

NOTAT

Dato 9. oktober 2014
J. nr. 2013-1646

Høringsnotat vedrørende L 21 – forslag til lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Et udkast til lovforslag har fra den 14. juli 2014 til den 15. august 2014 været sendt i høring. Lovforslaget har i samme periode været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt: Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening (DOF), Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Det Økologiske Råd, DI Transport, DSB, Fjordudvalget for Roskilde Fjord, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frederikssund Grundejerforening, Frederikssund Kommune, Gammel Færgesård Grundejerforening, Gerlev Strandpark Grundejerforening, Grundejerforeningen Gyldenstens Vænge Nord, Grundejerforeningen Gyldenstens Vænge Syd (eftersendt), Grundejerforeningen Ørnestens Vænge (eftersendt), ITD, Kommunernes Landsforening (KL), Kystdirektoratet, Movia, Region Hovedstaden, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Stenøgård Grundejerforening (eftersendt), Søfartsstyrelsen.

1. Høringsvarene med bemærkninger

./. Transportministeriet har modtaget 12 høringsvar. Herunder har DSB anført, at de ikke har bemærkninger. De modtagne høringsvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringsvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringsvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringsvarene er kommenteret.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringsvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

1.1. Generelle bemærkninger



DTL, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv og Dansk Industri støtter generelt op om lovforslaget, idet det bemærkes, at trængsel på den eksisterende forbindelse udgør et betydeligt problem, og at et supplement til den eksisterende Kronprins Frederiksbro derfor længe har været ønsket i lokalområdet.

Transportministeriet har noteret støtten til lovforslaget.

Grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgesgård argumenterer for, at de kødannelser, man ser på den nuværende Kronprins Frederiks Bro, vil kunne løses ved helt at fjerne den eksisterende trafikregulering, idet der henvises til erfaringerne fra stormene Allan og Bodil, hvor trafikreguleringen midlertidigt var ude af funktion.

Transportministeriet skal bemærke, at der i forbindelse med VVM-undersøgelsen af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund blev foretaget en analyse af trafikledelse, herunder en analyse af muligheden for at optimere de eksisterende lyssignaler langs J. F. Willumsens Vej. Det er Vejdirektoratets vurdering, at det ikke er muligt at forbedre fremkommeligheden yderligere ved signaloptimeringer – heller ikke ved helt at lukke for signalerne.

Vejdirektoratet har ikke umiddelbart kendskab til eller registreringer, der viser, at den midlertidige lukning af signaler ved kronprins Frederiks Bro efter stormene har forbedret fremkommeligheden. Enkelte observationer af fremkommelighed kan således ikke direkte sammenlignes med de gennemførte trafikberegninger for årsdøgnstrafik/hverdagsdøgnstrafik og kapacitetsvurderinger ifm. signalkryds. De enkelte observationer kan fx være foretaget på dage, hvor der af andre årsager var mindre trafik end normalt.

Erfaringerne fra stormene Allan og Bodil giver med andre ord ikke anledning til at revurdere prognoserne for trafiktal over Roskilde Fjord, og der er således tale om mere grundlæggende kapacitetsproblemer på det eksisterende vejnet.

1.2. Miljø, VVM-redegørelsen og Natura 2000- område

Grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgesgård stiller spørgsmålstejn ved den valgte linjeføring, og det påpeges, at VVM-redegørelsen viste, at en nordlig linjeføring vil være mest optimal ud fra økonomisk og miljømæssigt synspunkt. Desuden rejses der spørgsmålstejn ved projektets forenelighed med EUs habitatdirektiv og VVM-direktiv – herunder i forhold til påvirkning af Natura-2000.

