Willumsens Vej. Vejen
ligger i samme terrænniveau som idag

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 3

St. 18.900 - st. 18.350

OMRÅDET OMKRING ASKELUNDSVEJ/ÅDALSVEJ

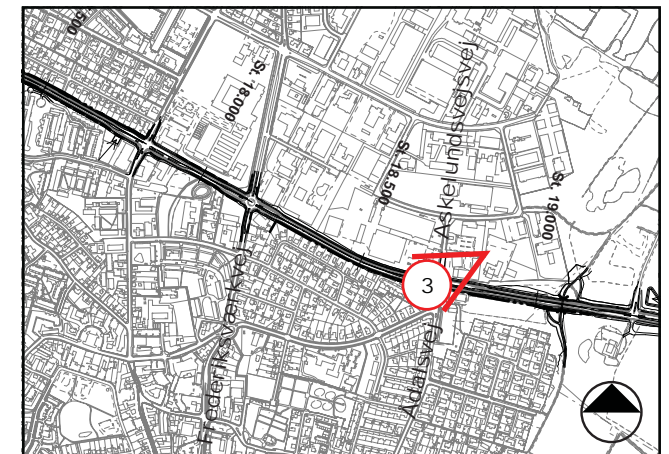
I forslag N1b udføres vejudvidelsen i vejens nuværende niveau. Der opsættes støjskærme på vejens sydside på begge sider af krydset ved Ådalsvej.



Krydset mellem J.F. Willumsens Vej og
Askelundsvej/Ådalsvej set mod sydvest

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 3 ▼





Adalsvej

Askefundsvej

J.F. Willumsens Vej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 18.350 - st.17.900

OMRÅDET OMKRING FREDRIKSVÆRKVEJ

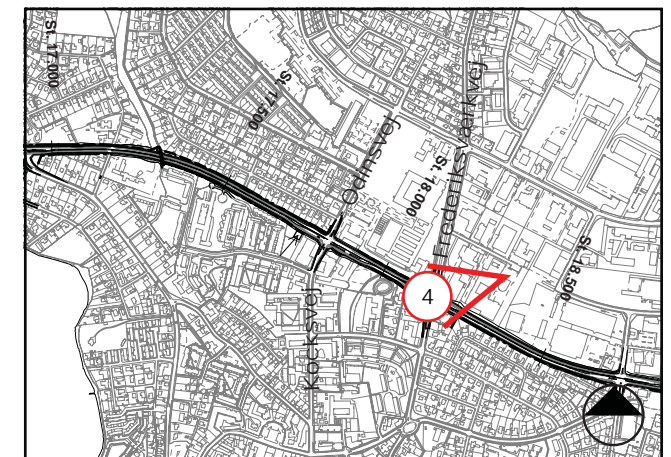
I forslag N1b udføres vejudvidelsen i vejens nuværende niveau. Der opsættes støjskærme på vejens sydside på begge sider af krydset ved Frederiksværkvej. På vejens nordside opsættes støjskærme foran Marienlystskolen. Støjskærmen løber sammen med en støjvold, der afskærmer mod Børnehuset.



Krydset mellem J.F Willumsens Vej
og Frederiksværkvej set mod sydvest

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 4 ▼





Frederiksværkvej

Børnehusej

J.F. Willumsens Vej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 5

St. 18.900 - st.17.450

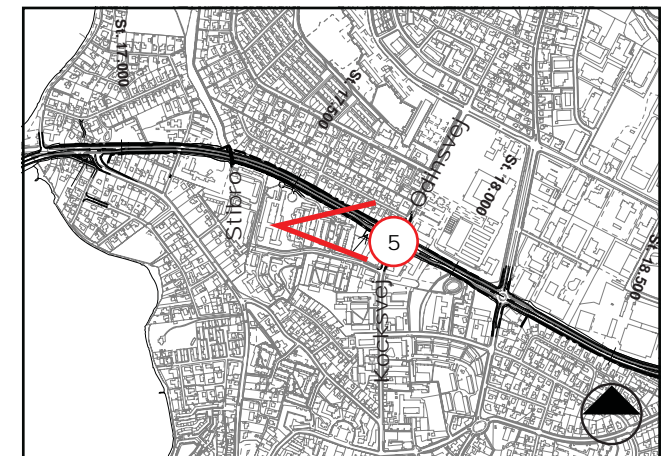
OMRÅDET OMKRING ODINSVEJ/KOCKSVEJ

I forslag N1b udføres vejudvidelsen i vejens nuværende niveau. Støjskærmene på vejens nordside føres helt frem til krydset ved Odinsvej.



Krydset mellem J.F. Willumsens Vej og
Odinsvej/Kocksvej set mod nordøst
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 5 ▼





J.F. Willumsens Vej

Odinsvej

Kocksvej

Frederiksværkvej

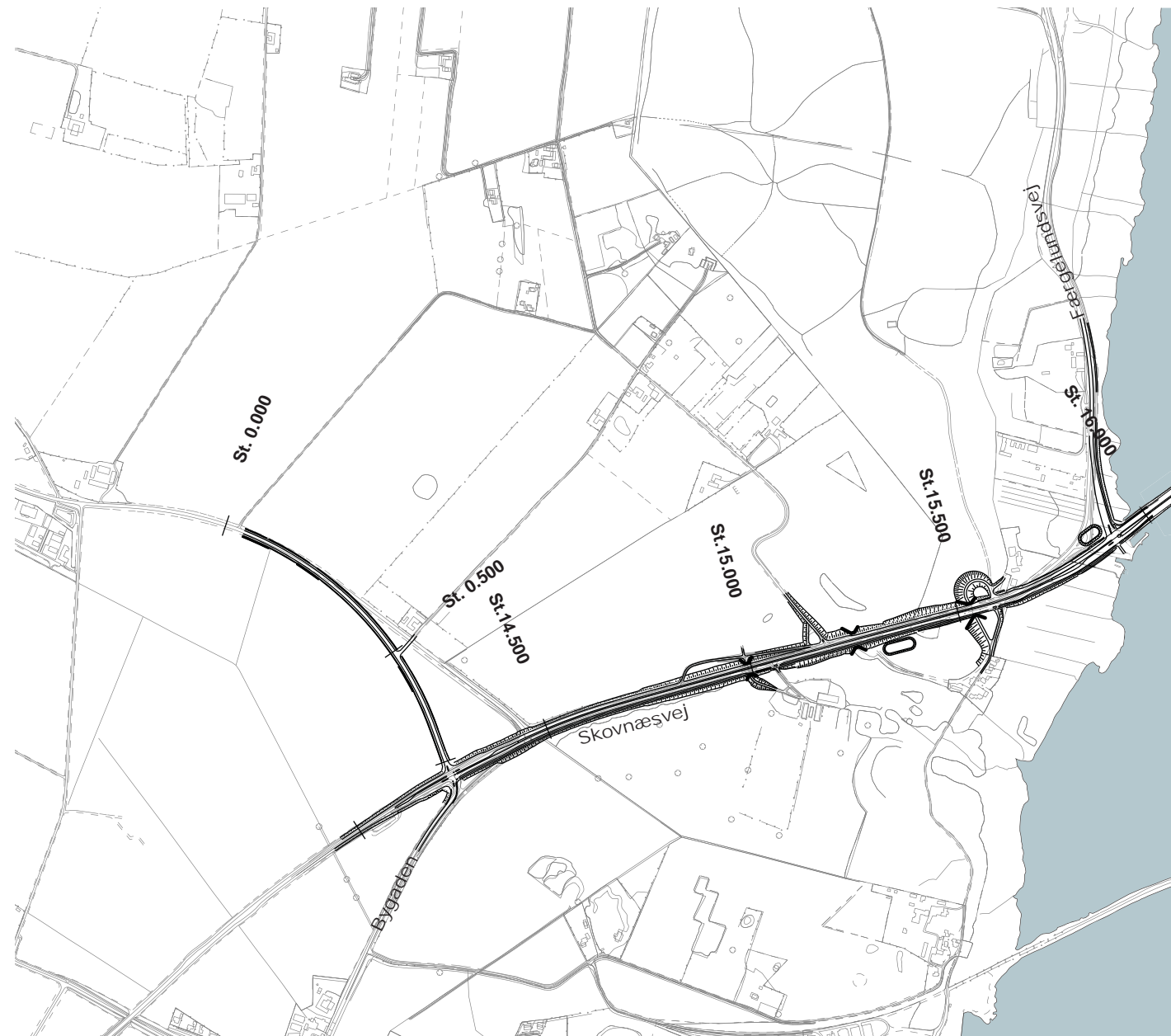
2.5 FORSLAG N1c

NY 4-SPORET SVINGBRO, SAMT UDBYGNING AF J.F. WILLUMSENS VEJ OG SKOVNÆSVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR. NIVEAUFRIE KRYDSNINGER PÅ J.F. WILLUMSENS VEJ.

GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag N1c er identisk med forslag N1a, bortset fra følgende:

- Forbindelsen over Roskilde Fjord udføres som en 4-sporet svingbro.



Forslag N1c - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag N1a ►



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold hvor forhold N1c adskiller sig fra N1a.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER

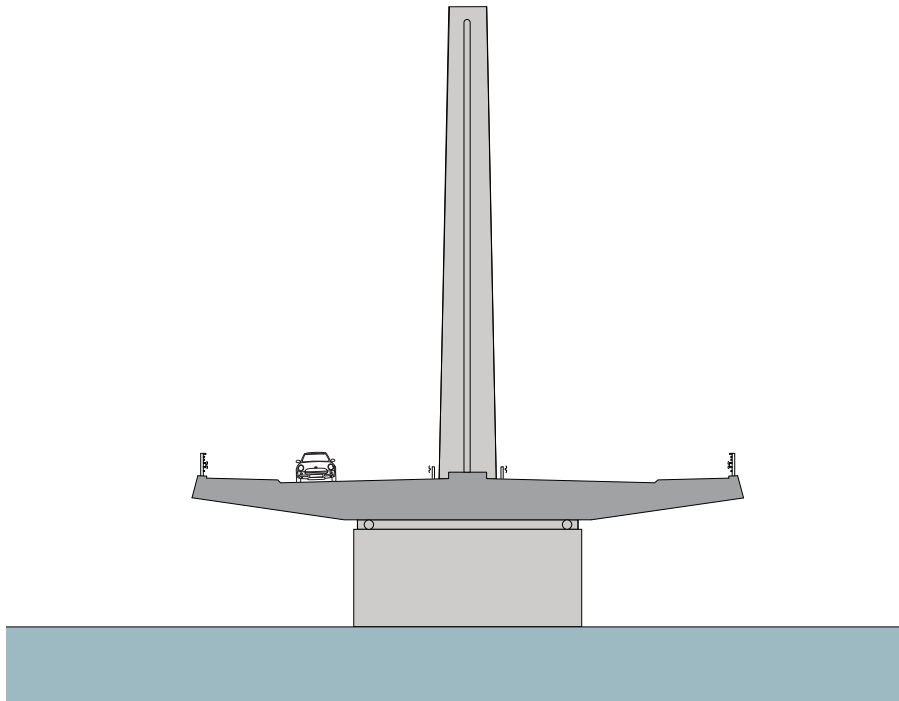
FJORDFORBINDELSEN

Som et alternativ til klapbroen i forslag N1a er forbindelsen over fjorden i forslag N1c udformet som en svingbro. Den overordnede udformning af broanlægget med dæmninger og placering af understøtninger svarer til løsningen med klapbro.

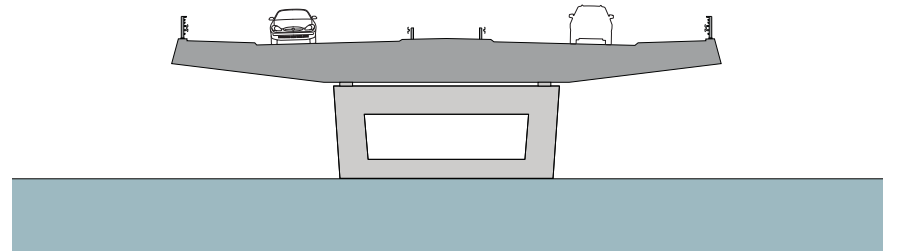
Svingbroen er udformet som en skråstagsbro med en 25 meter høj pylon. Broen har en samlet længde på knap 200 meter udformet med 2 faste fag og to svingfag. Svingpillen og pylonen er placeret asymmetrisk på brodækket således at det østlige svingfag er bredere end det vestlige. Det brede svingfag skal benyttes til gennemsejling.

UDVALGTE DELOMRÅDER

I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder i N1c, der adskiller sig fra forslag N1a.



St. 16.500
Snit gennem svingfag



St. 16.450
Snit gennem fast brofag

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 7

St. 16.750 - st. 15.900

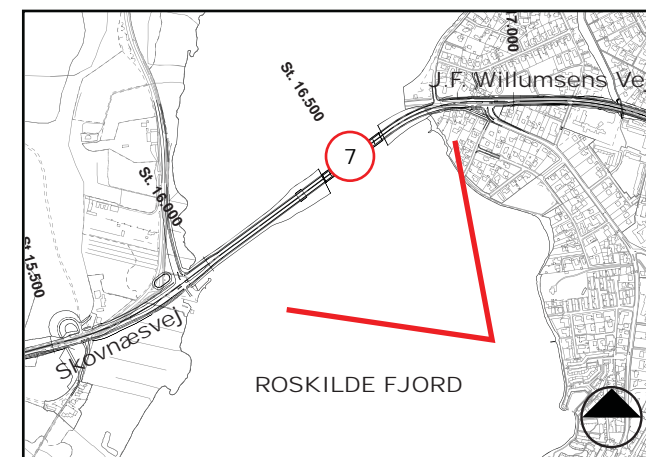
ROSKILDE FJORD

I forslag N1c krydses fjorden på en svingbro. Fra fjorden og kysterne vil broen med den høje pylon fremstå med et formudtryk, der skaber en vis ikonvirkning og potentielt kan blive et vartegn for Frederikssund og opland. Broen etableres med et nyt brotårn til brovagt. Den vestlige dæmning kan etableres med en mindre underføring for kajak/kanoroere. Underføringen er en tilvalgs mulighed.



Svingbro set fra syd ▶
◀ Eksisterende forhold

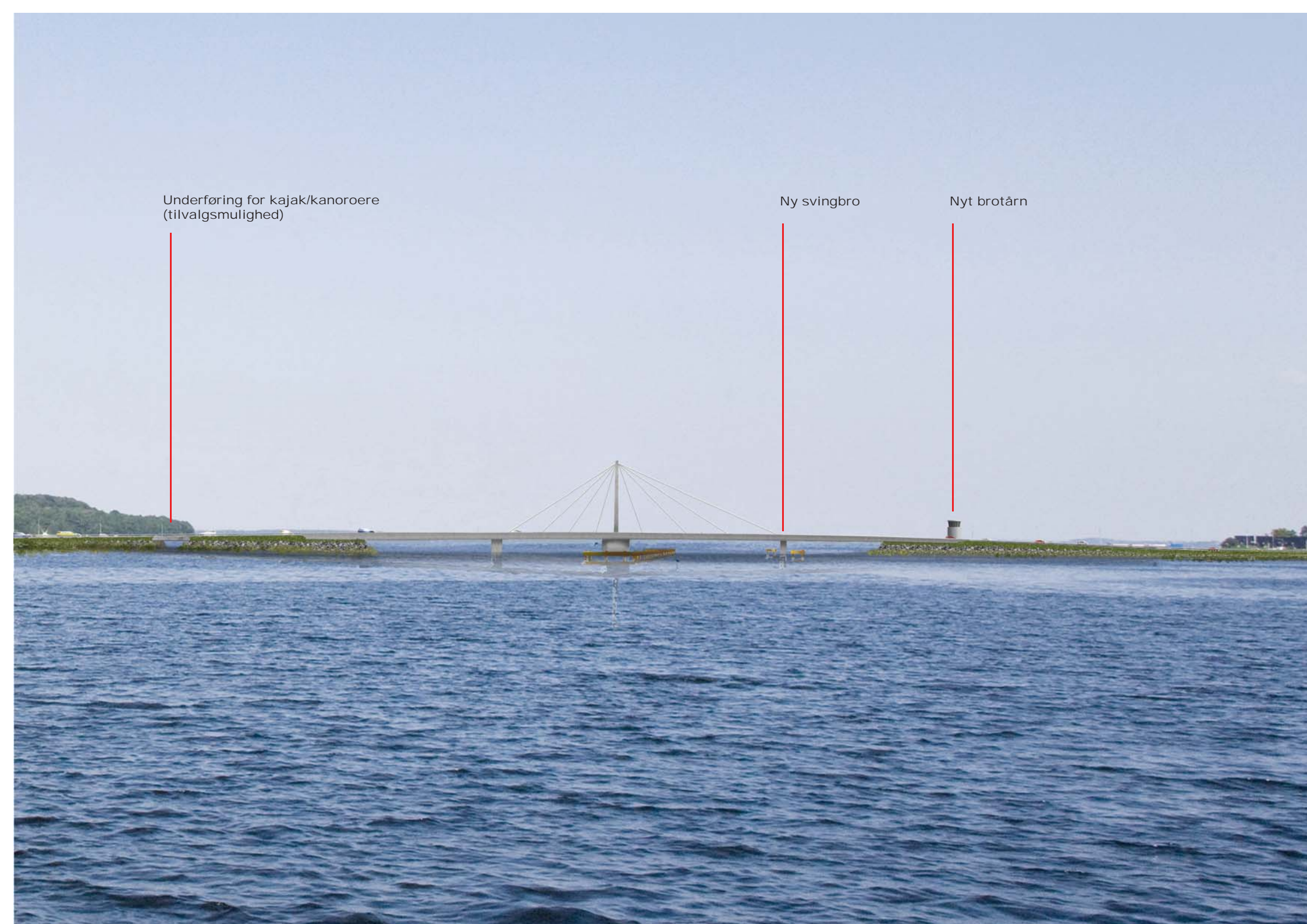
Kortudsnit delområde 7 ▼



Underføring for kajak/kanoroere
(tilvalgsmulighed)

Ny svingbro

Nyt brotårn



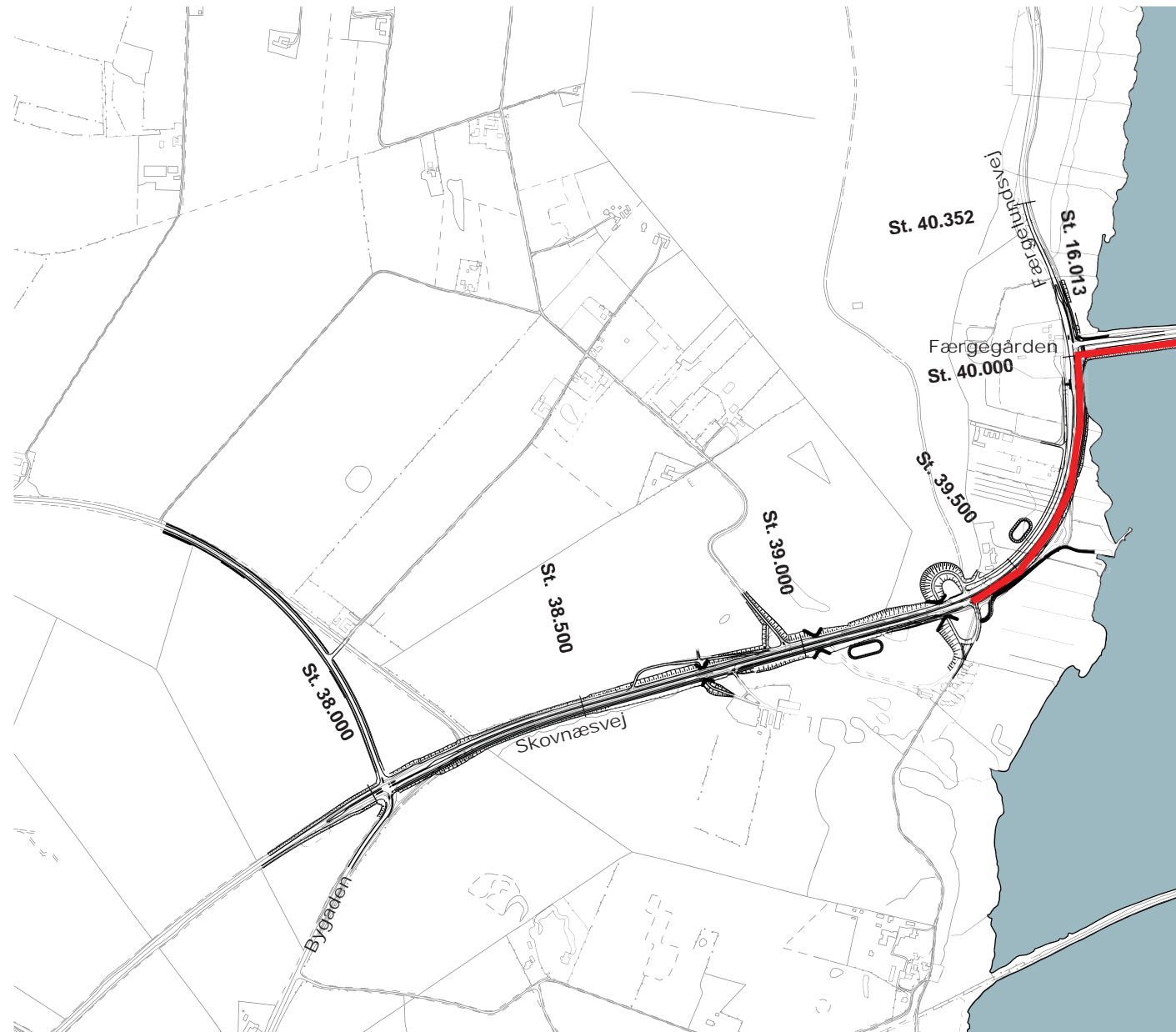
2.6 FORSLAG N2a

UDBYGNING AF DEN EKSISTERENDE BRO MED EN NY 2-SPORET KLAPBRO, SAMT UDBYGNING AF J.F. WILLUMSENS VEJ OG SKOVNÆSVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR. NIVEAUFRIE KRYDS PÅ J.F. WILLUMSENS VEJ.

GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag N2a er identisk med forslag N1a, bortset fra følgende:

- Forbindelsen over Roskilde Fjord udføres som en udbygning af den eksisterende bro med en ny 2-sporet klappbro
- Udbygningen af Skovnæsvej starter ved Færgegården.



Forslag N2a - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag N1a ▶



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold, hvor forslag N2a adskiller sig fra N1a.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER

FJORDFORBINDELSEN

Vejens forløb over Roskilde fjord sker ved en udbygning af den eksisterende bro med et parallelt broforløb mod syd. Den eksisterende bro og parallelbroen udformes således, at der er to ensrettede kørespor på hver bro. Tilbygningen er en klapbro og er både dimensionsmæssigt og visuelt meget forskellig fra den eksisterende bro.

Med den nye parallelbro udbygges det eksisterende dæmningsanlæg på Kronprins Frederiks Bro mod syd, så begge broer lægger af på den samme dæmning. På dæmningen er vejbanerne i hver retning adskilt af en grøn rabat. Da de to broer ikke ligger direkte op ad hinanden vil den samlede bredde af broanlægget blive meget markant.

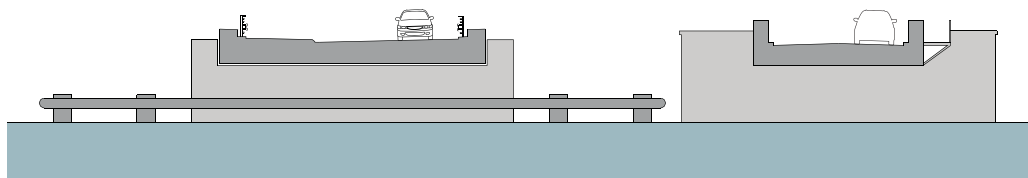
Det samlede anlæg vil fremstå usammenhængende med en gammel og en ny bro. Når begge broers klapper er åbne, vil broerne kunne ses på lang afstand, både i fjorden og inde i landet.

UDVALGTE DELOMRÅDER

I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder i N2a, der adskiller sig fra forslag N1a.

Ny bro

Eksisterende bro



St. 16.560
Snit gennem klapbrofag

Ny bro

Eksisterende bro



St. 16.485
Snit gennem fast brofag

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 7

St. 16.750 - st.16.000

ROSKILDE FJORD

I forslag N2a udformes vejen fra Strandvej til kysten med en bred midterrabat der forbereder til det dobbelte broforløb over fjorden. Vejforløbene, bestående af den eksisterende bro og udbygningen, føres ud i fjorden på en lav dæmning. Det smalle areal mellem den eksisterende bro og udbygningen beplantes med græs. Kystlinjen ved udbygningen mod syd genetableres

med en lav hældning mod vandfladen og skal indgå naturligt med den eksisterende kystlinje. Fra trafikantens synsvinkel vil overgangen fra land til dæmning og bro opleves som i dag, men tilføjet udbygningen mod syd. Forløbet over fjorden er relativt kort og herfra ledes det parallelle vejforløb videre mod kysten på en lav dæmning, udformet med lave skråninger mod

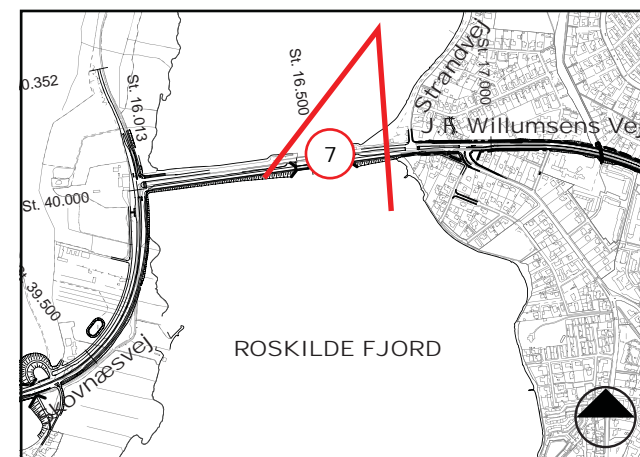
vandfladen. Trafikanter kørende mod vest vil møde Færgegården for enden af vejforløbet i en central akse. Udbygningen mod syd ligger forskudt for denne akse. Trafikanten vil opleve en naturlig overgang mellem dæmning og kyst. Kystlandskabet omkring udbygningen søges genetableret og skal indgå naturligt med omgivelserne.

Set fra fjorden vil det samlede anlæg med de to broer opleves markant og påvirke oplevelsen af fjordrummet. Anlægget vil særligt være karakteriseret af det dobbelte sæt broklapper, som, når broerne åbnes, vil virke meget dominerende. Yderligere er udbygningen visuelt meget forskellig fra den eksisterende bro.



Nyt dobbelt broforløb over
Roskilde Fjord set mod sydvest
◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 7 ▼





Skovnæsvej

J.F. Willumsens Vej

Strandvej

Ny Klapbro

Eksisterende Kronprins
Frederiks Bro

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 8

St. 40.000 - st. 38.000

OMRÅDET OMKRING SKOVNÆSVEJ

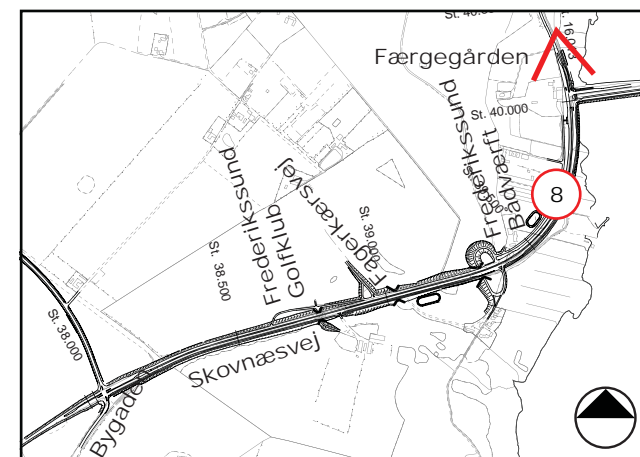
I forslag N2a møder vejens forløb kysten ved Færgegården, og vejen ændres her til en 4-sporet landevej. Det aksiale forhold mellem Færgegården og den eksisterende bro forskydes en smule mod syd med det samlede nye broanlæg. Fra Færgegården ledes vejen mod syd mod Frederikssund Bådværft.



Udbygning af Skovnæsvej set mod syd ▶

◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 8 ▼



Eksisterende vejforløb
over fjorden

Nyt vejforløb over fjorden

Færgegården

Skovnæsvej



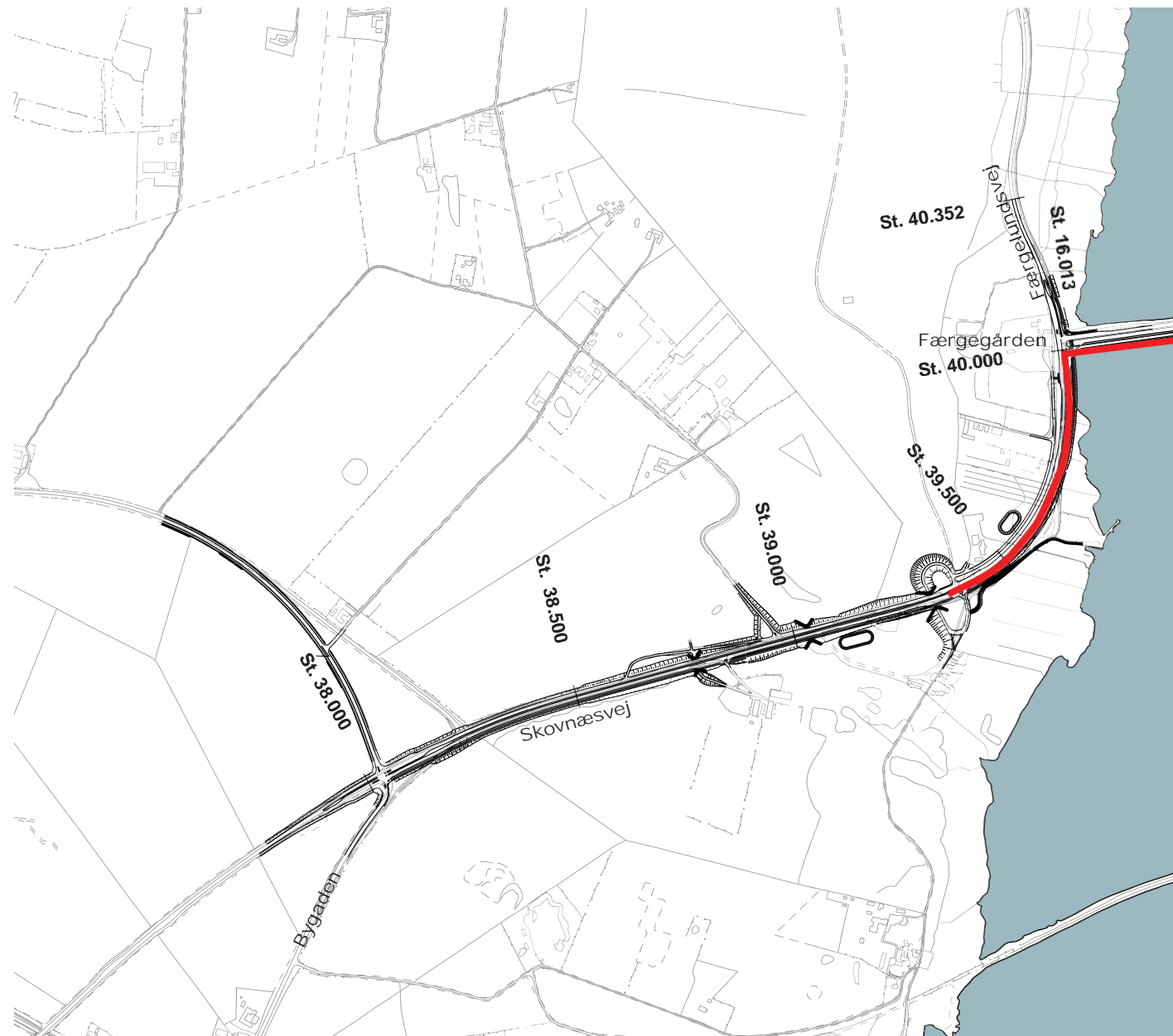
2.7 FORSLAG N2b

UDBYGNING AF DEN EKSISTERENDE BRO MED EN NY 2-SPORET Klapbro, SAMT UDBYGNING AF J.F. WILLUMSENS VEJ OG SKOVNÆSVEJ FRA 2 TIL 4 SPOR. KRYDSNINGER I NIVEAU PÅ J.F. WILLUMSENS VEJ.

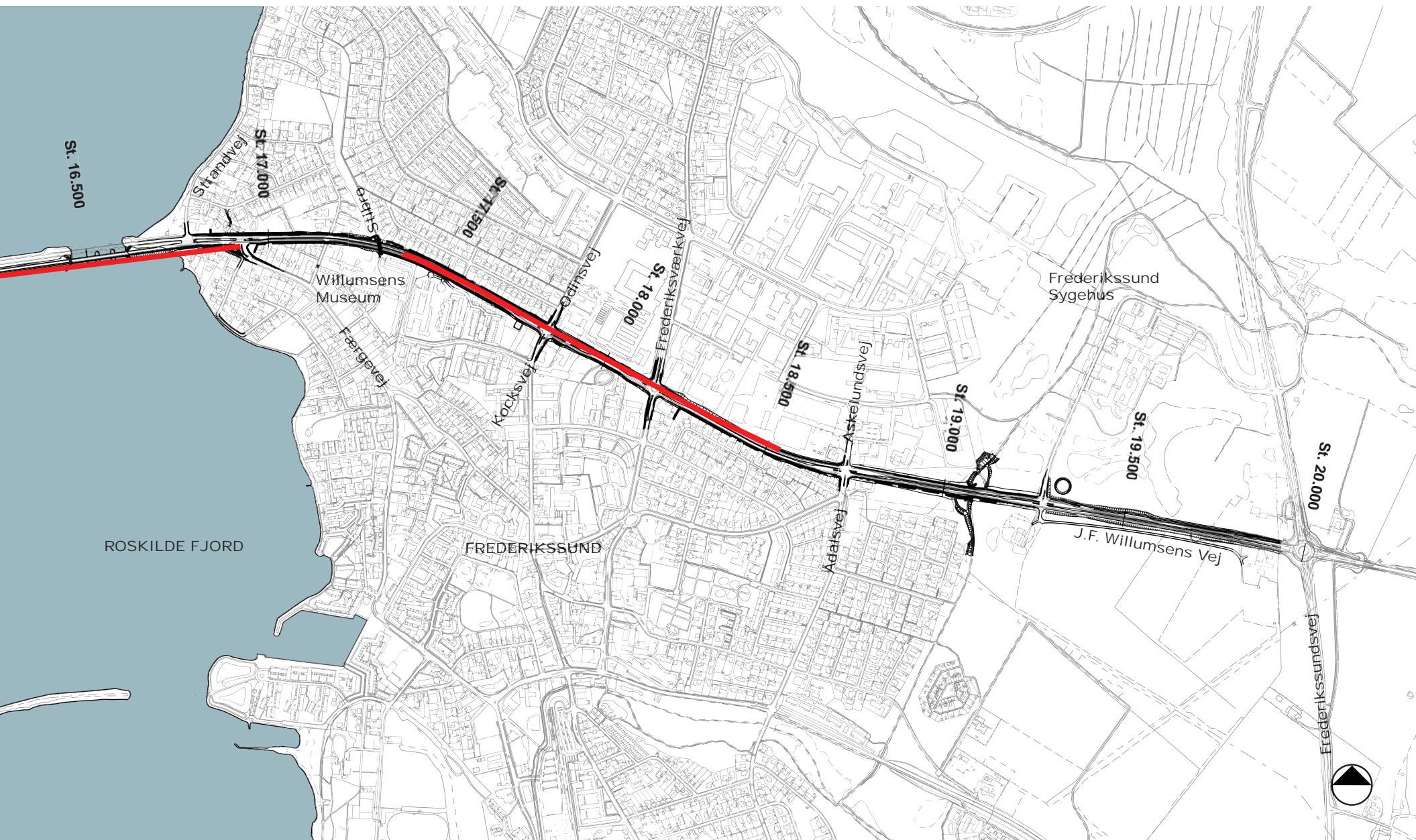
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag N2b er identisk med forslag N1a, bortset fra følgende:

- Forbindelsen over Roskilde Fjord udføres som en udbygning af den eksisterende bro med en ny 2-spolet klapbro
- Udbygningen af Skovnæsvej starter ved Færgegården.
- Vejstrækningen mellem st.18.600 og st. 17.500 udvides i vejens nuværende terrænniveau. Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej ligger i niveau med J.F.Willumsens Vej, som beskrevet i forslag N1b



Forslag N2b - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag N1a ►



3 SYDLIGE FORSLAG



Den nordlige del af undersøgelsesområdet set fra Marbæk



Kysten af Tørslev Hage set mod sydøst

3.1 LANDSKABSANALYSE SYD

INTRODUKTION TIL LANDSKABSANALYSE

Der er indledningsvis foretaget en landskabsanalyse i et større område omkring Roskilde Fjord. Landskabsanalysen er efterfølgende delt op i et nordligt og et sydligt analyseområde i forhold til VVM-undersøgelsens nordlige og sydlige linjeføringer. Analysen har dannet grundlag for udformningen af de enkelte vejlinjers fremtidige indpasning i by- og landskab samt udformning af vejens udstyr.

Landskabsanalysen har, sammen med detaljerede miljøundersøgelser, dannet en del af grundlaget for vurdering af de undersøgte forslag i både udvælgelsesperioden, i skitseperioden og ved kommenteringen af de endelige forslag og skal i sidste ende begrunde fravalget af ikke anbefalelsesværdige forslag og understøtte udpegningen af det eller de anbefalede forslag.

UNDERSØGELSESOmrÅDET

Undersøgelsesområdet for landskabsanalysen for de sydlige forslag afgrænses mod nord af Frederikssund syd og Gerlev og mod syd af Lille Rørbæk og Skuldelev. Mod øst afgrænses analyseområdet af Frederikssundsvej og mod vest af Lyngerup.

Et særligt fokusområde i landskabsanalysen er Tørslev Hage, da et nyt sydligt vejforløb særligt vil berøre dette område.

Overordnet opleves analyseområdet som et sammensat og fladt landskab, kun afbrudt af Roskilde Fjord. Landskabet omkring kysterne er særligt følsomt, og udformningen af vejens forløb i forhold til fjorden skal derfor behandles med omhu.



FREDERIKSSUND

ROSKILDE FJORD

LANDERSLEV

GERLEV

ØPPE SUNDBY

TØRSLEV

TØRSLEV HAGE

MARBÆK

LYNGERUP

LILLE RØRBÆK

SKULDELEV

Frederikssundsvej



LANDSKABET



Svagt bølget landskab set fra Marbæk



Fredet område i landskabskile på Tørslev Hage

På begge sider af fjorden karakteriseres landskabet af åbne sammenhængende landskabsrum med store dyrkningsflader, lunde, hegn og vådområder.

På Frederikssundssiden opleves landskabet svagt bølget med et stort lavområde tæt på fjorden. En stor del af kystlandskabet ved Marbæk og Lille Rørbæk er fredet som et værdifuldt kystnært kulturlandskab.

I det flade åbne landskab udgør Roskilde Fjord området mest karakteristiske landskabselement. Fjorden opfattes i første omgang som ét stort samlet landskabsrum, men kan ved nærmere analyse opdeles i flere rum. Fjordens rum opleves meget forskelligt alt efter, hvor man befinder sig langs kysten. Fjorden møder de omkringliggende landskaber med bløde glidende overgange mellem land og vand langs de lave kyster.

På Hornsherredsiden er landskabet overordnet fladt og åbent og har kun få markante afgrænsninger. Fjordens vestkyst markerer sig særligt ved Tørslev Hage, der, med sin fremskudte

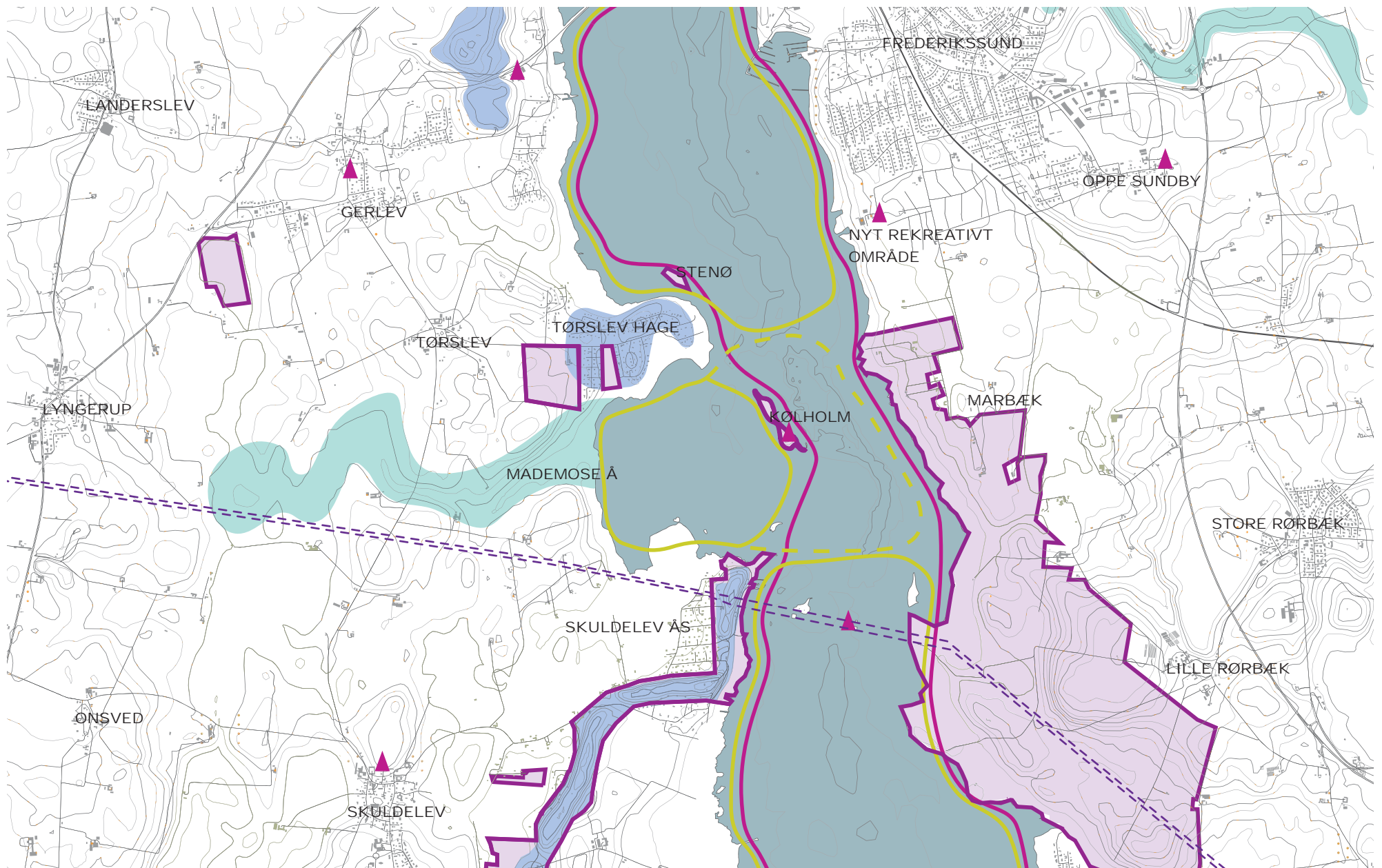
placering i fjorden, terrænform og karakteristiske skovområde mod fjorden, er et markant landskabeligt element. Tørslev Hage fremstår i dag som et rekreativt sommerhusområde med enkelte fredede områder.

Syd for Tørslev Hage udgør ådalen omkring Mademose Å og selve åen karakteristiske landskabselementer. Selve åen slynger sig fra Tagmosen til udløbet ved fjorden.

SIGNATURER

	Fredede områder
	Ådal
	Markant landskabstræk
	Skov/lund
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra øst og vest
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra øst
	Fjordrummets afgrænsning oplevet fra vest
	Højspænding
	Landmarks

Landskab ►



BEBYGGELSER



Frederikssund set mod nord



Sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage


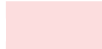


På fjordens østside, syd for Frederikssund, udgøres bebyggelsen af spredte gårde, hvoraf en del ligger tæt på kysten. Mod nord afgrænses det åbne landskab af Sydbyen i Frederikssund. Her er et affaldscenter under omdannelse til et nyt rekreativt område og et nyligt udstykket boligområde under udbygning. Mod syd anes Lille Rørbæk og Store Rørbæk, der begge ligger højt i landskabet. De beskyttede diger omkring Lille Rørbæk danner velbevarede mønstre og markerer tydeligt stjerneudskiftningerne.