Transportministeriet skal bemærke, at Vejdirektoratet i henhold til gældende lovgivning, herunder VVM-direktivet, gennemførte en VVM-undersøgelse, hvor bl.a. miljøkonsekvenserne af flere forskellige alternativer blev nøje undersøgt og konsekvensvurderet. VVM-undersøgelsen var for dette projekt



mere grundig, end sædvanlig praksis tilsiger, netop som følge af påvirkningen af et udpeget Natura 2000-område.

Der blev ligeledes gennemført en offentlig høring af VVM-redegørelsen samt efterfølgende udarbejdet høringsnotat med besvarelse af henvendelser i høringsperioden. I høringsperioden blev besvaret flere henvendelser omhandlende emner, der også spørges til svaret fra GF Stenøgård og GL. Færgegård.

Ud fra en samlet vurdering af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af de undersøgte alternativer indstillede Vejdirektoratet forslag S1, som forligspartierne bag ”En grøn transportpolitik” (bestående af Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) også besluttede.

Naturstyrelsen har som miljømyndighed afgivet principgodkendelse efter Naturbeskyttelseslovens § 20 til hovedforslaget S1.

Transportministeriet skal derudover bemærke, at der for nyligt er afsagt dom ved EU-Domstolen (sag C-521/12, T.C. Briels m.fl.), der har betydning for vurdering af anlægsprojekter, når disse påvirker et udpeget Natura 2000-område, som det er tilfældet for den kommende fjordforbindelse.

Dommen har den konkrete betydning, at anlægsprojektet skal leve op til den såkaldte fravigelsesprocedure i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. Vejdirektoratet har på den baggrund iværksat en supplerende vurdering af den indstillede linjeføring (S1 – højbro over Roskilde Fjord) og de undersøgte alternativer i lyset af direktivets artikel 6, stk. 4. Den supplerende vurdering forventes afsluttet ultimo oktober 2014, og den vil dernæst indgå som en integreret del af lovforslaget i forbindelse med Folketingets behandling.

Der henvises til forslagens almindelige bemærkninger, afsnit 5.1., vurdering af alternativer i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og 4.

Frederikssund Kommune noterer sig forslagens § 2 (nu § 3), hvorefter Transportministeren kan fremsætte regler om forurening og gener, der måtte opstå i forbindelse med anlæg af forbindelsen. Kommunen forudsætter, at reglen kun finder anvendelse i anlægsfasen og ikke i driftsfasen.

Transportministeriet kan bekræfte, at regler om gener af forurening og gener, som måtte opstå i forbindelse med gennemførelsen af projektet kun er gældende i anlægsfasen.

Kommunen gør opmærksom på, at håndtering af forurenede jord efter kommunens opfattelse kræver tilladelse efter gældende regler.



Den midlertidige jorddeponering, hvortil der skal anvendes midlertidige arealer, omfatter jord, der ikke er forurennet, og hvortil der ikke kræves en tilladelse.

Midlertidig jorddeponering af forurennet jord vil blive gennemført efter gældende regler.

Frederikssund Kommune gør endelig opmærksom på, at paddeværn (evt. midlertidige) skal opsættes før anlægsperioden.

Der vil i forbindelse med anlægsstart blive opsat midlertidige paddeværn, hvor det vurderes nødvendigt. Dette sker i samarbejde med Frederikssund Kommune. Der etableres permanente paddehegn, som beskrevet i udkastet til anlægsloven.

1.3. Anlægstekniske bemærkninger

Nordsjællands Landboforening bemærker, at den nye fjordforbindelse anlægges som en motortrafikvej, og at det som følge af en minimumshastighed på 50 km/t på motortrafikveje ikke vil være muligt for landbrugsmaskiner at passere den nye forbindelse. Der ønskes dispensation herfor.