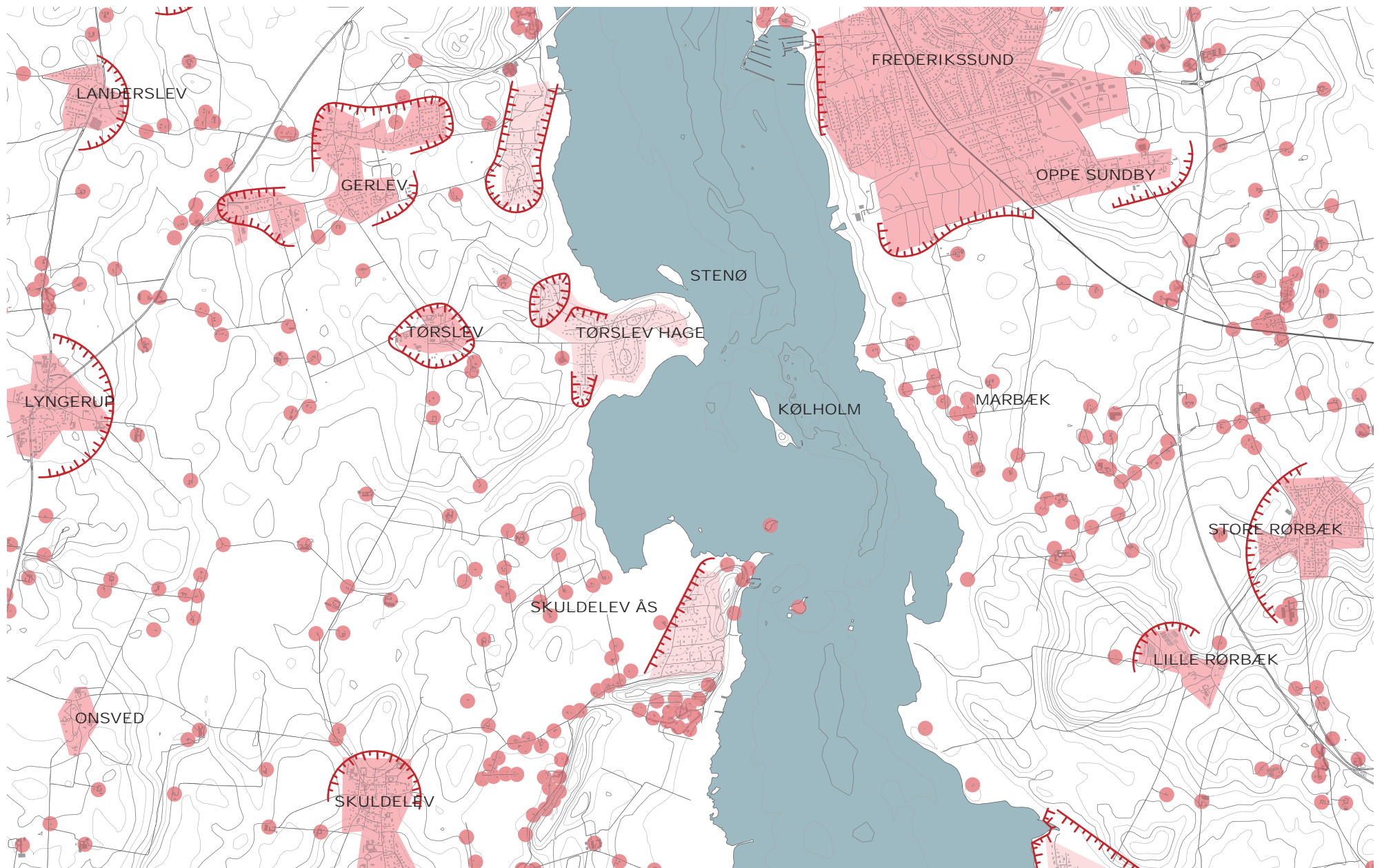
På vestsiden af fjorden er Tørslev Hage det eneste sammenhængende bebyggede område, der direkte vil blive berørt af en ny sydlig vejlinje. Sommerhusbebyggelsen er af ældre dato og fremstår meget grøn.

Vest for Tørslev Hage ligger landsbyerne Tørslev, Lyngerup og Landerslev. Både Tørslev og Lyngerup er præget af den oprindelige stjerneudstyknings med fritliggende gårde, diger og hegn. Mod syd ligger Skuldelev og Onsved, som er en mindre samling gårde. Landsbyerne opleves udefra som meget

grønne. Mellem landsbyerne ses bebyggelserne i form af fritliggende gårde. De flade landskabsområder mellem Tørslev og Skuldelev er de tyndest bebyggede områder.

SIGNATURER

-  Bymæssig bebyggelse inkl. planlagte p.t. ubebyggede områder
-  Sommerhusbebyggelse
-  Gårde og husmandssteder
-  Markant bebyggelsesrand



3.2 STRATEGI FOR VEJENS UDFORMNING



For alle sydlige forslag skal vejen udformes med udgangspunkt i det omkringliggende landskab. Overordnet skal vejen opleves som et integreret element, der underordner sig landskabets overordnede strukturer og skaber mindst mulig barriere. Vejens forløb skal forholde sig til landskabets kurver og rumlige afgrænsninger og anlægges med naturlig tilslutning til eksisterende veje.

Motortrafikvejen skal udformes, så den skaber bedst mulig sammenhæng med det omkringliggende landskab og minimerer den negative effekt på de områder, den gennemløber. På særligt følsomme områder skal vejen føres under terræn

for at begrænse vejens visuelle og lydæssige dominans og minimere højden af støjskærme.

Støjskærme og støttevægge skal udformes i forhold til karakteren af de landskabelige omgivelser, vejen passerer. Støjskærme og støttevægge skal udformes, så vejrummet opleves så åbent som muligt, og når vejen ligger i afgravning gøre trafikantens oplevelse af vejforløbet mindre trangt.

Dæmninger og skråninger skal beplantes med lokal vegetation for at styrke samspillet mellem vej og landskab.

I forslag S1 højbro vil vejens forløb over Roskilde Fjord være det mest synlige samspil mellem vej og landskab og kræve en særlig arkitektonisk bearbejdning. Det er hensigten, at vejen skal ledes over fjorden så diskret som muligt - som et bånd, der spænder fra kyst til kyst, med stor åbenhed og kontakt til fjordlandskabet. Broen skal udformes som en visuel klar og letafleselig hovedform, der trods sine dimensioner indpasser sig harmonisk i fjordlandskabet.

For de enkelte tunnelløsninger skal tunnelportalerne og portalbygningerne udformes med et enkelt formsprog med henblik på at skabe mindst mulig barriere.



I forslag S2 kort tunnel, markerer vejens forløb sig via store dæmningsanlæg på fjordens øst- og vestkyst. Det er hensigten, at dæmningsanlæggene skal udformes, så de fremstår så enkle som muligt og kan integreres i det eksisterende kystlandskab. Dæmningsanlæggene skal anlægges med omgivende lavtliggende arealer for at bibeholde karakteren af den eksisterende kystlinje.

Motortrafikvejen og det åbne samlede landskab med Roskilde Fjord i midten er elementer, der opleves i en stor skala. Motortrafikvejen gennemløber dog også områder, hvor skalaen er lille, og hvor vejens dimensioner virker overvældende. Dette

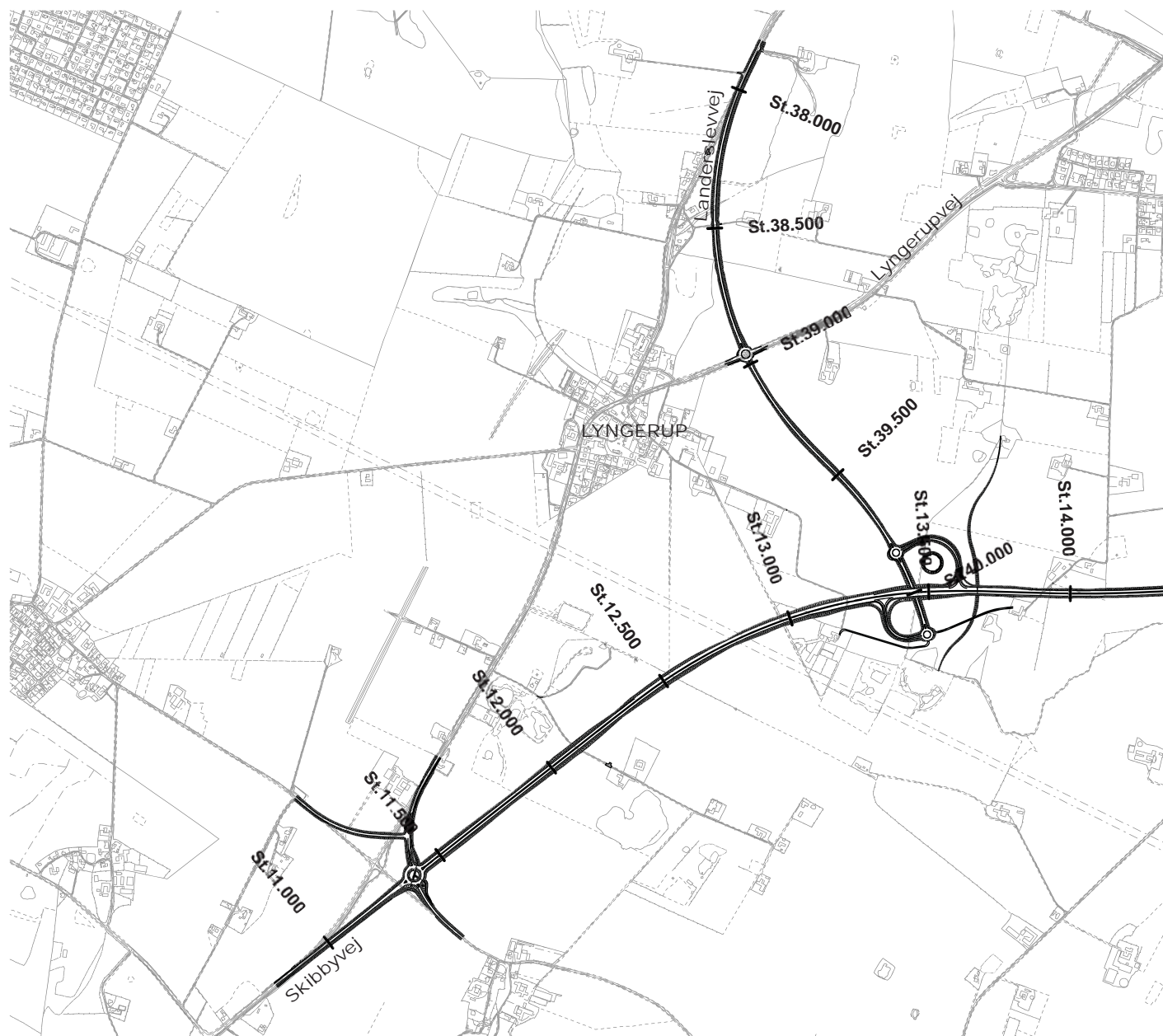
forhold kan opstå i bebyggede områder eller eksempelvis i krydsningen med eksisterende veje, der opleves ved lavere fart eller af fodgængere. I disse områder skal der lægges særlig vægt på en detaljering af vejens udstyr, som eksempelvis støjskærme. Broer og tunneller behandles, så der skabes en glidende overgang mellem vejen og dens omgivelser.

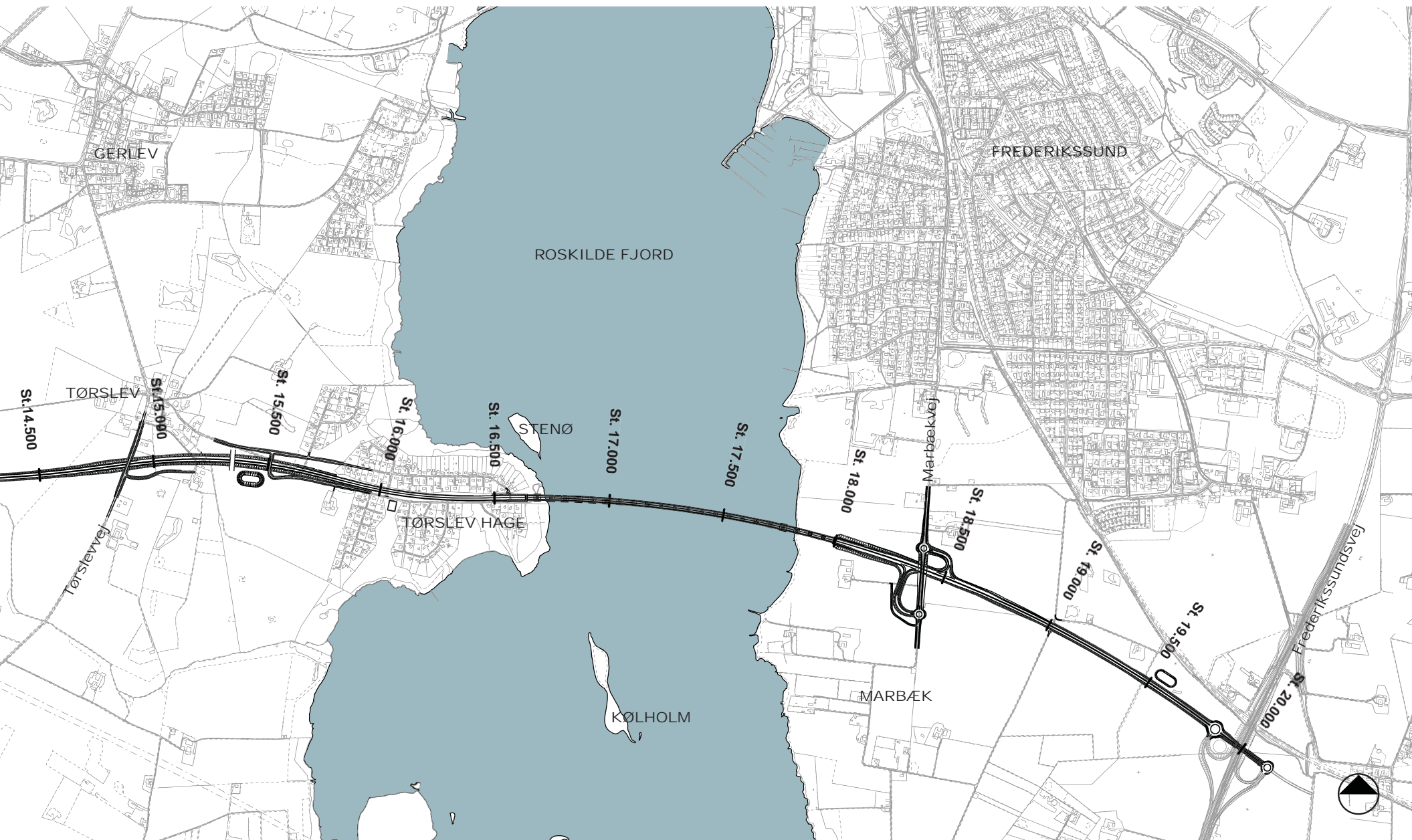
3.3 FORSLAG S1

NY MOTORTRAFIKVEJ PÅ HØJBRO MELLEM MARBÆK OG TØRSLEV HAGE OG NYE VEJFORBINDELSER TIL EKSISTERENDE VEJANLÆG.

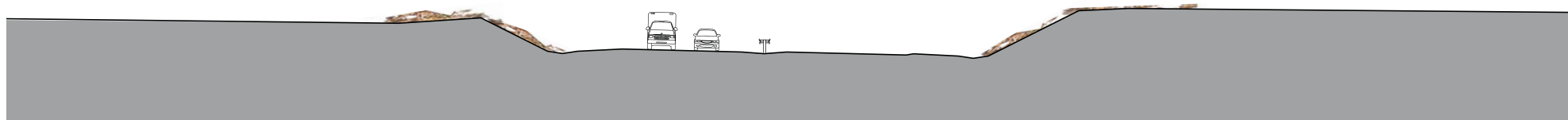
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag S1 omfatter en ny 4-sporet vejforbindelse, der via en højbro forbinder østkysten af Roskilde Fjord ved Marbæk med Tørslev Hage på fjordens vestkyst. På Frederikssundssiden tilsluttes vejen det eksisterende vejnet ved Marbækvej og ved Frederikssundsvej. På Hornsherredsiden tilsluttes vejen via en ny lokalvej øst for Lyngerup til Lyngerupvej og Landerslevvej. Mod syd har vejen tilslutning til Skibbyvej. Vejens profil er udformet med to kørespor i hver retning. Vejen er en motortrafikvej og anlægges i forhold til en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.





VEJENS UDFORMNING



St. 18.800

Snit gennem åbent landskab mellem
Frederikssundsvej og Marbækvej

I det følgende beskrives og illustreres den principielle udformning af forslag S1. Vejforløbet beskrives med udgangspunkt i vejens forhold til omgivelserne.

Vejforløbet i forslag S1 vil overordnet opleves som et vejforløb i åbent landskab, bortset fra strækningen gennem Tørslev Hage. Trafikanten vil opleve forløbet gennem tre delstrækninger, henholdsvis øst for Roskilde Fjord, over Roskilde Fjord samt vest for Roskilde Fjord. Vejens forløb, på en højbro over fjorden, vil både fra omgivelserne og fra vejen opleves som det mest markante.

I det åbne land vil vejen opleves som et let kurvet forløb, der veksler mellem at ligge i afgravning og på dæmning. Afgravning og dæmninger er udformet med naturlige skråninger, så de på bedst mulig vis skaber forbindelse til det omkringliggende landskab. På korte strækninger, tæt på bebyggede

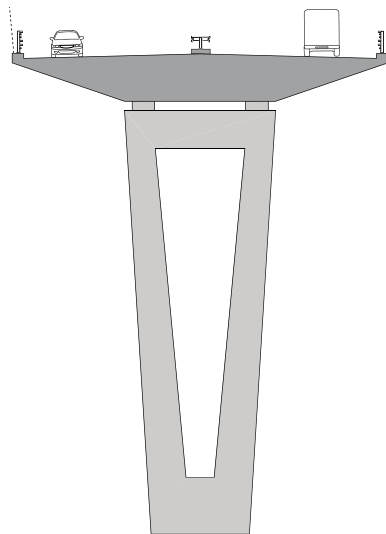
områder, vil vejen tegne sig via støjskærme. På størstedelen af strækningen vil vejen dog være karakteriseret af kontakten til det åbne land.

På begge fjordkyster vil vejens forløb markere sig via højbroens dæmningsanlæg. Fra omgivelserne vil dæmningsanlægene opleves som markante elementer i det flade kystforland.

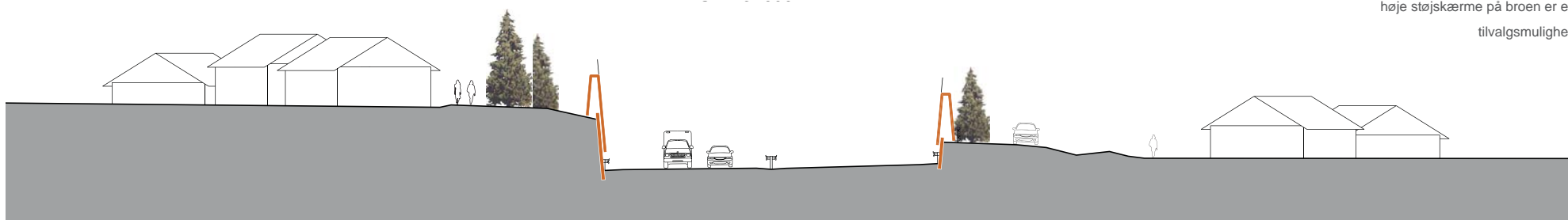
Vejens linje krydser fjorden på dens smalleste sted, hvilket skaber en naturlig forankring for en bro. Fra fjorden og kystlandskabet vil broen fremstå som en smal linje, der med enkle understøtninger løfter vejbanen over fjorden.

Der opsættes 2 meter høje støjskærme på begge sider af broen ved Tørslev Hage. Som tilvalgsmulighed kan der opsættes 2 m høje støjskærme i hele broens længde.

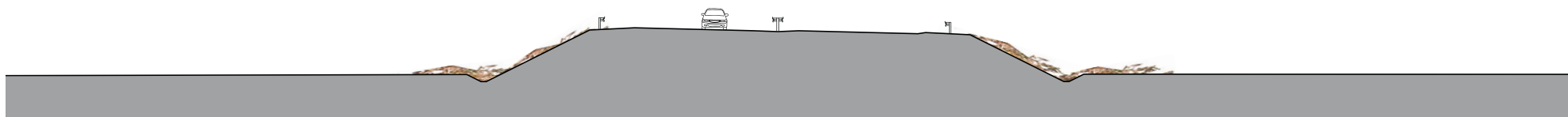
Gennem Tørslev Hage vil motortrafikvejen fra omgivelserne tegne sig via støjskærme og beplantning. Støjskærmene vil her opleves som markante elementer, der skaber en betydelig barriere. Fra hovedparten af området vil man ikke kunne se motortrafikvejen. Da vejen ligger i afgravning gennem sommerhusområdet, vil bilisten ikke have nogen kontakt til omgivelserne men kun kunne forholde sig til vejens afgrænsning i form af støttevægge og støjskærme.



St. 17.380
Snit gennem højbro. De 2 meter
høje støjskærme på broen er en
tilvalgsmulighed

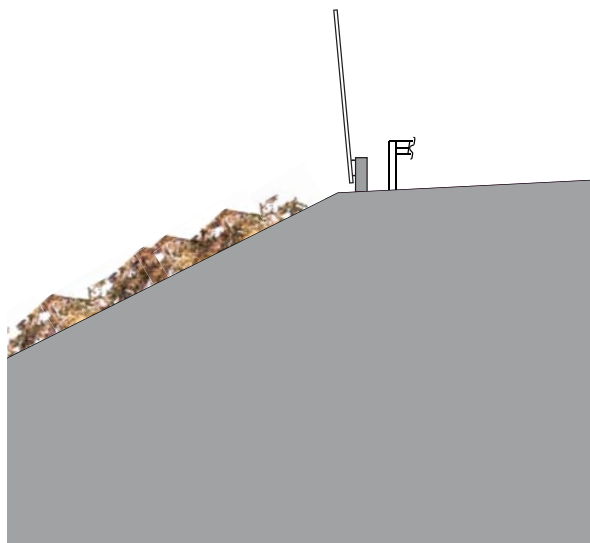


St. 16.240
Snit gennem Tørslev Hage. Vejen er ud-
formet med støttevægge og støjskærme

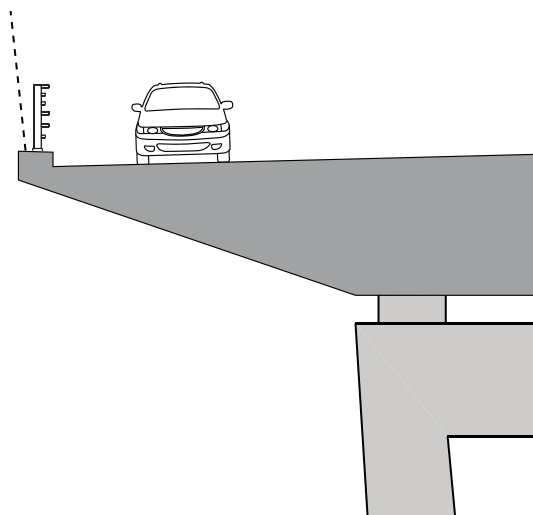


St. 13.000
Snit gennem åbent landskab nord for Onsved

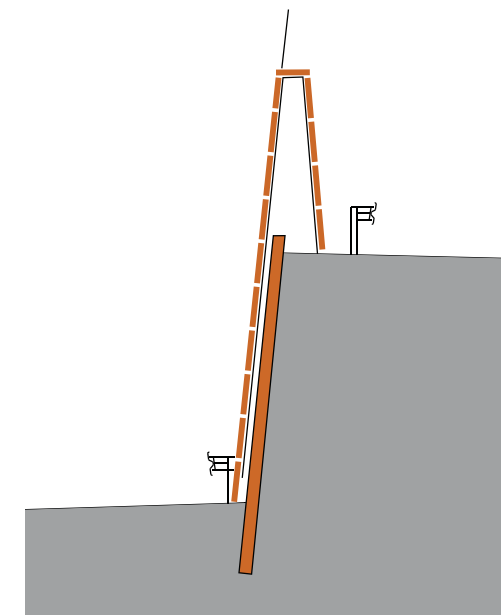
UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Transparent støjskærm på Marbæksiden



2 meter høje transparente støjskærme på hele højbroen, som tilvalgsmulighed



Støjskærm og støttevæg i cortenstål, med transparent parti øverst, langs vejen gennem Tørslev Hage

STØJSKÆRME

En ny 4-sporet vejforbindelse i forslag S1 vil medføre opsætning af støjskærme i 3-4 meters højde på de strækninger, der ligger tæt på eksisterende bebyggelse.

På Frederikssundssiden opsættes 3 meter høje støjskærme på vejens nordside, fra tilslutningsanlægget ved Marbækvej og frem til dæmningsanlæggets afslutning. Der opsættes ligeledes støjskærme på øst- og nord siden af den nordgående rampe, mellem den nye motortrafikvej og Marbækvej. Støjskærmene er placeret tæt på vejen, på toppen af dæmningsanlægget. Den enkelte skærm er udformet som en skive med hældning 11:1, således at skærmen hælder væk fra vejen og dermed skaber et mere åbent vejrum. For at mindske barrierevirkningen og skabe kontakt til det omkringliggende landskab, er skærmen udformet helt eller delvist i glas eller akryl. Det

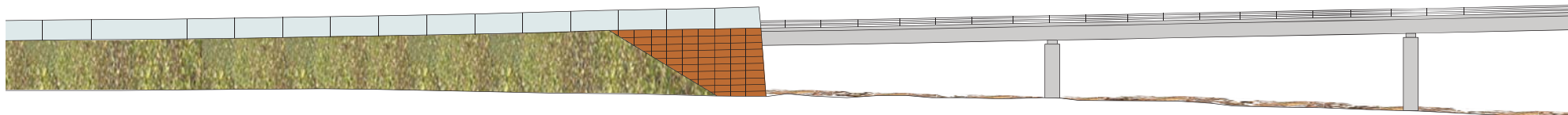
samlede forløb af skærme følger vejens kurve og terrænbevægelser i et glat og ubrudt forløb.

Nærmest Tørslev Hage opsættes 2 meter høje, transparente støjskærme på begge sider af højbroen på en 200 meter lang strækning. Som en tilvalgsmulighed kan der etableres 2 meter høje transparente støjskærme på begge sider af broen i hele dens længde.

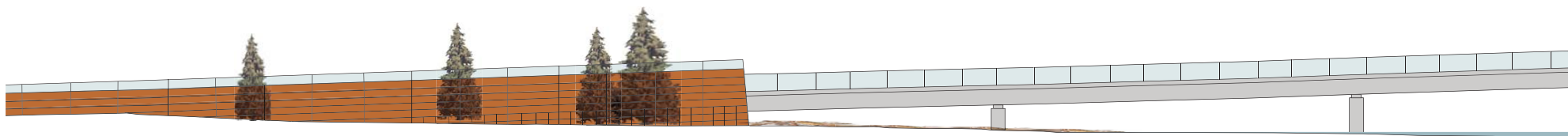
På Hornsherredsiden opsættes 4 meter høje støjskærme langs vejen gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage. Skærmene er placeret i umiddelbar forlængelse af støttevægge og dæmningsanlæg og følger vejens bevægelser i lange ubrudte forløb. Støjskærmen tænkes udført i perforeret cortenplade og består af 2 sider, der hælder mod hinanden med hældning

11:1, således at profilet er bredt forneden og smalt foroven. Den øverste meter af skærmen udføres i glas eller akryl for at mindske skærmens visuelle dominans. Skærmens materialitet relaterer sig til sommerhusområdets struktur og farver. Støjskærmene vil med deres højde og ubrudte forløb dominere oplevelsen af sommerhusområdet og tegne vejens forløb.

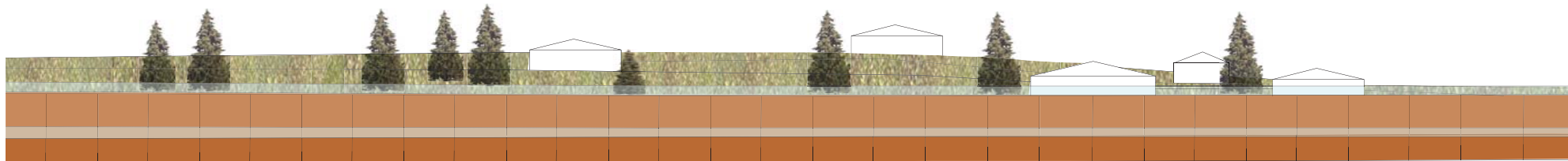
Fra vejen vil støjskærmene fremstå som en forlængelse af støttevæggen med samme hældning og materiale.



Transparente støjskærme på vejens
nordside på Marbæksiden.

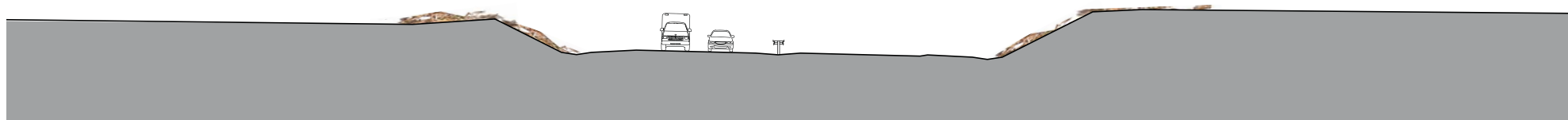


Støjskærme og støttevægge i cortenstål ved
kysten på Tørslev Hage. På
broen etableres støjskærme på en 200 meter lang
strækning nærmest endeunderstøtningen.

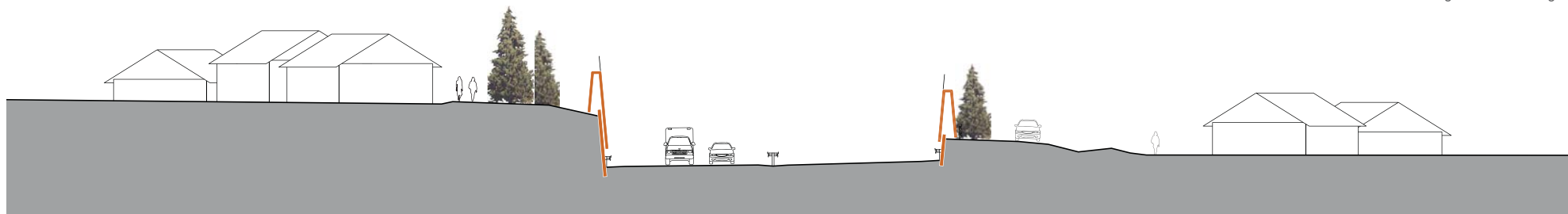


Støjskærme og støttevægge i cortenstål
langs vejen gennem Tørslev Hage.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Snit gennem åbent landskab, hvor vejen er udformet med skråninger med hældning 1:2



Snit gennem Tørslev Hage, hvor vejen er udformet med støttevægge og støjskærme

STØTTEVÆGGE OG SKRÅNINGER

På store dele af S1 vejstrækningen ligger vejen i afgravning eller på dæmning. Støttevægge og skråninger udgør derfor på samme måde som støjskærme en væsentlig del af vejens udtryk.

Med udgangspunkt i vejens landskabelige omgivelser, er skråninger i det åbne landskab som hovedregel udformet med hældning 1:2 eller lavere for at skabe den mest naturlige overgang mellem landskab og vej.

På strækningen gennem Tørslev Hage føres vejen fra kysten og ind i landet, først på dæmning og herfra i en afgravning gennem sommerhusområdet. Både dæmning og afgravning er her udformet med støttevægge for at mindske vejanlæggets bredde.

Støttevæggene er udført som spunsvægge i stålplade, der med tiden vil oxidere og således få samme udtryk som støjskærmene. Støttevæggene har en svag hældning på, 11:1 i forhold til det lodrette plan, således at vejens profil med støttevægge er smalt forneden og bredt foroven. De skrå støttevægge skaber et mere åbent vejrum og gør dermed trafikantens oplevelse af vejforløbet mindre trangt. Da støjskærmene er placeret på toppen af støttevæggene, med samme hældning, vil de to elementer oplevet fra vejen fremstå som en samlet væg.

Dæmningsanlægget på Tørslev Hage har fælles træk med støttevæggene og er ligeledes udført med spunsvægge i stålplade med hældning 11:1. Støttevæggene er placeret således, at dæmningen er bredest forneden og smal foroven mod vejen.

Princip for udformning af støttevægge og støjskærme langs vejen på Tørslev Hage ▶



UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Reference på birketræer



Reference på fyrretræer

BEPLANTNING

Anlæg af en ny motorvej i forslag S1 vil inddrage områder langs hele strækningen, der i dag fremstår med plantet eller selvgroet vegetation. For at skabe bedst mulig sammenhæng mellem motorvej og landskab indgår beplantning langs vejen, på skråninger og dæmninger, som del af vejanlæggets udtryk.

I det åbne landskab anlægges dæmninger og skråninger som udgangspunkt med hældning 1:2 eller lavere, og beplantes med kort tæt vegetation af lokale planter.

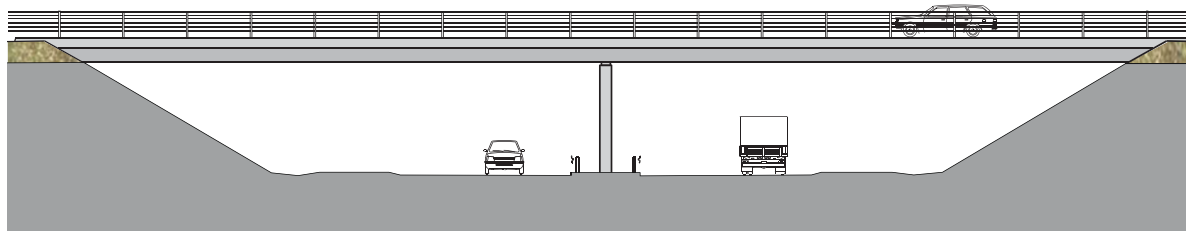
På Tørslev Hage vil S1 vejlinjen betyde, at et større grønt område nord for den eksisterende vej vil blive inddraget. For så vidt som muligt at bibeholde områdets karakter som et grønt

område plantes træer som spredte grupper af birk og skovfyr, langs vejen. De to typer af træer indgår som en naturlig del af områdets eksisterende trævegetation og harmonerer med støjskærmens rustrøde farve.

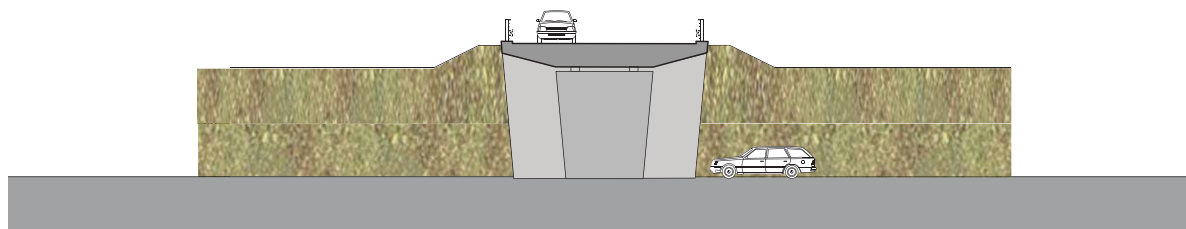
Eksempel på beplantning langs støjskærm på Tørslev Hage ►



UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Princip for opstalt af overført bro ved Tørslevvej



Princip for snit gennem overført bro ved Tørslevvej



Overføring af Tørslevvej

OVERFØRINGER

Forslag S1 har følgende overføringer:

- Frederikssundsvej(en del af Frederikssundmotorvejen)
- Gammel Færggårdsvej
- Faunabro vest for Kysttoften
- Tørslevvej

Strækningens overføringer skabes primært ud fra det forhold, at motortrafikvejen ligger i afgravning.

De overførte veje er anlagt med lave dæmninger for at skabe nok frihøjde under broerne. I en enkel situation - ved Frederikssundsvej – ligger motortrafikvejen i terræn, og Frederikssundsvej, der forudsættes udbygget til motorvej, overføres på

en eksisterende dæmning, som udvides. Broer er, som princip, udformet som visuelt åbne tofagsbroer og understøttet af en central søjleskive. Understøtningen er svagt tilspidset fornedet for at give broen et let opadstræbende udtryk. Yderligere skaber det tilspidsede profil forbindelse til øvrige vejelementer som eksempelvis støttevægge, støjskærme og brosjoler i højbroløsningen, der er udformet med hældning 11:1.

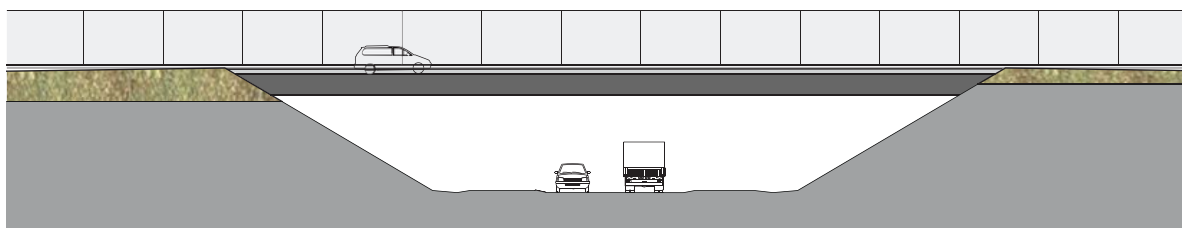
Alle brodæk tænkes udformet med store udkragninger og enkle undersider for at trække mest muligt lys ind under broen og for visuelt at opnå et større og mere åbent gennemkørselsprofil. Kantbjælken er smal for at give broen et let udtryk. Brodækkets vederlag i skråningerne er udformet med anlægsflade 1:2 eller lavere, og indgår således som en naturlig del af vejens øvrige skråningsanlæg. Fra henholdsvis lokalvej og motortrafikvej vil broerne opleves som en del af vejanlægget, der med enkel formgivning skaber en sammenhængende køreoplevelse. Fra

omgivelserne vil broerne opleves som en naturlig del af de eksisterende veje og som mindre dominerende anlæg, der ikke løfter sig væsentligt fra det omgivende terræn.

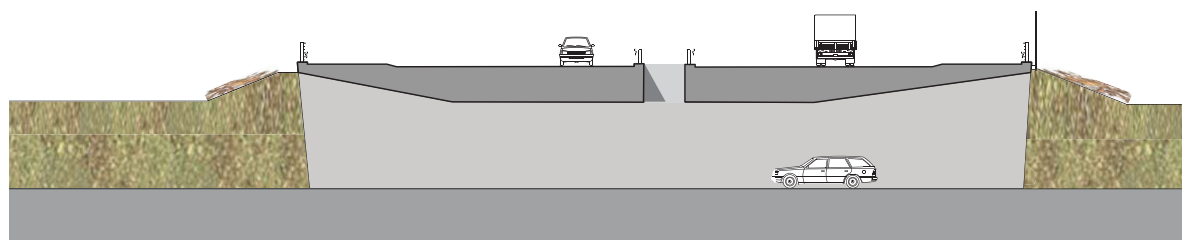
REGNVANDBASSINER

Der etableres 4 regnvandsbassiner langs med vejstrækningen, heraf et bassin på østsiden af fjorden og tre på vestsiden. Det ene bassin på Tørslev Hage er et lukket bassin.

Regnvandsbassinerne, der ligger i det åbne land, etableres tæt på vejanlægget, i nærheden af vejens dybdepunkter og lavninger i terrænet. Regnvandsbassinerne udformes med en rund eller oval grundform og lave skråninger med anlægsflade 1:5. Bassinernes bredder kan beplantes med lavtvoksende græs og urtevegetation, så de med tiden vil fremstå som naturlige søer.



Princip for opstalt af underført bro ved Marbækvej



Princip for snit gennem bro ved Marbækvej

UNDERFØRINGER

Forslag S1 har følgende underføringer:

- Marbækvej
- Tilslutning til Lyngerupvej

Strækningens underføringer indpasses i vejanlægget således, at den underførte vej ligger i afgravning og motortrafikvejen på dæmning, hvilket skaber mindst mulig afvigelse fra det omgivende terræn.

Overordnet har broerne for underførte forbindelser fælles træk med de overførte broer. Broerne er udformet som 1 fagsbroer, der spænder over hele vejens bredde. Da broerne har et forholdsvis bredt tværsnit opdeles profilet i to vejbaner adskilt af en lysspalte. Man kan således trække lys ned på den underførte vej, og broen virker lettere og mere åben.

FAUNAPASSAGER

Forslag S1 gennemløber landskabsområder, som er habitat for forskellige dyrearter. Ved anlæg af en ny motortrafikvej skabes der i disse områder en barriere, der kan hæmme dyrenes naturlige bevægelsesmønstre, og der opstår risiko for, at dyr påkøres, hvis de krydser vejen. Som en afværgeforanstaltning for dette, anlægges der på vejstrækningen en række faunapassager, der gør det muligt for forskellige dyrearter at krydse vejen.

Faunapassagerne er udformet, så de indgår diskret i vejanlægget. Passagerne er enten udformet som rør, der føres under vejen, eller som en åben beplantet bro over vejen.

På østsiden af Roskilde Fjord etableres en faunapassage umiddelbart vest for Torøgelgårdsvej. Faunapassagen udformes som et rør med en diameter på 50 cm., der indpasses i den lave dæmning, vejen ligger på her. Øvrige faunapassager på fjordens østside kan finde sted langs med kysten, idet

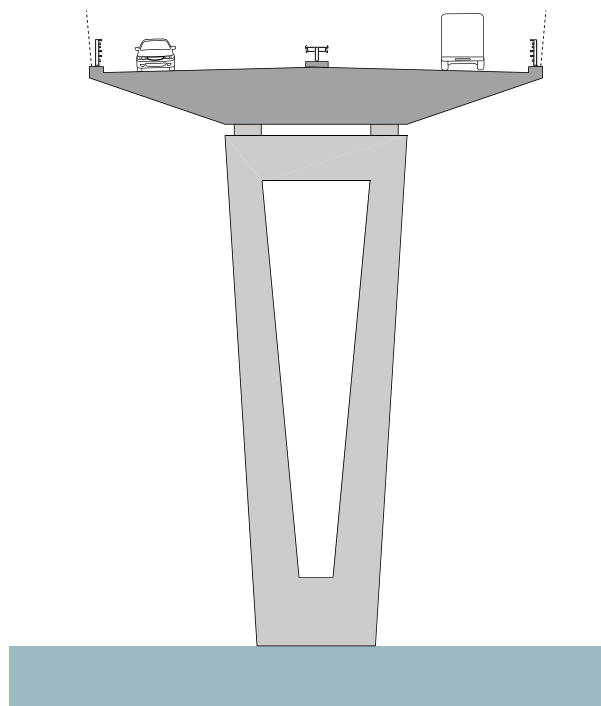


Underføring af Marbækvej

brovederlaget er trukket tilbage fra kystlinjen. På vestsiden af fjorden er brovederlaget ligeledes trukket tilbage fra kystlinjen.

På vestsiden af fjorden etableres en faunapassage vest for sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage. Passagen udformes som en bro, der har fælles træk med vejbroen, da de to broer vil opleves sammen. Broen vil være op mod 15 meter i bredden og beplantes med græs og buske. Der etableres en faunapassage mellem Tagmose og Mademose. Passagen udformes som et åbent åforløb, der føres i et rør under motortrafikvejen. Ved Vangevej etableres en faunapassage udformet som et rør med diameter 150 cm. Faunarøret indpasses i den lave dæmning, motortrafikvejen her ligger på.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER



Snit gennem højbro. Støjskærmene er en tilvalgsmulighed.

FJORDFORBINDELSEN

Mellem Marbæk og Tørslev Hage føres den nye motortrafikvej over fjorden på en højbro, med toppunkt 25 meter over sejlrunden. Højbroen er udformet som en bjælkebro i beton. ca. 1300 meter lang. Da bjælkebroen har sit toppunkt i brodækket, harmonerer denne brotype bedst med fjordens flade landskab.

Broen er opdelt i 23 fag med frie spænd på ca. 58 meter. Understøtninger har forskellig højde, der forholder sig til brodækkets kurve. Understøtningerne er udformet som skiver der er svagt tilspidsede forned for at give broen et let opadstræbende udtryk. Skiverne er udsparede i midten så de rent formmæssigt fremstår som åbne rammer. Brodækket er udformet med store udkragninger og en enkel underside for at trække

mest muligt lys ind under broen. Kantbjælken er smal for at give broen et let udtryk. Broens vederlag på henholdsvis Frederikssundssiden og Tørslev Hage er udformet i forhold til de respektive dæmninger. På Marbæk-siden er vederlaget således udført som en naturlig skråning med anlægsflade 1:2 eller lavere, og på Tørslev Hage fremstår vederlaget som en støttevæg i cortenplade med hældning 11:1.

Nærmest Tørslev Hage opsættes 2 meter høje, transparente støjskærme på begge sider af højbroen på en 200 meter lang strækning. Som en tilvalgsmulighed kan der etableres 2 meter høje transparente støjskærme på begge sider af broen i hele dens længde.