Transportministeriet skal bemærke, at det er korrekt, at den nye fjordforbindelse etableres som en motortrafikvej, hvor motorkøretøjer må færdes med minimum 50 km/t. Traktorer må højst køre 30 km/t, og derfor kan der ifølge færdselsloven ikke køres med traktorer på den nye fjordforbindelse. Da traktorer og landbrugskøretøjer fortsat kan benytte den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, vil der være samme mulighed som i dag for passage over den eksisterende bro

Frederikssund Kommune har fremsat en række tekniske bemærkninger til anlægsprojektet, jf. de almindelige bemærkninger, afsnit 4, i lovforslaget. De enkelte punkter er gengivet nedenfor med Transportministeriets svar (kursiveret).

Kommunen ønsker, at muld og jord, der skal transporteres i anlægsfasen, bliver transporteret via de nye vejanlæg og ikke det eksisterende kommunale vejnet.

Transportministeriet skal bemærke, at det meste jordarbejde vil blive foretaget med entreprenørmaskiner og transporteret i den fremtidige motortrafikvejs tracé. Transport og anvendelse af jord og muld afklares med Frederikssund Kommune i forbindelse med detailprojekteringen. Transport på det kommunale vejnet på østsiden af fjorden søges minimeret, da der hurtigst muligt vil blive etableret en arbejdsvej i den nye motortrafikvejs tracé mellem Frederikssundsvej og Marbækvej. Fjordsedimenterne forventes transporteret



ad søvejen på pramme. Ved opgravningen/lastningen af pramme vurderes der at være et spild på 4 %. Transport og klapping af fjordsediment afklares med relevante myndigheder i forbindelse med detailprojekteringen.

Kommunen bemærker, at der som erstatning for fredskov, der fjernes i forbindelse med etablering af vejanlægget, etableres op til det dobbelte areal med erstatningsskov. Kommunen forventer, at erstatningsnatur etableres i forholdet 2:1.

Der tages udgangspunkt i den sædvanlige praksis for omfanget af erstatningsskov. Praksis beror på en konkret vurdering af tilstanden af den eksisterende skov, der skal fældes.

Kommunen bemærker, at det ikke fremgår af bemærkningerne til anlægsloven, at staten etablerer afværgevandhuller for at støtte paddepopulationen.

Der etableres 10-14 vandhuller. Placeringen af vandhullerne fastlægges ved detailprojekteringen efter nærmere aftale med Frederikssund Kommune og Naturstyrelsen samt de berørte grundejere.

Frederikssund Kommune gør opmærksom på, at projektet ligger i et område, som overvejende er udpeget som et område med særlige drikkevandsinteresser, ikke - som anført på side 23, afsnit 3 – et område med almindelige drikkevandsinteresser.

Kommunens bemærkning er noteret, og lovforslaget rettet til i overensstemmelse hermed.

Naturstyrelsen har meddelt principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20. Kommunen anfører, at det er en forudsætning for, at kommunen kan meddele tilladelse til nedlæggelse af beskyttede naturtyper, strandenge mv., at Vejdirektoratet har opnået § 5 tilladelse fra Naturstyrelsen i henhold til omtalte bekendtgørelse nr. 408 (Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale beskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter).

Vejdirektoratet følger undtagelsesbestemmelsen i VVM-direktivet og får derved vedtaget vejprojekter i enkeltheder ved særskilt lovgivning – i dette tilfælde anlægsloven.

Derved anvendes ikke VVM-direktivets implementering i Planloven, og spørgsmålet om § 5 i bekendtgørelse nr. 408 kommer ikke i anvendelse, idet vejens godkendelse efter Naturbeskyttelseslovens § 20 træder i stedet for dispensation i henhold til Habitatbekendtgørelsens § 5, stk. 5.

Lyngerup Bylaug ønsker, at der opsættes støjskærme rundt om rundkørslen ved tilslutningen af Ny Landerslevvej til Lyngerupvej/rute 53.



Transportministeriet skal bemærke, at der som altovervejende udgangspunkt ikke opsættes støjskærme omkring rundkørsler i åbent land – således heller ikke i forbindelse med dette projekt.