Højbroen set fra fjorden mod nord med Kølholm i forgrunden ►

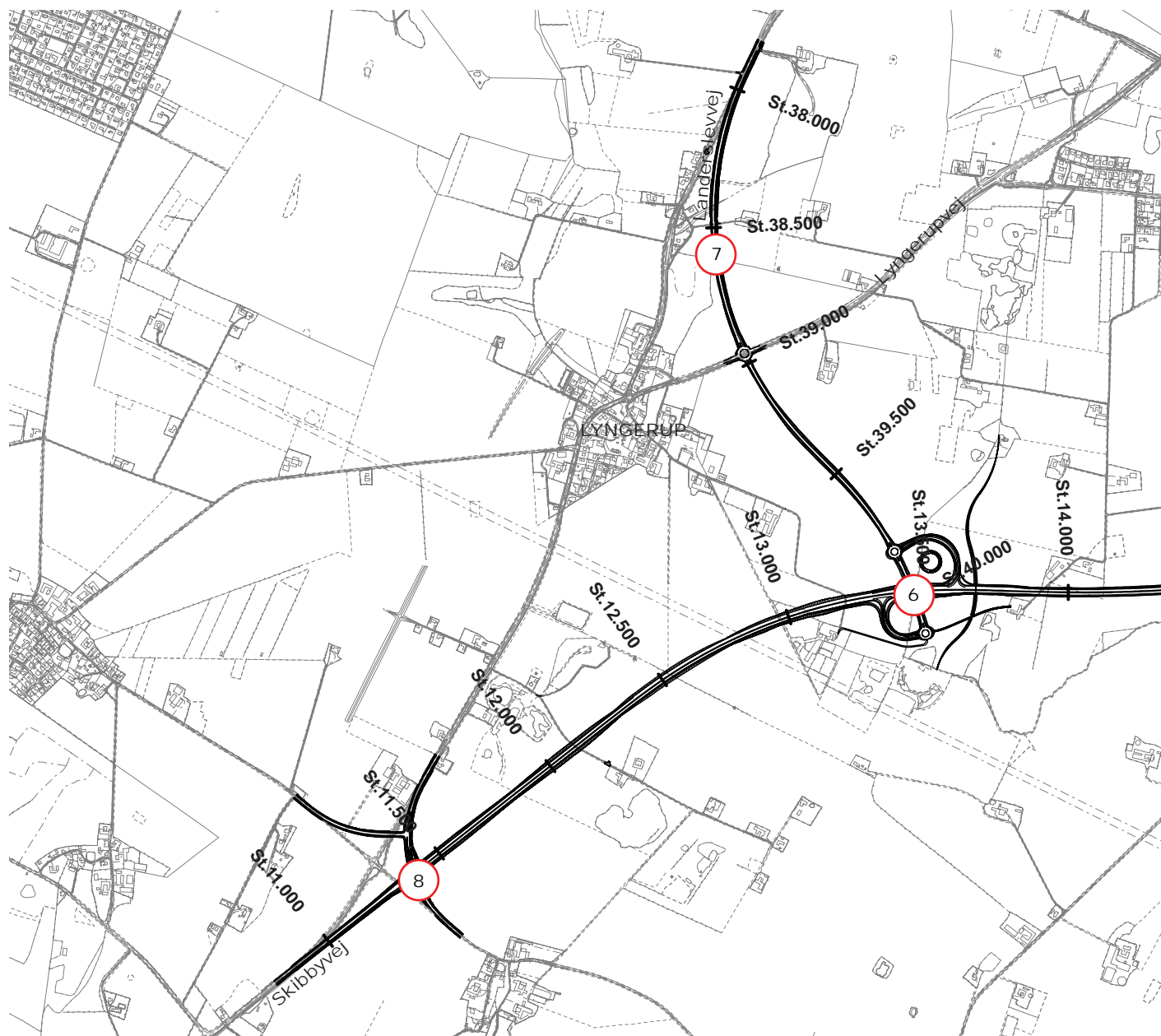


204

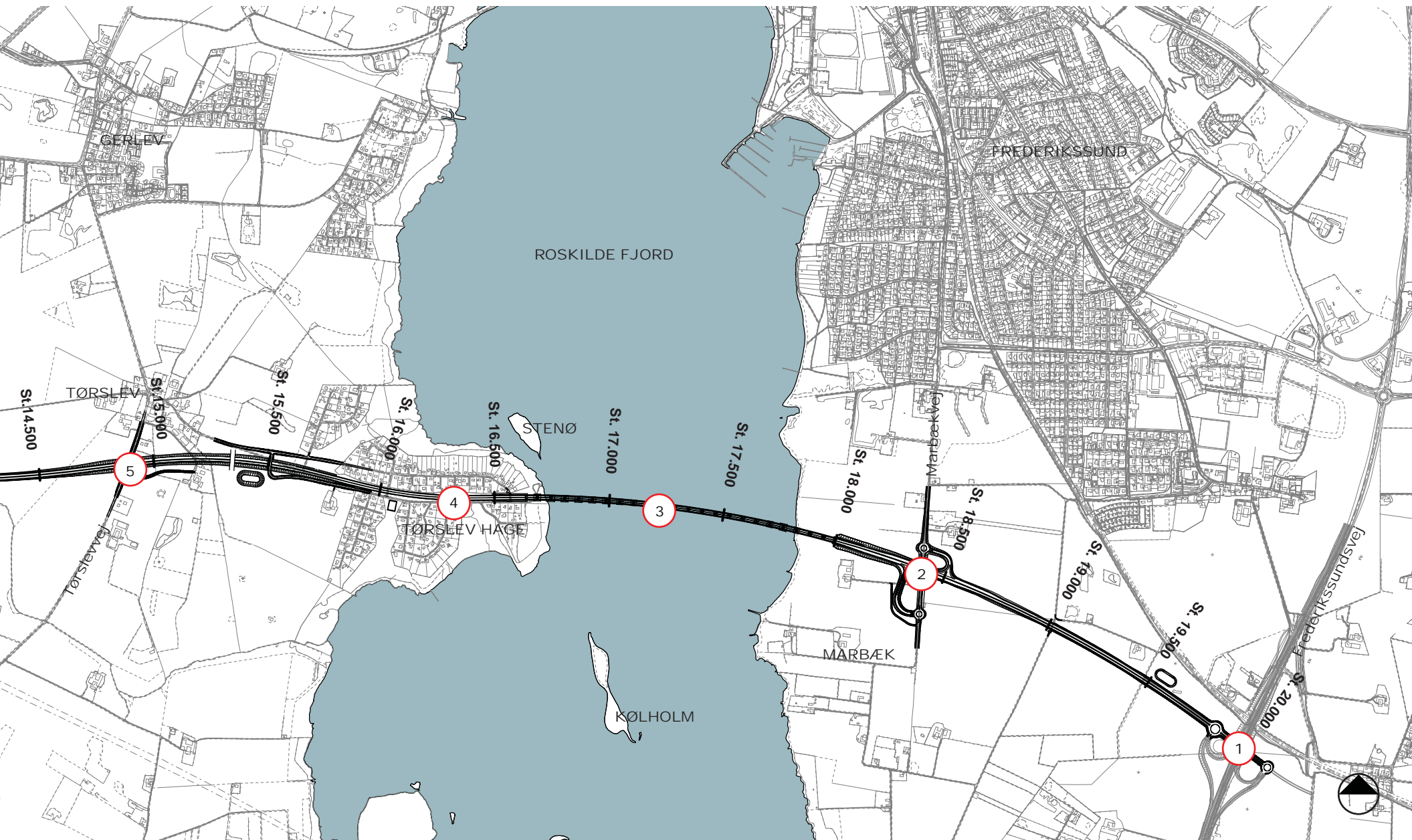
UDVALGTE DELOMRÅDER

OVERSIGT OVER DELOMRÅDER

I det følgende afsnit beskrives S1 vejforløbet via delområder. Delområderne er defineret ud fra vejens omgivelser og naturlige skel, som eksempelvis vejkryds, over/underføringer og fjordens afgrænsning.



Oversigt over delområder 1-8 ▶



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 1

St. 20.000 - st.18.500

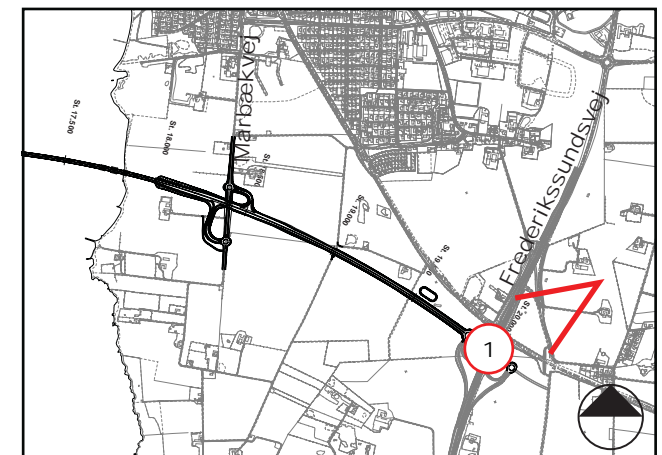
OMRÅDET OMKRING FREDERIKSSUNDSVEJ

På Frederikssundssiden starter den nye motortrafikvej ved tilslutningen til Frederikssundsvej. Vejen ligger her omtrent i terrænen, mens Frederikssundsvej er overført på den eksisterende jernbanedæmning. Fra tilslutningen føres den nye vej på en lav dæmning frem mod Marbækvej.



Motortrafikvejens krydsning med
Frederikssundsvej, her vist udbyg-
get til motorvej, set mod sydvest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 1 ▼

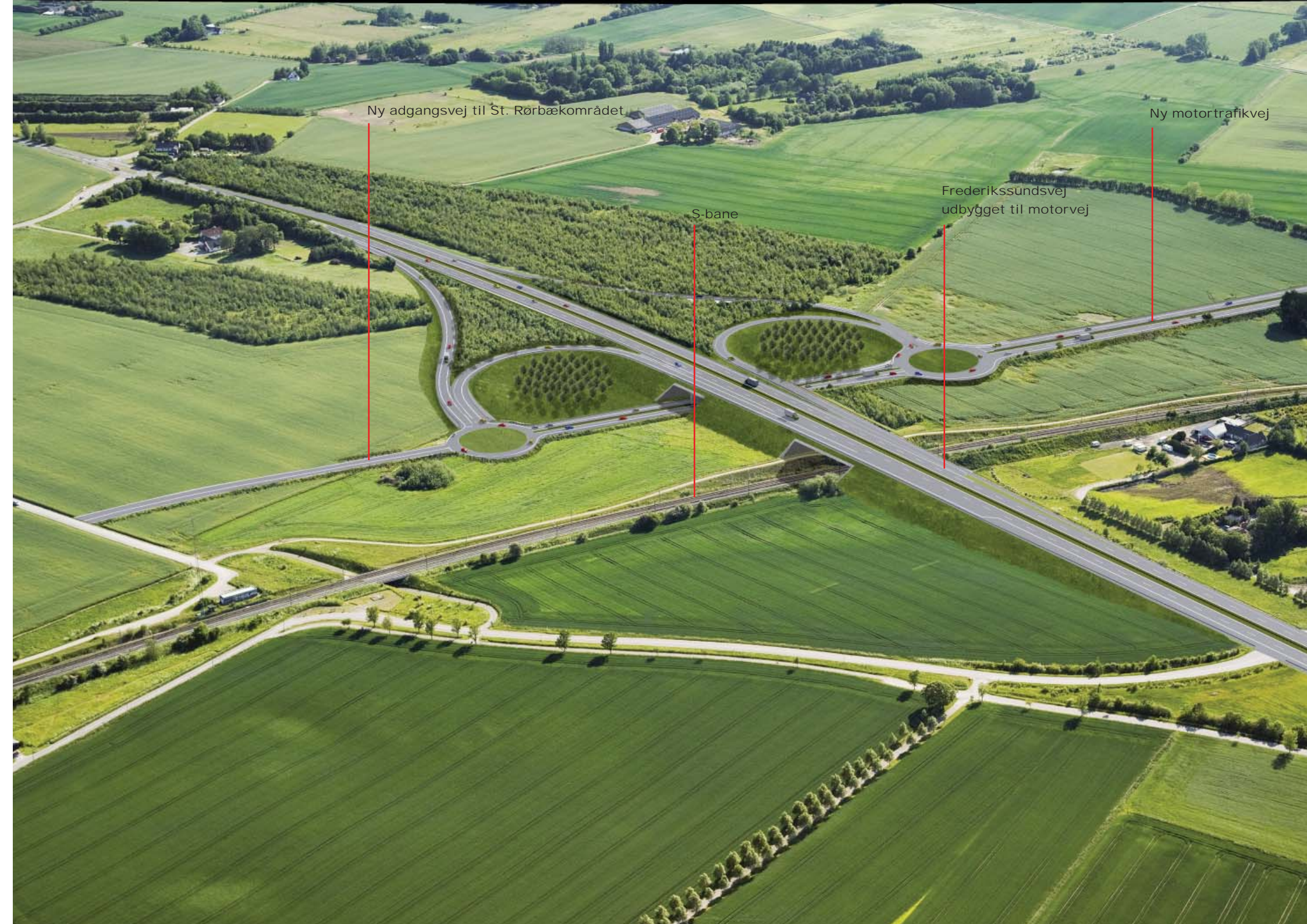


Ny adgangsvej til St. Rørbækområdet

Ny motortrafikvej

S-bane

Frederikssundsvej
udbygget til motorvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 2

St. 18.500 - st.17.750

OMRÅDET MELLE MARBÆKVEJ OG ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

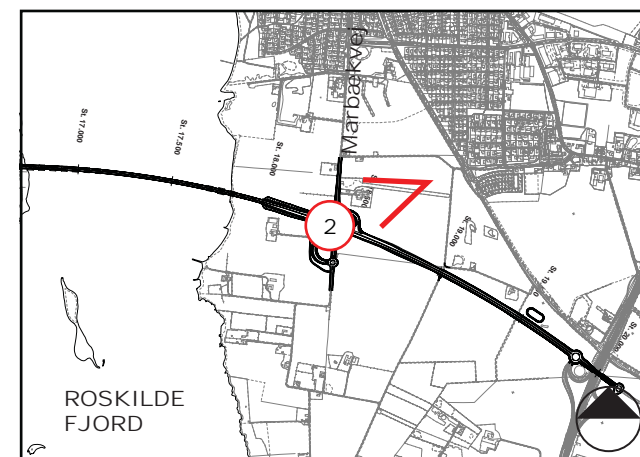
I krydsningen med Marbækvej ligger motortrafikvejen på dæmning og Marbækvej i afgravning. Ved at føre lokalvejen under motortrafikvejen gives bilisten uforstyrret udsigt over fjorden og højbroen. Der opsættes støjskærme på øst- og nordsiden af anlæggets nordvendte rampe.

Støjskærmene er transparente og udformet med et enkelt udtryk for at minimere barrierevirkningen.



Motortrafikvejens krydsning med
Marbækvej set mod sydvest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 2 ▼



Ny motortrafikvej

Marbækvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 2

St. 18.500 - st.17.750

OMRÅDET MELLEML MARBÆKVEJ OG
ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

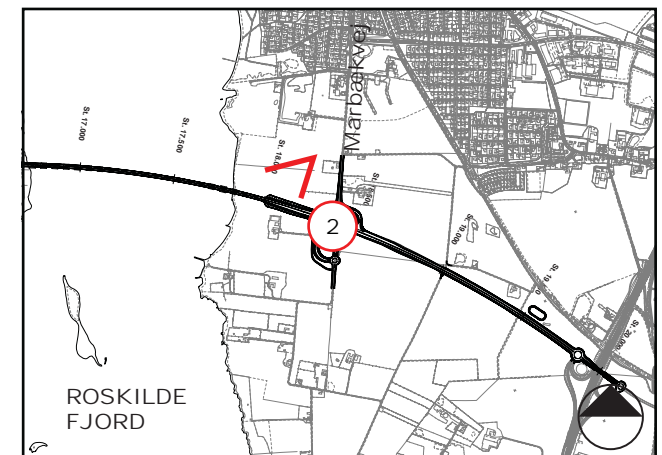
Fra Marbækvej fortsætter vejforløbet på en høj dæmning, der danner afsæt for højbroen omtrent 200 meter fra kysten. Dæmningen er udformet med naturlige skråninger beplantet med lav tæt vegetation. Der er passagemulighed langs kysten.

På vejens nordside, fra Marbækvej og frem til brofæstet, opsættes en støjskærm, der primært skal skærme Sydbyen i Frederikssund mod støj.

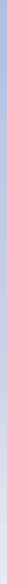
Østligt brofæste set mod sydvest ►
◀ Eksisterende forhold



Kortudsnit delområde 2 ▼



Ny motortrafikvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 3

St. 17.750 - st.16.750

ROSKILDE FJORD

Vejen krydser Roskilde Fjord på en højbro, som forbinder Marbæk med Tørslev Hage i et svagt buet forløb. På begge kyster er broens dæmningsanlæg trukket et stykke tilbage fra kystlinjen. Ved at friholde kystlandskabet og kystlinjen bevares oplevelsen af fjordlandskabet, og på begge fjordens kyster er der mulighed for kystpassage for mennesker og dyr.

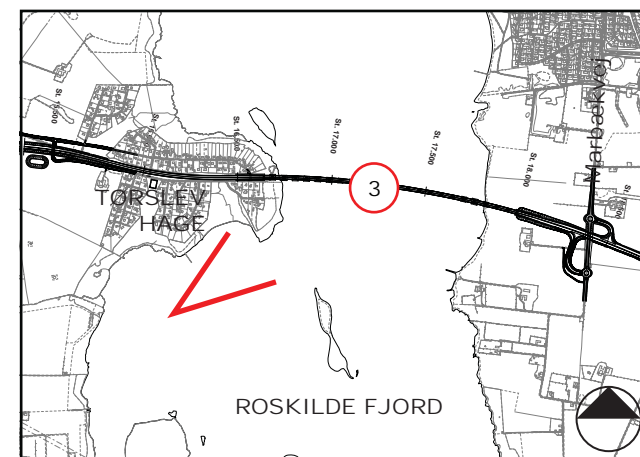
Broen er udformet med en enkel og åben konstruktion, som leder vejen let og diskret over fjorden. Broens understøtninger er udformet, så de set fra land i broens længderetning skaber mindst mulig barriere og giver udsyn til det omkringliggende landskab og vandfladen. Broens toppunkt, 25 meter over daglig vande, ligger over sejlrenden. Da sejlrenden ligger forskudt

mod øst, i forhold til fjordens midte, vil broen fremstå svagt asymmetrisk set fra fjorden.



Højbro set mod nordvest ►
◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 3 ▼





UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 3

St. 17.750 - st.16.750

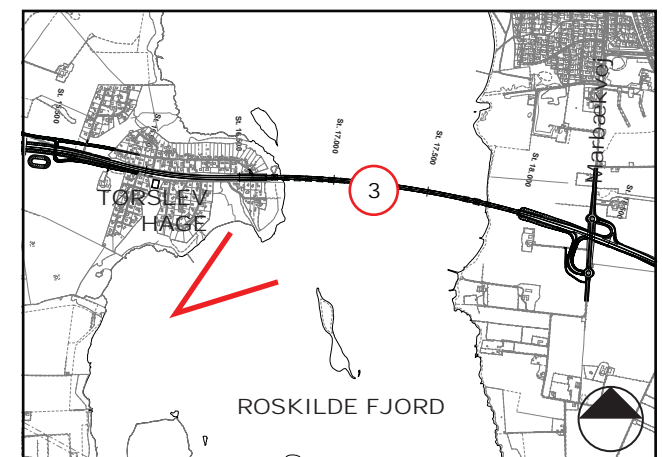
ROSKILDE FJORD

Set fra fjorden vil højbroen opleves som et markant element, der vil dominere oplevelsen af fjorden og det flade kystlandskab. Højbroen vil kunne ses vidt omkring fra kysterne og et stykke ind i landet. Som et tilvalg kan der opsættes 1 meter høje vind/støjskærme på broen i hele broens længde.



Højbroen ved kysten af
Tørslev Hage set mod nordvest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 3 ▼





UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 16.750 - st.15.750

TØRSLEV HAGE

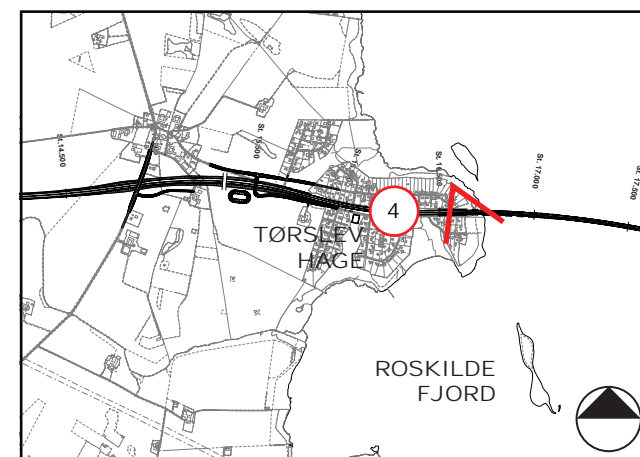
På Tørslev Hage ligger broens landfæste omtrent 100 meter fra kysten. Dæmningen er udformet med skrå støttevægge for at gøre anlægget så smalt som muligt. I den yderste del af sommerhusområdet vil dæmningsanlægget tegne sig som et markant element i det flade landskab og skabe en barriere.



Dæmningsanlæg og højbro set
fra Tørslev Hages kyst mod syd

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 4 ▼





UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 16.750 - st.15.750

TØRSLEV HAGE

Gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage ligger vejen i afgravning og er udformet med støttevægge og støjskærme. Ved at udforme vejanlægget med støttevægge og ikke naturlige skråninger opnås størst mulig afstand til de sommerhuse, der ligger tæt på den nye vejlinje.

Vejens tracé gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage ligger nord for og næsten parallelt med den eksisterende Gammel Færggårdsvej for at opretholde forholdet mellem bebyggelser og vej. Sommerhusområdet betjenes lokalt af det eksisterende vejnet, men de nord-sydgående forbindelser ved Kystvej, Svanestien og Kysttoften afskæres af den nye

motortrafikvej. Ligeledes overskærer motortrafikvejen Gammel Færggårdsvej, som løber fra Tørslev mod kysten, i en nordlig og sydlig del vest for Kysttoften. Den nordlige del af Gammel Færggårdsvej forbindes via en ny lokalvej til Svanevænget.

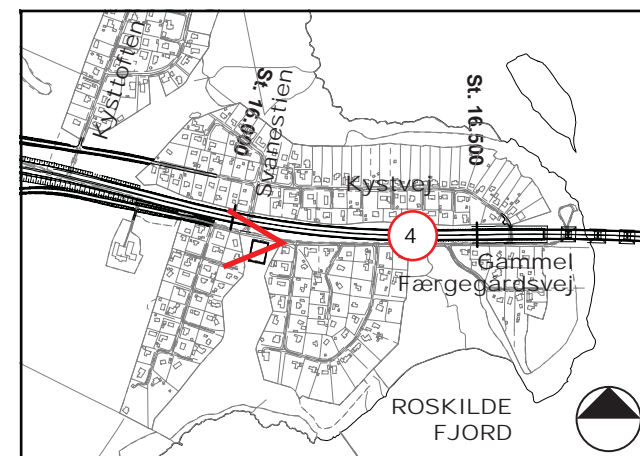
Vest for Kysttoften, mellem sommerhusområdet og Tørslev, anlægges en forbindelse over motortrafikvejen, som her er i dyb afgravning. På sydsiden af motortrafikvejen skaber den nye bro via en kort vejstrækning forbindelse til den sydlige del af Gammel Færggårdsvej. Vest for den nye bro føres en faunapassage over vejen.

Der opsættes støjskærme på begge sider af vejen fra brodæmnings afslutning og til Kysttoften.



Gammel Færggårdsvej og ny motortrafikvej
udformet med støjskærme set mod vest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 4 ▼





UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 5

St. 15.750 - st.14.500

OMRÅDET OMKRING TØRSLEVVEJ

Fra sommerhusområdets afslutning, ved Kysttoften, føres den nye motortrafikvej syd om Tørslev og under Tørslevvej.

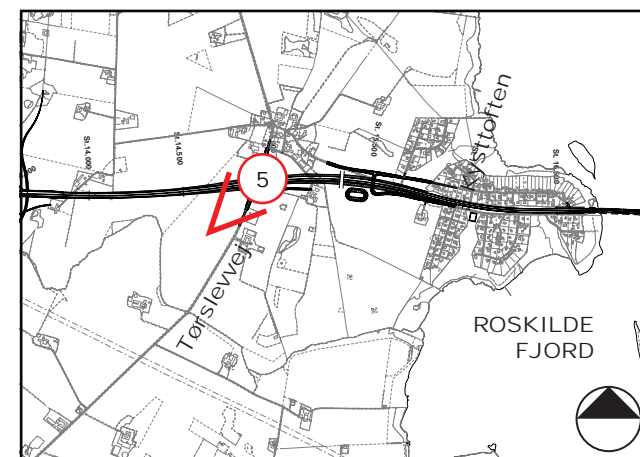
Vejen føres mellem Tørslev og de fritliggende gårde, der omgiver landsbyen mod syd og markerer den oprindelige stjerneudstyknig. På den måde sikres forbindelsen mellem

gårdene, deres tilhørende marker og gårdenes kontakt til det åbne land. Syd for motortrafikvejen skabes der, fra Tørslevvej, en forbindelse til Maglehøjgård.



Overføring af Tørslevvej syd
for Tørslev, set mod nord
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 5 ▼





Tørslev

Tørslevvej

Ny motortrafikvej

Ny faunaoverføring

Ny vejoverføring

Maglehøjgård

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 6

St. 14.500 - st.13.200

OMRÅDET OMKRING LYNGERUP

TILSLUTNINGSANLÆGGET

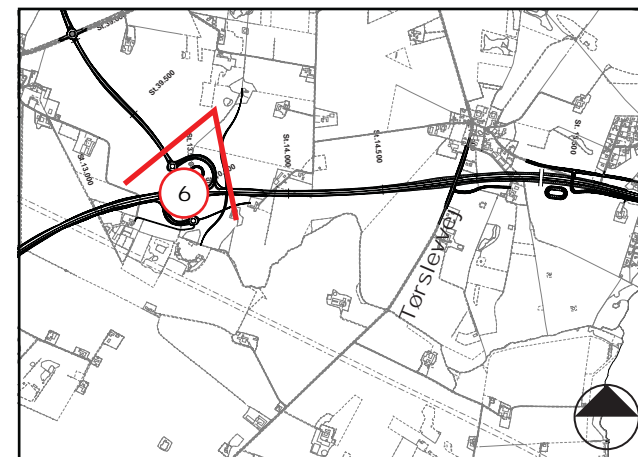
Mellem Tørslevvej og tilslutningsanlægget øst for Lyngerup føres vejen fra at ligge i en dyb afgravning ved Tørslevvej til at være næsten i terræn, og trafikkanterne får udsigt over det åbne landskab. Umiddelbart før tilslutningsanlægget, hvor motortrafikvejen ligger i terræn, føres en å under vejen. Åen skal forbinde Tagmosen med Mademose.

Ved tilslutningsanlægget ligger motortrafikvejen på dæmning og en ny lokalvej, med forbindelse til Lyngerupvej og Landerslevvej, føres under vejen. I den sydlige del af tilslutningsanlægget skabes der via en ny lokalvej forbindelse til en fritliggende gård, da den oprindelige forbindelse til gården via Mejerigårdsvej overskæres af motortrafikvejen.



Tilslutningsanlæg sydøst for Lyngerup, set mod sydvest
◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 6 ▼





Frilagt Å

Ny motortrafikvej

Ny Landerslevvej

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 7

St. 13.500 - st.38.250

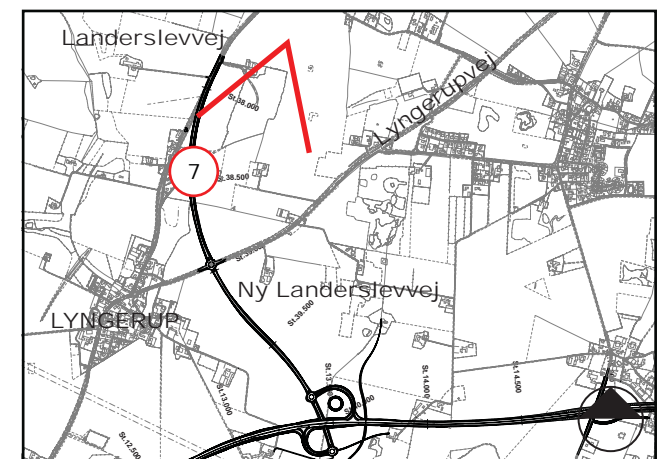
NY LOKALVEJ MED TILSLUTNING TIL LYNGERUPVEJ
OG LANDERSLEVVEJ

Fra tilslutningsanlægget ved Lyngerup føres en ny lokalvej mod nordvest. Vejen ledes i et let buet forløb øst om Lyngerup, hvor den forbindes til Lyngerupvej via en rundkørsel. Fra rundkørslen fortsætter vejen i en stor kurve og tilsluttes Landerslevvej ved grusgraven nord for Lille Lyngerupvej. På størstedelen af strækningen ligger vejen på en lav dæmning.



Tilslutning til Landerslevvej set mod syd ▶
◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 7 ▼



Lyngerupvej

Lyngerup

Ny Landerslevvej

Landerslevvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 8

St. 13.200 - st.11.500

OMRÅDET SYD FOR LYNGERUP

TILSLUTNINGSANLÆGGET

Fra tilslutningsanlægget, øst for Lyngstrup, fortsætter vejens forløb mod sydvest mod Onsved. På strækningen skifter vejen mellem at ligge på dæmning eller i afgravning, udformet med naturlige skråninger. Den tværgående forbindelse mellem Vangevej og Onsved Huse, nord for Onsved afskæres af den nye motortrafikvej.

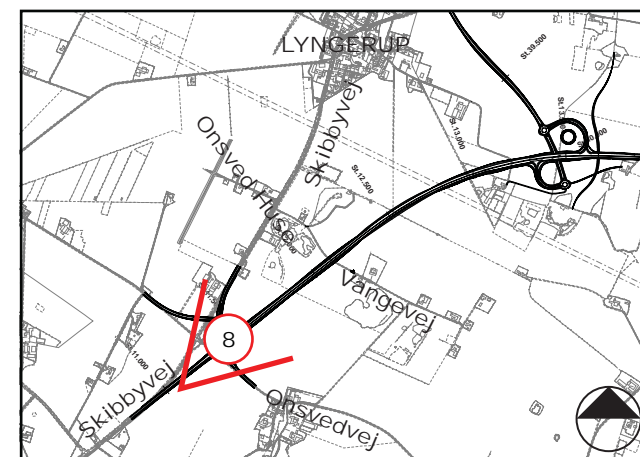
Vest for Onsvedvej anlægges en ny rundkørsel, som forbinder motortrafikvejen, Skibbyvej og Onsvedvej. Rundkørslen er anlagt på en dæmning, og cyklisterne kan passere under rundkørslen via korte tunnelforløb.

Rundkørsel ved Onsvedvej og Skibbyvej, set mod nord ▶

◀ Eksisterende forhold



Kortudsnit delområde 8 ▼





Lyngerup

Onsved Huse

Ny Skibbyvej

Vangevej

Ny motortrafikvej

Ny Skibbyvej

Onsvedvej

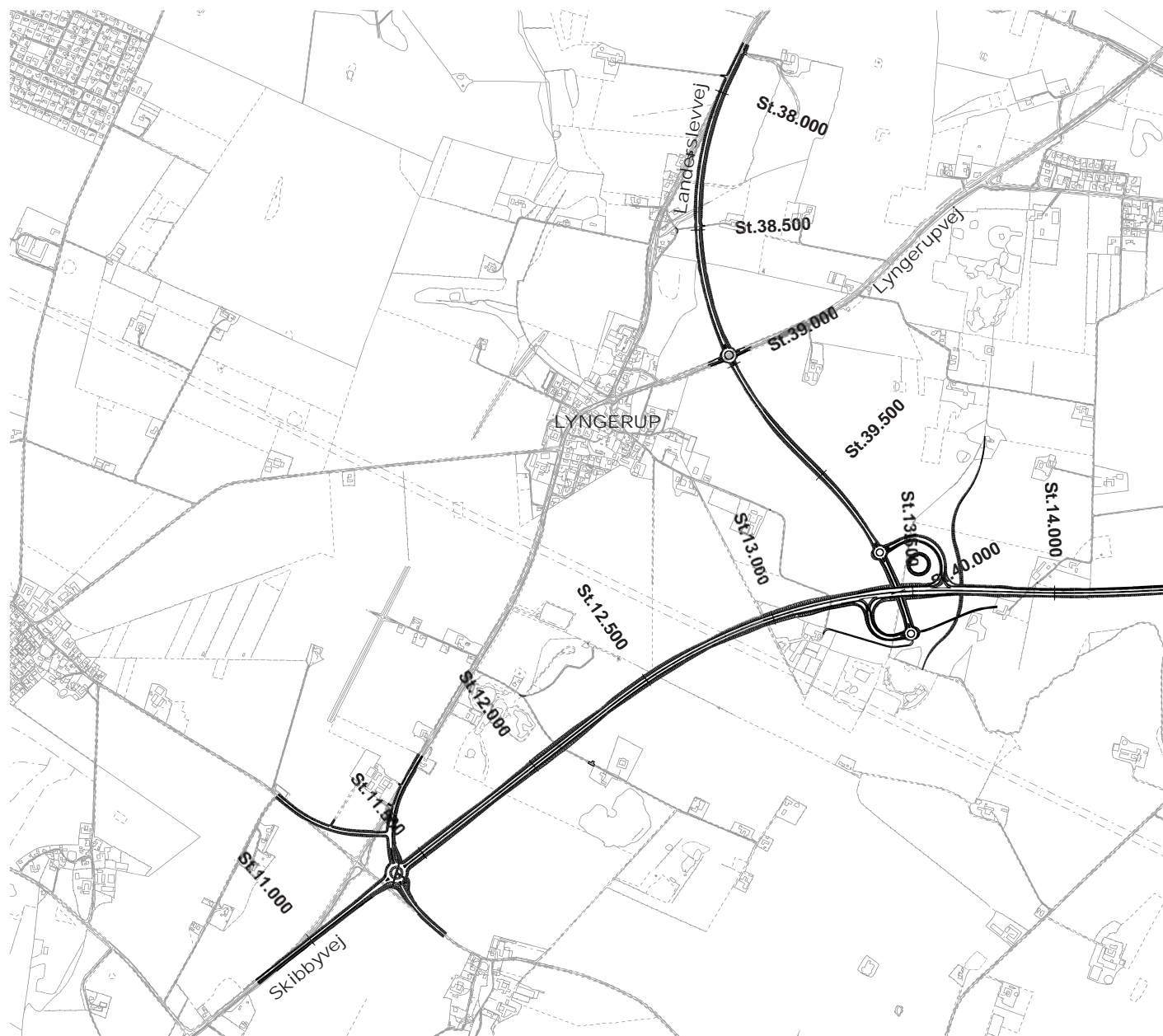
3.4 FORSLAG S2

NY MOTORTRAFIKVEJ I KORT TUNNEL MELLEM MARBÆK OG TØRSLEV HAGE OG NYE VEJFORBINDELSER TIL EKSISTERENDE VEJANLÆG.

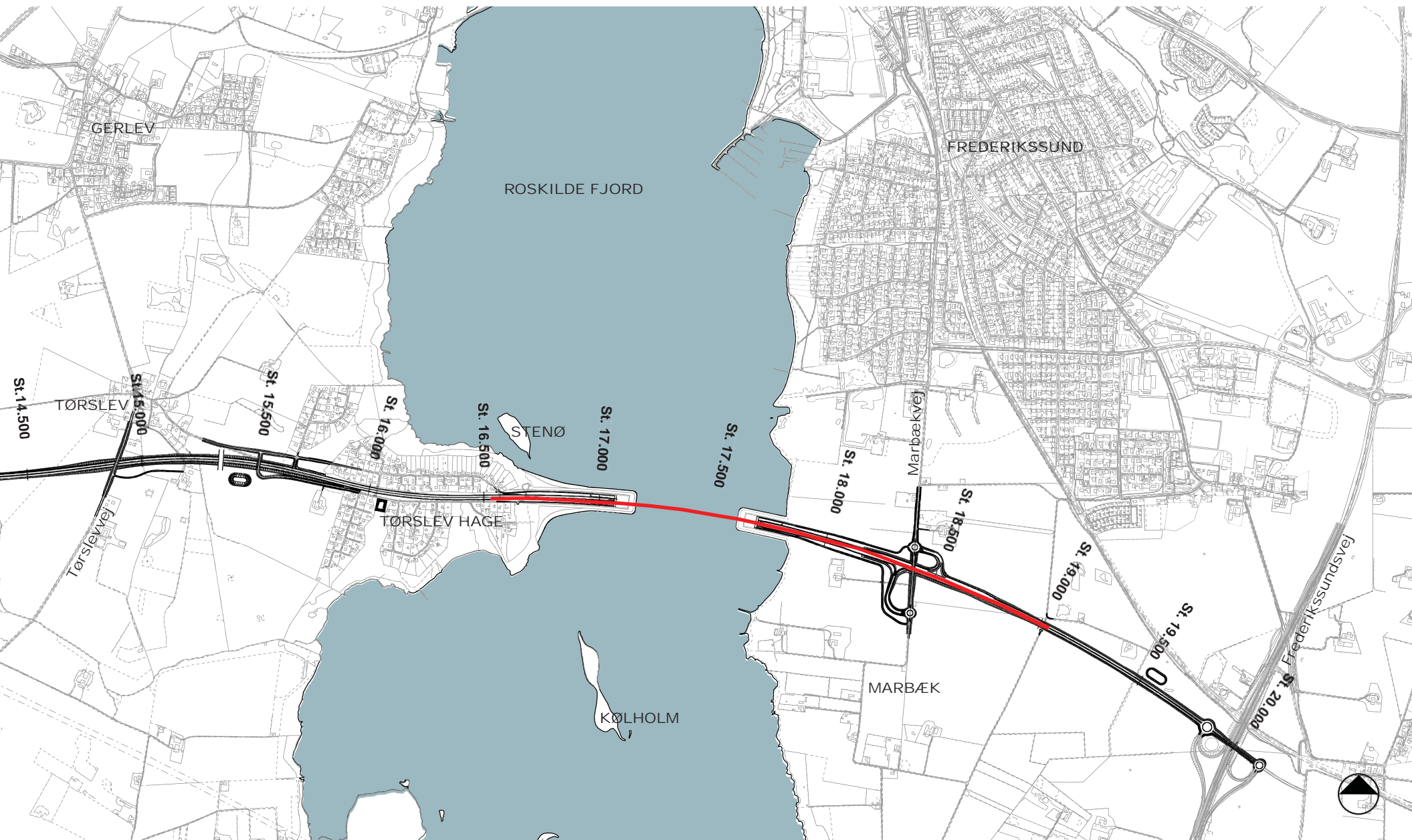
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag S2 er identisk med forslag S1, bortset fra følgende:

- Vejstrækningen mellem st.19.000 og st.16.500 er udformet, så fjorden kan krydses i en kort sænketunnel.
- Øst for fjorden føres motortrafikvejen under Marbækvej.



Forslag S2 - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag S1 ►



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold, hvor forslag S2 adskiller sig fra S1.

UDFORMNING AF VEJENS DELEMENTER

FJORDFORBINDELSEN

Mellem Marbæk og Tørslev Hage føres den nye motortrafikvej under fjorden i en kort tunnel. Tunnelen er anlagt med store dæmningsanlæg på begge kyster, så vejforløbet i tunnel under fjorden er relativt kort - ca. 600 meter. Tunnellens dybdepunkt ligger under sejltredden. Da sejltredden ligger forskudt fra fjordens midte, har dæmningsanlæggene forskellige længder. På fjordens østkyst er dæmningsanlægget kort og strækker sig omtrent 100 meter ud i fjorden - på fjordens vestkyst ved Tørslev Hage strækker dæmningen sig ca. 400 meter ud i fjorden. På toppen af dæmningerne, i kote 3 anlægges en smal servicevej. Servicevejene forbindes i dæmningernes yderste punkt, hvor der også opføres en portalbygning. Servicevejene kan benyttes af gående og cyklister.

Dæmningerne vil fra fjorden og kystlandskabet fremstå som tekniske anlæg, der med store dimensioner vil skabe barriere i fjordrummet. Dæmningernes sider er udformet med hældning 1:5 eller lavere og befæstet med sten. Rundt om dæmningerne anlægges et lavt strandkantslignende areal, der forbinder anlægget til det øvrige kystareal og muliggør kystpassage for dyr.

STØJSKÆRME

I forslag S2 placeres støjskærmene på Tørslev Hages kyst i forbindelse med tunnelanlægget. Støjskærmene starter omtrent ved kystlinjen og følger vejen til sommerhusområdets afslutning. Der opsættes ikke støjskærmning på Frederikssunds-siden.

OVERFØRINGER/UNDERFØRINGER

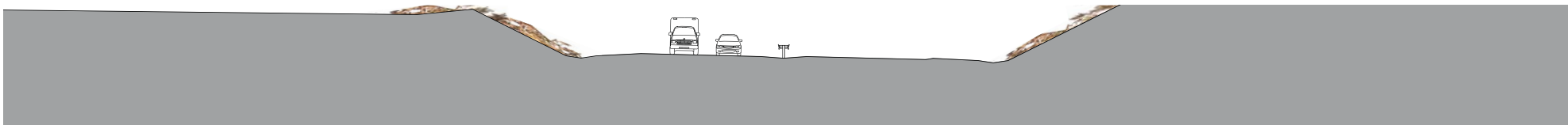
I forslag S2 føres Marbækvej over den nye motortrafikvej.

FAUNAPASSAGER

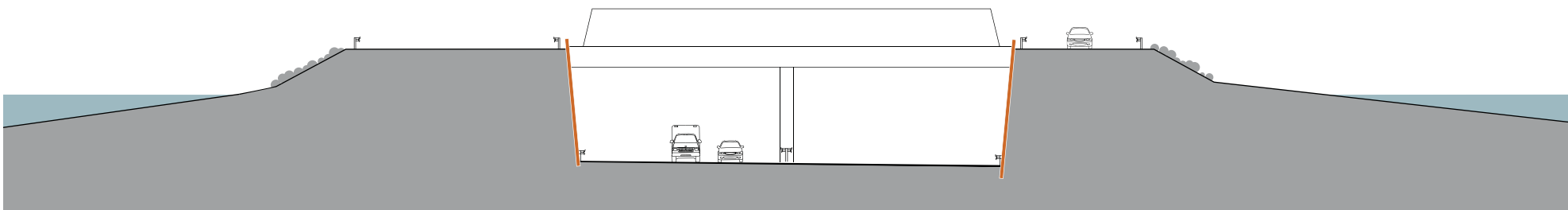
I forslag S2 findes ikke direkte faunapassage langs fjordens øst og vest kyst. Omkring tunneldæmningerne anlægges der dog et lavt liggende kystareal, så dyrene kan passere langs kysten ved at gå rundt om dæmningerne.

UDVALGTE DELOMRÅDER

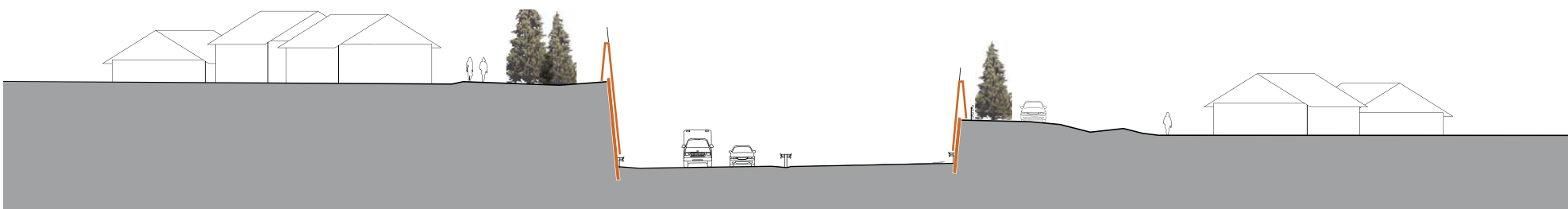
I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder, der adskiller sig fra forslag S1.



St. 18.800
Snit gennem åbent landskab mellem
Frederikssundsvej og Marbækvej



St.17.045
Snit gennem østlig tunnelrampe



St. 16.240
Snit gennem Tørslev Hage. Vejen er
udformet med støttevægge og støjskærme

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 1 og 2

St. 20.000 - st.17.750

OMRÅDET MELLEMLERIKSSUNDSVEJ
OG ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

Forslag S2 medfører, at vejen ligger i afgravning fra Torøgelgårdsvej til Marbækvej. I krydsningen med Marbækvej føres Marbækvej over motortrafikvejen, som her ligger i en dyb afgravning. Afgravningen er udformet med naturlige skåninger mod vejen med hældning 1:2 eller lavere. Vest for tilslutningsanlægget og frem til den østlige tunnelportal er vejen udformet

med støttevægge. På strækningen fra Marbækvej til kysten anlægges serviceveje på vejanlæggets nord og sydside. Fra den sydlige servicevej skabes forbindelse til en enkelt gård syd for vejen. Fra kysten følger servicevejene vejanlægget på den østlige tunneldæmning.