1.4. Sejladssikkerhed, gennemsejlingsbredde

Erhvervs- og Vækstministeriet har på vegne af Søfartsstyrelsen en række bemærkninger i forhold til sikring af sejladssikkerhed, gennemsejlingsbredde m.m.

Der spørges til, om formuleringen i § 1, stk. 1, nr. 1, også dækker justering eller flytning af eksisterende sejlrende syd for broen - og andre mulige sejladssikkerhedsmæssige forhold.

Udformningen af og konsekvenserne for sejlruten drøftes p.t. med Søfartsstyrelsen og Fjordudvalget for Roskilde Fjord. Resultatet bliver indarbejdet i detailprojekteringen af broforbindelsen.

Bemærkninger til lovforslaget nævner i afsnit 2.1 på side 14, at der har været foretaget en VVM-høring i perioden fra den 6. april til den 25. juni 2010. Det kan dertil oplyses, at Søfartsstyrelsen ikke har modtaget denne høring.

Transportministeriet og Vejdirektoratet beklager, at VVM-høringen ikke er nået frem til Søfartsstyrelsen. Det er Vejdirektoratets forventning, at de igangværende forhandlinger vil give muligheder for at indarbejde de ønskede krav til de besejlingsmæssige forhold

I bemærkningernes afsnit 4.2 er nævnt, at der over sejlrenden skal være en fri gennemsejlingshøjde på minimum 22 meter over daglig vande. Det er ikke korrekt. Det skal være i forhold til HAT (højeste astronomiske tidevand).

HAT vil blive brugt som grundlag for dimensionering af frihøjden under højbroen.

I gennemsejlingsfaget er den frie gennemsejlingsbredde oplyst til at skulle være på mindst 50 meter. Der savnes oplysninger om, at gennemsejlingsfaget skal ligge i umiddelbar forlængelse af den eksisterende sejlrende mellem Kølholm og Vævergrund. Såfremt gennemsejlingsfaget ikke er beliggende i umiddelbart forlængelse af sejlrenden, så forudsættes sejlrenden flyttet eller justeret, således at der kan sejles i lige linje fra sejlrenden og gennem gennemsejlingsfaget. Det er ligeledes en forudsætning, at oplysningen om, at der etableres den for sejladsen nødvendige afmærkning også omfatter en eventuel ændring i afmærkningen nord og syd for broen.



Der pågår drøftelser om sejlrendens placering og afmærkning mellem Søfartsstyrelsen, Fjordudvalget og Vejdirektoratet. Søfartsstyrelsens krav vil blive indarbejdet i projektet.

Bemærkningerne, afsnit 4.2.2., omtaler bl.a. mulige gener for anden sejlads på fjorden. En sådan eventuel gene for anden sejlads skal godkendes af Søfartsstyrelsen.

Alle forundersøgelser og anlægsarbejder vil først komme til udførelse, når der er opnået godkendelse fra de relevante myndigheder.

1.5. Økonomi, takster og brugerbetaling

DTL og Dansk Industri bemærker, at den kommende forbindelse vil være den eneste lokale/regionale forbindelse i Danmark med brugerbetaling, og at finansieringen er tvivlsom, da der eksisterer et gratis alternativ i form af den eksisterende forbindelse, hvorfor DTL er kritiske over for brugerfinansieringsmodellen.

Grundejerforeningen Gerlev Strandpark foreslår en alternativ model for brugerfinansiering, som omfatter en betalingsdifferentieret model i fire niveauer, der bl.a. giver mulighed for passage for enkelte grupper mod en fast månedlig eller årlig ydelse.

Grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgegård anfører utilfredshed med, at trafikregulerende foranstaltninger på den eksisterende bro er en forudsætning for, at økonomien på den nye forbindelse hænger sammen, idet der henvises til, at 80 % af trafikken udgøres af lokalbefolkningen. Desuden stilles der spørgsmålstejn ved den gennemførte undersøgelse af betalingsvillighed ved brugerbetaling.

Transportministeriet skal bemærke, at COWI forestod brugerundersøgelsen i maj-juni 2011 i samarbejde med firmaet Accent. Undersøgelsen blev foretaget på en sådan måde, at undersøgelsens respondenter blev præsenteret for valg-situationer, hvor den eksisterende Kronprins Frederiks Bro var gratis. Sund og Bælt Holding A/S har efterfølgende foretaget beregninger af økonomien for projektet ud fra samme præmis. Beregningerne viste, at projektet ved brugerfinansiering kan tilbagebetales på 40 år, såfremt staten afsatte 659,5 mio. kr.

Transportministeriet anerkender, at projektet er det første af sin slags, hvor der indføres brugerbetaling på en strækning af regional karakter, og at de bagvedliggende beregninger på den måde er behæftet med en vis usikkerhed. På baggrund af brugerbetalingsundersøgelsen og de efterfølgende beregninger er det imidlertid Transportministeriets vurdering, at økonomien for projektet er veldokumenteret.



Omkring takstfastsættelse og niveauet for takst fremgår det af lovforslaget, at det er op til det selvstændige offentlige virksomheds bestyrelse at fastsætte betalingernes størrelse, herunder eventuelle rabatorordninger. Taksterne skal dog fastsættes ud fra en forudsætning om en tilbagebetalingstid på 40 år.

Frederikssund Kommune bemærker, at det fremgår af lovforslagets § 8 (nu § 20), at Vejdirektoratets køretøjer, der anvendes i forbindelse med vejbestyrelsesopgaver på broen og det omkringliggende statsvejnet, fritages for betaling for passage over den nye forbindelse. Kommunen ønsker en lignende ordning for kommunens køretøjer til varetagelse af kommunale vejbestyrelsesopgaver, ligesom hjemmeplejen, servicekorps og øvrige kommunale køretøjer bør fritages.

Transportministeriet skal bemærke, at fritagelse for betaling for passage for Vejdirektoratets køretøjer kun er tilfældet i de situationer, hvor der udføres vejbestyrelsesopgaver på den nye fjordforbindelse. Da den nye fjordforbindelse etableres som statsvej, mener Transportministeriet ikke, at Frederikssund Kommunes køretøjer skal fritages for betaling. Transportministeriet fastholder derfor bestemmelsen. Det bemærkes endvidere, at der stadig er mulighed for at benytte Kronprins Frederiks Bro uden betaling.

Dansk Industri anbefaler, at der i forbindelse med takstfastsættelse også tages hensyn til brugernes behov for en vis forudsigelighed, og at der derfor bør iværksættes et længere varsel, såfremt taksterne stiger udover den almindelige prisudvikling.

Transportministeriet skal bemærke, at det følger af lovforslaget, at bestyrelsen for den selvstændige offentlige virksomhed, der har til opgave at fastsætte taksterne, skal offentliggøre taksterne på hjemmesiden. Bemærkningerne til bestemmelsen vil blive præciseret, således at det forudsættes, at eventuelle prisændringer af mere væsentlig karakter annonceres med et passende varsel.

1.6. Den valgte linjeføring

Frederikssund Kommune konstaterer, at cyklister kan krydse motortrafikvejen via broen ved Tørslevvej og foreslår, at denne krydsning udføres som dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af Tørslevvej.

Transportministeriet har noteret kommunens ønske men skal bemærke, at ønsket ikke blev fremsat i forbindelse med VVM-undersøgelsen i 2010. En udvidelse af broen, så der kan føres en dobbeltrettet cykelsti over motortrafikvejen, anslås at medføre en merudgift på ca. 3 mio. kr. (ekskl. moms) i forhold til det anlægsoverslag, der er forudsat i udkastet til anlægslov. Forslaget tages derfor ikke i projektet, da det ikke har været forudsat i VVM-undersøgelsen.