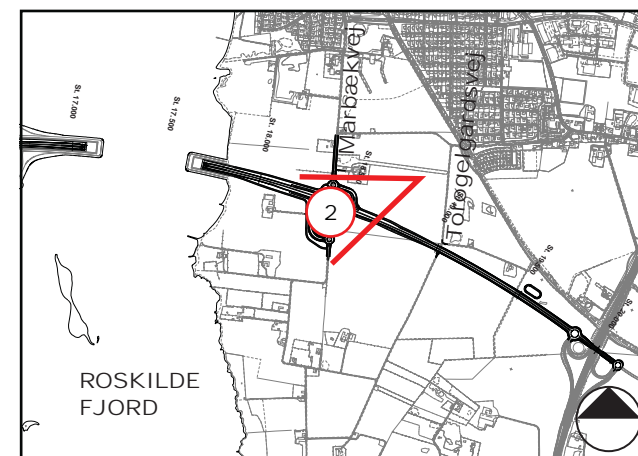
På strækningen fra Marbækvej til kysten anlægges serviceveje langs tunnelrampens nord- og sydside. Fra den sydlige servicevej skabes forbindelse til en enkelt gård syd for vejen. Fra kysten følger servicevejene vejanlægget på den østlige tunneldæmning.



Delområde 2: Østlig tunnelportal og
tilslutning til Marbækvej set mod sydvest

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 2 ▼



Ny motortrafikvej

Marbækvej

Portalbygning



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 2

St. 18.500 - st.17.750

OMRÅDET MELLEMMARBÆKVEJ OG
ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

Set fra fjorden og fra kysterne vil dæmningsanlægget opleves som et markant element i landskabet, som bryder den sarte kystlinje. Dæmningsanlægget søges integreret så naturligt som muligt i kystlandskabet med flade hældninger mod vandfladen og et lavt strandkantslignende areal, der fungerer som faunapassage.

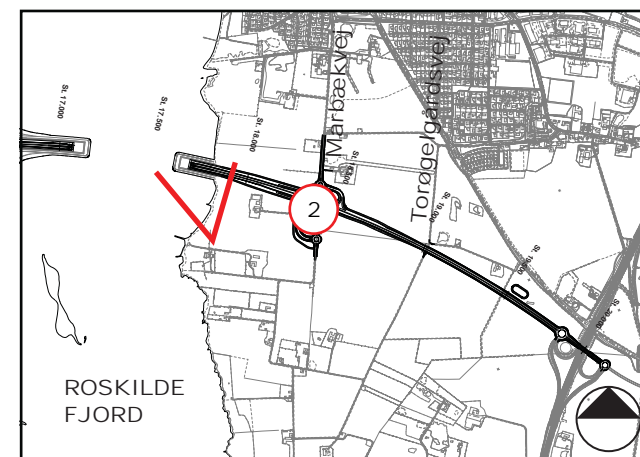


Delområde 2: Østlig tunneldæmning ▶

set mod nord

◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 2 ▼



Østlig tunneldæmning



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 3

St. 17.750 - st.16.750

ROSKILDE FJORD

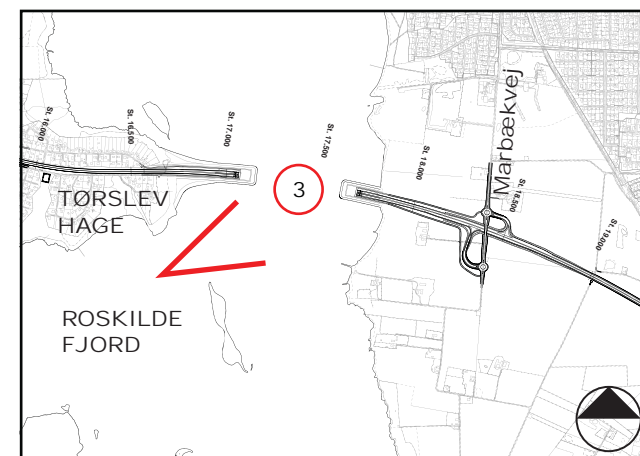
Vejens forløb over Roskilde Fjord opleves via dæmningsanlæggene på begge kyster. På midten af fjorden vil man fra omgivelserne således ikke opleve vejens forløb. Da vejen føres i afgravning et stykke før den når kysterne vil trafikanten ikke have visuel kontakt til fjorden før forløbet i tunnel.



Roskilde Fjord med tunneldæmninger på øst- og vestkysten, set mod nordøst

◀ Eksisterende forhold ▶

Kortudsnit delområde 3 ▼





Vestlig tunnelportal

Østlig tunnelportal

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

ST. 16.750 - ST.15.750

TØRSLEV HAGE

I forslag S2 starter vejens forløb på Tørslev Hage hvor den vestlige tunneldæmning møder kysten. Tunnelens serviceveje er yderst på Tørslev Hage forbundet med Gammel Færggårdsvej mod syd og Kystvej mod nord. Forbindelsen mellem Kystvej og Gammel Færggårdsvej yderst på Tørslev Hage bevares ikke.

I forslag S2 placeres støjskærmene på Tørslev Hage i forbindelse med tunnelanlægget og starter ved kystlinjen, hvorfra de føres langs vejlinjen gennem sommerhusområdet.

Forslaget giver mulighed for kystpassage langs dæmningsanlæggene.

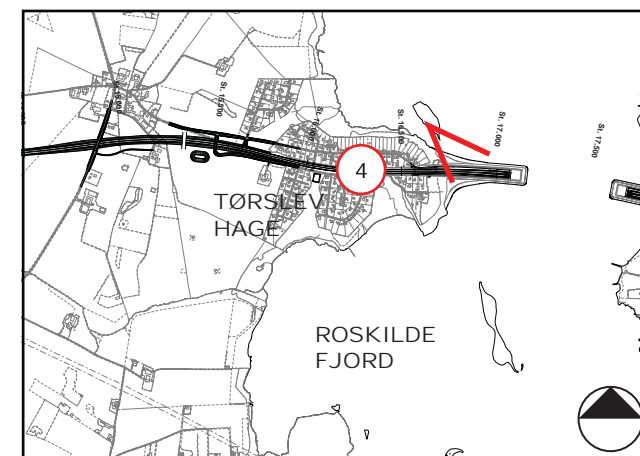
Den vestlige tunneldæmning set

fra Tørslev Hage mod syd

◀ Eksisterende forhold



Kortudsnit delområde 4 ▼



Vestlig tunneldæmning



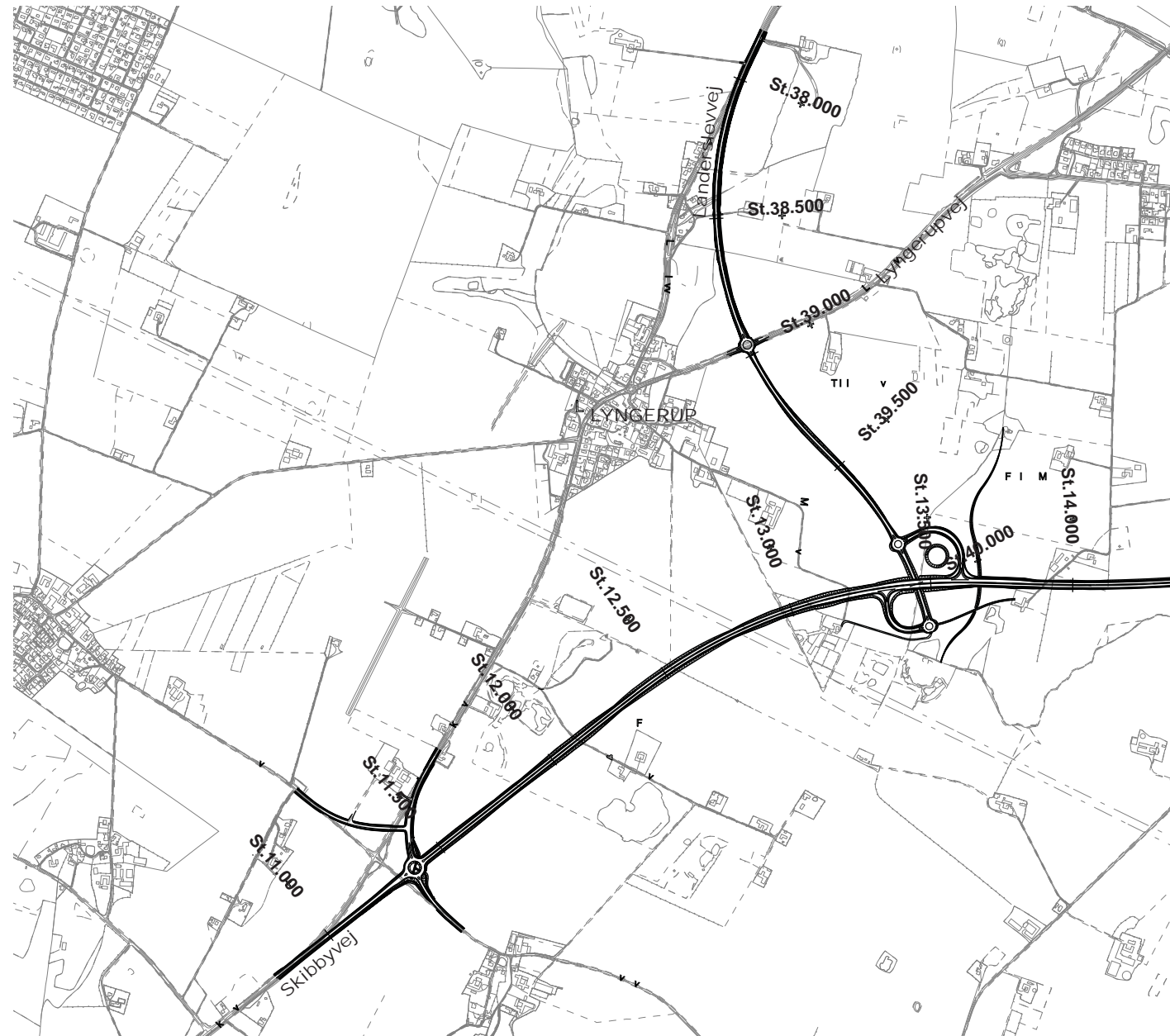
3.5 FORSLAG S3

NY MOTORTRAFIKVEJ I LANG TUNNEL MELLEM MARBÆK OG TØRSLEV HAGE OG NYE VEJFORBINDELSER TIL EKSISTERENDE VEJANLÆG

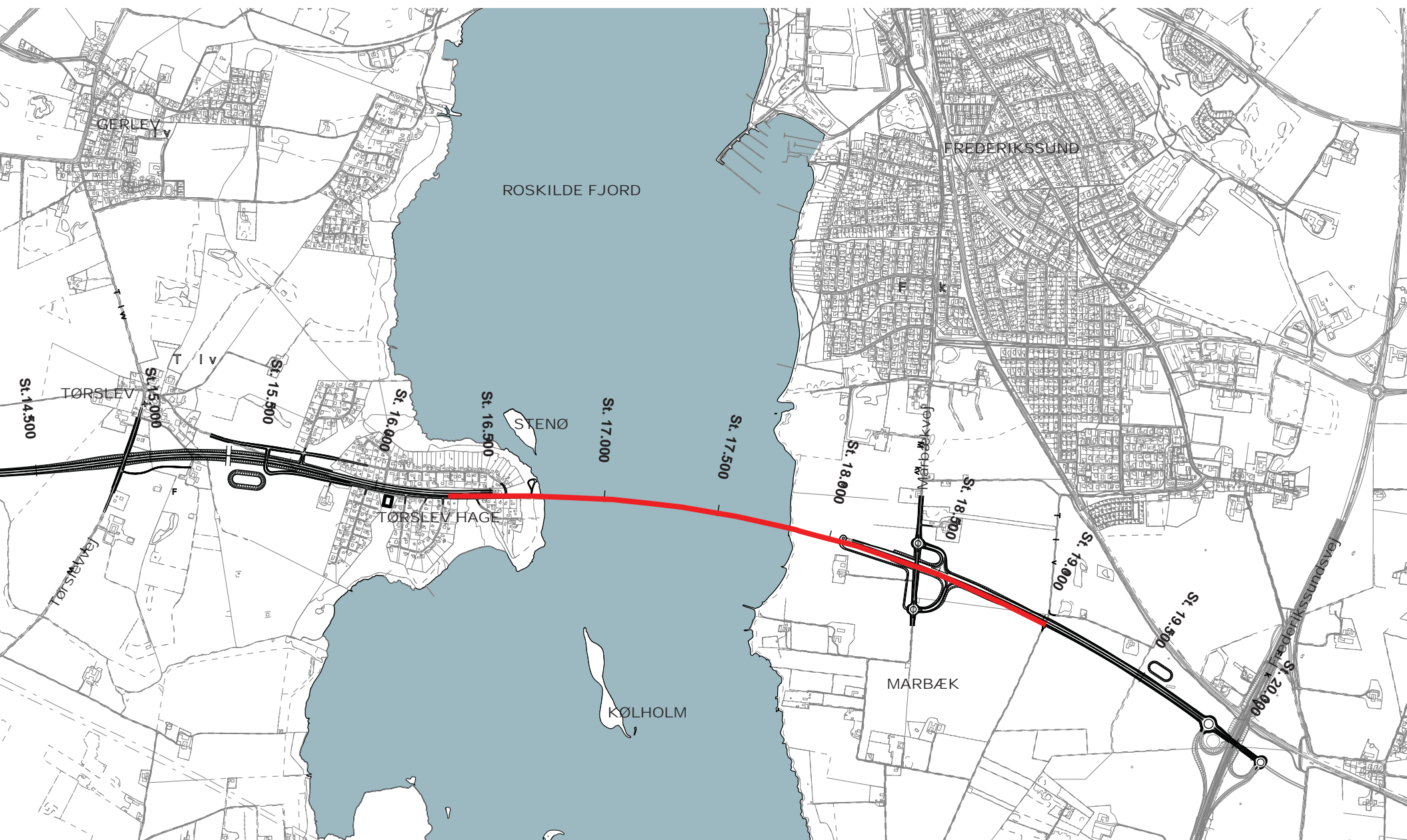
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag S3 er identisk med forslag S1, bortset fra følgende:

- Vejstrækningen mellem st.19.000 og st.16.500 er udformet, så forbindelsen over fjorden kan krydses i en lang tunnel.
- Øst for fjorden føres motortrafikvejen under Marbækvej.



Forslag S3 - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag S1 ►



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold, hvor forslag S3 adskiller sig fra S1.

UDFORMNING AF VEJENS DELEMENTER

FJORDFORBINDELSEN

Mellem Marbæk og Tørslev Hage føres den nye motortrafikvej under Roskilde fjord i en lang tunnel. Da tunnelens portaler på henholdsvis øst- og vestkysten ligger et stykke inde i landet, påvirker vejens forløb under fjorden ikke oplevelsen af fjordlandskabet og de nære kystområder.

OVERFØRINGER/UNDERFØRINGER

I forslag S3 føres Marbækvej over den nye motortrafikvej.

STØJSKÆRME

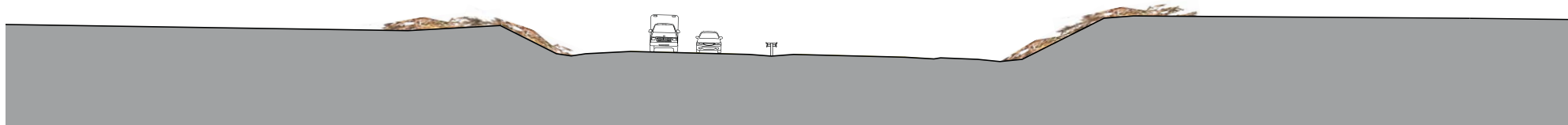
I forslag S3 starter støjskærmene på Tørslev Hage ved tunnelportalen, et stykke fra kysten og følger vejen til sommerhusområdet vestlige afslutning. Der opsættes ikke støjafskærmning på Frederikssundssiden.

FAUNAPASSAGER

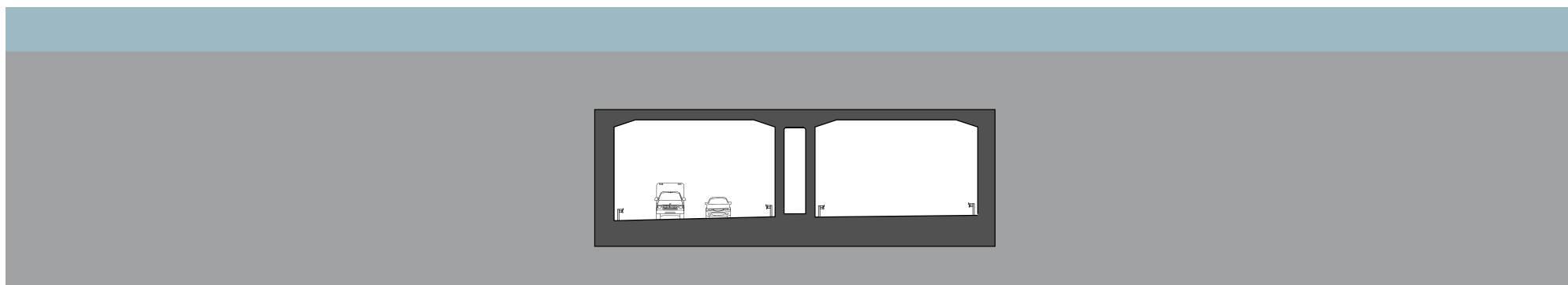
I forslag S3 er der passagemulighed for dyr langs kysten mellem kystlinjen og tunnelportalerne på fjordens øst- og vestkyst.

UDVALGTE DELOMRÅDER

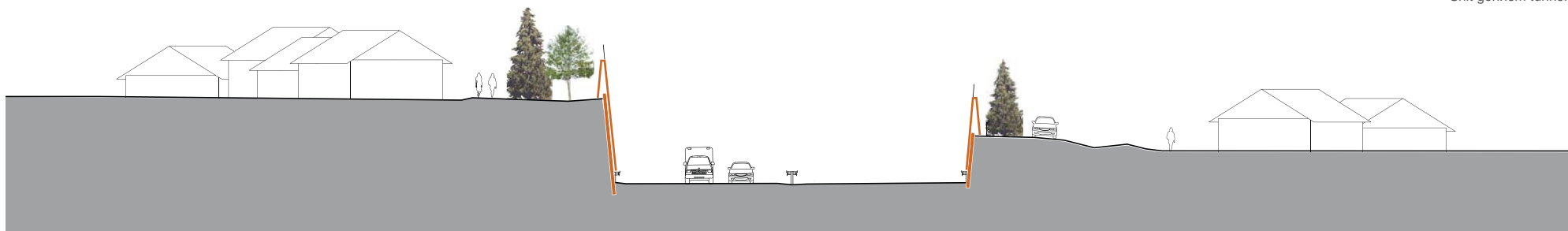
I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder i S3, der adskiller sig fra forslag S1.



St. 18.800
Snit i åbent landskab mellem
Frederikssundsvej og Marbækvej



St. 17.045
Snit gennem tunnel



St. 16.240
Snit gennem Tørslev Hage. Vejen er udformet
med støttevægge og støjskærme

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 1 og 2

St. 20.000 - st.17.750

OMRÅDET MELLEMLERIKSSUNDSVEJ
OG ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

Forslag S3 medfører, at vejen ligger i afgravning fra Torøgelgårdsvej til Marbækvej. I krydsningen med Marbækvej føres Marbækvej over motortrafikvejen, som her ligger i en dyb afgravning. Afgravningen er udformet med naturlige skråninger mod vejen med hældning 1:2 eller lavere. På en kort strækning ved den østlige tunnelportal er vejen udformet med støtte-

vægge. Den østlige portal ligger omtrent 270 meter fra kysten. Tunnelanlægget, med portalbygning vil markere sig i det flade landskab. Mellem Marbækvej og tunnelportalen er der etableret en servicevej, der løber parallelt med og syd for motortrafikvejen. Servicevejen er forbundet til Marbækvej



Delområde 2: Tilslutning til Marbækvej og østlig tunnelportal set mod sydvest

Eksisterende forhold

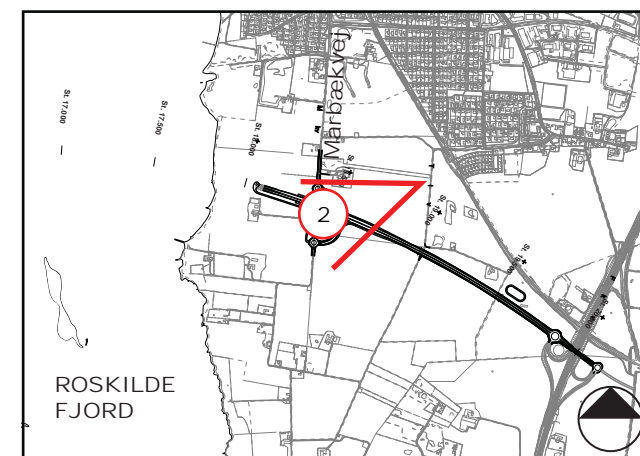
DELOMRÅDE 3

St. 17.750 - st.16.750

ROSKILDE FJORD

Vejen krydser Roskilde Fjord i en lang tunnel. Tunnelportalerne er placeret et stykke inde i landet på både øst- og vestkysten, og vejens forløb vil således ikke påvirke oplevelsen af fjorden eller det nære kystlandskab. Da vejen føres i afgravning et stykke før kysterne, vil trafikanten ikke have visuel kontakt til fjorden før forløbet i tunnel.