Lyngstrup Bylaug finder det uforståeligt, at motortrafikvejen ikke forløber syd for Mejerigårdsvej, så denne vej kan bibeholdes i sin fulde længde. Lyngstrup Bylaug spørger desuden til, hvor Ny Landerslevejs tilslutning til Lyngstrupvej præcis skal placeres, og hvordan tilslutningen udformes. Konkret foreslås det, at tilslutningen udformes som en rundkørsel og placeres, hvor Vestervangsvej og Lyngstrupvej/rute 53 mødes.

Motortrafikvejens linjeføring blev fastlagt i forbindelse med VVM-undersøgelsen Linjeføringen blev fastlagt ud fra en samlet afvejning af vejtekniske, miljømæssige, ejendoms-mæssige og økonomiske hensyn.

Linjeføringen for Ny Landerslevvej er som vist i VVM-redegørelsen, og tilslutningen udformes efter aftale med Frederikssund Kommune som en rundkørsel.

Historisk Forening i Jægerspris gør opmærksom på, at der rundt om matr. nr. 5a Lyngstrup, Gerlev sogn, Jydegården er anlagt en offentligt tilgængelig trampe-, ride- og gangsti, og at denne sti er tinglyst på ejendommen i 2008. Foreningen bemærker endvidere, at stien vil blive skåret over af motortrafikvejen, og det foreslås, at der etableres to underføringer for trafik til fods og på hest.

Der påregnes anlagt en stiunderføring under motortrafikvejen omtrent, hvor denne skærer Mejerigårdsvej. Der vil desuden blive anlagt grusstier langs motortrafikvejen mellem stitunnelen og den nuværende sti på begge sider af motortrafikvejen. Det vil herved være muligt at gå, cykle og trække en hest under motortrafikvejen.

Dansk Byggeri og Dansk Industri foreslår, at Frederikssundsmotorvejens 3. etape gennemføres i forbindelse med anlægsprojektet i stedet for, at anlægget blot forberedes til en evt. udbygning af Frederikssundsmotorvejen.

Transportministeriet bemærker, at der – som det fremgår af forslaget bemærkninger – endnu ikke er truffet politisk beslutning om finansieringen af Frederikssundsmotorvejens 3. etape.

1.7. Operatøropgaven

Dansk Industri bemærker, at de har erfaret, at Sund og Bælt Holding A/S ikke umiddelbart har mulighed for at byde på de forskellige operatøropgaver, der i henhold til lovforslaget sendes i udbud.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget i forhold til disse opgaver er baseret på de gældende EU-regler om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer inden for EU, jf. EP-Rdir 2004/52/EF – det såkaldte EETS-direktiv. Lovforslaget regulerer ikke Sund og Bælt Holding A/S' muligheder for evt. at byde på opgaven. Eventuelle begrænsninger i deres



adgang i at byde på opgaver, der sendes i udbud, skal således findes i anden lovgivning.

1.8. Forbud for lastbiler og trafikregulerende foranstaltninger

Nordsjællands Landboforening udtrykker bekymring over det forbud for passage, der efter lovforslaget gælder for lastbiler og lastvognstog på 3,5 t eller derover, idet det frygtes, at forbuddet også vil gælde traktorer og andre landbrugsmaskiner over 3,5 t.

Frederikssund Kommune bemærker, at det efter åbningen af den nye forbindelse ikke længere vil være tilladt for lastbiler over 3,5 t eller derover at passere den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. Kommunen forudsætter i forlængelse heraf, at det stadig for en lang række af køretøjer vil være lovligt at passere forbindelsen.

Transportministeriet skal bemærke, at der som anført i anlægsloven etableres forbud på Kronprins Frederiks Bro, således at lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover ikke kan passere Kronprins Frederiks Bro. Dette gælder imidlertid ikke traktorer og landbrugskøretøjer uanset totalvægt, som fortsat vil kunne benytte broen. Forbuddet mod lastbiler og lastvognstog kan afmærkes med en C23.1 forbudstavle.

Transportministeriet skal desuden bemærke, at det er korrekt forstået, at busser, traktorer og motorredskaber fortsat vil kunne passere den eksisterende Kronprins Frederiks Bro efter åbningen af den nye forbindelse.

Brand- og Redningskøretøjer samt lastbiler fra forsvaret og politiet vil fremover kunne benytte Kronprins Frederiks Bro. Herudover vil lastbiler for Frederikssund Kommune

og private entreprenører med opgaver i relation hertil, kunne benytte Kronprins Frederiks Bro i situationer, hvor der skal udføres vejbestyrelsesopgaver på kommunale veje i nærhed til Kronprins Frederiks Bro. Ovennævnte lastbiler skal tydeligt kunne identificeres som tilhørende Frederikssund Kommunes vejvæsen.

Herudover vil der i akutsituationer kunne dispenseres for passage med lastbil for de nævnte aktører.

Ovenstående er præciseret i bemærkningerne til lovforslaget.

Frederikssund Kommune bemærker derudover, at Vejdirektoratet efter forslaget bemyndiges til at træffe beslutninger om trafikregulerende foranstaltninger på veje, der med forslaget nedklassificeres til kommuneveje. Dette er ikke normal praksis, og ifølge kommunen vil det ikke være formålstjeneligt at blande vejbestyrelsesrollerne sammen som foreslået.



Transportministeriet vurderer, at muligheden for at sikre en større trafikmængde og indtægtsgrundlag på en ny fjordforbindelse ved trafikregulering sikres bedst ved at bibeholde Kronprins Frederiks Bro og J. F. Willumsens Vej som statsvej, samt at Vejdirektoratet er bemyndiget til at træffe afgørelser på de i § 1, stk. 1, nævnte lokale veje, da de præcise trafikale effekter af brugerbetaling og trafikregulering ikke kendes.

Transportministeriet har derfor tagets Frederikssund Kommunes bemærkninger til efterretning, og ministeriet har besluttet ikke at nedklassificere vejene til kommuneveje, således at vejbestyrelsen også fremover vil være kompetent til at træffe afgørelse om trafikregulerende foranstaltninger. Lovforslaget og bilag 1 er rettet til i overensstemmelse hermed, jf. forslagens § 1.

Nordsjællands Landboforening udtrykker bekymring over den bemyndigelse, lovforslaget giver Vejdirektoratet i forhold til at iværksætte trafikregulerende foranstaltninger – herunder at de trafikregulerende foranstaltninger efter lovforslaget kan iværksættes efter en forhandling med politiet og Frederikssund Kommune, uden at samtykke forudsættes.

Transportministeriet skal bemærke, at det er korrekt, at anlægsloven åbner mulighed for at etablere trafikregulerende foranstaltninger på Kronprins Frederiks Bro og J.F. Willumsens Vej. Som for alle andre offentlige veje vil etableringen af trafikregulerende foranstaltninger ske under en række hensyn bl.a. til trafiksikkerhed og den almindelige færdsel. Der vil således også tages hensyn til landbrugets interesser og transport af landbrugskøretøjer, idet det ikke er hensigten at forhindre landbrugskøretøjer m.m. at passere den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. Dette er præciseret i lovforslagets bemærkninger.

Dansk Industri mener, at det principielt er forkert, at der pålægges restriktioner for lastbiler for passage af den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, idet det bør være afgørende for beslutning om brugerfinansiering, at den nye forbindelse er tilstrækkelig attraktiv til at løbe rundt ved, at billister frivilligt vælger den nye forbindelse.

Transportministeriet har noteret sig bemærkningen, idet det dog samtidig skal anføres, at forbuddet tillige har den positive virkning, at den tunge lastbilstrafik ledes uden om Frederikssund By, hvormed der forventes at ske en fredeliggørelse af byen.

Lyngstrup Bylaug foreslår, at der etableres hastigheds- og fartdæmpende foranstaltninger i Lyngstrup by for at sikre, at den nord-syd gående trafik mellem den gamle bro og Skibby fremover føres uden om Lyngstrup.



Transportministeriet skal bemærke, at eventuelle hastigheds- eller støjdæmpende foranstaltninger på kommunevejen igennem Lyngerup by besluttet af Frederikssund Kommune, der er vejbestyrelse for denne vej.

1.9. Navnet på det selvstændige juridiske forvaltningssubjekt og selve den nye faste forbindelse

Frederikssund Kommune anbefaler, at navnet på den selvstændige offentlige virksomhed ændres fra ”Roskilde Fjordforbindelsen” til ”Fjordforbindelsen Frederikssund” eller lignende for dermed at skabe bedre overensstemmelse mellem navn og den geografiske forbindelse ved Frederikssund.

Historisk Forening i Jægerspris foreslår, at den kommende forbindelse navngives ”Dronning Magrethes Bro”.

Transportministeriet anerkender kommunens ønske, og navnet på den selvstændige offentlige virksomhed vil blive ændret til ”Fjordforbindelsen Frederikssund”.

Hertil skal Transportministeriet bemærke, at lovforslaget ikke tager stilling til navngivning af selve den nye forbindelse, men alene navnet på virksomheden.

1.10. Diverse lovtekniske bemærkninger

Dansk Byggeri foreslår, at det præciseres i lovforslaget, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaven med at optage og afdrage lån samt de aktiviteter, der er forbundet hermed.

Transportministeriet er enig, og forslaget er rettet til i overensstemmelse hermed.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Udover de ændringer, der er beskrevet i forrige afsnit, har Transportministeriet foretaget en intern gennemgang af lovforslaget, der har medført visse ændringer og præciseringer i forhold til den udgave af lovforslaget, der var i ekstern høring.

Den væsentligste ændring er, at bestemmelsen om klageadgang, jf. høringsudgavens § 26, er taget ud. Transportministeriet har vurderet, at en sådan klage kunne så tvivl, om hvorvidt klager over opkrævning af betaling for passage af den nye fjordforbindelse kunne opfattes som klager i forvaltningsretlig forstand. Dette er ikke tilfældet. En klage over opkrævning af betaling m.m. vil følge det system, der allerede er kendt, for så vidt angår den faste forbindelse over Storebælt og den faste forbindelse over Øresund. Klagerne vil for nærvæ-



rende projekt i første omgang skulle behandles af den selvstændige offentlige virksomhed. Kan der ikke nås til enighed i dette tilfælde, vil spørgsmålet kunne afgøres ved en civil domstol på linje med andre privatretlige tvister.

For at sikre, at der sker en tilstrækkelig behandling af de kunder, der indsender klager over opkrævning for passage m.m., er det i lovforslagets bemærkninger præciseret, at bestyrelsen for den selvstændige offentlige virksomhed skal sørge for at vedtage retningslinjer, der sikrer denne behandling og inden for rimelig tid.

Desuden har Transportministeriet besluttet at ændre betegnelsen ”selvstændigt juridisk forvaltningssubjekt” til ”selvstændig offentlig virksomhed”. Virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund følger dermed klart den opsætning og de retningslinjer, der gælder for statens øvrige selvstændige offentlige virksomheder. Ændringen er med andre ord kun af formel karakter for at afklare eventuelle tvivlsspørgsmål. Der er således ikke tiltænkt nogen egentlig materiel ændring.

Herudover er der foretaget enkelte uddybninger og præciseringer af bestemmelserne og bemærkninger af lovteknisk karakter. Som følge af indarbejdelsen af de lovtekniske ændringer, er der foretaget ændring af nummereringen af flere bestemmelser i forhold til høringsudgaven.