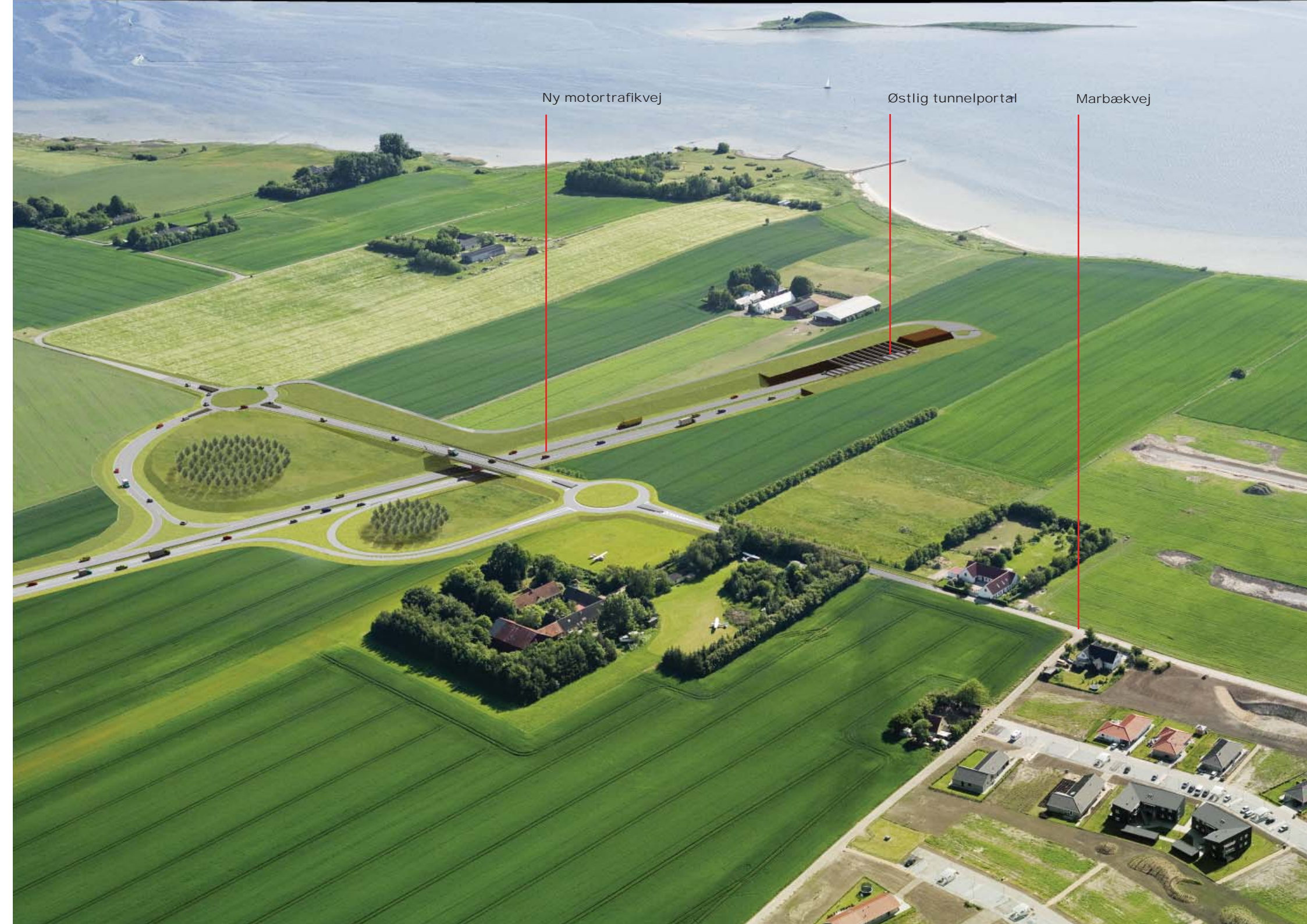
Kortudsnit delområde 2



Ny motortrafikvej

Østlig tunnelportal

Marbækvej



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 16.750 - st.15.750

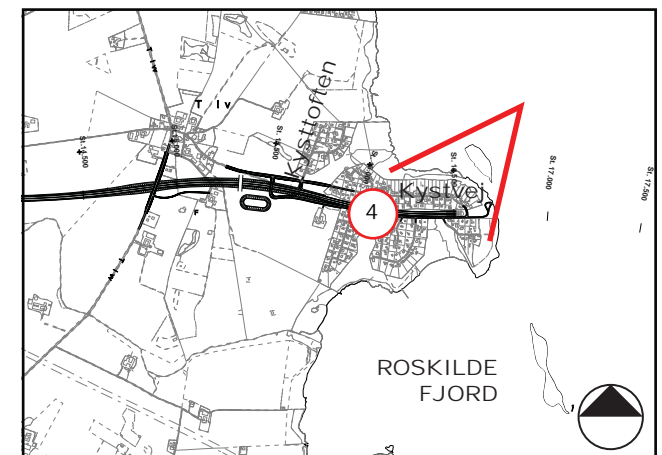
TØRSLEV HAGE

I forslag S3 starter vejens forløb på Tørslev Hage ved den vestlige tunnelportal, som er placeret i den østligste del af sommerhusområdet. Portalens placering muliggør kystpassage og at den eksisterende forbindelse mellem Kystvej og Gammel Færgegårdsvej, som forbinder den nordlige og sydlige del af sommerhusområdet, kan bevares.



Tørslev Hage og vestlig
tunnelportal, set mod syd ▶
◀ Eksisterende forhold

Kortudsnit delområde 4 ▼



Portalbygning Kystvej

Vestlig tunnelportal

Kystvej

Gammel Færgegårdsvej

Stenø



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4

St. 16.750 - st.15.750

TØRSLEV HAGE

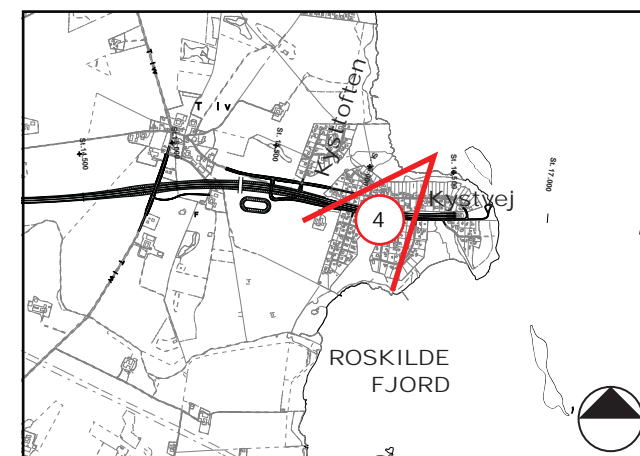
Fra den vestlige tunnelportal føres vejen i afgravning gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage. Der opsættes støjskærme på begge sider af vejen fra tunnelens vestlige portal til Kysttoften.

Tunnelrampe på Tørslev Hage set mod øst ▶

◀ Eksisterende forhold



Kortudsnit delområde 4 ▼





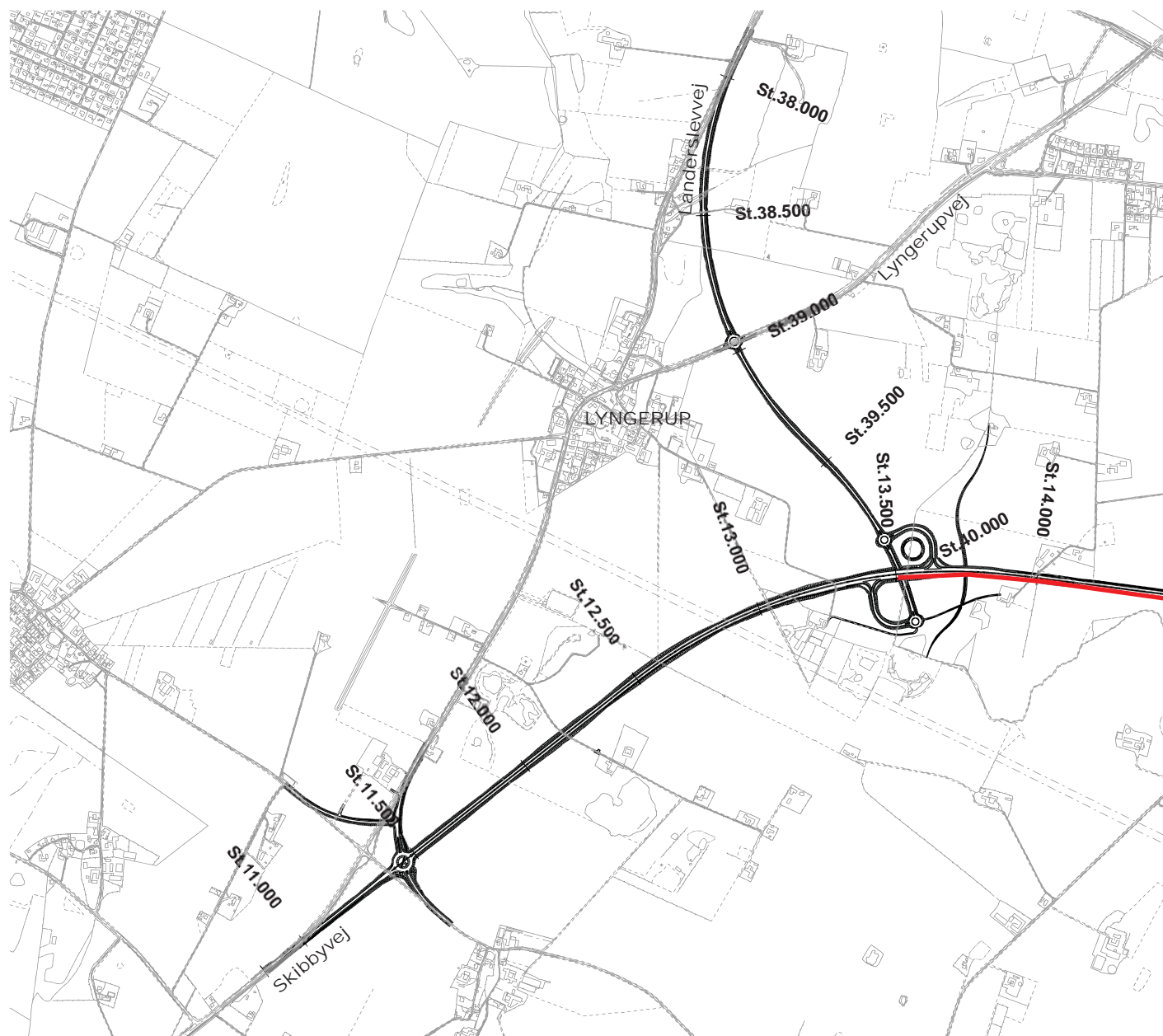
3.6 FORSLAG S6

NY MOTORTRAFİKVEJ I BORET TUNNEL UNDER ROSKILDE FJORD OG TØRSLEV HAGE SAMT NYE VEJFORBINDELSER TIL EKSISTERENDE VEJANLÆG

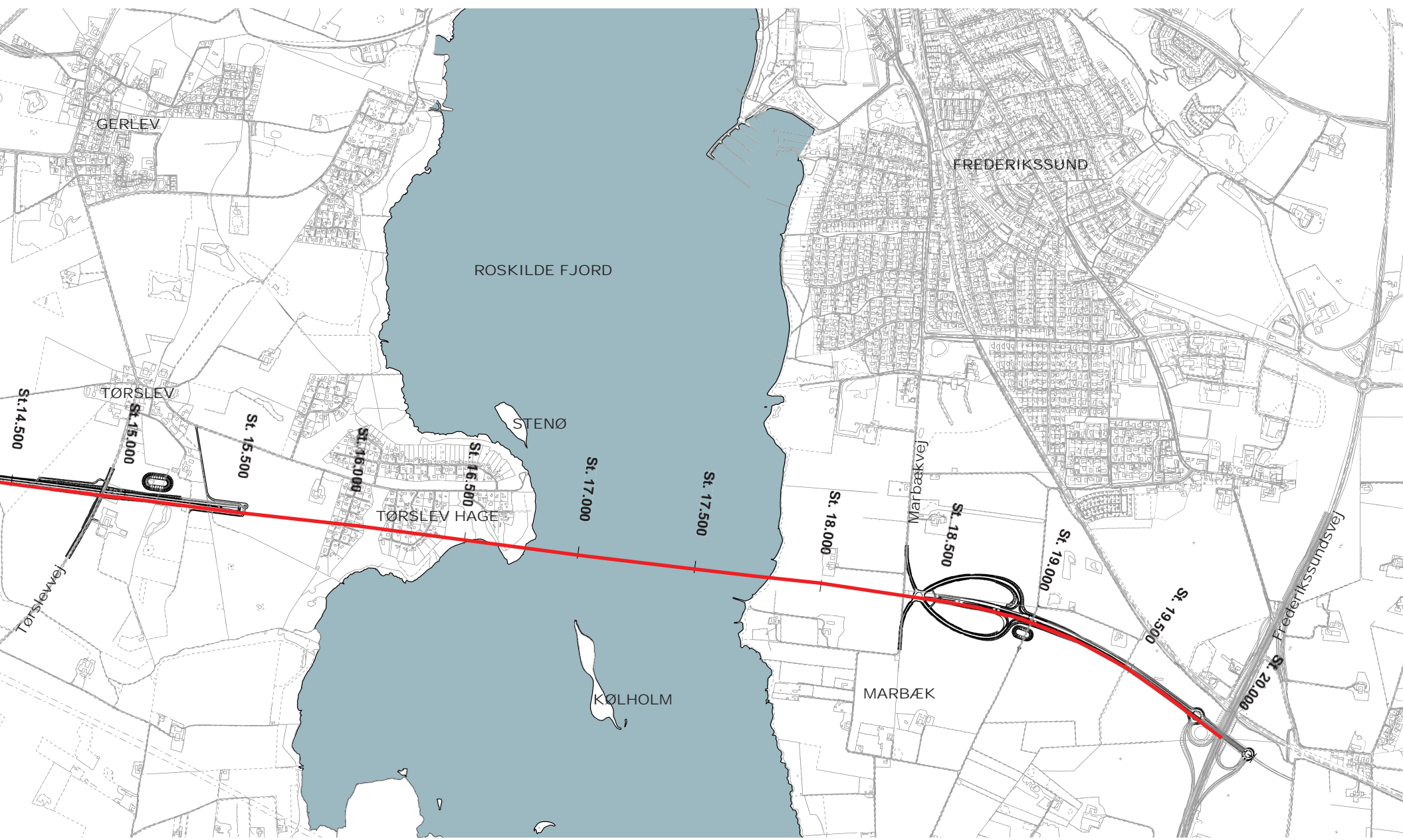
GENERELLE OG FUNKTIONELLE FORUDSÆTNINGER

Forslag S6 er identisk med Forslag S1, bortset fra følgende:

- Vejstrækningen mellem st.19.250 og st. 14.000 har et sydligere forløb end S1 og udføres som en boret tunnel under Roskilde Fjord og den sydlige del af Tørslev Hage.
- Tilslutningsanlægget sydøst for Lyngerup har en lidt nordligere placering i forhold til forslag S1
- Tilslutningen til Marbækvej har en anden udformning
- Forslaget berører ikke sommerhusområdet på Tørslev Hage



Forslag S6 - Rød strækning markerer forskellen i forhold til forslag S1 ►



VEJENS UDFORMNING

I dette afsnit beskrives de forhold hvor forslag S6 adskiller sig fra S1.

UDFORMNING AF VEJENS DELELEMENTER

FJORDFORBINDELSEN

Den nye motortrafikvej føres under Roskilde fjord og Tørslev Hage i en lang tunnel. Da tunnelens portaler øst og vest for fjorden ligger et stykke inde i landet, påvirker vejens forløb under fjorden ikke oplevelsen af fjordlandskabet og de nære kystområder.

STØTTEVÆGGE OG SKRÅNINGER

Støttevægge i forslag S6 er placeret på korte strækninger i forbindelse med tunnelportalerne øst for Marbækvej og vest for Tørslev Hage.

STØJSKÆRME

Forslaget indeholder ikke støjafskærmning

BEPLANTNING

Da forslag S6 ikke berører Tørslev Hage, medfører forslaget kun beplantning af dæmning og skrånninger.

OVERFØRINGER/UNDERFØRINGER

I forslag S6 ligger Marbækvej i sit nuværende terrænniveau.

REGNVANDBASSINER

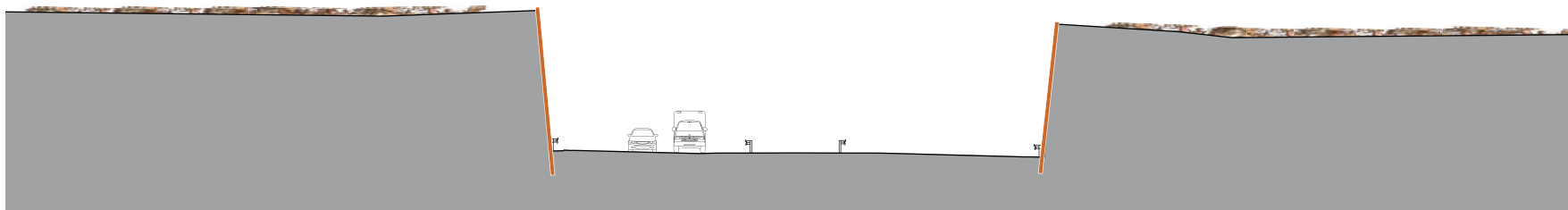
På fjordens vestside etableres der i forslag S6 kun 2 regnvandsbassiner.

FAUNAPASSAGER

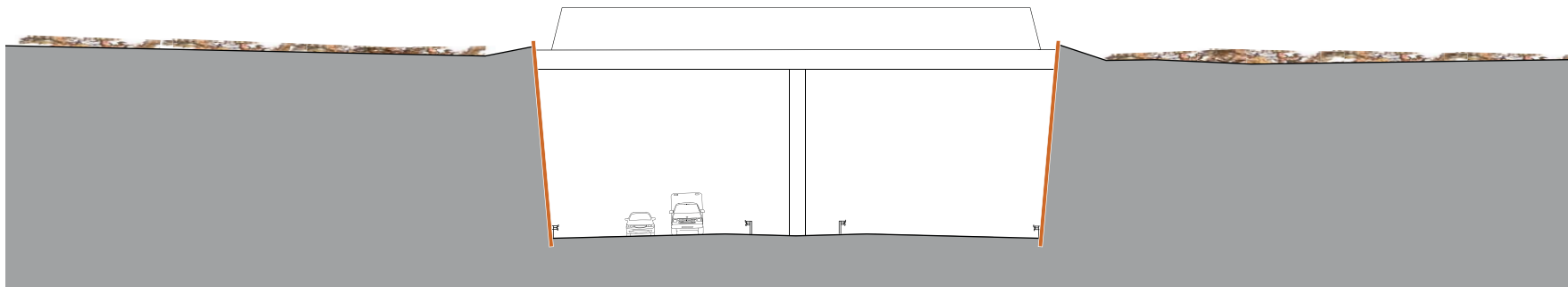
Faunabroen vest for Kysttoften etableres ikke i forslag S6, da vejen ikke løber gennem sommerhusområdet.

UDVALGTE DELOMRÅDER

I det følgende afsnit "udvalgte delområder" beskrives de delområder i S6, der adskiller sig fra forslag S1.



St. 18.550
Snit gennem østlig tunnelrampe



St. 15.450
Snit gennem vestlig tunnelrampe

UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 1

St. 20.000 - st.18.500

OMRÅDET OMKRING FREDERIKSSUNDSVEJ

Vejens forløb fra Frederikssundsvej til Marbækvej har en lidt sydligere placering end S1.



DELOMRÅDE 2

St. 18.500 - st.17.750

OMRÅDET MELLEMMARBÆKVEJ OG ØSTKYSTEN AF ROSKILDE FJORD

Den østlige tunnelportal ligger ca. 650 meter fra kysten og der er mulighed for kystpassage. Tilslutningen til Marbækvej ligger vest for tunnelportalen og udføres i vejens nuværende niveau med en rundkørsel.

Delområde 2: Østlig tunnelportal og tilslutning til Marbækvej, set mod sydvest

◀ Eksisterende forhold

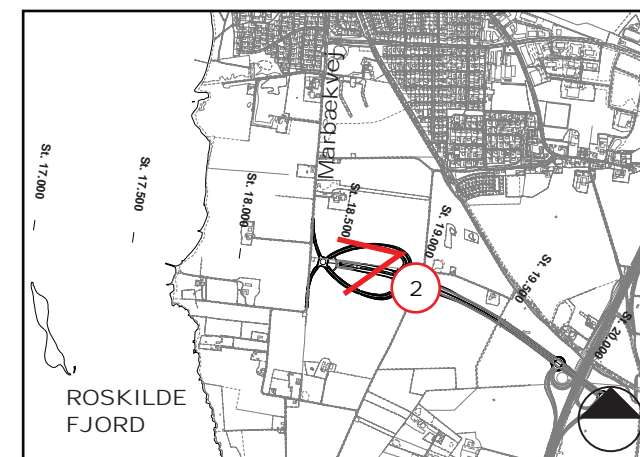
DELOMRÅDE 3

St. 17.750 - st.16.750

ROSKILDE FJORD

Vejen krydser Roskilde Fjord i en lang tunnel. Tunnelportalen er placeret et stykke inde i landet på både øst- og vestkysten, og vejens forløb vil således ikke påvirke oplevelsen af fjorden eller det nære kystlandskab. Da vejen føres i afgravning et stykke før kysterne, vil trafikanten ikke have visuel kontakt til fjorden før forløbet i tunnel.

Kortudsnit delområde 2 ▼



UDVALGTE DELOMRÅDER

DELOMRÅDE 4/5

St. 16.750 - st.15.750

OMRÅDET VEST FOR TØRSLEV HAGE

Vejens forløb på fjordens vestside starter ved den vestlige tunnelportal, sydøst for Tørslev. Portalens placering betyder, at sommerhusområdet på Tørslev Hage ikke berøres af vejens forløb. Der anlægges serviceveje på hver side af motortrafikvejen fra tunnelportalen og ca. 200 meter mod vest. Servicevejene forbindes øst for portalen. Den nordlige servicevej

forbindes via en ny lokalvej til Gammel Færggårdsvej lige øst for Tørslev. På en kort strækning vest for portalen er afgravningen udformet med støttevægge.



Delområde 4/5: Vestlig tunnelportal syd for

Tørslev Hage set mod nordøst

◀ Eksisterende forhold

DELOMRÅDE 6

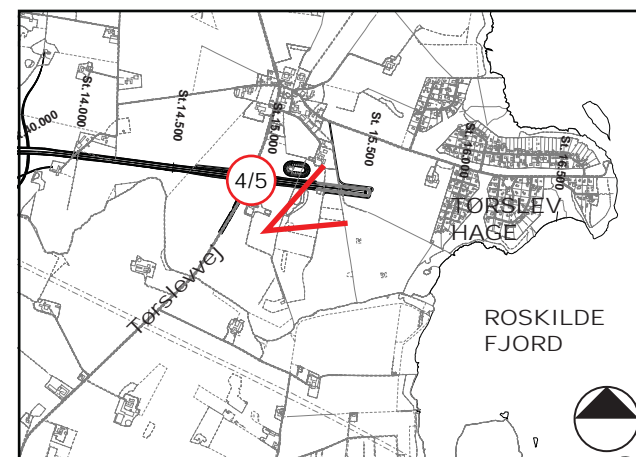
St. 14.500-13.200

OMRÅDET OMKRING LYNGERUP

TILSLUTNINGSANLÆGGET

Fra den østlige tunnelportal føres den nye motortrafikvej i afgravning frem mod Tørslevvej, som føres over motortrafikvejen på en lav dæmning. Motortrafikvejens skæring med Tørslevvej ligger i forslag S6 sydligere end S1. Tilslutningsanlægget øst for Lyngerup har i Forslag S6 omtrent den samme placering som i forslag S1.

Kortudsnit delområde 4/5 ▼





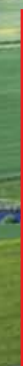
Tørslev Hage

Gammel
Færgegårdsvej

Servicevej

Vestlig tunnelportal

Portalbygning





KØBENHAVN

Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

HEDEHUSENE

Guldalderen 12
2640 Hedehusene
Telefon 7244 7000

SKANDERBORG

Thomas Helsteds Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Telefon 7244 2200

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk