

VVM-UNDERSØGELSE FOR EN NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND

Offentlig høring af VVM-redegørelsen

Høringsnotat

November 2010



Indholdsfortegnelse

- 1. Baggrund**
- 2. Sammenfatning**
- 3. Høringssvar fra kommunale, regionale og statslige myndigheder**
- 4. Høringssvar fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder m.v.**
- 5. Høringssvar fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.)**

BILAG:

Bilag 1: Oversigt over samtlige modtagne høringssvar – med markering af hvilke hovedemner henvendelserne omhandler

Bilag 2: Referat og overheads fra borgermødet i Frederikssund Hallerne den 17. maj 2010

Bilag 3: Oversigt over distribution af VVM-redegørelsen til den offentlige høring



1. Baggrund

Vejdirektoratet har i henhold til trafikaftalen fra oktober 2006 gennemført en VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

VVM-undersøgelsen omfatter 6 forslag samt varianter heraf til en ny fjordforbindelse, enten beliggende ved den nuværende Kronprins Frederiks Bro eller syd for Frederikssund.

VVM-undersøgelsen er rapporteret i VVM-redegørelsen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, bestående af 4 rapporter:

- Sammenfattende rapport, rapport 351, 2010
- Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept, rapport 352, 2010
- Miljøvurdering, rapport 353, 2010
- Arealanvendelsesanalyse, rapport 354, 2010

Der er desuden udgivet et hæfte med en oversigt over de undersøgte forslag. I hæftet er indlagt en CD-rom med VVM-redegørelsens 4 rapporter.

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring fra 17. maj til 25. juni 2010. Rapporterne har kunnet downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside. Rapporterne har også været fremlagt til afhentning på Frederikssund Rådhus og biblioteker. Borgerne har gratis kunne rekvirere rapporterne hos Schultz Distribution.

Rapporterne er sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v., jf. oversigten i bilag 3.

Husstande i undersøgelseskorridoren har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet om den offentlige høring samt hæftet med CD-rom'en.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 17. maj 2010 i Frederikssund Hallerne med deltagelse af ca. 600 borgere. Bilag 2 indeholder et referat af borgermødet samt de overheads, der blev præsenteret på mødet.

Vejdirektoratet har modtaget 109 høringssvar, heraf 11 fra offentlige myndigheder, 22 fra interesseorganisationer og virksomheder, og de resterende fra borgere, grundejerforeninger m.v. Høringssvarene fra borgerne (husstande, grundejerforeninger og underskriftslistor m.v.) omfatter således flere tusinde borgere omkring de nordlige og sydlige linjeføringer.

I kapitel 2 er der et resumé af de indkomne høringssvar. Høringssvarene fra myndigheder, interesseorganisationer, foreninger og virksomheder er refereret enkeltvis med Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger hertil, mens der for høringssvarene fra borgere, grundejerforeninger m.v. er redegjort for hovedemnerne i høringssvarene og Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger hertil.

Kapitel 3-5 indeholder et resumé af de enkelte henvendelser og Vejdirektoratets bemærkninger hertil fra henholdsvis



- Myndigheder
- Interesseorganisationer, foreninger og virksomheder m.v.
- Borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.)

Bagerst i notatet er der følgende bilag:

- Bilag 1: Oversigt over samtlige modtagne hørings svar – med markering af hvilke hovedemner henvendelserne omhandler
- Bilag 2: Referat og overheads fra borgermødet i Frederikssund Hallerne den 17. maj 2010
- Bilag 3: Oversigt over distribution af VVM-redegørelsen til den offentlige høring



2 Sammenfatning

2.1 Høringssvar fra kommunale, regionale og statslige myndigheder

Frederikssund Kommune

Overordnet udtalelse fra Byrådet i Frederikssund

Når funktionalitet og pris skal tages i betragtning er det Frederikssund Kommunes vurdering, at antallet af løsningsmuligheder reelt begrænser sig til tre:

- Etablering af en ny nordlig forbindelse til erstatning for den nuværende med niveaufri skæringer gennem Frederikssund by og med en ny bro over fjorden, kano- og kajakpassage og med forbindelse ud til slutpunktet for den kommende Frederikssundmotorvej.
- Etablering af en højbro syd for Frederikssund, med en 4-sporet motortrafikvej til at forbinde den sydgående statsvej 142 gennem Hornsherred med den kommende Frederikssundmotorvej i et tilslutningsanlæg ved den kommende nye by og station ved St. Rørbæk.
- Etablering af en tunnel syd for Frederikssund, med en 4-sporet motortrafikvej til at forbinde den sydgående statsvej 142 gennem Hornsherred med den kommende Frederikssundmotorvej i et tilslutningsanlæg ved den kommende nye by og station ved St. Rørbæk.

Frederikssund Kommune anbefaler en sydlig tunnelforbindelse, idet dette bl.a. medfører, at der bliver i alt 6 spor over Roskilde Fjord, og at trafikken ind og ud af Frederikssund by herved vil blive delt på flere vejstrækninger.

Tilkendegivelse fra Frederikssund Kommunes Natur- og Miljøforvaltning om meddelelse af tilladelser og dispensationer til etablering af de nødvendige anlæg

Frederikssund Kommune er inden for dens myndighedsområde indstillet på, såfremt det ikke er i modstrid med nationale planer og direktiver, at meddele de nødvendige tilladelser og dispensationer på vilkår, som udover de der er stillet i kommunens høringsbrev, vil blive fastlagt, når der foreligger et detailprojekt for den valgte fjordforbindelse.

Natur- og Miljøforvaltningen har i tilkendegivelsen derudover anført en række generelle bemærkninger samt specifikke bemærkninger til de nordlige og de sydlige forslag.

Frederikssund Forsyning

Frederikssund Forsyning har fremsendt bemærkninger fra Frederikssund Vand A/S og fra Frederikssund Spildevand A/S.

Bemærkningerne vedrører bl.a. mulighed for at føre forsyningsledninger over fjorden sammen med vejanlægget, konsekvenser for vandforsyningen som følge af grundvandssænkninger samt omlægning af forsyningsledninger.



Region Hovedstaden

Regionsrådet peger på, at en sydlig løsning bedst vil gavne den regionale udvikling og den økonomiske vækst i regionen, bl.a. grundet større driftssikkerhed (6 spor) på tværs af fjorden og i relation til pendleres mulighed for at kunne benytte de planlagte Parkér og Rejs-faciliteter ved en ny S-togsstation ved St. Rørbæk.

Bycirkelns Sekretariat

Bycirklen anbefaler, at der vælges en sydlig linjeføring og begrundet denne anbefaling med, at samtlige forslag er miljømæssigt gennemførlige og at både tunnel- og broløsninger i syd har en meget fornuftig samfundsøkonomi.

Med hensyn til valg af en sydlig løsning henviser Bycirklen til Frederikssund Kommunes anbefalinger.

By- og Landskabsstyrelsen / Miljøcenter Roskilde

Miljøcenter Roskilde bemærker, at der skal søges principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 for den valgte løsning, inden anlægsloven fremlægges i Folketinget, og at det ved anlæg af en ny fjordforbindelse primært er hensynet til Roskilde Fjords landskabelige og naturmæssige værdier, der må lægges til grund ved optimering af projektet.

Udtalelsen fra Miljøcenter Roskilde indeholder i øvrigt en række bemærkninger vedrørende anlægsfasen, varige påvirkninger af en ny fjordforbindelse, landskabsmæssige vurderinger af de nordlige og de sydlige forslag, inddragelse af naturtyper, fuglearter i Natura 2000-området samt kvælstofbelastning af fjorden. Miljøcenter Roskilde foreslår, at der i detailplanlægningen af anlægsfasen ses nøjere på mulighederne for at begrænse eller kompensere for miljøkonsekvenserne af den valgte løsning. Miljøcenter Roskilde foreslår endvidere, at de principielle muligheder drøftes med Vejdirektoratet frem mod principgodkendelsen.

Miljøcenter Roskilde er enig i VVM-redegørelsens rangorden af de nordlige forslag ud fra miljøhensyn eksklusiv støjhensyn. Hvad angår de sydlige forslag vurderes det, at forslag S1 (en højbro) ud fra miljøhensyn eksklusiv støjhensyn bør rangordnes foran forslag S2 (kort tunnel).

Skov- og Naturstyrelsen

Styrelsen meddeler, at Vejdirektoratet kan forvente at få tilladelse i henhold til Skovloven på sædvanlige vilkår, såfremt der er behov for at lægge mindre dele af vejanlægget ind på fredskovsarealer.

Kystdirektoratet

Kystdirektoratet er enig i VVM-redegørelsens vurderinger af, at de strømningsmæssige forhold kun vil have en begrænset og underordnet påvirkning af strømforhold og kystudvikling i fjorden i driftsfasen.

Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet har ingen bemærkninger.

Forsvarets Bygningstjeneste

Forsvarets Bygningstjeneste har ingen bemærkninger.



Fredningsnævnet for Nordsjælland

Fredningsnævnet afstår grundet nævnets virke og kompetence fra at komme med en forhåndsudtalelse om forslagenes gennemførlighed efter naturbeskyttelseslovens regler om fredning.

Vikingskibsmuseet

De marinarkæologiske interesser og nødvendigheden af at gennemføre marinarkæologiske forundersøgelser er tilgodeset. Der bør dog gennemføres en monitoring af havbunden i en årrække efter byggeriets afslutning for at lokalisere eventuelle frilagte fortidsminder.

2.2 Høringssvar fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder m.v.

Danmarks Naturfredningsforening (DN)

DN peger på det nordlige forslag N1a (klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej) som den mest optimale løsning for en ny fjordforbindelse, da dette forslag har mindst negativ påvirkning på natur, miljø og landskab.

DN anfører en række argumenter for forslag N1a og mod de sydlige løsningsforslag. DN foreslår, at kørselshastigheden gennem Frederikssund eventuelt nedsættes til byzonehastighed, og at åbningstider for Kronprins Frederiks Bro styres optimalt i forhold til ulemperne for trafikanterne.

Dansk Ornitologisk Forening (DOF)

DOF peger på, at en 0-løsning – uden nye indgreb i Roskilde Fjord – vil være mest skånsom for fuglelivet. Alternativt vil en lang tunnel eller en udvidelse af den eksisterende bro med en parallel vejbane og bro samt kompenserende foranstaltninger være de miljømæssigt mest acceptable løsninger.

DOF mener, at grundlaget for vurderingerne i VVM-redegørelsen er utilstrækkeligt for så vidt angår kortlægning af fugleforekomster, herunder især troidænder. DOF har desuden bemærkninger vedrørende naturtyperegistreringen, kvælstofbelastning og ålegræs i fjorden, skade på Natura 2000-områdets integritet (ved de sydlige løsninger), afværgeforanstaltninger, gravearbejder i vinterperioden, islæg på fjorden og løbende overvågning.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at det ikke er eksplicit vurderet, om troidænderne er i risiko for kollision med en højbro-løsning. Der er imidlertid igennem hele processen med linjeføringsudvælgelse og projektudformning arbejdet med at tilpasse udformningen af de forskellige løsninger, for at begrænse påvirkninger på såvel arter som naturtyper. Med hensyn til fourageringsområder er der lavet en grundig kortlægning af bundfaunaen i hele Løbet, herunder muslingeforekomster. Konsekvenserne for muslinger er vurderet i rapport 353 Miljøvurdering. Heraf fremgår det bl.a., at blåmuslinger forekommer med høje biomasser i fjorden og ikke vurderes at være begrænsende for troidændernes forekomst og overlevelse i vinterhalvåret.

Friluftsrådet i Nordsjælland

Under hensyntagen til flora og fauna samt forholdene for de bløde trafikanter anbefaler Friluftsrådet forslag N1a (klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej), samt at der etableres kano-/kajakpassage både øst og vest for den ny klapbro. Påpeger store trafikale gener på Marbækvej ved en sydlig forbindelse, og foreslår at Marbækvej i så fald udbygges med fortov og cykelstier.



Frederikssund Landsbyråd

Ønsker en sydlig løsning, helst i form af en lang boret tunnel. Mener der er behov for en alternativ vejføring ved Landerslev Landsby, der er en lille by med en smal gennemkørselsvej.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der, foranlediget af en henvendelse fra borgere i Lyngerup (henvendelse 5.54), er igangsat vurderinger af de trafikale konsekvenser af, at Ny Landerslevvej kun føres frem til Lyngerupvej, og at trafikken til og fra Jægerspris-området så i stedet skal køre via Lyngerupvej og Hyllestedvejen. *Vejdirektoratet* har efterfølgende vurderet, at man ikke kan anbefale en sådan løsning. Frederikssund Kommune har tilsluttet sig *Vejdirektoratets* vurdering.

Naturværnsforeningen for Skuldelev By, Ås og Strand

Peger på forslag S3, en lang tunnel eller forslag S6, en boret tunnel, som den bedste løsning. Dette vil være en fremtidssikret løsning, med i alt 6 spor over fjorden.

Påpeger en række ulemper ved forslag S1, en højbro og S2, en kort tunnel.

Landerslev Bylaug

Peger på at de sydlige forslag vil medføre øget trafik gennem Landerslev og Dråby. Foreslår at Ny Landerslevvej kun føres frem til Lyngerupvej, og at Lyngerupvej og Hyllestedvejen benyttes som rute for trafik til og fra Jægerspris-området.

Vejdirektoratet har vurderet, at en sådan løsning ikke kan anbefales, jf. ovennævnte bemærkning til Frederikssund Landsbyråd.

Lyngerup Bylaug

Ønsker i de nordlige forslag en omfartsvej uden om Lyngerup, da trafikken igennem Lyngerup øges med 15 %, hvis en nordlig løsning vælges. Alternativt støjdæmpende foranstaltninger i Lyngerup.

Ønsker i de sydlige forslag, hvor trafikken gennem Lyngerup omtrent halveres, at Ny Landerslevvej graves ned under terræn, og at der etableres støjdæmpende foranstaltninger ud for de mest støjbelastede ejendomme.

Tørslev Hage Bådelaug

Anser en forbindelse ved den eksisterende bro for at være den mest skånsomme ud fra alle miljø- og naturmæssige, landskabelige og økonomiske hensyn. Påpeger en række fordele ved de nordlige forslag og ulemper ved de sydlige løsninger.

Veddelev Strand Bådelaug

Anbefaler at et af de sydlige forslag realiseres. Påpeger en række ulemper ved det nordlige forslag N1c (svingbro). Håber på færre restriktioner for sejladsen ved Kronprins Frederiks Bro, hvis der etableres en sydlig forbindelse.



Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur

Mener at en udbygget nordlig forbindelse gennem Frederikssund vil øge barriereeffekten i de centrale dele af byen. Peger på forslag S3, en lang tunnel. Påpeger en række miljømæssige og landskabelige ulemper ved forslag S1, en højbro og forslag S2, en kort tunnel.

Foreningen for en bedre fjordforbindelse

Ser helst en boret tunnel, alternativt et af de øvrige sydlige forslag, bl.a. ud fra kapacitets- og driftsmæssige forhold (to forbindelser med i alt 6 spor). En sydlig forbindelse vil med en direkte forbindelse til en kommende St. Rørbæk S-togsstation kunne bidrage til mere kollektiv trafik.

Foreningen TUNNEL NU!

Peger på forslag S6 (boret tunnel), S3 (lang tunnel) og S2 (kort tunnel) i prioriteret orden som de bedste løsninger, bl.a. ud fra kapacitets- og driftsmæssige forhold (to forbindelser med i alt 6 spor). anbefaler at undlade tilslutning af Marbækvej. Er positiv over for en OPP-løsning, men ikke en brugerbetalt løsning.

Sammenslutningen Langtunnel.dk

Mener at der i VVM-redegørelsen mangler vigtige oplysninger om dyr og planter på Tørslev Hage. Har fremsendt lister over observationer i området. anbefaler med henvisning til en række miljømæssige ulemper ved de sydlige løsninger forslag N1a (ny klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej).

Vejdirektoratet har redegjort for de gennemførte feltundersøgelser og kommenteret Sammenslutningens observationer. *Vejdirektoratet* har opfordret til at indsende dokumentation vedrørende observerede dyr og planter, der efter Sammenslutningens opfattelse ikke er registreret.

Det Radikale Venstre i Frederikssund

Anbefaler en sydlig løsning i form af en tunnel (S2, S3 eller S6), med en række begrundelser, herunder hurtigere trafikafvikling over fjorden og på tværs gennem Frederikssund by, samt større vejkapacitet med i alt 6 spor over fjorden. En sydlig forbindelse vil også være til gavn for den kollektive trafik via forbindelsen til St. Rørbæk S-togsstation. anbefaler at en afhjælpning af øgede trafik- og støjproblemer på Marbækvej indgår i den endelige løsning for en ny fjordforbindelse.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at det derfor er kommunen, der skal beslutte eventuelle ændringer af Marbækvej.

Enhedslisten i Frederikssund

Mener grundlæggende, at en ny fjordforbindelse er overflødig, og peger primært på en udbygning af den kollektive transport, alternativt på en udvidelse og ombygning af den eksisterende forbindelse, som i forslag N2a. Afviser en sydlig løsning pga. de negative konsekvenser for natur og beboere på Tørslev Hage og i Sydbyen.

Danmarks Fritidssejler Union

Foretrækker en sydlig løsning i kombination med den nuværende klapbro. Håber på færre restriktioner for sejladser ved Kronprins Frederiks Bro, hvis der etableres en sydlig forbindelse.



Dansk Industri

Konstaterer at det med en forrentning på mellem 5 og 17 pct. for de skitserede løsninger vil være fornuftigt at etablere en ny fjordforbindelse. Peger på at projektets OPP-egnhed og konsekvenserne for erhvervslivet kun i begrænset omfang er belyst i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der på baggrund af VVM-redegørelsen er gennemført en forundersøgelse vedrørende OPP-egnhed, og at vurdering af konklusionerne pågår. Vejdirektoratet har endvidere redegjort for de afledte trafikale konsekvenser for ruten syd om Roskilde og for de trafikale og beskæftigelsesmæssige konsekvenser for erhvervslivet, hvis der etableres en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Danmarks Rederiforening

Understreger vigtigheden af at besejlingsforholdene ikke forringes, og at Kronprins Frederiks Bro fortsat bemannes og vedligeholdes.

Frederikssund Erhverv

Anfører at en sydlig løsning, der i alt vil medføre 6 spor over fjorden, er en fremtidssikret løsning, hvorimod en nordlig løsning ikke kan anbefales. Erhvervslivet ser helst en lang, statsfinansieret tunnel, men mener også, at en sydlig broforbindelse (forslag S1) er en gangbar løsning. Det er afgørende, at en ny fjordforbindelse færdiggøres hurtigt, og det anbefales at overveje en betalingsløsning, f.eks. som Sund & Bælts løsninger.

Brandt-Møllers Bådeværft

Peger på, at en sydlig tunnelforbindelse vil være den rigtige løsning. Nævner en række gener ved en nordlig løsning, bl.a. at transport af store både mellem værftet og en lille havn ved fjorden vil blive forhindret, og at det næppe vil være muligt at bibeholde en støjvold langs Skovnæsvej, som blev etableret for 15 år siden. Ønsker støjværn ud for værftet.

DT Group a/s

Virksomheden, der har to store byggemarkeder på Askelundsvej, påpeger nødvendigheden af at krydset J.F. Willumsens Vej/Askelundsvej har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på acceptabel vis både for kunder og for leverandører.

Kong Frederik VII's Stiftelse på Jægerspris

Gør opmærksom på, at de nordlige forslag N1 og N2 i væsentligt omfang vil være til skade for såvel historiske som natur- og turistmæssige værdier ved Færggården, Færgelunden og Egelundsgården. Henstiller at der vælges en sydlig løsning.

2.3 Høringssvar fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.)

Høringssvarene fra borgere og fra grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.) har for størstedels vedkommende principielt de samme budskaber og argumenter:

- Borgere, der bor i området ved J.F. Willumsens Vej, er modstandere af en nordlig løsning og foreslår i stedet en sydlig forbindelse over fjorden.
- Borgere, der bor på Tørslev Hage og i Sydbyen i Frederikssund, er modstandere af en sydlig forbindelse og foreslår i stedet en nordlig forbindelse over fjorden.



Derudover er der modtaget en del høringssvar med forslag til ændringer af de i VVM-redegørelsen præsenterede løsninger, eller helt andre forslag.

Høringssvar fra borgere, der bor i området ved J.F. Willumsens Vej

Argumenter mod en udbygget eller ny nordlig forbindelse:

- Trafikken vil fortsat skulle afvikles via en lavbro – klapbro eller svingbro – under hensyntagen til skibstrafikken, hvilket vil medføre en dårlig trafikafvikling med kødannelser, når broen er åben.
- En udbygget vej vil udgøre en stor barriere, der vil opdele byen i en nordlig og en sydlig del – også selv om der etableres to niveaufri krydsninger.
- Mange vil fortsat have væsentlige støjgener, selv om der etableres støjreducerende foranstaltninger.
- Luftkvaliteten i bymidten vil blive forringet som følge af den forøgede biltrafik.
- Der er mange gående og cyklister til uddannelses- og børneinstitutioner samt fritidsfaciliteter nord for J.F. Willumsens Vej.
- Skoledistrikterne ændres i 2011 – dette medfører, at flere skolebørn skal krydse J.F. Willumsens Vej.
- Hensynet til de svage trafikanter (bl.a. skolebørn) er ikke varetaget tilstrækkeligt, selv om to kryds udføres med niveaufri skæringer.
- Store trafikale gener i Frederikssund under anlægsarbejdet.

Argumenter fra borgere i området ved J.F. Willumsens Vej for en sydlig forbindelse:

- J.F. Willumsens Vej og hele bymidten vil blive fredeliggjort.
- Meget af den tunge trafik vil foretrække at benytte en sydlig forbindelse.
- Luftkvaliteten i de centrale bydele vil blive forbedret som følge af mindre trafik, og især færre tunge køretøjer.
- Mere overskuelige forhold på J.F. Willumsens Vej for de lette trafikanter (bl.a. skolebørn).
- Vil skabe god forbindelse for pendlere fra Hornsherred til St. Rørbæk station.
- Kan anlægges uden væsentlige gener for trafikken.
- To fjordforbindelser vil sikre opretholdelse af trafikken over fjorden for udrykningskøretøjer og lignende til Hornsherred i tilfælde af større uheld eller reparationer på én af forbindelserne.
- Sommerhusejerne på Tørslev Hage har siden udstykningsen i 1970'erne vidst, at amtet havde planer om engang at etablere en ny vejforbindelse igennem sommerhusområdet.

Høringssvar fra borgere, der bor i Sydbyen eller har sommerhus på Tørslev Hage

Argumenter mod en sydlig forbindelse:

- Fjorden og Tørslev Hage er rekreative områder af stor betydning både for mennesker og dyr – og disse områders rekreative værdier vil blive reduceret meget ved en sydlig forbindelse.
- Der er i dag ingen eller helt ubetydelig støj i området – og en ny vejforbindelse vil betyde en voldsom forøgelse af støjen.



- Mange sommerhuse vil få en støjbelastning på mere end de 53 dB, der er Miljøstyrelsens grænseværdi for rekreative områder.
- Der er særlig stor bekymring for støjgenerne ved en højbro-løsning (S1).
- Et delvist nedgravet vejanlæg gennem Tørslev Hage vil opleves som en voldsom barriere.
- Ejendomspriserne både på Tørslev Hage og i Sydbyen vil falde, og mange vil føle sig stavnsbundet.
- De nordlige løsninger er billigere end den billigste sydlige løsning (S1).
- Hvis der vælges en sydlig løsning, vil den nuværende fjordforbindelse blive nedklassificeret og overdraget til kommunen, med deraf følgende årlige udgifter for kommunen.
- Kommunens muligheder for at udbygge byen mod syd vil blive umuliggjort af en ny motorvej.
- Eventuel brugerbetaling opfattes som en ekstraskat.

Nogle borgere og to grundejerforeninger på Tørslev Hage samt Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen mener, at det er i strid med EU's Habitatdirektiv og vejledningen til Habitatbekendtgørelsen at etablere en sydlig vejforbindelse igennem Natura 2000-området i fjorden, når der er alternative løsninger (udbygning af den nordlige forbindelse).

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. *Vejdirektoratet* har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er derfor efter *Vejdirektoratets* vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

Argumenter for en nordlig forbindelse fra borgere, der bor i Sydbyen eller har sommerhus på Tørslev Hage:

- Trafikafviklingen forbedres som følge af udbygningen fra 2 til 4 spor.
- Støjforholdene langs J.F. Willumsens Vej forbedres med de foreslåede støjreducerende foranstaltninger.
- Der er på en stor del af strækningen gennem Frederikssund erhvervs- og institutionsbyggeri – som ikke er så støjfølsomt - og kun på en mindre del af strækningen boligbyggeri.
- Alle 5 løsninger i nord er mere skånsomme overfor naturen end de sydlige løsninger.
- De nordlige løsninger er billigere end den billigste sydlige løsning (S1).
- En nordlig løsning vil bevirke, at kommunens grunde i Sydbyen vil blive mere attraktive, og salget kan komme i gang.
- Der er ingen Natura 2000-områder, der berøres af en nordlig forbindelse.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Natura 2000-området i Roskilde Fjord strækker sig helt op til syd for Frederiksværk – så alle nordlige forslag går også gennem Natura 2000-området.

I flere henvendelser foreslås gennemført en totalekspropriation af alle ca. 220 sommerhuse på Tørslev Hage, og der spørges, hvad dette vil koste, hvis det besluttes at anlægge en sydlig forbindelse. Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at det ikke findes relevant at vurdere, hvad de samlede udgifter vil beløbe sig til ved ekspropriation af alle sommerhuse på Tørslev Hage, idet der,



med den foreliggende praksis for ekspropriation af ejendomme som følge af nye vejanlæg, kun kan blive tale om ekspropriation af ejendomme, der direkte berøres i væsentligt omfang af vejanlægget.

Fra borgere i Sydbyen og fra Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen indeholder høringsvarene en række specifikke spørgsmål og bemærkninger som følge af, at kommunevejen Marbækvej efter aftale med Frederikssund Kommune forudsættes tilsluttet en ny sydlig fjordforbindelse:

- Marbækvej ændres fra at være en svagt trafikeret vej til at skulle fungere som indfaldsvej til bymidten, idet trafikken vurderes at blive øget fra ca. 1.200 til ca. 5.200 køretøjer i døgnet ved tilslutning af Marbækvej til en sydlig forbindelse.
- Støjen i 1. husrække langs Marbækvej vil overskride grænseværdien på 58 dB for en del helårsboliger.
- Der er en del institutioner med let trafik (bl.a. skolebørn) omkring Marbækvej.
- Bekymring for trafikafviklingen på Marbækvej som følge af det nyåbnede Sillebroen Shoppingcenter.
- Støjbelastningen i det netop indviede rekreative område Strandparken vil medføre, at parken ikke kan bruges efter sin hensigt.
- Det foreslås, at det ved en eventuel sydlig forbindelse undlades at tilslutte Marbækvej, da der allerede findes vejforbindelser fra Frederikssundsvej til bymidten (Strandvangen, Ågade og J.F. Willumsens Vej).

Hvad angår forudsætningen om at tilslutte Marbækvej til en sydlig fjordforbindelse og de fremtidige forhold på og omkring Marbækvej, har *Vejdirektoratet* bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at vejen er forudsat tilsluttet til en ny sydlig motortrafikvej efter aftale med Frederikssund Kommune. Det er derfor kommunen, der i givet fald skal vurdere de specifikke konsekvenser og beslutte eventuelle vejtekniske, trafikale, støjreducerende eller andre tiltag på Marbækvej og på andre kommuneveje i Frederikssund Kommune.

Øvrige bemærkninger og forslag fra borgere

I de modtagne henvendelser fra borgere og grupper af borgere er der bl.a. følgende bemærkninger og forslag, som *Vejdirektoratet* har kommenteret i forbindelse med de respektive henvendelser, jf. kapitel 5:

- Revurdering af et borgerforslag om en vejforbindelse syd om Tørslev Hage.
- Forslag til en ny vejforbindelse på det lave vand fra Kronprins Frederiks Bros østlige vederlag og langs Strandvejen mod nord, uden om Haldor Topsøe og videre mod øst til Byvej.
- Mulighed for eventuel senere etablering af cykelsti i de sydlige løsninger.
- Udførelse af en sydlig forbindelse som en ensrettet forbindelse, med trafik mod øst om morgenen og mod vest om eftermiddagen.
- S-tog ført over Roskilde Fjord til ny station med Parkér og Rejs-faciliteter i Hornsherred.
- Etablering af en stejl højbro med 35-40 m høje pyloner ved Kronprins Frederiks Bro.
- En boret tunnel mellem Hammer Hage og syd for Skuldelev.
- Kommentarer til "differens-støjkort" for forslag N1a (klapbro) og S1 (højbro) i forhold til referenceberegningen (Basis 2018).



- Forskellige former for betalingsystemer.
- Påvirkning af nedsivningsanlæg på Tørslev Hage som følge af grundvandssænkning.
- Kommentering af støjkonsekvensvurderingerne for de sydlige løsningsforslag.
- Støjforhold på Borgmestervænget og i "Blomsterkvarteret" efter eventuel udbygning af J.F. Willumsens Vej.
- J.F. Willumsens Vej i tunnel i stedet for en løsning med niveaufri kryds.
- Undlade at føre Ny Landerslevvej op til Landerslev by (i de sydlige forslag), men kun til Lyngerupvej – og herfra videre mod Jægerspris via Hyllestedvejen.
- Fuld overdækning af J.F. Willumsens Vej, i stedet for kun at etablere niveaufri kryds.
- Støjforhold på den østligste del af en sydlig fjordforbindelse.
- Forslag om at udbygge J.F. Willumsens Vej til 2+1 spor (med en reversibel kørebane), J.F. Willumsens Vej ført over Odinsvej/Kocksvej, nedlæggelse af krydset ved Strandvej, så trafikken i stedet føres via Klintevej, samt dobbeltsporede rundkørsler i stedet for signalregulerede kryds, inkl. krydset ud for Færggården.
- Detaljerede undersøgelser af partikelforurening, uheldsrisiko for svage trafikanter og trafikafvikling langs J.F. Willumsens Vej samt ventetid ved broåbninger.
- Ny fjordforbindelse mellem Lille Rørbæk og Skuldelev.
- Spørgsmål om ekspropriation af alle sommerhuse på Tørslev Hage, pris og støjmæssige konsekvenser ved overdækning af en motortrafikvej gennem Tørslev Hage samt støjni-veauer i spidsbelastningsperioder.



3. Høringssvar fra kommunale, regionale og statslige myndigheder

3.1 Frederikssund Kommune

Overordnede bemærkninger fra Byrådet i Frederikssund

For Frederikssund Kommune er det helt afgørende at få løst den trafikmæssige trængsel med intensiv trafikbelastning af både lokal og regional karakter, som har skabt en uholdbar trafiksituation med en deling af Frederikssund Kommune ved den nuværende forbindelse over Roskilde Fjord (Kronprins Frederiks Bro fra 1935).

Det er Frederikssund Kommunes opfattelse, at der med VVM-redegørelsen er skabt det nødvendige grundlag for at vælge løsning og linjeføring samt for, med en anlægslov, at træffe beslutning om igangsætning af det videre arbejde med at etablere den nye forbindelse.

Frederikssund Kommune har noteret sig, at samtlige de undersøgte løsninger og varianter er teknisk og miljømæssigt gennemførlige.

Når funktionalitet og pris skal tages i betragtning er det Frederikssund Kommunes vurdering, at antallet af løsningsmuligheder reelt begrænser sig til tre:

- Etablering af en ny nordlig forbindelse til erstatning for den nuværende med niveaufri skæringer gennem Frederikssund by og med en ny bro over fjorden, kano- og kajakpassage og med forbindelse ud til slutpunktet for den kommende Frederikssundmotorvej.
- Etablering af en højbro syd for Frederikssund, med en 4-sporet motortrafikvej til at forbinde den sydgående statsvej 142 gennem Hornsherred med den kommende Frederikssundmotorvej i et tilslutningsanlæg ved den kommende nye by og station ved St. Rørbæk.
- Etablering af en tunnel syd for Frederikssund, med en 4-sporet motortrafikvej til at forbinde den sydgående statsvej 142 gennem Hornsherred med den kommende Frederikssundmotorvej i et tilslutningsanlæg ved den kommende nye by og station ved St. Rørbæk.

Frederikssund Kommune noterer sig, at såfremt Folketinget måtte vælge en nordlig forbindelse, bør det kun være forbindelserne med niveaufri skæringer, som vil kunne skabe en nogenlunde funktionalitet i Frederikssund by, idet de øvrige nordlige løsninger vil skabe meget store barriereeffekter mellem den nordlige og den centrale del af Frederikssund by. Selv med niveaufri skæringer vil der stadig være udfordringer ved denne løsning, og det i forvejen eksisterende kaos må forventes at blive uoverskueligt i byggeperioden. Og der vil fortsat være signalregulerede skæringer i niveau ved Færgevej og ved Ådalsvej/Askelundsvej.

Derudover vil kapaciteten over fjorden være begrænset til 4 spor og koncentreret omkring J. F. Willumsens Vej, med den konsekvens, at al trafik ind i Frederikssund by fra vest (Hornsherred) samt fra nord og øst skal ledes ind gennem den centrale del af Frederikssund ad Færgevej, Frederiksværkvej og Ådalsvej.



En sydlig forbindelse vil give minimale trafikmæssige påvirkninger i byggeperioden, sænke belastningen på visse strækninger i byen, men også give en øget belastning andre steder og dermed medføre gener for beboere og påvirkning af naturen på steder, hvor dette ikke tidligere har været tilfældet.

Frederikssund Kommune vurderer, at den visuelle og støjmæssige påvirkning vil være mindst med en tunnelloøsning. Kommunen bemærker, at på trods af, at en kort tunnel er lidt dyrere end en højbro, så er den interne rente ved en kort tunnel (med samlet 6 spor over fjorden) af samme størrelsesorden som ved en nordlig bro med 4 spor gennem byen og niveaufri skæringer.

Frederikssund Kommune anbefaler en sydlig tunnelforbindelse, idet dette medfører, at der bliver i alt 6 spor over Roskilde Fjord, og at trafikken ind og ud af Frederikssund by herved vil blive delt på flere vejstrækninger.

For Byrådet er det af allerstørste betydning, at der bliver fundet en løsning, og Byrådet har forståelse for de nødvendige afvejsninger, som Folketinget må foretage omkring valg af model, og at der i processen kan være behov for at vurdere forskellige alternative finansieringsmodeller.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Vejdirektoratet har noteret sig, at Frederikssund Byråd efter afvejning af pris og funktionalitet vurderer, at der reelt er tre løsningsmuligheder – en nordlig forbindelse med en ny bro og udbygning af J.F. Willumsens Vej med niveaufri kryds, en sydlig motortrafikvej på højbro og en sydlig tunnelloøsning.

Vejdirektoratet har endvidere noteret sig, at ud fra vurderinger af såvel trafikale som visuelle og støjmæssige konsekvenser anbefaler Frederikssund Byråd en sydlig tunnelforbindelse.

Tilkendegivelse fra Frederikssund Kommunes Natur- og Miljøforvaltning om meddelelse af tilladelser og dispensationer i forbindelse med høring af VVM-redegørelsen for Ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Frederikssund Kommune finder, at VVM-redegørelsen generelt har et tilfredsstillende niveau som videre planlægningsgrundlag.

I forbindelse med de kommende Vand- og Naturplaner understreger kommunen, at den kun har mulighed for at meddele tilladelser og dispensationer inden for planernes rammer.

Frederikssund Kommune finder det naturligt at udtale sig om de dele af Natura 2000-området, som er beliggende på land. Kommunen vil ikke udtale sig om konsekvenserne for de marine naturtyper og aktiviteter, der påvirker disse.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at By- og Landskabsstyrelsen/Miljøcenter Roskilde i sin udtalelse til VVM-redegørelsen har forholdt sig til konsekvenserne for de marine naturtyper.

Frederikssund Kommune er inden for dens myndighedsområde indstillet på, såfremt det ikke er i modstrid med nationale planer og direktiver, at meddele de nødvendige tilladelser og dispensati-



oner på vilkår, som udover de der er stillet i kommunens høringsbrev, vil blive fastlagt, når der foreligger et detailprojekt for den valgte fjordforbindelse.

Frederikssund Kommune bemærker endvidere, at det er en forudsætning for at give dispensation efter Naturbeskyttelseslovens § 3 til nedlæggelse af beskyttede naturtyper, strandenge mm., at By- og Landskabsstyrelsen har meddelt tilladelse til projektet efter Naturbeskyttelseslovens § 20 og efter Bekendtgørelse nr. 408 af 01/05/2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, § 5.

Frederikssund Kommunes Natur- og Miljøforvaltning har derudover en række generelle bemærkninger og bemærkninger til de nordlige og sydlige linjeføringer.

De generelle bemærkninger vedrører bl.a.:

- Støj: Overholdelse af kommunens støjforskrift ved anlægsarbejder. I de tilfælde, hvor det ikke er muligt, vil der blive fastsat krav til tidsrum mm. Særligt støjende opgaver skal annonceres i forvejen.
- Trafik og besejling: Sejlads i anlægsfasen, herunder blandt andet transport af fjordsediment til klappads i Kattegat, der skal planlægges således, at Kronprins Frederiks Bro er funktionsdygtig, så der sikres en normal afvikling af trafikken, især i myldretiden.
- Forurenede jord og mellemedeponier: Vilkår for deponering og anvendelse af forskellige jordklasser er beskrevet.
- Grundvand: Der er meget begrænsede grundvandsressourcer i området, og Marbæk Nord kildeplads er den eneste væsentlige reservekapacitet. Der skal foretages modellering af en eventuel grundvandssænkning i relation til konsekvenser for jord, grundvand og vandforsyninger samt eventuel spredning af eksisterende forureninger. Eventuelt vilkår om monitoring af forurenings udbredelse før, under og efter anlægsarbejdet.
- Oppumpning af grundvand: Der skal redegøres for hvilke tiltag, der iværksættes, for at neutralisere den del af den tilladte kvælstofudledning, som projektet vil gøre brug af. Frederikssund Kommune rejser i den forbindelse spørgsmålet om ansøger kan fremme og deltage i/finansiere projekter, der reducerer kvælstofudledningen til fjorden fra Frederikssund Kommune, for på den måde at neutralisere projektets påvirkning af kvælstofudledningen.
- Natur: Krav om erstatningsbiotoper af dobbelt størrelse af de nedlagte biotoper samt at disse biotoper skal etableres senest samtidig med nedlæggelsen. Erstatningsvandhuller til bilag IV-arter skal etableres mindst én ynglesæson før nedlæggelse/afskæring af eksisterende vandhuller.
- Overfladevand: Der vil primært blive stillet funktionskrav til indretning og størrelse af bassiner. Midlertidige bassiner skal overholde samme krav som de blivende bassiner.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil:

- Grundvand: Der gennemføres en nærmere kortlægning af de hydrogeologiske forhold og en risikovurdering af anlægsarbejdets effekt på jord, grundvand og vandforsyninger i projektområdet. På baggrund af modelberegninger vurderes effekterne for vandforsyninger i forhold til naturlig grundvandskemi samt i forbindelse med eventuel mobilisering af eksisterende forureninger.



- Grundvandsoppumpning: Afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag etableres kun i tilknytning til det aktuelle projekt, og kun i det omfang der gives adgang hertil via anlægslovens bestemmelser.
- Overfladevand: Der er fremsendt et særskilt teknisk notat med specifikationer af de forskellige regnvandsbassiners forudsatte dimensioner og indretning, både for de nordlige og for de sydlige forslag.

Bemærkningerne fra Frederikssund Kommunes Natur- og Miljøforvaltning til de nordlige forslag vedrører bl.a.:

- Landskab: De skitserede vejforløb ved de nordlige forslag vil i betragteligt omfang visuelt påvirke byomgivelserne og fjorden i nærzonen ved det gamle færgested øst for broen ved Frederikssund. Forslag N1c (svingbro) vil med sin pylon påvirke landskabet kraftigt i fjernvirkningszonen. De øvrige nordlige løsninger er landskabeligt set de mest skånsomme, når der ses bort fra brofæsterne/tilkørslerne og vejbredderne.
- Luft og klima: Alle tiltag til begrænsning af luftforureningen bør være indregnet. Ved anlægsprojektet skal luftforureningen begrænses mest muligt.
- Grundvandsænkning: Ved J.F. Willumsens Vej skal eventuel forureningsspredning monitoreres og om fornødent afværges af hensyn til miljøet. Hvis oppumpet grundvand skal reinfiltreres, skal vandet om fornødent renses, inden det pumpes ned i grundvandet igen.
- Råstoffer og affald: Det fremgår ikke af VVM-redegørelsen, hvor der kan anlægges mellemdeponier til jord, der skal genanvendes på de nordlige løsninger.
- Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området: Der ønskes etableret paddehegn langs J.F. Willumsens Vej ud for en sø, der rummer arter som grøn frø, stor vandsalamander og spidssnudet frø. Der bør endvidere etableres faunapassage, eventuelt som en del af stitunnelen, så padderne har mulighed for at sprede sig til nordsiden.
- Plante- og dyreliv i Natura 2000-området: Habitatnaturtypen "strandeng" vil blive påvirket ved nedsat vandudskiftning pga. dæmningen og det bør undersøges, om dette eventuelt kan forebygges ved at forsyne dæmningen med rør, der tillader vandgennemstrømning.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil:

- Luft og klima: Det vurderes at luftkvaliteten ikke vil overskride grænseværdierne i driftsfasen. I anlægsfasen vil afhjælpende foranstaltninger til nedbringelse af luftforureningen primært omfatte krav til entreprenørmateriel i udbudsmaterialet, således at kildeforureningen nedbringes mest muligt.
- Grundvand: Der vil blive udført detailundersøgelser for nøjere kortlægning af de geotekniske, geologiske og hydrogeologiske forhold. I forbindelse med anlægsarbejdet vil der blive opstillet et monitoringsprogram til overvågning dels af eventuelle forureninger, dels af grundvandsspejlet i grundvandsmagasinerne og i de sætningsgivende aflejringer.
- Råstoffer og affald: Vejdirektoratet har oplyst hovedmængder og forslag til mellemdeponering.
- Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området: Hvad angår ønsket om paddehegn langs J.F. Willumsens Vej ud for en sø vurderer Vejdirektoratet ud fra søens beliggenhed m.m., at der ikke er behov for opsætning af et paddehegn. Det er en del af projektet, at



stittunnelen etableres med bløde banketter således, at padder og mindre dyr har mulighed for at krydse under vejen.

- Plante- og dyreliv i Natura 2000-området: Det er en forudsætning i projektet, at en ny nordlig løsning er en 0-løsning i forhold til vandgennemstrømningen. Ingen af løsningerne vil betyde en ekstra spærring af betydning for det frie vandskifte i fjorden. Desuden er vandudskiftningen på strandengene primært korreleret til ændringer i tidevandsstanden og andre regionale vandstandsvariationer, som ikke influeres af projektet. Derfor vil vandudskiftningen i strandengene ikke blive berørt.

Bemærkningerne fra Frederikssund Kommunes Natur- og Miljøforvaltning til de sydlige forslag vedrører bl.a.:

- Planforhold: Der gøres opmærksom på, at de planlagte vejforbindelser passerer tæt forbi to 600 kW vindmøller.
- Landskab: Forslag S1 (højbro) og S2 (kort tunnel) vil få de største visuelle konsekvenser for fjordlandskabet. Hvorimod S6 (boret tunnel) ikke vil påvirke selve fjorden visuelt. For de 4 sydlige løsninger vil anlæggene oppe i landet betyde forbrug af arealer til store vej-anlæg, der vil kunne ses og skabe barrierer. De påkrævede voldanlæg og vejbaner opvejes af, at kystlandskabet ved valg af tunnelforslag som S3 (lang tunnel) og S6 (boret tunnel) ikke forsynes med synlige anlæg. Alle 4 sydlige forslag vil omfatte store vejanlæg, der vil blive tydelige i landskabet og skabe barrierer. Sammenfattende vurderes det med hensyn til landskabet, at S3 (lang tunnel) og S6 (boret tunnel) er de mindst indgribende.
- Friluftsliv: En kommende Fjordsti vil krydse linieføringen for S1 (højbro), men den endelige placering af stien er endnu ikke fastlagt. Fjordstiens forløb ved Tørslev Hage betyder ved løsningsforslag S2 (kort tunnel), at der vil være dårlige passagemuligheder over den ny vej for gående og cyklister på Tørslev Hage, idet stien bliver ført ud på tunnelportalen. Der vil dog også være passagemuligheder på den overkørsel, der etableres i den vestlige del af sommerhusområdet ved Kysttoften.
- Støj: Hvis Folketinget beslutter, at den nye fjordforbindelse skal etableres som en sydlig højbro, vil Frederikssund Kommune stille krav til støjreduktion på hele broen over Roskilde Fjord. Kravet skal sikre, at trafikstøj ikke belaster et af de væsentligste rekreative arealer i kommunen. Det er endvidere kommunens forventning, at det endelige projekt dimensioneres således, at støjkravene for rekreative områder kan overholdes.
- Forurenede jord: Det skal sandsynliggøres, at de kemikalier, der anvendes ved en eventuel løsning med en boret tunnel, S6, ikke vil true grundvandsressourcen og ikke vil være mobile i en sådan grad, at de kan forurene omkringliggende arealer.
- Grundvand: Da de sydlige løsninger ligger tæt på kildepladsen Marbæk Nord, vil der blive stillet skærpede vilkår på arbejdsarealer og opmagasineringsarealer, og det vil gælde lige fra kemikaliehåndtering til støvdæmpende tiltag på interne veje og jorddepoter. Tilsvarende skærpede vilkår vil også gælde, når der arbejdes i "Områder med Særlige Drikkevandsinteresser".
- Grundvandssænkning: Tunnelløsningerne, S2-S6, har flere fælles miljøkonsekvenser, der dog ikke alle er lige omfattende. Fælles for dem er omfattende grundvandssænkninger, der påvirker Marbæk Nord Kildeplads. Denne grundvandssænkning vil mobilisere en forurening, der påvirkede det tidligere Strandvangens Vandværk. Forureningsspredningen skal monitoreres og om fornødent afværges af hensyn til grundvandsressourcen. Grundvandssænkningerne ved tunnelløsningerne vil betyde, at kildepladsen Marbæk Nord ikke



kan udnyttes i anlægsfasen og vil ved de større grundvandsænkninger blive sat ud af drift i årtier. Denne vandforsyning skal sikres, enten ved at etablere nødforsyning fra andre større vandværker i området eller ved, at der etableres en ny kildeplads i Hornsherred, da der ikke er mulighed for at etablere en ny kildeplads øst for fjorden.

- Overfladevand: Der anføres specifikke forudsætninger for frilægning af Mademose Å, herunder bredden af underføringen under motortrafikvejen.
- Råstoffer og affald: Der er behov for deponering af store mængder jord ved de sydlige løsninger. Jorden skal anbringes i et midlertidigt depot, der er planlagt i området ved kildepladsen til Marbæk Nord. Placeringen af store jordmængder på en kildeplads betragtes som en grundvandstruende aktivitet. Jorddepoterne vil kunne sætte kildepladsen ud af drift i hele anlægsperioden.
- Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området:: Afværge- og erstatningsvandhuller kræver landzonetilladelse inklusiv nabohøring m.v. Dette skal være på plads før der kan gives eventuel § 3-dispensation til nedlæggelse af vandhuller. Placering af erstatningsnatur bør være fastlagt, før der kan gives dispensation fra § 3 i Naturbeskyttelsesloven til nedlæggelse af overdrev, strandeng m.v. Det vil være et krav at paddehegn (eventuelt midlertidige) sættes op før anlægsfasen.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil:

- Vindmøller: Ud fra at sammenholde møllernes totalhøjde og afstanden til motortrafikvejen er det næppe tænkeligt, at Vejdirektoratet vil kræve møllerne flyttet i forbindelse med en ekspropriation, og møllerne anses ikke for så visuelt dominerende, at det ud fra den begrundelse skulle kunne betinge en flytning.
- Fjordstien: Der er ikke i VVM-redegørelsen indarbejdet en særskilt stipassage henover motortrafikvejen i de sydlige løsninger. Vejdirektoratet foreslår Fjordstien ført over motortrafikvejen via den planlagte vejoverføring vest for Tørslev Hage-bebyggelsen.
- Støj: Når Vejdirektoratet anlægger nye veje, er der normalt ikke praksis for særlig støjskyttelse ud for rekreative arealer eller naturområder. En højbro-løsning vil ifølge beregningerne medføre at et område med en udstrækning på ca. 200 m fra begge sider af broen vil blive udsat for et støjniveau på mere end 53 dB, som er den vejledende grænseværdi for vejstøjbelastningen ved udlægning af nye rekreative arealer i det åbne land. En 2 m høj støjskærm i hele højbroens længde (tilvalgs mulighed til S1) vil medføre en reduktion af støjen på selve fjorden i en afstand af ca. 500 meter fra broen på ca. 2-4 dB. På landsiden vurderes en støjskærm på selve broen ikke at have nogen mærkbar effekt hverken for boligområder i det sydlige Frederikssund, for sommerhusområdet på Tørslev Hage eller for det rekreative område Strandparken.
- Forurenede jord: Der vil blive udført en miljømæssig vurdering af nødvendige kemikalier til udførelse af en boret tunnel (S6), herunder en vurdering af stoffernes egenskaber og deres effekt på miljøet, både i anlægs- og i driftsfasen.
- Grundvandssænkning: Der vil blive foretaget nye vurderinger af risikoen for spredning af den forurening, der påvirkede det tidligere Strandvangens Vandværk.
- Grundvand: En boret tunnel (S6) vil formentlig betyde, at nødforsyningen på Marbæk nord ikke kan opretholdes i anlægsfasen, ligesom det er sandsynligt, at kildepladsen ikke kan bruges til indvindingsformål, grundet saltvandsindtrængen i driftsfasen (>100 år). For de andre tunnelloøsninger forventes det, at i hvert fald en del af reserveforsyningen kan



opretholdes i anlægsfasen. Ved valg af en tunnelløsning skal forsyningssikkerheden drøftes nærmere.

- Midlertidige jorddepoter: Etableres med bund udformet med dobbeltmembran. Desuden etableres monitoring af jorddepoterne.
- Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området: Etablering af erstatningsvandhuller, erstatningsnatur og afværgeforanstaltninger vil ske i tæt samarbejde med de relevante myndigheder.

Vejdirektoratets afsluttende bemærkninger:

Vejdirektoratet har noteret Frederikssund Kommunes bemærkninger og tilkendegivelser om hvilke tilladelser, dispensationer og vilkår, der forventes at kunne meddeles i forbindelse med etablering af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

3.2 Frederikssund Forsyning

Frederikssund Forsyning A/S har fremsendt bemærkninger til VVM-redegørelsen fra vandforsyningen Frederikssund Vand A/S og fra kloakforsyningen Frederikssund Spildevand A/S.

Frederikssund Vand A/S

Generelt

Frederikssund Vand påpeger, at der er tale om et stort og kompliceret projekt med mange usikkerhedsmomenter og opfordrer derfor til et løbende samarbejde.

Frederikssund Vand forespørger, om der er mulighed for, at der i forbindelse med en ny fjordforbindelse kan føres forsyningsledninger over fjorden.

Hvis det planlægges at Frederikssund Forsyning skal levere vand til sprinkleranlæg, brandslukning eller lignende, vil Frederikssund Vand gerne informeres i god tid.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Vejdirektoratet er indstillet på at indgå i et tæt samarbejde med Frederikssund Forsyning om den videre planlægning af nødvendige ledningsomlægninger m.v., som en eventuel ny fjordforbindelse måtte give anledning til.

Vejdirektoratet har noteret sig Frederikssund Forsynings ønske om at få undersøgt mulighederne for at føre ledninger over fjorden i forbindelse med anlæg af en eventuel ny vejforbindelse over fjorden. De praktiske muligheder og vilkårene herfor foreslås drøftet nærmere i en eventuel detailprojekteringsfase, når den konkrete løsning er valgt.

Tilstrækkelig kapacitet i vandforsyningen

Frederikssund Vand anfører at Frederikssund Forsyning har forpligtelse ikke bare over for egne forbrugere, men også over for andre forsyninger gennem vandværkssamarbejder. Det er derfor meget vigtigt, at såvel den gældende kapacitet som reservekapacitet opretholdes i hele byggeperioden.



Frederikssund Vand anfører, at der i et samarbejde mellem Frederikssund Forsyning og Københavns Energi, med det formål at sikre tilstrækkelig kapacitet, peges på to forslag der vil løse behovet for tilstrækkelig kapacitet:

1. Ny kildeplads ved Kyndby og råvandsledning til Marbæk Vandværk
2. Rentvandsledning fra Slangerupværket til Marbæk Vandværk.

Reservekapaciteten skal være etableret inden arbejdet påbegyndes.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Konsekvenserne af en ny fjordforbindelse for vandforsyningen foreslås afklaret nærmere, når der er valgt en konkret løsning til en ny vejforbindelse over fjorden.

Nordlige løsninger

Frederikssund Vand bemærker, at der i de nordlige løsninger ikke skal ske grundvandssænkninger. De nordlige løsninger må derfor antages ikke at påvirke Frederikssund Forsynings kildepladser.

Frederikssund Vand påpeger, at det i forbindelse med en eventuel udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej formodentlig vil være nødvendigt og hensigtsmæssigt at omlægge alle krydsende vandledninger og alle vandledninger i vejene. Ledninger bør lægges i rabatten eller på anden vis således, at de kan renoveres med minimale gener for trafikken og det bør tilstræbes, at så få ledninger som muligt krydser vejene.

Frederikssund Vand beskriver i henvendelsen, hvor vandledningerne forløber ved J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Ved enkelte af de nordlige løsninger vil der skulle udføres grundvandssænkning. Disse vil være af kortere varighed (ca. 1 år), og kun til begrænset dybde, hvorfor grundvandssænkningerne kun vil påvirke Frederikssund Forsynings kildepladser marginalt.

Ved valg af én af de nordlige løsninger N1a, N1c eller N2a vil der i detailprojekteringen blive udført supplerende undersøgelser, beregninger og vurderinger, hvor dette forhold vil blive yderligere belyst.

I en eventuel næste fase af projekteringen vil der blive udarbejdet ledningsprotokoller, hvori aftaler mellem Vejdirektoratet og ledningsejere vil blive anført.

I samme omgang vil der blive taget stilling til fordeling af udgifterne på baggrund af bl.a. vejlovens bestemmelser (gæstep princip m.m.) og eventuelle servitutbelagte ledninger.

Sydlig løsning

Frederikssund Vand understreger, at det som følge af grundvandssænkninger ved sydlige løsningsforslag er vigtigt at sikre både forsyning og reservekapacitet jf. tidligere afsnit.



Frederikssund Vand påpeger videre, at grundvandssænkninger på flere måder kan ødelægge eksisterende borer. Frederikssund Vand er derfor af den opfattelse, at der skal etableres alternative forsyningsmuligheder/kildepladser for at sikre en forsvarlig reservekapacitet.

Frederikssund Vand giver følgende beskrivelse af hvor ledningsanlæg kan blive påvirket øst og vest for fjorden: Marbækvej og Torøgelgårdsvej krydses af rentvandsledninger og en råvandsledning. På vestsiden af fjorden påvirkes distributionsnettet i Tørslev Hage og muligvis krydser en ledning i det åbne land ved Beckersvej.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Hvis et sydligt løsningsforslag vælges, gennemføres som en del af detailprojektet en nærmere kortlægning af de hydrogeologiske forhold, som skal danne grundlag for detailprojekteringen og en risikovurdering af anlægsarbejdets effekt på jord, grundvand og vandforsyninger i projektområdet. Detailundersøgelserne vil formentlig bestå af nye borer, prøvepumpninger, geofysisk borehulslogninger, geofysisk overfladekortlægning m.v. Resultaterne og tolkningerne af disse undersøgelser vil blive anvendt til opdatering af den eksisterende model for fjordforbindelsen, som derefter vil være hovedværktøjet i forhold til at vurdere de hydrogeologiske forhold. En sådan opdateret model vurderes at kunne forudsige de grundvandsmæssige konsekvenser med rimelig nøjagtighed.

På det nuværende grundlag, jævnfør rapport 353, Miljøvurdering, kapitel 14 Grundvand, vil en boret tunnel (S6) betyde at nødforsyningen på Marbæk nord næppe kan opretholdes i anlægsfasen, ligesom det er sandsynligt, at kildepladsen ikke kan bruges til indvindingsformål i driftsfasen. For de andre tunnelloøsninger forventes det, at i hvert fald en del af reserveforsyningen kan opretholdes i anlægsfasen, og at de fremtidige indvindingsforhold på kildepladsen (indvindingsmængde og grundvandskvalitet) ikke påvirkes, så længe oppumpning af den nuværende nødforsyningsstørrelse på 500.000 m³ fordeles ligeligt over året. I en kommende detailfase for en sydlig løsning vil forsynings sikkerheden skulle drøftes nærmere med relevante myndigheder og Frederikssund Forsyning.

Frederikssund Spildevand A/S

Generelt

Frederikssund Spildevand påpeger, at der er tale om et stort og kompliceret projekt med mange usikkerhedsmomenter og opfordrer derfor til et løbende samarbejde.

Frederikssund Spildevand forespørger om der er mulighed for, at der i forbindelse med en ny fjordforbindelse kan føres kloakledninger over fjorden.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Vejdirektoratet skal henvise til ovenstående bemærkninger til Frederikssund Vands tilsvarende bemærkninger.

Nordlige løsninger

Frederikssund Spildevand påpeger, at det i forbindelse med en eventuel udbygningen af J.F. Wilumsens Vej formodentlig vil være nødvendigt og hensigtsmæssigt at omlægge alle krydsende regnvands- og spildevandsledninger og ledninger i vejene. Ledninger bør lægges i rabatten eller



på anden vis således, at de kan renoveres med minimale gener for trafikken og det bør tilstræbes, at så få ledninger som muligt krydser vejene.

Frederikssund Spildevand beskriver i henvendelsen, hvor regnvands- og spildevandsledninger forløber ved J.F. Willumsens Vej. Udvidelsen af Skovnæsvej forventes ikke at give anledning til omlægning af Frederikssund Spildevands kloakledninger.

I tilfælde af at J.F. Willumsens Vej skal nedgraves, skal der etableres et antal pumpestationer til såvel de langsgående som krydsende ledninger.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

I en eventuel næste fase af projekteringen vil der blive udarbejdet ledningsprotokoller, hvori aftaler mellem Vejdirektoratet og ledningsejere vil blive anført.

I samme omgang vil der blive taget stilling til fordeling af udgifterne på baggrund af bl.a. vejlovens bestemmelser (gæsteprincip m.m.) og eventuelle servitutbelagte ledninger.

Sydlig løsning

Frederikssund Spildevand forventer, at de sydlige løsninger kun vil påvirke Frederikssund Forsynings kloakanlæg i beskedent omfang, måske slet ikke.

3.3 Region Hovedstaden

Regionsrådet peger på de sydlige løsninger som de løsninger, der bedst vil gavne den regionale udvikling og den økonomiske vækst i regionen.

Region Hovedstadens svar er vedlagt kopi af protokollen fra mødet den 22. juni 2010 samt administrationens notat af 21. juni 2010.

Notat af 21. juni 2010

I notatet nævnes bl.a., at der mellem Frederikssund og St. Rørbæk i Fingerplan 2007 og i kommuneplanen for Frederikssund er udlagt et ca. 350 ha stort areal til by- og erhvervsudvikling samt en ny S-togsstation.

En direkte regional tværforbundelse til Hornsherred og videre mod syd mod Holbæk og Vestsjælland med højklasset kollektiv trafik vil kunne medvirke til at styrke passagergrundlaget for en ny S-togsstation, og hermed medvirke til at understøtte udviklingen af den nye by ved St. Rørbæk.

Mulighederne for at den kommende S-togsstation vil kunne anvendes effektivt og konkurrence-dygtigt som en Parkér og Rejs station, vil blive væsentligt styrket med en sydlig og mere direkte fjordforbundelse, da de sydlige forbindelser er planlagt til at føre direkte ind til stationsområdet udenom eksisterende bebyggelse i Frederikssund.

En ny sydlig forbindelse vil styrke den regionale trafik på tværs af Roskilde Fjord, bl.a. fordi busser og pendlere fra Hornsherred til København får en mere direkte forbindelse til S-banen end over en nordlig forbindelse gennem bytrafikken.



En sydlig forbindelse vil, sammen med den nuværende nordlige forbindelse, skabe større driftssikkerhed for afvikling af den kollektive trafik, udrykningskøretøjer m.v. over Roskilde Fjord i tilfælde af, at den ene forbindelse midlertidigt må lukkes.

To parallelle og uafhængige forbindelser over fjorden giver flere valgmuligheder for den kollektive trafik, idet man kan fastholde den nuværende nordlige forbindelse fortrinsvis til den lokale kollektive trafik til Frederikssund station og samtidigt anvende den sydlige forbindelse fortrinsvis til den regionale kollektive trafik med direkte adgang til Frederikssundsvej, den kommende Frederikssundmotorvej og S-banen.

I notatet peges på, at én af de væsentligste ulemper ved en ny nordlig forbindelse er, at der er tale om en lavbro, som i forbindelse med afviklingen af skibstrafikken på fjorden, skal åbnes for skibstrafikken og dermed lukke ned for bus- og biltrafik i intervaller over hele døgnet, året rundt.

En sydlig forbindelse, med fjordkrydsningen udformet som højbro eller tunnel, vil derimod sikre, at vejtrafikken kan køre uafhængigt af skibstrafikken på fjorden. En sydlig forbindelse vil således give større driftssikkerhed og bedre trafikafvikling for den kollektive trafik, udrykningskøretøjer m.v., end en udvidet nordlig forbindelse kan gøre.

3.4 Bycirkelns Sekretariat

Bycirklen, der er et samarbejde mellem kommunerne Ballerup, Egedal og Frederikssund, har til formål at fremme og koordinere indsatsen for fælles udvikling af Frederikssundfjorden og regionen.

Det nævnes i henvendelsen, at dette samarbejde og udviklingen er meget afhængig af samspillet med staten om udviklingen af infrastrukturen i området. I den sammenhæng har Bycirklen peget på, at den nye fjordforbindelse, sammen med den kommende motorvej, har afgørende betydning for, at Frederikssundfjordenens potentiale som Hovedstadsregionens største byudviklingsområde kan udnyttes optimalt.

Bycirklen udtrykker stor tilfredshed med, at der med VVM-redegørelsen er skabt det nødvendige grundlag for at få truffet beslutning om etablering af en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

Bycirklen peger på, at forbindelsen er helt nødvendig for at afhjælpe den voldsomme trængsel, der er i forbindelse med den gamle bro over Roskilde Fjord, og en ny fjordforbindelse vil sammen med Frederikssundmotorvejen indgå som en central del af infrastrukturen i byfjorden og dermed i Hovedstadsregionen.

Bycirklen anbefaler, at der vælges en sydlig linjeføring og begrundet denne anbefaling med, at samtlige projekter er miljømæssigt gennemførlige og at både tunnel- og broløsninger i syd har en meget fornuftig samfundsøkonomi.

Samtidigt peger Bycirklen på, at en sydlig linjeføring vil give den største kapacitet over fjorden og den bedste fremtidssikring, samt at den på en naturlig og hensigtsmæssig måde knytter forbin-



delse fra Hornsherred videre mod syd til motorvejen ved den kommende S-station og den nye bydannelse ved St. Rørbæk.

Med hensyn til valg af en sydlig løsning henviser Bycirklen til Frederikssund Kommunes anbefalinger.

3.5 By- og Landskabsstyrelsen / Miljøcenter Roskilde

Vejdirektoratet har anmodet Miljøcenter Roskilde om på vegne af By- og Landskabsstyrelsen at fremsende bemærkninger til VVM-redegørelsen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, med særlig fokus på den efterfølgende anmodning om en principgodkendelse af vejanlægget efter naturbeskyttelseslovens § 20.

Miljøcenter Roskilde bemærker indledningsvis, at der skal søges principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 før anlægsloven fremlægges i Folketinget. Den endelige § 20 godkendelse søges, når anlægsloven er vedtaget.

Miljøcenter Roskilde gør videre opmærksom på, at godkendelsen efter naturbeskyttelseslovens § 20 gennemføres med henblik på at sikre, at det planlagte vejanlæg miljøoptimeres under hensyntagen til landskab, kulturhistorie, det almene friluftsliv og natur i form af vilde dyr og planter og deres levesteder.

Hovedinteresser i sagen

Miljøcenter Roskilde fremhæver, at det ved anlæg af en ny Fjordforbindelse primært er hensynet til Roskilde Fjords landskabelige og naturmæssige værdier, der må lægges til grund for optimeringen af projektet.

De landskabelige værdier knytter sig til det åbne, over store strækninger uforstyrrede kystlandskab, de naturmæssige værdier knytter sig til Natura 2000-område nr. 136, Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov og nærmere angivne strengt beskyttede arter (bilag IV-arter). Det samlede Natura 2000-område består af Habitatområderne nr. 199 og 120, der er udpeget med henblik på beskyttelse af nærmere angivne naturtyper, og Fuglebeskyttelsesområderne nr. 105 og 107, der er udpeget med henblik på beskyttelse af nærmere angivne fuglearter. Det samlede Natura 2000-område vil inden længe være omfattet af Natura 2000-plan 2009-2015, Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov.

Hertil føjer sig sikringen af vandkvaliteten i Fjorden, som inden længe skal kunne leve op til de krav, som fremgår af Vandplan for hovedvandopland 2.2, Isefjord og Roskilde Fjord.

Anlægsfasen

Miljøcenter Roskilde fokuserer i sine bemærkninger på de forskellige projektforslags permanente påvirkninger på naturforholdene. For så vidt angår anlægsfasen, går Miljøcenter Roskilde ud fra, at Vejdirektoratet vil sikre, at anlægsarbejderne tilrettelægges således, at arbejdets udførelse ikke fører til permanente skader eller gener i nærområdet, og at midlertidige skader afværges eller kompenseres i videst muligt omfang. Dette gælder i høj grad også gener for strengt beskyttede Bilag IV-arter. Miljøcenter Roskilde finder at der i den anledning er en række emner, der skal undersøges nærmere før principgodkendelsen, jf. nedenfor.



Varige påvirkninger af en ny fjordforbindelse

Miljøcenter Roskilde konstaterer, at VVM-redegørelsen indeholder en grundig gennemgang af de enkelte forslag og deres varige påvirkninger på Roskilde Fjord, samt konsekvenserne heraf. Herunder er der for hver af linjeføringsforslagene angivet forskellige afværge-/kompenserende foranstaltninger, som efter en nærmere bearbejdning må tages i anvendelse.

Miljøcenter Roskilde ønsker ikke at kommentere den rangordning, der fremgår af VVM-redegørelsen ud fra de forskellige hensyn, som skal inddrages ved det endelige valg af linjeføring, men alene ud fra de hensyn der ligger inden for Naturbeskyttelseslovens formål. Miljøcenter Roskilde bemærker dog, at i relation til støjpåvirkning, vil de nordlige løsninger ud fra åbent land-interesserne være at foretrække.

Ud fra de "øvrige miljøhensyn" er Miljøcenter Roskilde enig i VVM-redegørelsens rangordning af de nordlige linjeføringer. Ved rangordningen af de sydlige linjeføringsforslag, finder Miljøcenter Roskilde, at forslag S2a-c (kort tunnel) bør rangeres under forslag S1 (højbro), jf. nedenfor.

De nordlige forslag

Miljøcenter Roskilde bemærker, at det af oplysningerne i VVM-redegørelsen fremgår, at *set ud fra åben land interesserne* er de nordlige forslag klart at foretrække frem for de sydlige - både i forhold til landskabet og i forhold til indgreb i Natura 2000-området.

Med hensyn til den landskabelige virkning, vil Miljøcenter Roskilde ikke afvise, at en ny klapbro placeret ved siden af den eksisterende Kronprins Frederiks Bro (N2) rent anlægsarkitektonisk ikke er så renfærdig en løsning som en helt ny bro. Men Miljøcenteret finder, at dette forhold er af mindre betydning set i sammenhæng med broanlæggets indvirkning på fjordlandskabet. Set i det sidste perspektiv vil en tilpasset udvidelse af det eksisterende broforløb alt andet lige udgøre det mindste indgreb i det kendte landskabsbillede.

Hertil føjer sig, at omfanget af de nødvendige afværge/kompenserende foranstaltninger er begrænset ved de nordlige løsninger. Der inddrages mellem 1,4 og 1,7 ha af naturtypen 1160, "lavvandede bugter og vige", men der er efter Miljøcenter Roskildes vurdering trods alt tale et begrænset areal set i forhold den samlede udbredelse af den pågældende naturtype i hele fjorden.

Miljøcenter Roskilde finder dog, at der frem mod principgodkendelsen bør ses nærmere på mulighederne for at kompensere den nævnte arealinddragelse på anden måde end ved udlæggelse af erstatningsarealer, jf. sidste afsnit i udtalelsen.

De sydlige forslag

Miljøcenter Roskilde anfører, at der i de sydlige forslag skal etableres et vejanlæg i et landskab, som i dag fremstår uberørt af større trafikanlæg. De landskabelige hensyn vil indgå med stor vægt i behandlingen af Vejdirektoratets ansøgning om principgodkendelse af den endelige linjeføring efter naturbeskyttelseslovens § 20. Miljøcenter Roskilde finder i den forbindelse, at den korte tunnel fremstår som den landskabeligt set mindst attraktive af de viste linjeføringsforslag, fordi den vil virke som en visuel spærring i fjordlandskabet. Samtidig vil dette forslag give en ekstra spærring for det frie vandskifte i Fjorden.



Miljøcenter Roskilde er enig i VVM-redegørelsens arkitektoniske beskrivelse af, "at 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". Det må understreges, at denne ændring af oplevelsen ikke i sig selv betyder, at højbroen ikke kan godkendes efter § 20, men kun, at man bør gøre sig klart, at højbroens landskabelige virkninger må ses som et væsentligt element ved det endelige valg af linjeføring. Det må endvidere føre til, at man i givet fald bør gøre ekstra meget ud af den detaljerede arkitektoniske udformning af højbroen, herunder søge at gøre broen så "let" og harmonisk som muligt set fra fjorden.

Miljøcenter Roskilde finder, at de meget parkagtige beplantninger, der fremgår af visualiseringerne af de forskellige linjeføringsforslag, ville være mere velanbragte i byområder end i det åbne land. I sidste ende bør beplantningerne etableres og plejes som mere naturprægede bevoksninger.

Miljøcenter Roskilde lægger herudover afgørende vægt på, at der er væsentlige forskelle på, hvor stort et indgreb i Natura 2000-området, de forskellige linjeføringsforslag fører til. Der er i den sammenhæng specielt to påvirkninger, der er af betydning: 1) Inddragelse af naturtyper på udpegningsgrundlaget for habitatområdet og 2) forstyrrelser eller forringelser af levesteder, som kan skade mulighederne for at sikre gunstig bevaringsstatus for fuglearter på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet.

Beslaglæggelse af naturtyper

Med hensyn til vedvarende beslaglæggelse af naturtyper, så angiver VVM-redegørelsen, at inddragelsen af naturtyperne strandeng og overdrev vil blive kompenseret i forholdet 1:2 ("dobbelt op" - eller med mere, hvis det er nødvendigt for at sikre god bevaringsstatus) ved etablering af tilsvarende naturtyper inden for Natura 2000-området. Det fremgår ikke, hvor de nødvendige kompensationsarealer nærmere skal ligge. Miljøcenter Roskilde må lægge til grund, at når der er truffet beslutning om den endelige linjeføring, vil der blive udarbejdet en detaljeret plan for kompensationsarealernes beliggenhed, deres tidsmæssige erhvervelse og etablering samt efterfølgende pleje.

Højbroen og den korte tunnel medfører permanent beslaglæggelse af henholdsvis 1 ha og 6 ha af naturtypen 1160, "lavvandede bugter og fjorde". For højbroens vedkommende kan bropillerne siges at kompensere for dette ved deres funktion som "kunstigt stenrev". Med hensyn til den korte tunnel inddrager den med sine lange dæmningsanlæg 11 ha fjordbund. De 5 ha med stensætning, der skal beskytte tunnelen mod påsejlinger m.v., kan dog efter nærmere planlægning genindgå som et stenrev i naturtypen 1160. Tilbage bliver en permanent beslaglæggelse af 6 ha af naturtypen "fjorde og bugter".

Den pågældende marine naturtype er den mest udbredte i Roskilde Fjord (9.829 ha eller 93,7 % af fjordens bund). Inddragelsen af de omhandlede 6 ha af naturtypen vil derfor ikke betyde noget i forhold til naturtypens bevaringsstatus som sådan. Ikke desto mindre vil der være tale om en ukompenseret inddragelse af en naturtype på udpegningsgrundlaget. Samtidig vil det være en inddragelse af en del af udpegningsgrundlaget, som kan undgås ved at vælge en af de alternative løsninger.



Fuglearter i Natura 2000-området

Med hensyn til de fuglearter, der er lagt til grund for udpegningen af Roskilde Fjord som fuglebeskyttelsesområde, fremgår det af VVM-redegørelsen, at der ikke er noget der tyder på, at fjordforbindelsen vil føre til permanente påvirkninger af ynglefugle eller trækkende eller rastende fugle, som kan forringe arternes bevaringsstatus. Denne vurdering hviler i sagens natur på en række faglige delvurderinger, skøn og videnskabelige forudsætninger, som det først er muligt at eftervise fuldstændigheden af, når det valgte anlæg har været i drift i nogle år. Herved adskiller den aktuelle VVM-redegørelse sig ikke fra andre VVM-redegørelser for store anlægsprojekter.

Miljøcenter Roskilde finder derfor, at der frem mod principgodkendelsen bør ses nærmere på mulighederne for på en eller anden måde at afbøde mulige virkninger på fuglelivet ved enkle tiltag, der kan medvirke til en generel forbedring af fjorden som levested for fuglelivet. Der henvises her til det afsluttende afsnit nedenfor.

Kvælstofbelastningen af fjorden

Den midlertidige øgede kvælstofbelastning af fjorden i anlægsfasen bør som nævnt ovenfor søges begrænset mest muligt. Det er dog mere afgørende, hvad projektet kan betyde for den langsigtede kvælstofbelastning af Roskilde Fjord. I driftsfasen forventes den nye Fjordforbindelse at medføre et trafikspring på mellem 4.000 og 5.000 biler, målt som årsdøgntrafik. Dette vil i et eller andet omfang føre til en øget udledning af kvælstof, hvoraf en del vil ende i Fjorden, der allerede i dag er overbelastet.

Denne merudledning er ikke opgjort i VVM-redegørelsen, men er formentlig af en meget begrænset størrelse set i forhold til baggrundsbelastningen. Miljøcenter Roskilde finder dog, at det i forbindelse med principgodkendelsen af vejanlægget vil være værdifuldt set i forhold til Natura 2000-interesserne, at få opstillet en mere uddybet kvælstofbalance for projektet. Der tænkes her på den omtalte merudledning og den deraf afledte forventede merdeposition i fjorden samt udledning med vejvand - stillet overfor den reduktion i kvælstoftilførsel, der sker ved inddragelse af landbrugsjord til veje og kompensationsarealer. I det omfang, der måtte være et "overskud" i kvælstoftilførslen, bør det overvejes, om der bør iværksættes supplerende afværgeforanstaltninger til udligning eller forbedring i forhold til dagens situation.

Det videre forløb frem mod § 20 godkendelse

I forbindelse med detailplanlægningen af anlægsfasen af den til sin tid valgte linjeføring, bør der efter Miljøcenter Roskildes vurdering ses nærmere på mulighederne for yderligere at begrænse eller kompensere for udledningen af; a) kvælstofforbindelser, b) sedimentaflejringer i fjorden, c) udtørring af vådområder ved grundvandssænkning og d) eventuelle forstyrrelser for fugle på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Man kunne endvidere for den valgte linjeføring overveje en samlet mere generel kompensation for eventuel inddragelse af marine naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området, for Fjordforbindelsens (nuværende og kommende) spærring af det frie vandskifte i fjorden samt for forbindelsens mulige diffuse virkninger på fuglelivet. Det kunne f.eks. være tiltag, der kan medvirke til at forbedre den generelle vandkvalitet i fjorden som grundlag for fjordens fiske- og fugleliv. Der tænkes her blandt andet på tiltag, der kunne reducere eksisterende eller kommende trafikanlægs påvirkninger af det frie, naturlige vandskifte igennem "Løbet" mellem Frederikssund og Eskilsø.



Miljøcenter Roskilde vil gerne drøfte sådanne muligheder med Vejdirektoratet frem mod principgodkendelsen.

Vejdirektoratets bemærkninger til udtalelsen fra Miljøcenter Roskilde

Vejdirektoratet har noteret bemærkningerne fra Miljøcenter Roskilde. Vejdirektoratet gør samtidig opmærksom på, at der ikke er hjemmel til at gennemføre generelle kompenserende foranstaltninger, medmindre der er givet adkomst hertil via anlægslovens bestemmelser.

3.6 Skov- og Naturstyrelsen

Skov- og Naturstyrelsen konstaterer, at det tilsyneladende ikke planlægges at inddrage fredskovspligtige arealer i projektet, med mindre eksisterende veje skal udvides eller have en anden kurve. Fredskovspligtige arealer i området fremgår af et vedlagt kort.

Skov- og Naturstyrelsen anfører videre, at såfremt Vejdirektoratet vurderer, at der er behov for at inddrage mindre arealer i de pågældende fredskove, kan Vejdirektoratet forvente at få tilladelse hertil i henhold til Skovloven på sædvanlige vilkår.

Skov- og Naturstyrelsen gør opmærksom på, at Roskilde Fjord er omfattet af Bekendtgørelse om Roskilde Fjord Vildtreservat (nr. 90 af 4.1. 2010). Bekendtgørelsen fastsætter regler for færdsel og jagt, men omtaler ikke restriktioner mod byggeri og terrænændringer.

3.7 Kystdirektoratet

Kystdirektoratet er enig i, at de vurderinger af de strømningsmæssige forhold, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, kun vil have en begrænset og underordnet påvirkning af strømforhold og kystudvikling i fjorden i driftsfasen.

Kystdirektoratet bemærker, at forslag S2 (kort tunnel) inddrager størst areal på søterritoriet, og at dæmningsanlæggene kan få høfdelignende virkning med læsideerosion i nedstrøms retning. Da anlæggene er placeret på lavt vand, og den kraftigste strøm optræder på dybe og smalle steder i fjorden, vil erosionsproblematikken sandsynligvis være af beskedent omfang og kunne afhjælpes med fodring om nødvendigt.

3.8 Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet har ingen bemærkninger, da oplysninger om afmærkning m.v. fra tidligere drøftelser ses at være medtaget i VVM-redegørelsen.

3.9 Forsvarets Bygningstjeneste

Forsvarets Bygningstjeneste har ikke nogen bemærkninger til VVM-redegørelsen.



3.10 Fredningsnævnet for Nordsjælland

Vejdirektoratet har anmodet Fredningsnævnet for Nordsjælland om en udtalelse om VVM-redegørelsen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og de beskrevne forslag og om en forhåndstilkendegivelse om forslagernes gennemførlighed efter naturbeskyttelseslovens regler om fredning.

Fredningsnævnet for Nordsjælland anfører i sit svar, at Fredningsnævnets kompetence er afgrænset til at træffe konkrete afgørelser om fredning, ophævelse af fredning eller dispensation fra fredning, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 33 og 50. Sagerne behandles af Fredningsnævnet, der besættes med de til enhver tid af Miljøministeriet og den berørte kommune udpegede medlemmer, efter gennemgang af en ansøgning om et konkret projekt, besigtigelse på stedet og høring af organisationer, myndigheder og personer. Afgørelsen fra Fredningsnævnet kan indbringes for Naturklagenævnet. Den afgørelse, der træffes af Naturklagenævnet, kan indbringes for domstolene.

Med henvisning til de angivne rammer for Fredningsnævnets virke, finder Fredningsnævnet for Nordsjælland at måtte afstå fra at give den ubedte forhåndstilkendegivelse.

3.11 Vikingskibsmuseet

Vikingskibsmuseet udtrykker stor tilfredshed med VVM-redegørelsen og understreger, at de marinarkæologiske interesser og nødvendigheden af at gennemføre marinarkæologiske forundersøgelser ved de forskellige alternativer er tilgodeset i det omfang det gælder de mulige fortidsminder, der måtte findes direkte i anlægsområdet.

Videre bemærker museet, at man ikke er enig i VVM-redegørelsens vurdering af, at mulige marinarkæologiske fortidsminder ikke påvirkes i driftsfasen.

Museet anfører, som VVM-redegørelsen også nævner, at der kan ske omløjring af sediment uden for selve anlægsområdet, hvilket kan betyde, at fortidsminder kan blive afdækket og derved risikere at blive ødelagt.

Det er museets opfattelse, at der bør gennemføres en monitoring af fjordbunden i en ikke nærmere defineret årrække efter byggeriets afslutning for at lokalisere eventuelle frilagte fortidsminder.



4. Høringssvar fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder m.v.

I dette afsnit er de modtagne henvendelser fra interesseorganisationer, virksomheder og foreninger m.v. resumeret. Vejdirektoratet har noteret alle synspunkter og argumenter, og der er nedenfor anført Vejdirektoratets bemærkninger i relevant omfang.

Henvendelser fra grupper af borgere (grundejerforeninger o.l.) er omtalt i afsnit 5.

4.1 Danmarks Naturfredningsforening

Danmarks Naturfredningsforening (DN) gør opmærksom på, at udgangspunkt for DN's valg af løsning er, at den skal påvirke natur, landskab og miljø mindst muligt og at DN vægter virkninger i det åbne land højere end bymiljøet, idet dette kan påvirkes med indretninger, der ikke vækker særlig opmærksomhed i bymiljøet, samt med adfærdsændringer.

DN peger derfor på løsning N1a (klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej) som den mest optimale løsning for en ny forbindelse over Roskilde Fjord, da den har mindst negativ påvirkning på natur, miljø og landskab.

DN begrundet sit valg af løsning med en række argumenter, herunder at de nordlige løsninger udmærker sig ved en begrænset ødelæggelse af bevoksede arealer med vejanlæg, hvorved der undgås samtidig påvirkning med støj, fast og bevægeligt lys, samt emission i på nuværende tidspunkt uforstyrrede områder. Visuelt giver forslagene N1a og b et roligt indtryk, har lav profil og optager omtrent samme plads som den eksisterende forbindelse. Videre peger DN på, at pylonen på en svingbro er ugunstig rent visuelt.

DN peger videre på, at en sydlig forbindelse ikke vil løse problemerne med kødannelse i myldretiderne ved lysreguleringerne ved broen. Disse problemer løses ved N1a ved at etablere vejunderføringer i Frederikssund.

Overordnet er DN imod yderligere udvidelse af større veje, da det er med til at skabe mere trafik og dermed højere udledning af CO₂ og luftforurening, og DN anfører, at udvikling af køretøjer, transportsystemer og anlæg vil kunne reducere mængden af støj og emission. Frederikssund by kan på den måde imødesee forbedringer i forhold til basis 2018-værdierne.

DN giver videre udtryk for, at der i anlægsfasen kan forudses besværligheder for borgerne i en mindre periode set over for en 100-års funktionsperiode, men at det må være en rimelig pris for, at natur- og landskabsværdier i kommunen kan bevares.

DN foreslår, at kørselshastigheden gennem Frederikssund eventuelt kan nedsættes til almindelig byzonehastighed eller styres via intelligent hastighedsbegrænsning. Herved kan både støj og emission nedsættes yderligere.

I den anledning har Vejdirektoratet bemærket, at kørselshastigheder fastsættes af politiet, bl.a. ud fra sikkerhedsmæssige hensyn.



DN opfordrer til, at man i valg af løsning og løbende i driften overvejer omkostningerne ved hensynet til den begrænsede og stort set ikke erhvervsmæssige sejlene trafik, set i forhold til ulemper for de mange kørende, således at åbningstider styres optimalt.

Til DN's kommentarer om emissioner skal *Vejdirektoratet* henvise til vurderingerne i afsnit 12.7 i rapport 351 af konsekvenserne for luft og klima.

Da dele af vejarealet langs J.F. Willumsens Vej tidligere var "naturligt" med bevoksning af vilde planter og levesteder for insekter og firben, opfordrer DN til, at man medtænker at skabe/genskabe natur også inden for byzonen og derved undgå at give vejstrækningen et unødigt bymæssigt udseende. DN peger videre på den visuelle betydning af en lille rest af gamle aske-træer og andre træer i den sydlige del af fredningen på Jenriksbakke.

DN påpeger, at de sydlige løsninger medfører en række ulemper, som minimeres i de nordlige løsninger, herunder at alle sydlige løsninger omfatter vejanlæg med store mængder overskuds-jord med tilhørende forurening med støj, lys og luft, og som udgør en omfattende ny barriere for faunaen. Ved de sydlige løsninger vil der være risiko for stor negativ virkning ved grundvands-sænkning. DN anfører videre, at visuelt er en tunnelforbindelse langt at foretrække frem for en højbro, der også er den mest støjende på og langs fjorden. Jo længere tunnel des bedre.

I tilfælde af en tunnel foreslår DN, at dæmningerne af visuelle årsager udformes mere landskabeligt med uregelmæssige konturer i alle dimensioner, hvilket også vil give forskelligartede betingelser for vegetationen.

4.2 Dansk Ornitologisk Forening

0-løsning

Dansk Ornitologisk Forening (DOF) bemærker, at en 0-løsning – uden nye indgreb i Roskilde Fjord - ud fra et ornitologisk synspunkt er den bedste løsning. Endvidere anføres, at 0-løsningen kun er omtalt meget perifert i VVM-redegørelsen, og at det ville have været relevant at beskæftige sig mere indgående med, om det overhovedet er nødvendigt med en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i dag er betydelige vanskeligheder med at afvikle trafikken over Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund samt på de tilstødende vejstrækninger. Behovet for en ny forbindelse over Roskilde Fjord har længe været diskuteret, og det skal ses i lyset af den stadigt stigende trafik mellem Hornsherred og Nordsjælland. I forbindelse med VVM-redegørelsen er der blevet udført trafikberegninger, som fremskriver trafikken frem til 2018 uden en ny forbindelse over Roskilde Fjord. Prognosen viser en forventet trafikstigning på ca. 5.700 biler, eller 29 %, på Kronprins Frederiks Bro i 2018 i forhold til 2010. For J. F. Willumsens Vej og Skovnæsvej vil stigningen være 28-38 %.

Beskrivelse af fugleforekomster

DOF anfører, at vurderingerne af de forskellige forslags indflydelse på fuglelivet kun baserer sig på allerede udførte undersøgelser i andet regi. Selvom der har været rigelig tid til at iværksætte målrettede kortlægninger af rastende træk- og vintergæster i projektområdet, er disse ikke iværksat. Beskrivelsen af fugleforekomsterne er derved for ¾ af året fragmentariske eller manglende,



og grundlaget for at vurdere de midlertidige og permanente indvirkninger på områdets fugle derfor utilstrækkeligt.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at fuglelivet i Roskilde Fjord har været genstand for systematiske tællinger af såvel ynglefugle som trækfugle igennem mange år, og disse data har været til rådighed for projektet. Fokus i undersøgelserne i forbindelse med "En ny forbindelse over Roskilde Fjord" har primært været de fugle, der indgår i udpegningsgrundlaget for Roskilde Fjord som EF-Fuglebeskyttelsesområde. Derfor er der flere fuglearter/grupper med tilknytning til Roskilde Fjord, som ikke er direkte beskrevet, eller for hvilke påvirkningerne ved forslagene ikke er eksplicit vurderet. Dette er en begrænsning, men det er vurderet, at detaljeringen med meget lange tidsserier for ynglefugleforekomster og trækfugleforekomster for udpegningsgrundlagets arter samlet set giver et godt grundlag for undersøgelsen. Set i lyset af det betydelige datagrundlag og de lange tidsserier er det vurderet, at datagrundlaget kun i begrænset omfang ville blive mere nuanceret ved at gennemføre yderligere undersøgelser i det pågældende område i løbet af projektperioden.

Troldænder

DOF bemærker, at den overfladiske beskrivelse af troldændernes fourageringsområder er en væsentlig mangel i VVM-redegørelsen. Troldanden er én af arterne på udpegningsgrundlaget. Der er i vinterhalvåret jævnligt forekomster i Roskilde Fjord på over 25.000 individer, og troldændernes træk til og fra dagrasteplasserne er blevet fulgt med radar. Disse undersøgelser viser, at troldænderne fouragerer i hele fjorden til og med området omkring Kronprins Frederiks Bro. Der savnes i VVM-redegørelsen en beskrivelse af dette træk og af den potentielle påvirkning af fourageringsområderne og kollisionsrisikoen ved de forskellige bro/tunnelløsninger.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at det ikke er eksplicit vurderet, om troldænderne er i risiko for kollision med en højbroløsning. Der er imidlertid igennem hele processen med linjeføringsudvælgelse og projektudformning arbejdet med at tilpasse udformningen af de forskellige løsninger, for at begrænse påvirkninger på såvel arter som naturtyper. Med hensyn til fourageringsområder er der lavet en grundig kortlægning af bundfaunaen i hele Løbet. Blandt muslinger dominerer almindelig sandmusling og blåmuslinger, hvorimod andre muslingearter, herunder hjertemuslinger, kun udgør en mindre del både antals- og biomasse-mæssigt. Konsekvenserne på muslinger er vurderet i kapitel 18, Fjorden, i rapport 353 Miljøvurdering. Heraf fremgår det bl.a., at blåmuslinger forekommer med høje biomasser i fjorden og ikke vurderes at være begrænsende for troldændernes forekomst og overlevelse i vinterhalvåret.

Naturtyperegistrering

DOF anfører, at naturtyperegistreringen af den marine del af undersøgelsesområdet synes mangelfuld. Sammenligner man udbredelsen af den i habitatdirektivet beskrevne naturtype "permanent vanddækkede sandbanker" synes denne ikke at være i overensstemmelse med det, der i Skov- og Naturstyrelsens råstofkortlægning af Roskilde Fjord er betegnet som sandsediment. Det må formodes at denne bundtype i vid udstrækning er identisk med naturtypen "permanent vanddækkede sandbanker". Det må derfor antages, at denne naturtype strækker sig i et kontinuert bælte fra syd for Frederikssund Lystbådehavn og videre mod syd til Gadekærsholmen og således også i det område som vil blive berørt af de foreslåede sydlige løsninger. Naturtypen må ligeledes antages at have tilsvarende kontinuert udbredelse omkring Tørslev Hage. Naturtypen er vig-



ting i forbindelse med forekomsten af ålegræs og en række marine invertebrater, der tjener som føde for ynglende og rastende vandfugle i Roskilde Fjord.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at både forekomsten af marine invertebrater og ålegræs er blevet grundigt kortlagt i hele Løbet jf. rapport 353 Miljøvurdering. Undersøgelserne stemmer godt overens med naturtypekortlægningen foretaget af By- og Landskabsstyrelsen. Derfor har denne kortlægning været benyttet i VVM-redegørelsen.

Kvælstofbelastning og ålegræs

DOF anfører, at Roskilde Fjords miljøtilstand bl.a. for belastningen med kvælstof og en række miljøfremmede stoffer, betegnes som ugunstig. En hvilken som helst yderligere belastning af området – midlertidig eller permanent – må derfor betegnes som uacceptabel og som noget, der skal undgås. De foreslåede løsninger vil i større eller mindre grad medføre en yderligere belastning af fjorden, som vil være i strid med målsætninger for såvel Natura 2000-området som for de målsætninger, der skal vedtages i forbindelse med EU's vandrammedirektiv. De seneste årtier er der sket en beskeden forbedring i fjordens miljøtilstand. Ålegræsset i fjorden reagerer ekstremt langsomt på forbedring i miljøforholdene, og enhver forøgelse af N-belastningen af fjorden bør undgås, for ikke at forsinke bedringen af fjordens tilstand.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at belastning med næringssalte betyder forringet lysnedtrængen og reduceret dybdeudbredelse af ålegræs. Det er imidlertid ikke ålegræsbestandene på 3-4 meters dybde, der er begrænsende som fødegrundlag for herbivore fugle som eksempelvis svaner. På lavt vand betyder en forøget næringsbelastning en øget produktion af makroalger og epifytter, der er let tilgængelig føde af høj kvalitet. Kun ved meget høje næringsbelastninger vil fødegrundlaget på lavt vand blive forringet, og det er der ikke tale om her.

Ålegræsset vil dels kunne blive påvirket direkte ved afgravning og efterfølgende suspension og aflejring af sediment, samt indirekte – og som nævnt ovenfor især på dybt vand - ved skygning fra algeopblomstring som følge af udpumpning af kvælstofholdigt grundvand.

Selve afgravningen af ålegræs vil for alle løsninger inddrage smalle bæltter af bevoksning, men fjernelsen af ålegræs vil stort set kun ske fra dybere lokaliteter (dybere end 1 m), som er af mindre betydning for fuglene. Skygning fra suspenderet sediment vurderes ikke at være et problem for ålegræsset, da det er forudsat, at der kun graves uden for ålegræssets vækstsæson. Aflejringen af sediment vil være størst ved den lange sænketunnelløsning (S3a), hvor der i området tæt på gravestedet vil ske en betydelig aflejring, som kan medføre, at ålegræsset i området går til.

Den midlertidige udledning af grundvand vil for den mest omfattende løsning (boret tunnel S6), betyde en kvælstoftilførsel på 21 tons over anlægsperioden. Effekten heraf kan forventes i stort set hele Roskilde Fjord, hvor en øget kvælstofkoncentration vil føre til øget planktonbiomasse, nedsat sigtedybde og dermed potentielt en reduktion af dybdegrænsen for ålegræs med op til 6-9 cm i Løbet, med 5-6 cm i Frederikssund Bredning og med 4-5 cm i Roskilde Bredning. En anden potentiel effekt af næringstilførslen kan være opblomstringer af hurtigvoksende makroalger, som udgør et udmærket fødegrundlag for mange arter af fugle såsom blishøns og svaner.

Erfaringer fra den sydlige del af Roskilde Fjord viser, at selvom lysforholdene forbedres, kan retablering af ålegræs til tidligere tiders dybder tage lang tid, hvis bundforholdene er blevet



ferringet (for højt organisk indhold). Da hovedpåvirkningen kun forventes i én eller to vækstsæsoner vurderes det, at sedimentationen ikke vil påvirke bundforholdene, og derved vanskeliggøre genindvandringen af ålegræs.

Skade af Natura 2000-områdets integritet

DOF anfører, at løsningsforslaget en boret tunnel (S6) er den løsning der vil medføre den mindste permanente påvirkning af fuglebeskyttelsesområdet. Løsninger omkring Tørslev Hage som medfører arealinddragelse af Natura 2000-området må betegnes som uacceptable. Det samme gælder etableringen af en højbro, hvis virkninger på fuglenes fordeling i området ikke er vurderet, og som under alle omstændigheder vil kunne antages at have en negativ indflydelse på områdets integritet.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at ingen af forslagene kan gennemføres uden midlertidige konsekvenser på miljøet. Det er dog efter Vejdirektoratets vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

Parallel bro ved Kronprins Frederiks Bro

DOF anfører, at løsningen med en parallel klapbro til den eksisterende klapbro (Løsningsforslag N2), vil være den løsning, der har mindst negativ indflydelse på områdets fugleliv. Det foreslås, at kompensation for nyt beslaglagt havbundsområde og strandsump/strandensareal i forbindelse med en parallel bro/udvidelse af dæmning, kan finde sted ved fjernelse af den vestlige dæmning til den gamle jernbanebro. Herved kan (gen)dannes et nyt lavvandet og vegetationsdækket havbundsareal svarende nogenlunde til det havbundsområde, der ødelægges ved et nyanlæg ved den eksisterende bro.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at forslag N2 i VVM-redegørelsen er vurderet som den løsning, som har færrest konsekvenser på fuglelivet i såvel anlægsfasen som i driftsfasen. En fjernelse af den gamle jernbanedæmning er ikke indgået som del af projektet.

Afværgeforanstaltninger

DOF anfører, at det i praksis er meget vanskeligt at etablere erstatningsnatur, hvilket betyder, at kun løsninger der indebærer ingen eller ganske minimale indgreb i et Natura 2000-område bør tildeles. Afværgeforanstaltninger skal iværksættes og have en dokumenteret virkning inden anlægsarbejderne iværksættes. VVM-redegørelsen savner oplysninger om de miljømæssige konsekvenser, hvis afværgeforanstaltningerne ikke virker.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der i VVM-redegørelsen beskrives en række afværgeforanstaltninger i forhold til miljøet, f.eks. erstatningsnatur for de arealer, som inddrages som følge af projektet. I forbindelse med detailfasen af projektet vil placering og pleje af de udvalgte områder blive nærmere konkretiseret tidligt i processen.

For nogle naturtyper, såsom strandeng, er det dokumenteret, at disse kan genoprettes over en overskuelig tidsperiode, f.eks. ved oversvømmelse af lavvandsområder. Derimod vil andre naturtyper som kalkoverdrev kræve en meget lang tidshorisont for at kunne udvikle sig. Derfor er det i VVM-redegørelsen foreslået, at man sideløbende med oprettelse af nye overdrev, plejer eksisterende overdrev i ugunstig bevaringsstatus, og derigennem tilstræber kvalitet og sammenhæng af naturtypen i Natura 2000-området fra starten.



I forbindelse med et stort anlægsprojekt, som fjordforbindelsen, er det særdeles vigtigt at have et miljøovervågningsprogram. Programmet skal fungere som et såkaldt feedback program, dvs. at f.eks. anlægsarbejdet kan indstilles midlertidigt, hvis der opdages en utilsigtet miljøpåvirkning som følge af projektet. Ligeledes vil programmet løbe en årrække efter færdiggørelsen af anlæget, for eksempelvis at dokumentere effekten af erstatningsnatur.

Ingen gravearbejder i vinterperioden

DOF bemærker endvidere, at det i VVM-redegørelsen angives, at det af hensyn til sedimentaflejring og efterfølgende død af ålegræs anbefales, at udføre gravearbejder i fjordens bundsedyer i vinterperioden. Det vil imidlertid betyde en øget forstyrrelse af de arter af vintergæster, der opholder sig i anlægsområdet og som formentlig er størst i netop perioden oktober-marts (september-april). Det er u hensigtsmæssigt, og derfor bør det i stedet undersøges, hvordan sedimentspildet yderligere kan minimeres.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at spildet fra sedimentet vurderes at skade fjordmiljøet, herunder ålegræsset, mest om foråret og om sommeren, hvorfor opgravningen af sediment primært skal foregå efterår og vinter. For at begrænse påvirkninger på fuglene i graveperioden er det endvidere forudsat, at gravearbejde i fjorden begrænses mest muligt i vinterperioden januar-marts og på tidspunkter, hvor der i større eller mindre grad er is på fjorden, og fuglene derfor er under pres i forhold til at finde føde og uforstyrrede rastelokaliteter.

Ved islæg af fjorden

DOF anfører, at området omkring Kronprins Frederiks Bro i tilfælde af islægning af fjorden er af vital betydning for en lang række af fjordens rastende vandfugle. Derfor bør alle aktiviteter på det marine område indstilles, så snart der sker en begyndende islægning af den sydlige del af fjorden.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der ved anlægsarbejdet konstant vil være fokus på at sikre mest mulig hensyntagen til natur og fugle. I forbindelse med detailprojekteringen og den nærmere afgrænsning af en given projektudformning vil der yderligere blive fokus på at minimere påvirkningerne, herunder tiltag i forbindelse med islægning af fjorden i et omfang som i 2009-2010.

Løbende overvågning

DOF mener, at det materiale, der udgør baggrunden for vurderingen af en ny fjordforbindelses indvirkning på fuglene i området, er mangelfuldt og anbefaler, at der iværksættes en detaljeret og dækkende overvågning af fuglenes forekomst i området fra Skuldelev i syd og til omkring 2 km nord for den eksisterende bro. Overvågningen bør fortsætte så længe eventuelle anlægsarbejder står på, og i en periode på mindst 5 år efter disses ophør. Formålet er at sikre, at eventuelle skadevirkninger af konstruktionen på fuglelivet dokumenteres med henblik på at iværksætte kompenserende foranstaltninger. Både midler til overvågning og eventuelle kompenserende foranstaltninger bør afsættes i forbindelse med finansiering af projektet.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der er forudsat en række afværgeforanstaltninger samt etablering af et overvågningsprogram. Når der er valgt en løsning til ny fjordforbindelse, vil indhold og omfang af afværgeforanstaltninger og overvågningsprogram blive endeligt fastlagt i samarbejde med bl.a. miljømyndighederne.



DOF konkluderer, at en 0-løsning vil være mest skånsom for fuglelivet. Alternativt vil en lang tunnel eller en udvidelse af den eksisterende bro med en parallel vejbane og bro samt kompenserende foranstaltninger være de miljømæssigt mest acceptable løsninger.

4.3 Friluftsrådet i Nordsjælland

Friluftsrådet i Nordsjælland fremhæver fordele og ulemper ved henholdsvis de sydlige linjeføringer og de nordlige, og anbefaler et af de nordlige forslag.

Sydlig forbindelse

Friluftsrådet i Nordsjælland påpeger, at der ved en sydlig forbindelse vil blive betydeligt mere trafik på Marbækvej og vurderer, at vejen ikke med sin nuværende udformning kan bære den forøgede trafik uden store gener for cyklister og gående, med mindre der anlægges yderligere cykelsti og fortov.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at det i givet fald er Frederikssund Kommune, der skal beslutte og gennemføre eventuelle om- og udbygninger af Marbækvej.

Friluftsrådet i Nordsjælland understreger videre, at en sydlig forbindelse vil medføre store vej anlæg gennem naturskønne områder, at Lyngstrup vil blive omgivet af veje med yderligere trafik, og at Tørslev Hage, i tilfælde af, at der anlægges en højbro, vil få udsigt til denne og i øvrigt blive temmelig berørt af et motortrafikvejsanlæg. Gennemførelse af forslag S6 (boret tunnel) vil afhjælpe disse gener betydeligt.

Nordlig forbindelse

Friluftsrådet i Nordsjælland peger på, at selvom forslag N1a (ny klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej) vil have en række ulemper i form af vejomlægninger i Frederikssund i anlægsfasen, er dette forslag at foretrække frem for en løsning, hvor krydsningerne sker i niveau, da niveaufri krydsninger sikrer de bløde trafikanter.

Friluftsrådet i Nordsjælland anbefaler, at der ved eventuel anlæg af en ny bro, hvad enten det bliver i syd eller nord, skal anlægges gennemsejlingsåbninger for mindre både på begge sider af sejløbet.

Friluftsrådet i Nordsjælland vurderer i øvrigt, at ingen af forslagene vil forringe gennemsejlingsforholdene for fritidssejlere. Tværtimod vil en sydlig løsning betyde mindre trafik på den eksisterende bro, hvorfor der formentlig kan blive mulighed for hyppigere broåbninger og dermed forbedrede gennemsejlingsforhold for fritidssejlere.

Endeligt fremhæver Friluftsrådet i Nordsjælland vigtigheden af at tage hensyn til flora og fauna, samt til de bløde trafikanter, så de får mulighed for at færdes på det nye anlæg uden store omveje og andre ulemper.



4.4 Frederikssund Landsbyråd

Frederikssund Landsbyråd ønsker en sydlig løsning, helst i form af en boret tunnel (S6), da det er Landsbyrådets opfattelse, at denne vil påvirke mennesker i det berørte område mindst.

Rådet giver videre udtryk for, at der ved en sydlig forbindelse er behov for en alternativ vejføring ved Landerslev Landsby, der er en lille by med en smal gennemkørselsvej, der ikke kan klare den forventede trafikbelastning.

Landsbyrådet vurderer, at det ved valg af en nordlig løsning vil være problematisk at afvikle trafikken i anlægsperioden, samt at der vil være behov for niveaufri krydsninger for trafikken på tværs af J.F. Willumsens Vej, da det er den tværgående trafik, der i krydsene forsinker trafikken til og fra broen.

Landsbyrådet mener, at en dyr løsning, som en boret tunnel, retfærdiggøres af, at Roskilde Fjord er udpeget som Natura 2000-område og omfattet af mange fredninger, samt af de mange mennesker, der bor i Hornsherred og dagligt pendler ud af området. I sommerhalvåret mere end fordobles antallet af pendlere fra de store sommerhusområder på Hornsherred.

Endeligt peges der på, at Hornsherred er udpeget som rekreativt område for Region Hovedstaden, hvilket medfører, at der er mange turister i sommerhalvåret med behov for en tidssvarende forbindelse over Roskilde fjord.

Vedrørende Landsbyrådets forslag om eventuel trafikal aflastning af Landerslev Landsby har *Vejdirektoratet* bemærket, at der, foranlediget af en henvendelse fra borgere i Lyngerup (henvendelse 5.54), er igangsat vurderinger af andre vejløsninger omkring Landerslev, herunder vurderinger af de trafikale konsekvenser af, at Ny Landerslevvej kun føres frem til Lyngerupvej, og at trafikken til og fra Jægerspris-området så i stedet skal køre via Lyngerupvej og Hyllestedvejen.

Vedrørende resultaterne af de trafikale vurderinger: Se henvendelse 5.54.

4.5 Naturværnsforeningen for Skuldelev By, Ås og Strand

Naturværnsforeningen anbefaler en sydlig løsning, da den mener, at en nordlig forbindelse ikke i tilstrækkelig grad kan imødekomme den kommende trafikudvikling i området og fortsat vil være belastet af jævnlige åbninger af broen med deraf følgende kødannelse.

Foreningen peger på det sydlige forslag med en lang tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage (S3), eller en boret tunnel under fjorden og Tørslev Hage (S6) som den bedste løsning.

Foreningen vurderer, at de store midlertidige grundvandsænkninger, som disse løsninger vil kræve, vil normaliseres i løbet af få år, så disse løsninger vil være natur- og miljøneutrale, så området igen kan leve op til kravene for Natura 2000-området. Det kan de øvrige løsninger ikke.

Foreningen vurderer videre, at en højbro (S1) vil give trafikstøj og koste mange søfugle livet. En kort tunnel (S2) vil forringe miljøet og vandgennemstrømningen i Roskilde Fjord. Disse to løsninger



ger vil være problematiske i forhold til Natura 2000. Visuelt vil S1 blive dominerende, da det ad åre er planen at fjerne højspændingsmasterne ved Skuldelev Strand.

Etablering af en sydlig løsning vil sammen med bibeholdelse af den eksisterende bro til nærtrafik, cyklister og gående øge antallet af spor over fjorden fra 2 til 6 og vil dermed fremtidssikre trafikken på tværs af fjorden.

På den baggrund mener foreningen, at et stort sydligt projekt således kan forsvares.

4.6 Landerslev Bylaug

Landerslev Bylaug peger på, at en gennemførelse af et af de sydlige løsningsforslag vil betyde en forøget af trafik gennem Landerslev og Dråby. Det vil dreje sig om trafik til og fra Jægerspris samt - især i sommermånederne - pendlertrafik til og fra sommerhusområderne i Kulhuse og Dråby Strand. Det anføres endvidere, at dette vil betyde øget trafik forbi skolerne i Over Dråby og Landerslev.

Landerslev Bylaug opfordrer derfor til, at den planlagte linjeføring for "Ny Landerslevvej" tages af bordet, og at det eksisterende vejnet benyttes i stedet for – dvs. Skovnæsvej og Hyllestedvej. Det foreslås desuden, at der laves yderligere chikaner i det sydlige Jægerspris (før skolerne) og i Landerslev for at motivere bilisterne til at komme så hurtigt ud på landevejen som muligt.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Landerslevvej og Hyllestedvej er kommuneveje, hvilket betyder, at det er Frederikssund Kommune, der eventuelt skal beslutte og i givet fald etablere trafikale og/eller andre foranstaltninger på disse veje. I den forbindelse gøres det opmærksom på, at den i VVM-redegørelsen benævnte "Ny Landerslevvej" også påregnes at skulle have status som kommunevej, efter at *Vejdirektoratet* i givet fald har anlagt den.

4.7 Lyngerup Bylaug

Lyngerup Bylaug anfører, at man ikke vil anbefale nogle af løsningsforslagene, idet man vurderer, at Bylauget ikke vil få indflydelse på den endelige beslutning om hvilken løsning der vælges.

Lyngerup Bylaug gør opmærksom på, at uanset hvilket af de foreslåede løsningsforslag der gennemføres, vil det give de samme påvirkninger af Lyngerup. Høringsvaret omfatter derfor udelukkende forslag til forbedringer ved såvel de nordlige som de sydlige løsningsforslag.

Nordlige løsninger

For de nordlige løsninger anfører Lyngerup Bylaug, at trafikken fortsat vil passere gennem Lyngerup, og med den stadigt stigende trafik vil støjgenerne langs rute 53 og i Lyngerup tiltage og især i myldretiderne vil det blive endnu vanskeligere at krydse rute 53 end det er i dag.

På denne baggrund fremsætter Lyngerup Bylaug forslag til forbedringer af de nordlige forslag, herunder at der etableres en omfartsvej uden om Lyngerup, at det skal sikres, at støjniveauet bliver udholdeligt for beboerne i Lyngerup og at det bliver nemmere at vælge andre ruter end rute 53. Videre foreslår Lyngerup Bylaug, at der, såfremt der ikke anlægges en omfartsvej, etableres



støjdæmpende foranstaltninger gennem Lyngerup på niveau med dem, der er planlagt ved J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at det med en ny eller udbygget nordlig forbindelse forventes, at trafikken igennem Lyngerup vil blive øget fra ca. 11.800 til ca. 13.500 køretøjer pr. døgn i 2018, eller ca. 15 %. Støjbelastningen vil af denne grund blive øget med ca. 0,5 dB. Til sammenligning forventes trafikken på en udbygget J.F. Willumsens Vej at være ca. 20.000-24.000 køretøjer pr. døgn i 2018.

Den resulterende støjbelastning i Lyngerup vil være omtrent uændret i forhold til de nuværende støjforhold, og hverken opsætning af støjafskærmning eller anlæg af en omfartsvej uden om Lyngerup er inkluderet i VVM-undersøgelsen.

Sydlig løsnings

Lyngerup Bylaug anfører, at trafikken på rute 53 gennem Lyngerup vil blive aflastet betydeligt ved de sydlige løsninger, men til gengæld vil de nye vejanlæg medføre en støjbelastning af områder, der i dag er uden støjbelastning. Lyngerup Bylaug ser det derfor som et ubetinget krav, at der for letbelastede eller ubelastede ejendomme tages størst mulige hensyn, så det også fremover bliver udholdeligt at bo på disse ejendomme.

På den baggrund fremsætter Lyngerup Bylaug forslag til forbedringer af de sydlige forslag, herunder at Ny Landerslevvej graves ned i niveau med Landerslevvej ved Ll. Lyngerupvej nr. 1 og nr. 2 samt ved øvrige ejendomme øst for Landerslevvej, med henblik på at mindske støjbelastningen mest muligt og at mindske det visuelle indtryk af vejen.

Lyngerup Bylaug foreslår videre, at motortrafikvejen og tilslutningsanlægget ved Ny Landerslevvej flyttes mod N/NV med det formål at reducere støjbelastningen på ejendommen Mejerigårdsvej 28, der er den hårdest ramte ejendom i Lyngerup ved en sydlig løsning. Effekten af den foreslåede ændring af en sydlig løsning bør vurderes ved nye støjberegninger.

Lyngerup Bylaug fremsætter krav om, at der etableres støjdæmpende foranstaltninger ved alle berørte ejendomme, især i området ved Ll. Lyngerupvej, da flere ejendomme her kommer til at ligge mellem to veje og tæt på disse og ved ejendomme, der kommer til at ligge i umiddelbar nærhed af motortrafikvejen og tilslutningsanlæg.

Lyngerup Bylaug stiller videre krav om, at den valgte løsning offentliggøres så tidligt som muligt, så det bliver muligt at planlægge og etablere supplerende støjvolde samt skærmende beplantning langs vejanlæggene ved de ejendomme, der ønsker dette.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at trafikken igennem Lyngerup i de sydlige løsninger forventes reduceret fra ca. 10.000 køretøjer pr. døgn i 2018 uden en sydlig forbindelse til knap 5.000 køretøjer pr. døgn med en sydlig forbindelse.

Til Bylaugets bemærkninger vil *Vejdirektoratet* dernæst nævne, at placering af tilslutningsanlægget ved motorvejen samt linjeføringen for Ny Landerslevvej er et resultat af såvel vej- og trafiktekniske hensyn som miljøhensyn. Det er ikke muligt "bare" at flytte linjeføring og placering af tilslutningsanlægget, idet dette har konsekvenser på lange strækninger for såvel motortrafikvejen



som Ny Landerslevvej. Hvad angår forslaget om at grave Ny Landerslevvej ned under terræn skal bemærkes, at denne vej er forudsat tilsluttet Lyngerupvej i en rundkørsel, at Ny Landerslevvej i tilslutningsanlægget er ført under motortrafikvejen, og at længdeprofilen for Ny Landerslevvej er udformet ud fra, at vejen forløber igennem et lavt beliggende areal omtrent midt mellem tilslutningsanlægget og Lyngerupvej, og nord herfor skal have et hensigtsmæssigt forløb frem til sammenløb med Landerslevvej.

Vejdirektoratet har hertil endvidere bemærket, at støjbelastningen omkring Lille Lyngerupvej fra trafikken på Ny Landerslevvej vurderes at være mellem 53 og 58 dB, hvilket ikke overskrider Miljøstyrelsens grænseværdi for helårsbeboelser. Enkeltliggende ejendomme, der er meget støjbelastede, kan søge *Vejdirektoratet* om tilskud til støjreducerende tiltag på den enkelte ejendom.

4.8 Tørslev Hage Bådelaug

Tørslev Hage Bådelaug konkluderer på baggrund af VVM-redegørelsen, at en forbindelse ved den eksisterende bro vil være den mest skånsomme ud fra enhver miljø- og naturmæssig, landskabelig, kulturhistorisk og økonomisk betragtning sammenlignet med samtlige forslag til en sydlig forbindelse.

Bådelaugene er generelt godt tilfreds med VVM-redegørelsen, men er ikke enig i den sammenfattende rapportes bemærkninger om, at de nordlige forslag generelt har de største konflikter i forhold til befolkning, og i mindre grad i forhold til natur, friluftsliv, kulturarv og landskab.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at den anførte vurdering skal ses i lyset af, at det ved de nordlige løsninger er Frederikssund bys borgere samt trafikanterne på rute 53, der vil få de fleste gener fra trafikforbindelsen, mens påvirkningerne på natur m.v. vil være af mere begrænset omfang i de nordlige forslag.

I relation til befolkningen peger bådelaugene videre på en række fordele ved en nordlig løsning og en række ulemper ved en sydlig løsning, herunder at:

- en ny nordlig vejforbindelse vil reducere støjen i forhold til støjen ved den nuværende forbindelse,
- man undgår kraftig støj i Frederikssund sydby og sommerhusområdet på Tørslev Hage,
- en løsning med niveaufri skæringer for tværgående veje kan reducere barriereeffekten af J.F. Willumsens Vej og samtidig være billigere end en sydlig forbindelse,
- anlægsperioden for en nordlig løsning vil være ca. 1 år kortere end for en sydlig løsning samt
- alle forslag til nordlige linieføringer er væsentlig billigere end alle forslag til sydlige linieføringer.

Bådelaugene bemærker, at der ved en sydlig løsning vil der være to barrierer, der skærer gennem Frederikssund, og at den gamle bro i så tilfælde overdrages til Frederikssund Kommune.

Bådelaugene mener, at en nordlig løsning i højere grad tager hensyn til befolkningen end en sydlig løsning. Videre anføres det, at de sydlige forslag, i modsætning til de nordlige forslag, i forhold til



situationen i dag, vil medføre væsentlige støjmæssige konsekvenser, idet der vil opstå et "støjhelvede" i Frederikssund sydby og i sommerhusområdet på Tørslev Hage.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at VVM-redegørelsens opgørelse af antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene, er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd i (Tørslev Hage og Sydbyen) samt øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at alle forslagene vil reducere det samlede antal støjbelastede boliger i influensområdet i forhold til Basis 2018, og at der som helhed er små forskelle i antallet af støjbelastede boliger mellem de forskellige forslag. Lokalt vil der dog være væsentlige forskelle alt efter om der etableres en nordlig eller sydlig forbindelse.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag. En sydlig fjordforbindelse vil betyde et generelt fald i støjniveauet omkring J.F. Willumsens vej på ca. 1-2 dB som følge af mindre trafik på J.F. Willumsens Vej.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder som f.eks. Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. I Sydbyen vil støjbidraget fra motortrafikvejen dog ikke give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB for helårsbeboelser. I løsningsforslagene gennem Tørslev Hage indgår der støjdæmpende foranstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. Ifølge støjberegningerne vil der dog være 13 sommerhuse på Tørslev Hage, der vil blive belastet med mere end 58 dB ved en højbro-løsning (S1). For de øvrige sydlige forslag vil ingen sommerhuse på Tørslev Hage blive belastet med mere end 58 dB.

Hvad angår bemærkningerne om, at den gamle bro ved valg af en sydlig løsning overdrages til Frederikssund Kommune har *Vejdirektoratet* oplyst, at den nuværende statsvej igennem Frederikssund og på Hornsherred efter sædvanlig praksis i så fald formentlig vil blive nedklassificeret til kommunevej. Hvorvidt det eksisterende broanlæg med Kronprins Frederiks Bro skal nedklassificeres vil bero på en politisk beslutning i Folketinget.

I relation til natur og landskab peger Bådelaugget på, at Roskilde Fjord er en perle i Danmarks natur og bl.a. derfor udpeget til Natura 2000-område og endvidere omfattet af landskabsfredninger, fiskeri- og jagtbegrænsninger, begrænsninger i råstofindvinding samt andre adfærdsregulerende foranstaltninger.

Videre fremhæver Bådelaugget det smukke landskab og gør opmærksom på, at der i fjorden findes mange træk- og ynglefugle. Endvidere gøres der opmærksom på, at der i fjorden lever en sjælden sildestamme, som er beskyttet i henhold til Habitatdirektivet og at der derfor bør iværksættes en undersøgelse af sildestammen med henblik på at sikre dens bevarelse.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at den nævnte sildestamme er omtalt i VVM-redegørelsens rapport 353 Miljøvurdering, og at det er vurderet, at der ikke er behov for at igangsætte næjere un-



dersøgelser vedrørende sildens opholdssteder eller vandringer. Stammen af fjordsild lever langt fra linjeføringen for en evt. ny bro eller tunnel, og hverken gydepladser eller opholdssteder vurderes at blive påvirket af gravearbejdet. Det skal endvidere bemærkes, at silden ikke er beskyttet af hverken nationale eller internationale love eller konventioner, bortset fra de almindelige reguleringer af fiskeriet.

Med baggrund ovennævnte argumenter peger Bådelaug på en nordlig løsning, som i relation til Habitatdirektivet også kræver de færreste afværgeforanstaltninger.

4.9 Veddelev Strand Bådelaug

Veddelev Strand Bådelaug er ikke en nært beliggende sejlkлуб og er derfor primært interesseret i de besejlingsmæssige konsekvenser af en ny fjordforbindelse.

Bådelaug gør opmærksom på, at det nordlige forslag med en svingbro (N1c) forekommer at være en reel forringelse af besejlingsforholdene rent sikkerhedsmæssigt, da brokonstruktionen er usædvanlig for Danmark og gennemsejlingen er uhensigtsmæssig lang. Bådelaug påpeger desuden, at en udsvingende bro kan medføre unødvendige faresituationer.

Videre anføres det, at gennemførelse af en sydlig løsning kan betyde, at trafikmængden på den eksisterende bro bliver mindre og når ned på det niveau, den havde i 1995 og dermed muliggøre en tilbagevenden til det daværende restriktionsniveau.

På den baggrund anbefaler Veddelev Strand Bådelaug, at én af de sydlige forbindelser realiseres, og at der desuden gennemføres lettelser for besejlingen ved at reducere de nuværende restriktioner for åbning af Kronprins Frederiks Bro, idet der herved opnås en reel forbedring af besejlingen af Roskilde Fjord.

4.10 Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur

Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Frederikssund peger på, at de store trafikmængder over den eksisterende bro morgen og aften hovedsagelig omfatter transittrafik, der omfatter pendlertrafik og i weekenden trafik til sommerhusområderne.

Videre anfører foreningen, at de nordlige forslag funktionelt og bymæssigt vil dele Frederikssund i to dele med et landskabeligt skår til følge. Løsningerne omfatter endvidere en række kompromiser med de nødvendige til- og frakørsler til J.F. Willumsens Vej, samt det at broen fortsat skal åbnes for sejlads.

Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Frederikssund understreger, at de sydlige forslag giver den optimale trafikløsning for den regionale trafik, der uhindret vil kunne krydse Roskilde Fjord. Den sydlige forbindelse har været planlagt med denne placering i mange år, først med Egnspanrådets forslag, senere i Regionplanen og siden i alle Frederikssund Kommunes kommuneplaner. Ud fra denne placering har alt været planlagt, både Sydbyens afgrænsning, vejtracéet gennem Tørslev Hage samt overordnede vejforbindelser.



Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Frederikssund peger på, at en højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage (S1) er visuelt for voldsom og dominerende i det flade landskab og at en kort tunnel (S2) visuelt vil ødelægge de to kystlinjer. En lang tunnel (S3) vil være skånsom over for landskabet, men der bør tages store hensyn både landskabeligt og støjmæssigt til sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage. Foreningen vurderer endvidere, at en boret tunnel under Roskilde Fjord og Tørslev Hage (S6) virker økonomisk uproportional.

Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur i Frederikssund anbefaler en sydlig løsning med en lang tunnel (S3).

4.11 Foreningen for en bedre fjordforbindelse

Foreningen bemærker indledningsvis, at det ikke kan gå hurtigt nok med at få truffet den endelige beslutning og få den valgte løsning bygget på rekordtid.

Foreningen ser helst en løsning med en boret tunnel, men vil være tilfreds med ét af de øvrige sydlige forslag, idet foreningen ikke mener, at en ny nordlig forbindelse er tidssvarende og at den ikke på længere sigt vil løse trafikproblemerne over fjorden.

Foreningen er opmærksom på støjproblemerne ved Sydbyen og på Tørslev Hage ved en sydlig løsning og peger derfor på, at støjproblemerne skal tages alvorligt og støjbeskyttelse skal indarbejdes i hele anlægget for en sydlig forbindelse.

Foreningen har hæftet sig ved, at de anlægspriser, som fremgår af VVM-redegørelsen, virker urealistisk store i forhold til tidligere prisoverslag.

Videre peger foreningen på, at en sydlig løsning vil betyde 6 spor over fjorden og dermed give en radikal formindskelse af flaskehalsproblemer f.eks. ved vejarbejde, ulykker og kørsel med redningskøretøjer til Hornsherred. Samtidigt vil en sydlig løsning give bedre muligheder for kollektiv trafik og gode forbindelser til den kommende Frederikssundmotorvej og S-togsstation ved St. Rørbæk. En sydlig forbindelse vil endvidere give flere indfaldsveje til Frederikssund.

Endelig peger foreningen på, at en sydlig forbindelse understøtter det store erhvervs- og boligudbygningsprojekt i St. Rørbæk, som er vigtigt for en fremtidig udvikling af Frederikssund og Hornsherred.

4.12 Foreningen TUNNEL NU!

Foreningen TUNNEL NU! har de seneste fem år arbejdet for en tunnel i stedet for det forslag om en højbro, der i 2005 vandt det daværende Frederiksborg Amts idékonkurrence.

På baggrund af VVM-redegørelsen har foreningen foretaget en prioritering af de sydlige forslag. Forslag S6 (boret tunnel) har 1. prioritet, herefter forslag S3 (lang tunnel) og forslag S2 (kort tunnel) i nævnte rækkefølge. Dog anbefaler Foreningen, at man uanset løsning undlader den foreslåede tilslutning til Marbækvej.



Foreningen fremfører en række begrundelser for prioriteringen, herunder at forslag S6 imødegår stort set alle gener for mennesker, der bor i Sydbyen, Marbæk og på Tørslev Hage. Foreningen peger på, at det eneste der taler imod denne løsning er den høje pris. Forslag S3 er et brugbart alternativ, da det ikke skæmmer det visuelle indtryk af fjorden og er væsentligt billigere end forslag S6. Dog vil beboerne på begge sider af fjorden opleve væsentlige visuelle og støjmessige gener i forhold til i dag. Forslag S2 er prioriteret lavest, fordi det vil betyde en visuel forringelse af fjordlandskabet og bevirke større støjgener for beboerne på begge sider af fjorden.

Foreningen mener ikke der er behov for, at man kobler Marbækvej direkte til en ny fjordforbindelse, idet der er mange andre brugbare indfaldsveje til Frederikssund.

Foreningen har valgt at fokusere på de sydlige løsninger, da det efter foreningens mening er de eneste, der på længere sigt afhjælper de trafikale problemer samtidig med, at de tager hensyn til byens borgere.

Foreningen mener ikke at de nordlige linieføringer løser de trafikale problemer på lang sigt, idet trafikanlæg og broåbninger fortsat vil være flaskehalse, der vil ødelægge flowet i trafikken over broen, og der vil kun være 4 vejbaner over fjorden i stedet for 6 ved en sydlig løsning. Endvidere vurderer foreningen, at der i anlægsperioden for en nordlig løsning kan forventes totalt trafik kaos og trafiksammenbrud i længere perioder.

Foreningen stiller sig positiv overfor, at en ny fjordforbindelse finansieres som et OPP-projekt, så længe der ikke bliver tale om brugerbetaling for en ny fjordforbindelse. Dette vil efter foreningens opfattelse svare til at pålægge borgere på Hornsherred en ekstra vejsskat. Brugerbetaling vil efter foreningens mening kun være aktuelt, hvis det sker som led i en omlægning af hele afgiftssystemet på bilisme, og ordningen bliver gjort landsdækkende.

Afslutningsvis bemærker foreningen, at man gerne havde set en endnu sydligere linieføring end de, der er foreslået i VVM-redegørelsen, idet det er gruppens opfattelse, at en sådan linieføring ikke ville have større miljøgener end de foreslåede sydlige forslag og tilmed være billigere og mere skånsomme for borgerne på begge sider af fjorden.

4.13 Sammenslutningen Langtunnel.dk

Sammenslutningen Langtunnel.dk mener, at der i VVM-redegørelsen mangler vigtige oplysninger om dyr og planter på Tørslev Hage, og har derfor fremsendt lister over dyr og planter, som sammenslutningens medlemmer har observeret i området.

De fremsendte lister omfatter:

- Fugle, observeret i 2008-2009, i alt 76 arter
- Pattedyr, observeret i 2007-2010, i alt 12 arter
- Padder og krybdyr m.m., i alt 17 arter
- Insekter og hvirvelløse dyr (mange arter), heraf flere sjældne Bilag IV-arter

Sammenslutningen gør endvidere opmærksom på, at store arealer med god landbrugsjord og naturområder med vandløb og søer m.m. vil blive negativt påvirket af et nyt vejanlæg. Hertil kom-



mer, at grundvand og miljøet i fjorden vil blive meget påvirket af alle sydlige linieføringer, samt at der i henhold til Habitatdirektivet og vejledningen til Habitatbekendtgørelsen er strenge regler for etablering af nye anlæg i Natura 2000-områder.

Sammenslutningen Langtunnel.dk anbefaler derfor en ny klapbro i nord, forslag N1a til en samlet anlægsudgift på 1,75 mia. kr.

Vejdirektoratet har bemærket følgende til henvendelsen:

Feltobservationer

I forbindelse med VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse har der været etableret et omfattende feltprogram både på land og til vands. Formålet med feltundersøgelserne har primært været dels at eftersøge arter og naturtyper, som er omfattet af udpegningsgrundlaget for Roskilde Fjord, dels at søge efter fredede arter.

Feltarbejdet blev udført i perioden marts til oktober 2008. Registreringen af de enkelte arter, artsgrupper og naturtyper blev foretaget på et tidspunkt, der erfaringsmæssigt giver det bedste resultat. Endvidere blev registreringen justeret i forhold til vejrudviklingen i 2008. Feltundersøgelsen blev suppleret med flere undersøgelser i 2009.

Forinden feltundersøgelserne blev der taget kontakt til nedenstående lokale foreninger med en opfordring til at dele deres store viden om interessante fund af dyre- og plantearter i lokalområdet:

- Danmarks Naturfredningsforening – Hovedorganisationen
- Danmarks Naturfredningsforening, Frederikssund
- Dansk Botanisk Forening
- Frederikssund og Omegns Sportsfiskerforening
- Danmarks Sportsfiskerforbund
- Dansk Entomologisk Forening
- Foreningen til Svampekundskabens Fremme

Der blev ikke indrapporteret nogen ny viden i denne sammenhæng.

Vejdirektoratets bemærkninger til S sammenslutningen Langtunnel.dk's observationer

Det fremgår af de fremsendte lister, at der findes mange arter af både planter og dyr på Tørslev Hage. For så vidt angår forekomst af pattedyr, padder, fugle, planter og insekter på Tørslev Hage er det ikke overraskende, at området giver mulighed for stor variation i forekomsten af arter. Det skyldes bl.a. den gunstige placering ved Roskilde Fjord samt sommerhusområdets varierede biotoper i form af haver med forskellig beplantning og indretning i øvrigt.

Hovedparten af de mange arter, som S sammenslutningen har rapporteret, kan generelt forekomme i danske haver. Af de nævnte arter blev der under feltundersøgelserne observeret en række flagermus på Tørslev Hage, som er såkaldte bilag IV-arter og dermed omfattet af den strenge beskyttelse. Som der redegøres for i VVM-redegørelsen, vurderes flagermusene ikke at tage skade som følge af projektet, da de indarbejdede afværgeforanstaltninger er vurderet tilstrækkelige til at sikre en gunstig bevaringsstatus for de registrerede arter.



En række af fundene på artslisten er meget bemærkelsesværdige, idet f.eks. sommerfuglen sortpletet blåfugl i følge Skov- og Naturstyrelsen nu kun findes på Møn, og sidst blev observeret i Nordsjælland i 1989. Et andet eksempel er sommerfuglen mnemosyne, som senest er registreret i Nordsjælland tilbage i 1961 og regnes for uddød i Danmark. Et tredje eksempel er klokkefrø, hvis nærmeste kendte og nøje overvågede lokaliteter er på Syd- og Vestsjælland.

Hvis der siden feltundersøgelserne, der blev foretaget i 2008-2009, er fremkommet nye oplysninger og dokumentation af arters tilstedeværelse på Tørslev Hage, vil det selvfølgelig være af interesse for projektet, at disse data gøres tilgængelige hurtigst muligt, herunder specificering af fundenes antal og placering. På baggrund af dokumentationen kan det derefter blive vurderet nødvendigt at foretage målrettede specifikke feltundersøgelser efter arterne på Tørslev Hage.

Vejdirektoratets bemærkninger vedrørende påvirkning af miljøet i fjorden

Vejdirektoratet har bemærket, at det er korrekt, at fjorden midlertidigt vil blive påvirket i de 3-4 år anlægsarbejdet varer, i forbindelse med en sydlig løsning. For tunnellsøvingerne er konsekvenserne for fjordens miljø især forbundet med tilførslen af kvælstof fra udledt grundvand, som vurderes til at variere mellem 5,5 tons ved en kort tunnel (S2a) og ca. 21 tons ved en boret tunnel under fjorden og Tørslev Hage (S6) over anlægsperioden. Udledningen af kvælstof vil i anlægsperioden lokalt kunne betyde plankton- og makroalgeopblomstringer med bl.a. nedsat sigt til følge. En anden effekt vil være sedimentspredning som følge af opgravningen af fjordsediment, der vil medføre en midlertidig sedimentfane i fjorden og efterfølgende aflejring af materialet på fjordbunden. Det er en forudsætning i projektet, at der ikke opgraves materiale i ålegræssets vækstsæson. På den baggrund vurderes det, at ålegræsset kun tager skade i umiddelbar nærhed af gravestedet, hvor det direkte fjernes eller begravnes. Det vurderes, at dette ikke vil have betydning for den overordnede struktur af habitaterne i fjorden. For begge de ovennævnte effekter gælder, at der er tale om midlertidige påvirkninger, som ikke vurderes at skade fjorden varigt.

Til Sammenslutningen Langtunnels bemærkninger i relation til Habitatdirektivet og vejledningen til Habitatbekendtgørelsen har Vejdirektoratet bemærket, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. Vejdirektoratet har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er efter Vejdirektoratets vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

Sammenslutningen Langtunnel.dk har kommenteret høringssvaret fra Frederikssund Byråd, og nævner bl.a. at Byrådet har noteret sig, at samtlige undersøgte løsninger og varianter er teknisk og miljømæssigt gennemførlige, og at man bl.a. anbefaler enten en udbygning i nord med en ny fjordforbindelse syd for Kronprins Frederiks Bro (N1a) eller en kort tunnel i syd (S2). Sammenslutningen tilføjer hertil, at det må betyde, at man så må vælge en udbygning af J.W. Willumsens Vej, da den er hurtig at gennemføre og til en god pris. Vælges en anden løsning i syd, må man påregne væsentlig længere tid til etablering, da det er en byggesag, hvor natur og miljø vil lide så meget, at sagen vil kunne ankes. Dette vil efter Sammenslutningens opfattelse forsinke en løsning i meget lang tid, og det vil ikke være i politikernes interesse.



4.14 Det Radikale Venstre i Frederikssund

Det Radikale Venstre understreger behovet for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og peger på, at en ny fjordforbindelse vil kunne fastholde nuværende erhvervsvirksomheder og skatteborgere i Hornsherred og tiltrække nye. Desuden vil mulighederne for at fastholde områdets unge i en ungdomsuddannelse blive væsentlig bedre, når transporttiden reduceres.

Det Radikale Venstre anbefaler en sydlig løsning i form af en tunnel (S2, S3 eller S6) med en række begrundelser, herunder hurtigere trafikafvikling over fjorden, hurtigere trafikafvikling på tværs gennem Frederikssund by, jævnere fordeling af trafikken, større trafikkapacitet (6 spor) over fjorden samt mindre sårbarhed ved vejarbejde, trafikuheld og lignende.

Det Radikale Venstre peger endvidere på, at en sydlig løsning ud over at være til gavn for privatbilister og erhvervsdrivende, også vil være til gavn for den kollektive trafik, især når den nye by og S-togsstation ved St. Rørbæk bliver aktuel.

Det Radikale Venstre anbefaler en tunnellsøsnung, fordi trafik og sejlads kan foregå uafhængigt af hinanden, fjorden bevarer sit nuværende visuelle indtryk, fjorden tilføjes ikke yderligere kunstig belysning og en tunnellsøsnung giver mindre støj.

Det Radikale Venstre giver endvidere udtryk for, at det største problem ved en sydlig løsning er den øgede trafik på tilkørselsvejene i Frederikssund syd, især de støjmæssige og kapacitetsmæssige forhold på Marbækvej, og det anbefales, at en afhjælpning af disse problemer indgår i den endelige løsning for en ny fjordforbindelse.

Hvad angår forholdene på og omkring Marbækvej har Vejdirektoratet hertil bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at det derfor er op til Frederikssund Kommune at beslutte og gennemføre eventuelle foranstaltninger med hensyn til støj og vejkapacitet m.v.

4.15 Enhedslisten i Frederikssund

Enhedslisten gør opmærksom på, at man grundlæggende er af den opfattelse, at en omfattende etablering af en ny fjordforbindelse er overflødig og anbefaler, at man i stedet tænker i andre baner og nøjes med en udvidelse og ombygning af den eksisterende forbindelse. Enhedslisten begrundet sin holdning med, at der ifølge VVM-redegørelsen vil være en trafik på 28.000 biler i døgnet over fjorden om 8 år, at trafikken de seneste år er stagneret og at trafikken på landsplan jf. Vejdirektoratets prognose fra 2009, forventes at falde et par procent som følge af den økonomiske krise, hvorfor forudsætningerne for en ny forbindelse synes tvivlsomme.

Enhedslisten mener, at det er umuligt at retfærdiggøre en ny forbindelse over fjorden for de få bilister (ca. 5.000 køretøjer/døgn jf. VVM-redegørelsen) der vil benytte den, såfremt der indføres brugerbetaling for en sydlig forbindelse.

Enhedslisten mener endvidere, at en sydlig forbindelse vil betyde, at virksomheder i Frederikssund mister mange kunder, idet Enhedslisten formoder at mange kunder vil vælge at handle andre steder, som f.eks. i Tåstrup eller Ballerup som følge af det større udbud af butikker disse steder. Enhedslisten efterlyser en analyse af de afledte miljøkonsekvenser af denne trafik.



Enhedslisten efterlyser desuden en undersøgelse af effekterne af at udbygge den kollektive trafik i VVM-redegørelsen, og henviser til et svar i Folketinget fra daværende trafikminister Carina Christensen om udbygning af den kollektive trafik i Frederikssundområdet.

Enhedslisten gør opmærksom på, at en forbedring af den kollektive trafik, omfattende forbedret S-togs- og busdrift, umiddelbart synes at være en mulighed for at afhjælpe de nuværende problemer.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der i VVM-redegørelsen, rapport nr. 351, i afsnit 8.1.4 er beskrevet et alternativ med betydelig udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af fjordforbindelsen. Det vurderes, at et sådant alternativ kun vil aflaste Kronprins Frederiks Bro med ca. 70 biler i døgnet.

Enhedslisten mener, at løsningsforslag N2a (ny 2-sporet klapbro og niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej) er den løsning, der giver færrest gener for miljø og befolkning og peger på denne løsning, såfremt det besluttes at anlægge en ny forbindelse over fjorden. Samtidigt afviser Enhedslisten en sydlig løsning pga. de negative konsekvenser for natur og beboere på Tørslev Hage og i Sydbyen.

Enhedslisten bemærker endvidere, at der mangler oplysninger i VVM-redegørelsen. Det drejer sig bl.a. om forekomster af flagermus, der ikke er registreret i VVM-redegørelsen og om manglende registrering af fugle en del af året. Enhedslisten efterlyser endvidere oplysninger om, hvordan en ny fjordforbindelse er sikret mod fremtidige vandspejlsstigninger i fjorden.

Til Enhedslistens ikke nærmere specificerede bemærkning om manglende registrering af forekomster af flagermus har *Vejdirektoratet* bemærket, at der under feltundersøgelserne flere steder i undersøgelsesområderne for de nordlige og sydlige linjeføringsforslag er observeret flagermus, jf. bl.a. figur 12.13 i rapport 351. Det vurderes, at flagermusene ikke vil tage skade som følge af projektet, da de indarbejdede afværgeforanstaltninger er vurderet til at sikre opretholdelsen af den økologiske funktionalitet for disse arter.

Hvis der siden feltundersøgelserne, der blev foretaget i 2008-2009, er fremkommet nye oplysninger og dokumentation af særligt beskyttede arters tilstedeværelse i områderne omkring de nordlige og sydlige forslags linjeføringer, herunder forekomster af flagermus, vil det selvfølgelig være af interesse for *Vejdirektoratet*, at disse data gøres tilgængelige hurtigst muligt. På baggrund af dokumentationen vil det derefter blive vurderet, hvorvidt det eventuelt er nødvendigt at foretage yderligere målrettede specifikke feltundersøgelser.

Til Enhedslistens bemærkning om manglende registrering af fugle en del af året har *Vejdirektoratet* bemærket, at fuglelivet i Roskilde Fjord har været genstand for systematiske tællinger af såvel ynglefugle som trækfugle igennem mange år, og disse data har været til rådighed for projektet. Fokus i undersøgelserne i forbindelse med VVM-undersøgelsen har primært været de fugle, som indgår i udpegningsgrundlaget for Roskilde Fjord som EF-Fuglebeskyttelsesområde, og derfor er der flere fuglearter/grupper med tilknytning til Roskilde Fjord, som ikke er direkte beskrevet, eller for hvilke påvirkningerne ved forslagene ikke er eksplicit vurderet. Dette er en begrænsning, men det er vurderet, at detaljeringen med meget lange tidsserier for ynglefugleforekomster og trækfug-



leforekomster for udpegningsgrundlagets arter samlet set giver et godt grundlag for undersøgelsen. Set i lyset af det betydelige datagrundlag og de lange tidsserier er det vurderet, at datagrundlaget kun i begrænset omfang ville blive mere nuanceret ved at gennemføre yderligere undersøgelser i det pågældende område i løbet af projektperioden.

Hvad angår fremtidige vandspejlsstigninger har *Vejdirektoratet* oplyst, at der i VVM-redegørelsen, jf. kapitel 6.1 i rapport 351, er forudsat en vandstandsstigning de næste 100 år i Roskilde Fjord på ca. 0,6 m som følge af klimaændringer.

4.16 Danmarks Fritidssejler Union

Dansk Fritidssejler Union foretrækker en sydlig forbindelse, som vil formindske vejtrafikken på den eksisterende bro, hvorfor der formentlig bliver mulighed for hyppigere broåbninger for gennemsejling.

Endvidere bemærkes, at det er en ulempe, at kun mindre både kan komme under den eksisterende bro uden for åbningstiderne. Det anbefales, at en ny nordlig broforbindelse får åbninger i både østlig og vestlig side, således at mindre både (kanoer, kajaker, robåde m.v.) kan sejle igennem uden at skulle benytte sejløbet under klapbroen.

Endelig bemærkes det, at ingen af forslagene vurderes at forringe fritidssejlerens nuværende vilkår for gennemsejling.

4.17 Dansk Industri

Dansk Industri konstaterer, at etablering af en ny fjordforbindelse har en intern rente på mellem 5 og 17 pct., hvilket indikerer, at det vil være fornuftigt at få etableret en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Dansk Industri nævner endvidere, at projektets OPP-egnethed og konsekvenserne for erhvervslivet kun i begrænset omfang er belyst i VVM-redegørelsen.

Vurdering af OPP-egnethed

Med henvisning til regeringens trafikpolitiske oplæg "Bæredygtig transport – bedre infrastrukturer" fra 2008 mener Dansk Industri, at der bør gennemføres en OPP-egnethedsanalyse af en ny forbindelse ved Frederikssund.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

Frederiksborg Amt gennemførte i 2004-2005 i samarbejde med Transportministeriet en indledende vurdering - i form af en idékonkurrence - af OPP-egnethed af en forbindelse over Roskilde Fjord, udformet som højbro eller tunnel.

COWI har på baggrund af den foreliggende VVM-redegørelse gennemført en forundersøgelse for Vejdirektoratet af eventuelt at etablere en ny sydlig fjordforbindelse, udformet som højbro eller kort tunnel, som et OPP-projekt.

Vurderinger af forundersøgelsens konklusioner pågår.



Afledte trafikkonsekvenser

Dansk Industri mener at det vil være nyttigt med en vurdering af, i hvilket omfang en ny fjordforbindelse ved Frederikssund vil aflaste ruten syd om Roskilde.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

En ny sydlig forbindelse over Roskilde Fjord vil tiltrække ca. 12.100 biler fra den nordlige forbindelse i Frederikssund samt ca. 3.100 biler fra ruter syd om fjorden (og Roskilde). Den resterende del af forbindelsens trafik er "nyskabt" trafik i form af enten ændret transportmiddelvalg (overflytning fra kollektiv trafik, gang og cykel), ændret destinationsvalg (turen går fra den ene til den anden side af fjorden i stedet for at forblive på samme side) eller helt nye ture.

En udbygget eller ny nordlig forbindelse over Roskilde Fjord betjener al trafikken på den eksisterende forbindelse samt ca. 1.000 biler, der overflyttes fra ruter syd om fjorden (og Roskilde). Den resterende del af forbindelsens trafik er "nyskabt" trafik i form af enten ændret transportmiddelvalg (overflytning fra kollektiv trafik, gang og cykel), ændret destinationsvalg (turen går fra den ene til den anden side af fjorden i stedet for at forblive på samme side) eller helt nye ture.

Overflytningen af trafik fra ruter syd om fjorden vil aflaste disse ruter, herunder Holbækmotorvejen. En udbygning af Holbækmotorvejen frem til Roskilde Vest er besluttet og anlægsarbejderne er under udførelse. Denne udbygning har været forudsat ved trafikberegningerne for en ny fjordforbindelse. Den forventelige aflastning syd om Roskilde Fjord i forbindelse med etablering af en ny forbindelse over Roskilde Fjord vurderes ikke at ændre væsentligt på beslutningsgrundlaget for udbygning af Holbækmotorvejen, men den fremtidige belastningsgrad vil blive lidt mindre, både på den udbyggede del og på strækningen vest for Roskilde, som fortsat vil være 4-sporet.

Konsekvenser for erhvervslivet

Dansk Industri mener, at VVM-redegørelsen i højere grad bør belyse konsekvenser for erhvervslivet, herunder betydningen for erhvervs- og pendlertrafik.

Vejdirektoratets bemærkninger hertil

En ny forbindelse over Roskilde Fjord vil generelt forbedre trafikafviklingen, men især i myldretiden, og derved reducere transportudgifterne for bl.a. erhvervslivet. Samtidigt reduceres transporttiden for mange af virksomhedernes medarbejdere, der skal krydse Roskilde Fjord.

Tids- og kørselsbesparelser, herunder erhvervslivets, indgår i de samfundsøkonomiske beregninger, hvor tidsbesparelser for lastbiler, varebiler og personbiler med erhvervsformål er tillagt væsentligt højere tidsværdier end øvrige personbiler. Tidsbesparelser for bolig-arbejdsstedstrafik indgår også i de samfundsøkonomiske beregninger. Transportministeriets Transportøkonomiske enhedspriser for tid er fastlagt på baggrund af et tidsværdistudie gennemført af DTU Transport. Dette tidsværdistudie har ikke givet belæg for at tildele bolig-arbejdsstedstrafik en højere tidsværdi end øvrig personbiltrafik. Det forudsættes, at forsinkelse i bolig-arbejdsstedstrafikken går ud over fritiden og ikke arbejdstiden. Derimod er der taget højde for den ændrede forudsigelighed i transporttiderne i og med at forsinkelse tildeles en forhøjet tidsværdi i forhold til almindelig rejsetid.



I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.600-2.900 mandår for de nordlige forbindelser og ca. 3.000-10.000 mandår for de sydlige forbindelser.

4.18 Danmarks Rederiforening

Danmarks Rederiforening understreger, at det er væsentligt at besejlingsforholdene ikke forringes, hverken i anlægsperioden eller når den nye forbindelse står færdig.

Danmarks Rederiforening peger på en lang tunnel som den bedste løsning, idet en bro vil begrænse gennemsejlingshøjden og en kort tunnel formodes at begrænse dybden og bredden i sejlrenden.

Danmarks Rederiforening mener ikke det klart fremgår af VVM-redegørelsen, hvad der skal ske med Kronprins Frederiks Bro ved anlæggelse af en ny sydlig forbindelse, men fastslår, at det er væsentligt, at den til stadighed vedligeholdes og bemandedes, således at den kan passeres af skibstrafikken i samme omfang som i dag eller oftere. Denne del af løsningen bør overvejes på et tidligt tidspunkt.

På Rederiforeningens spørgsmål om Kronprins Frederiks Bros fremtidige status har Vejdirektoratet oplyst, at den nuværende Kronprins Frederiks Bro bibeholdes til lokaltrafik og til lette trafikanter, hvis der etableres en ny sydlig fjordforbindelse.

4.19 Frederikssund Erhverv

Frederikssund Erhverv peger på, at der er et samfundsmæssigt tab hver dag der går uden en løsning på trængselsproblemerne ved krydsningen af Roskilde Fjord. Arbejdskraftens mobilitet og værdiskabelse er hæmmet, og lange bilkøer resulterer i unødigt forurening. Frederikssund Erhverv mener derfor, at de samfundsmæssige tab er så store, at der er behov for en løsning hurtigst muligt.

Frederikssund Erhverv oplyser, at erhvervslivet helst ser en lang tunnel, der er statsfinansieret. Set i en større sammenhæng bør en samfundsmæssig rentabel løsning vælges, og Frederikssund Erhverv peger på en sydlig broforbindelse (forslag S1) som en gangbar løsning, mens en nordlig løsning ikke kan anbefales, da den vil trække tung trafik gennem Frederikssund og give gener i anlægsfasen. En sydlig løsning er en mere fremtidssikret løsning med 6 spor over fjorden.

En sydlig løsning understøttes yderligere af, at det er afgørende at sikre en tidssvarende infrastruktur ved St. Rørbæk projektet, der er et af Danmarks største by- og erhvervsudviklingsprojekter.

Frederikssund Erhverv anfører, at det er af afgørende betydning, at den nye forbindelse over fjorden færdiggøres hurtigt, og man anbefaler, at en betalingsløsning overvejes med det formål at sikre en ny forbindelse hurtigere.

Det er Frederikssund Erhvervs vurdering, at trafikmængden ved brugerbetaling vil være i størrelsesordenen 10.000 køretøjer i døgnet i stedet for de 4.700, som fremgår af VVM-redegørelsen.



Frederikssund Erhverv anbefaler at anvende en betalingsløsning, der er erfaring med, f. eks. en løsning i samarbejde med Sund & Bælt.

4.20 Brandt-Møllers Bådeværft på Skovnæsvej

Brandt-Møllers Bådeværft anfører, at deres bådebyggeri og havn vil blive meget påvirket af en nordlig løsning, især af en svingbro (N1c), og at en sydlig tunnelforbindelse vil være den helt rigtige løsning for den smukke fjord og den allerbedste fremtidssikrede løsning.

Brandt-Møllers Bådeværft har forståelse for, at beboerne i den sydlige del af Frederikssund og på Tørslev Hage kæmper mod en sydlig løsning, men understreger, at det aldrig har været en hemmelighed, at der kunne blive etableret en fjordforbindelse i dette område, idet det har været et tilbagevendende tema i den offentlige debat de seneste 40 år.

Der fremføres en række argumenter mod en nordlig forbindelse herunder, at trafikken bør fordeles på en sydlig og en nordlig forbindelse, at man i dag ikke fører en stærkt trafikeret vej gennem en by men uden om, at trafiksituationen ved det lysregulerede kryds på Askelundsvej, på broen, på J.F. Willumsens Vej og på Skovnæsvej i anlægsperioden vil være et ragnarok. I den forbindelse gøres der opmærksom på, at Kronprins Frederiks Bro på et tidspunkt sikkert skal fornyes og at der på det tidspunkt, med mere trafik, igen vil opstå trafikalt kaos, selv om der er bygget en 2-sporet parallelbro.

Det understreges, at en nordlig forbindelse vil forhindre bådeværftet i at transportere store både mellem havnen og værftet, og at denne aktivitet er en livsnerve for firmaet.

Brandt-Møllers Bådeværft har for 15 år siden etablerede en støjvold, som man meget nødt vil undvære. Bådeværftet er nu i tvivl om det overhovedet vil blive muligt at etablere en ny støjvold, da vejbanerne vil komme særdeles tæt på deres ejendom. I den sammenhæng efterlyses en forklaring på hvorfor der ikke etableres støjafskærmning på Skovnæsvej.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der etableres støjafskærmning langs vejstrækninger, der går forbi samlede helårsbeboelser – som det er tilfældet langs J.F. Willumsens Vej – hvorimod der ikke etableres støjafskærmning ud for enkeltliggende ejendomme i det åbne land.

4.21 DT Group a/s

DT Group a/s driver virksomhederne STARK og Silvan Byggemarked fra ejendommen Askelundsvej 3 i Frederikssund. DT Group a/s påpeger nødvendigheden af at have gode til- og frakørselsforhold for byggemarkedernes kunder og leverandører. Nævner at der i dag er store problemer med trafikafviklingen i krydset J.F. Willumsens Vej/Askelundsvej.

Det foreslås, at der ikke vælges en udbygning af J.F. Willumsens Vej, da en sådan løsning vil medføre kødannelser ved brooplukninger, og derved vanskeliggøre til- og frakørsel til DT Groups forretninger på Askelundsvej.



Hvis der vælges en nordlig løsning, foreslår virksomheden, at der ved lysregulering ved Askelundsvej og særligt lange svingbaner til Askelundsvej sikres gode og glidende til- og frakørselsforhold til området.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at svingbaner på J.F. Willumsens Vej til Askelundsvej vil blive etableret på baggrund af analyser af trafiktællinger i krydset. Hvad angår behov/muligheder for svingbaner på kommunevejen Askelundsvej, må *Vejdirektoratet* henvise til drøftelse med Frederikssund Kommune.

4.22 Kong Frederik VII's Stiftelse på Jægerspris

Kong Frederik VII's Stiftelse anfører, at de nordlige forslag N1 og N2 vil berøre tre af Stiftelsens ejendomme, nemlig Jægerspris Færggård, skoven Færgelunden og Egelundsgården.

Stiftelsen peger på, at projektforslagene N1 og N2 i væsentligt omfang vil være til skade for såvel historiske som natur- og turistmæssige værdier ved Færgegården, Færgelunden og Egelundsgården.

Stiftelsen anfører endvidere, at set i et flerårigt perspektiv, hvor der formentligt er en fuldt udbygget motorvej til Frederikssund og en udvidet bymæssig bebyggelse i Hornsherred, vil biltrafikken givet stige betydeligt. Det vil efter Stiftelsens opfattelse ikke være muligt, at løse trafikproblemerne på en hensigtsmæssig måde gennem Frederikssund by ad J.F. Willumsens Vej.

Stiftelsen henstiller derfor til, at en ny fjordforbindelse ikke placeres i nærheden af den eksisterende bro, og at der vælges en linjeføring syd for Frederikssund by.



5. Høringssvar fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.)

I dette afsnit er resumeret de modtagne henvendelser fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.). Vejdirektoratet har noteret alle synspunkter og argumenter, og der er nedenfor i relevant omfang anført Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

5.1 Grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgegård på Tørslev Hage, v/ Mona Striib i Frederikssund

Henvendelsen omfatter synspunkter, konkrete spørgsmål og anmodning om aktindsigt. Grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgegård mener, at en nordlig løsning er den mest optimale.

I det følgende refereres de emner, der er nævnt i henvendelsen, samt Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

Natura 2000-område og konsekvenser for arter ved en sydlig fjordforbindelse

Grundejerforeningerne anfører, at det i baggrundsmaterialet for VVM-redegørelsen nævnes, at en lokalitet inden for Natura 2000-området er potentielt levested for markfirben, der er beskyttet i henhold til EF Habitatdirektivets bilag IV. Videre anføres det, at grundejerforeningerne kan dokumentere, at markfirbenet rent faktisk lever på lokaliteten sammen med andre beskyttelsesudpegede dyrearter.

Endvidere gøres der opmærksom på, at forsigtighedsprincippet spiller en væsentlig rolle i Natura 2000-områder jf. Miljøministeriets vejledning for administration af Habitatdirektivet. Forsigtighedsprincippet indebærer, at videnskabelig tvivl om skadevirkninger skal komme området til gode og at der således er tale om en omvendt bevisbyrde.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at biologernes feltarbejde blev udført i perioden marts til oktober 2008. Registreringen af de enkelte arter, artsgrupper og naturtyper blev foretaget på et tidspunkt, der erfaringsmæssigt giver det bedste resultat. Endvidere blev registreringen justeret i forhold til vejrudviklingen i 2008. Feltundersøgelserne blev suppleret med flere undersøgelser i 2009.

Krybdyr blev specifikt eftersøgt medio april og ultimo maj 2008 samt i forbindelse med andet registreringsarbejde i området. Der blev lagt særlig vægt på eftersøgning af markfirben, grundet dets status som bilag IV-art. Arten er langt overvejende blevet eftersøgt på overdrev, kæmpehøje, vejskrænter og på lokaliteter, der i øvrigt er egnede. Der blev især tidligt på sæsonen, hvor det endnu ikke var meget varmt, søgt efter solbadende dyr.

Forinden feltundersøgelserne blev der taget kontakt til nedenstående lokale foreninger med en opfordring til at dele deres store viden om interessante fund af dyre- og plantearter i lokalområdet:

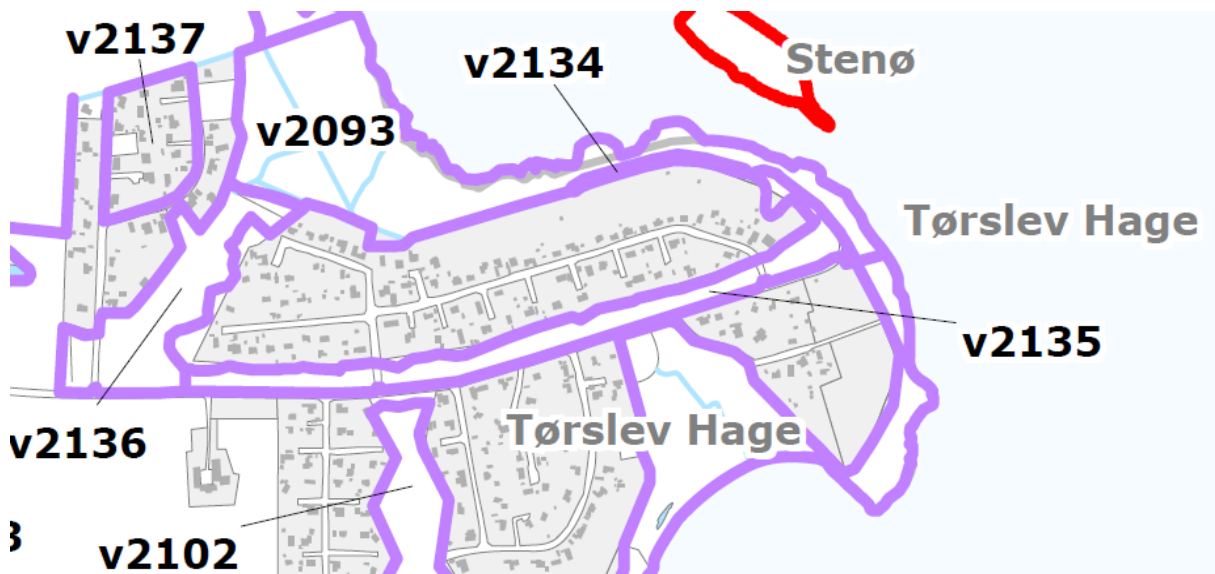
- Danmarks Naturfredningsforening – Hovedorganisationen
- Danmarks Naturfredningsforening, Frederikssund
- Dansk Botanisk Forening



- Frederikssund og Omegns Sportsfiskerforening
- Danmarks Sportsfiskerforbund
- Dansk Entomologisk Forening
- Dansk Ornitologisk Forening
- Foreningen til Svampekundskabens Fremme

Der blev ikke indrapporteret nogen ny viden i denne sammenhæng.

På Tørslev Hage blev der undersøgt i alt seks lokaliteter (v 2093, v2102, v2134, v2135, v2136 og v2137) jf. nedenstående kort. På ingen af disse lokaliteter blev der fundet markfirben eller andre beskyttede arter. Det blev dog noteret, at lokaliteterne v 2134, v2135, v2136 og v2137 udgør potentielle lokaliteter for markfirben.



Kort med angivelse af undersøgte lokaliteter angivet med lokalitetsnummer

Ved etableringen af en sydlig fjordforbindelse som en S1-, S2- eller S3-løsning vil hele lokaliteten v2135 forsvinde, ligesom dele af lokaliteterne v2102 og v2136 vil blive permanent inddraget til vejareal og regnvandsbassin. I anlægsfasen vil der desuden midlertidigt blive inddraget den østligste del af v2093. Derimod vil sommerhusgrundene både nord og syd for Færggårdsvej, som er oplagte lokaliteter for markfirben, ikke blive berørt som følge af projektet.

For alle tre løsningsmuligheder gælder det, at strækningen gennem Tørslev Hage-området udføres med støjafskærmning på begge sider af vejen, hvilket forventes at reducere risikoen for trafikdrab af dyr på strækningen. Der vil være passagemulighed af det ny vejanlæg ved den eksisterende kystlinje for S1 og S3 henholdsvis under broen og over tunnelen, ligesom der vil være passagemulighed langs det nye dæmningsanlæg for S2. Vest for Tørslev Hage etableres desuden en faunapassage over vejen i alle tre forslag.

I forbindelse med detailprojekteringen af det valgte anlæg vil det endvidere være muligt at lave justeringer, som kan gavne en eventuel forekomst af markfirben. F.eks. vil der være mulighed for at fylde jord op langs støjskærmene og derved lave en sydvendt skrænt (syd for vejen) til nytte for eventuelle markfirben i området til f.eks. soleplads og redegørelse.

På denne baggrund er det vurderet, at den økologiske funktionalitet for markfirben i området samlet set vil kunne opretholdes ved en gennemførelse af en sydlig løsning.

Hvis der siden feltundersøgelserne, der blev foretaget i 2008-2009, er fremkommet nye oplysninger og dokumentation af arters, herunder markfirbens, tilstedeværelse på Tørslev Hage, vil det selvfølgelig være af interesse for Vejdirektoratet, at disse data gøres tilgængelige hurtigst muligt. På baggrund af dokumentationen kan det derefter blive vurderet nødvendigt at foretage målrettede specifikke feltundersøgelser efter arterne på Tørslev Hage. Det vurderes dog, at de planlagte afværgeforanstaltninger tager højde for en eventuel forekomst af markfirben.

Miljø- og støjbelastning

Grundejerforeningerne anfører, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at miljøet belastes mest ved gennemførelse af en sydlig løsning, og at dette gælder for beskyttede strandengsarealer, beskyttede dyrearter, grænseværdier for luftkvalitet ved f.eks. tunnelportaler samt for støjbelastningen.

Det anføres videre, at støjbelastningen på Tørslev Hage er angivet som en gennemsnitsværdi. Der efterlyses en opgørelse af maksimal belastning og stilles spørgsmålstegn ved VVM-redegørelsens konklusion om, at støjbelastningen vil blive større ved de nordlige løsninger end ved de sydlige.

Endvidere stilles spørgsmålstegn ved det forsvarlige i, at anlægge en motortrafikvej gennem et sommerhusområde, der får en gennemsnitlig støjbelastning på 60 dB.

Der udtrykkes bekymring for konsekvenserne af grundvandssænkninger. Grundejerforeningerne mener, at de i VVM-redegørelsen beskrevne afværgeforanstaltninger ikke er tilstrækkeligt dokumenterede.

Med henvisning til vejledningen til Habitatbekendtgørelsen anføres det, at der kun kan ske fravigelse fra direktivets bestemmelser, såfremt der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af økonomisk eller social art, og hvor der ikke findes alternativer. I den forbindelse nævnes det, at EF-domstolen har fastslået, at fravigelse kun kan finde sted, hvis det er bevist, at der ikke findes alternative løsninger.

I den sammenhæng efterspørges en redegørelse for, om disse bestemmelser bliver fulgt.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at hvad angår de støjmæssige vurderinger anvendes Miljøstyrelsens grænseværdier som udgangspunkt for vurdering af støjgener fra veje. Ifølge Miljøstyrelsen er en bolig støjbelastet når vejstøjniveauet ved husfacade overstiger 58 dB som et gennemsnit over året. Miljøstyrelsen har i vejledningen om støj fra veje anført vejledende støjgrænser ved planlægning af nye boliger og sommerhuse på henholdsvis 58 dB og 53 dB, idet som-



merhusområder opfattes som mere støjfølsomme end boligområder. Der findes ingen vejledende grænseværdier for støjbelastningen fra nye veje.

Ved planlægning af nye veje tilstræber Vejdirektoratet at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, når vejen passerer samlede bolig- og sommerhusområder. Der er således praksis for, at tage de samme hensyn til sommerhuse som til helårsboliger. I de fremlagte forslag til linjeføringer gennem Tørslev Hage er der inkluderet afværgeforanstaltninger i form af støjafskærmninger, nedgravning af vejen og en støjreducerende belægning, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne.

I VVM-redegørelsen er det konkluderet, at alle forslag til en ny fjordforbindelse vil reducere antallet af støjbelastede boliger over 58 dB, i forhold til den eksisterende situation (med trafik fremskrevet til 2018). Det er samtidig anført, at opgørelserne baseret på grænseværdien for boligområder på 58 dB ikke fuldt ud afspejler støjkonsekvenserne af de forskellige forslag i sommerhusområdet ved Tørslev Hage. Derfor er der for hvert af forslagene foretaget en optælling af sommerhuse belastet med 53-58 dB. På den baggrund peges der på, at de sydlige løsninger (S1, S2 og S3) vil medføre, at op til ca. 105 sommerhuse vil få en støjbelastning på mere end 53 dB, og at op til ca. 15 sommerhuse vil få en støjbelastning på mere end 58 dB.

I VVM-undersøgelsen er der ikke foretaget særskilte beregninger af støjens maksimalniveauer fra køretøjer, da der i Danmark ikke er grænseværdier for maksimalstøjniveauet fra vejtrafik. En lastvogn med en hastighed på 80-90 km/t vil typisk medføre et maksimalstøjniveau på ca. 80 dB, hvis man opholder sig ca. 10 m fra vejsiden, i en situation hvor der ikke er støjskærmende foranstaltninger. Som følge af støjreducerende foranstaltninger på Tørslev Hage vurderes maksimalstøjniveauet til at være ca. 65 dB ved en forbikørsel af en lastvogn, svarende til at man opholder sig ca. 10 meter bag skærmen. Til sammenligning kan det oplyses, at man i Sverige anvender en vejledende grænseværdi for maksimalniveauet af vejstøj på 70 dB ved udendørs opholdsarealer ved boliger.

Hvad angår de grundvandsrelaterede konsekvenser har *Vejdirektoratet* oplyst, at der vil blive udført grundvandssænkninger på Tørslev Hage ved alle de sydlige tunnelløsninger, og at grundvandssænkningerne vil have en betydelig effekt i de dybere grundvandsmagasiner. Grundvandssænkningerne vil foregå i de 3-4 år, det tager at etablere anlægget, hvorimod der ikke vil være nogen grundvandssænkning i driftsperioden (efter anlæggets ibrugtagning).

Modelresultaterne viser, at der kan komme nogle midlertidige sænkninger af det overfladenære grundvandsspejl i de sandede områder langs fjorden og ved flere strandenge. Påvirkningerne forventes dog at blive kompenseret af, at disse lag netop er fjordnære, hvorfor sænkningen vil resultere i, at fjordens vand trænger ind i disse grundvandsmagasiner og derved reducerer/udligner en eventuel sænkning af grundvandsspejlet.

Det anses ikke for sandsynligt, at grundvandssænkningerne vil have betydning for strandengenes miljøtilstand, fordi en saltvandsindtrængning i de øvre jordlag ikke vil have nogen effekt på strandengsvegetationen, som netop er kendetegnet ved arter med stor tolerance over for saltvand.

Med hensyn til fjordens miljø vil påvirkningen ved grundvandssænkningerne primært være forbundet med tilførslen af kvælstof i det udledte grundvand, som for tunnelløsningerne vurderes til at



variere mellem 5,5 tons (S2a) og ca. 21 tons (S6) over anlægsperioden. Udledningen af kvælstof vil i anlægsperioden lokalt kunne betyde plankton- og makroalgeopblomstringer med bl.a. nedsat sigt til følge. Der skal imidlertid ikke foretages grundvandsænkning, når anlægget står færdigt, hvorfor en sydlig løsning ikke vurderes at have nogen varig betydning for fjordens miljøtilstand.

Der er i VVM redegørelsens rapport 353 i kapitel 14 Grundvand redegjort for mulige foranstaltninger til at afværge følgerne af grundvandssænkningen. Dette drejer sig primært om reinfiltration, dvs. nedpumpning af det oppumpede vand til de berørte grundvandsmagasiner. Dette gøres på baggrund af pejlinger af grundvandstanden i overvågningsboringer i de berørte områder, hvorved man har mulighed for at kompensere for grundvandsænkningerne i den grad som ønskes. Reinfiltration kan fx komme på tale i naturområder, som er sårbare overfor grundvandsænkning (rigkær) eller for at minimere den direkte udledning af kvælstof i fjorden. Dimensionering og placering af reinfiltrationsanlæg vil skulle fastlægges nærmere på baggrund af de supplerede geotekniske/geofysiske undersøgelser i forbindelse med detailprojekteringen af anlægget.

Hvad angår bemærkningerne i relation til vejledningen til Habitatbekendtgørelsen har *Vejdirektoratet* bemærket, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. *Vejdirektoratet* har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er efter *Vejdirektoratets* vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

Økonomi og brugerbetaling

Grundejerforeningerne anfører, at regneeksemplet i VVM-redegørelsen med brugerbetaling for benyttelse af en ny sydlig forbindelse vil betyde, at mange trafikanter fortsat vil benytte den eksisterende forbindelse. I den forbindelse ønskes det oplyst, om der foreligger et konkret tilbud på privat finansiering.

Der gøres videre opmærksom på, at der ved brugerbetaling er driftsudgifter til betalingsanlæg eller lignende. I den forbindelse ønskes oplyst, om Frederikssund Kommune i forbindelse med eventuel etablering af en sydlig forbindelse skal overtage drift og vedligeholdelse af den eksisterende forbindelse.

Grundejerforeningerne har noteret sig, at der er forskel på den interne rente i de forskellige løsningsforslags samfundsøkonomiske beregninger. Samtidigt anføres, at det er vanskeligt at se, hvilke parametre der indgår i beregningerne. Ligeledes anføres det, at der mangler nogle parametre i beregningerne, herunder værdi af forringelse af landskabet omkring Tørslev Hage og værdistigninger som følge af forbedret infrastruktur.

Det er grundejerforeningernes opfattelse, at en sydlig løsning vil medføre en permanent ødelæggelse af et sommerhusområde, fredede strandenge og beskyttede dyrearter og betyde en varig forringelse af sommerhusenes værdi og ødelæggelse af et naturområdes rekreative værdi.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at trafikberegningen med forudsat brugerbetaling kun er medtaget som et regneeksempel for at få en indikation af konsekvenserne af en eventuel brugerbeta-



ling – og som anført i rapport 351 skal beregningen tages med forbehold, da der kun er begrænset erfaringsmateriale i Danmark vedrørende trafikanters betalingsvillighed.

Hvad angår spørgsmålet om finansiering er det oplyst, at Vejdirektoratet ikke har modtaget noget tilbud om privat finansiering af en fjordforbindelse.

Til spørgsmålet om nedklassificering af eksisterende vej- og broanlæg er det nævnt, at Vejdirektoratet på borgermødet den 17. maj 2010 oplyste, at det som udgangspunkt er sådan, at når staten bygger en ny vej, vil den eksisterende statsvej blive nedklassificeret til kommunevej. Hvad angår Kronprins Frederiks Bro vil det være en politisk beslutning i Folketinget, hvorvidt den skal overgå til kommunen, hvis der etableres en sydlig løsning.

Hvad angår den interne rente i de samfundsøkonomiske vurderinger af de forskellige forslag har *Vejdirektoratet* bemærket, at den anførte interne rente er et udtryk for projektets forrentning, på samme måde som nutidsværdien og nettogevinsten pr. investeret krone. Den interne rente bestemmes som den rente, der vil give en nutidsværdi på 0 kr. Beregningerne er gennemført i henhold til Transportministeriets manual for vurdering af infrastrukturprojekter – og der er i kapitel 15 i rapport 351 redegjort for, hvilke parametre der indgår i beregningerne, og hvilke parametre der ikke er værdisat.

Ekspropriationsvurdering

Grundejerforeningerne konstaterer på baggrund af rapport 354 om arealanvendelse, at en 4-sporet motortrafikvej gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage kommer til at forløbe tæt på nogle af sommerhusene. I den forbindelse ønskes det oplyst, hvilken betydning det har for lods-ejerne, at spunsvægge skal forankres på sommerhusgrunde, hvilke begrænsninger dette giver for benyttelse af egen grund og hvilke afstandskrav fra bebyggelse til motortrafikvej der er taget udgangspunkt i.

Vejdirektoratet har hertil oplyst, at det fremgår af de kortbilag, som findes i rapport 354, Arealanvendelsesanalyse, hvorledes motortrafikvejen vil forløbe gennem sommerhusområdet og hvilke arealer på denne strækning, der forventes at blive eksproprieret fra berørte sommerhusejendomme. Konkret drejer det sig om følgende kortbilag:

- Kort S1 – 308,
- Kort S2a, S2b, S2c – 308,
- Kort S3a, S3b – 308.

Når det i arealanalysen er anført, at der skal eksproprieres mellem 0 og 5 ejendomme ved en realisering af et af de forslag, der løber gennem Tørslev Hage, skyldes det, at *Vejdirektoratet* skønner, at den arealmæssige påvirkning, som sommerhusejendommene udsættes for, ikke er så indgribende, at det kan udløse et større antal totalekspropriationer.

For de ejendomme, der bliver alvorligt belastet af støj, men som ikke totaleksproprieres, vil det i forbindelse med en ekspropriation være muligt at få tilkendt en erstatning for støj, hvis ekspropriationskommissionen vurderer, at støjgenerne ligger ud over, hvad der skyldes den almindelige samfundsudvikling. En sådan erstatning for støj kan gives uafhængigt af, om man skal afstå arealer til vejanlægget eller ej.



Det skal understreges, at det ikke er Vejdirektoratet, der bestemmer omfanget af totalekspropriationer, men at alle ekspropriationer gennemføres af en ekspropriationskommission. Denne kommission er en uafhængig instans, der ikke på nogen måde er bundet af det skøn af ekspropriationsomfanget, som Vejdirektoratet foretager i VVM-fasen.

Kommissionen foretager ved en besigtigelsesforretning en prøvelse af projektet og fastlægger herunder det indgreb, projektet medfører på de enkelte ejendomme.

Det er ikke muligt at opstille faste retningslinjer for, hvor tæt en beboelse skal være på et vejanlæg, før der sker en totalekspropriation. Dette beror i hvert enkelt tilfælde på en konkret vurdering, der foretages af ekspropriationskommissionen.

På de strækninger gennem sommerhusområdet på Tørslev Hage, hvor det kræves, at spunsvægge sikres ved hjælp af jordankre, vil disse jordankre blive ført fra vejarealet og nogle meter ind i jorden bag spunsvæggen i nogle meters dybde. For at sikre jordankrene pålægges de berørte ejendomme en servitut, der forbyder større gravearbejder på de pågældende arealer. Servituten indeholder ingen begrænsninger i almindelig havedrift, men i et bælte langs spunsvæggen må der ikke foretages terrænreguleringer og udgravninger samt påføres belastninger, der kan nedsætte stabiliteten af spunsvæggen og støjskærmen.

Derudover må det forventes, at der på de sommerhusejendomme, der grænser op til motortrafikvejen, bliver lyst en servitut, der sikrer Vejdirektoratet adgang til den side af støjskærmen, der vender ind mod sommerhusejendommen.

Aktindsigt

Grundejerforeningerne bemærker, at Vejdirektoratet har anmodet om en tilkendegivelse fra Teknik- og Miljøudvalget i Frederikssund Kommune før kommunen sender det politiske hørings svar. I den forbindelse oplyses, at grundejerforeningerne er rystede over kommunens konklusion i forhold til støjbelastning.

Grundejerforeningerne ønsker derfor aktindsigt i de delbeslutninger, der træffes af andre instanser (myndigheder) før lovforslaget fremsættes i Folketinget.

Vejdirektoratet har noteret ønsket om aktindsigt. Videre er det bemærket, at *Vejdirektoratet* i forbindelse med fremsendelse af VVM-redegørelsen til Frederikssund Kommune i den offentlige høring anmodede kommunen om en udtalelse om VVM-redegørelsen og de deri beskrevne forslag, samt kommunens stillingtagen til, om der kan forventes de nødvendige tilladelser og dispensationer til forslagernes gennemførelse. Der kan i denne sammenhæng henvises til ovennævnte hørings svar 3.1 fra Frederikssund Kommune.

5.2 Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen v/ Henrik Pantmann, Strandgårds Allé i Frederikssund

I henvendelsen anbefaler Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen, der oplyser at have 600 medlemmer, en nordlig løsning i Frederikssund Kommune.



Gruppen anfører en række forhold, der peger på en nordlig løsning, herunder at de nordlige løsninger er mere skånsomme overfor naturen end de sydlige, at ingen af de nordlige løsninger anfægter fredninger og Natura 2000-områder, at en nordlig løsning med overføring af krydsende veje vil binde byen sammen, at byen ikke gennemskæres af to store veje, at en nordlig løsning vil betyde lavere støj end i dag og at en nordlig løsning ikke vil påvirke den nye strandpark. En nordlig løsning vil endvidere betyde, at grundene i Sydbyen bliver attraktive, så de kan sælges og at Frederikssund by fortsat kan udvikle sig mod syd. Desuden påpeger gruppen, at en nordlig løsning vil betyde, at Frederikssund Kommune ikke skal overtage drift og vedligeholdelse af den gamle bro.

Videre anfører Gruppen en række forhold, som taler imod en sydlig løsning, herunder at Habitatbekendtgørelsen og Habitatdirektivets § 5.10 forhindrer en sydlig løsning, da der findes alternative løsningsforslag, at en sydlig løsning vil betyde, at byen deles op af to store veje, at en højbro vil være den mest miljødelæggende af de sydlige løsninger. En sydlig løsning vil endvidere betyde, at over 1.700 boliger vil blive påført støjbelastning, at Marbækvej vil blive en hovedindfaldsvej med mere end 5.000 biler dagligt, at al beboelse på Tørslev Hage vil blive udsat for støj og forurening som ikke kan skærmes væk, at den nye strandpark bliver uanvendelig til rekreative formål, at støjbelastningen i Sydbyen stiger fra næsten ingenting til 58 dB som gennemsnit, og endeligt at VVM-redegørelsen ikke omfatter opgørelser over støjniveauet i spidsbelastningsperioderne.

Ud over ovenstående argumenter for en nordlig forbindelse, anføres det, at den billigste løsning i nord er 930 mio. kr. billigere end den billigste løsning i syd, samt at en nordlig løsning kan stå færdig ca. 2 år tidligere end en sydlig løsning.

Vejdirektoratet har givet nedenstående kommentarer til Gruppens bemærkninger:

- Det er ikke korrekt at de nordlige løsninger ikke påvirker fredninger og Natura 2000-området. Et fredet område omkring Jenriks Bakke vil blive berørt, og Natura 2000-området i fjorden strækker sig helt op til syd for Frederiksværk. Alle de nordlige fjordkrydsninger er således beliggende i Natura 2000-området.
- Til bemærkningerne om, at Habitatbekendtgørelsen og Habitatdirektivets § 5.10 ikke kan fraviges, da der findes alternativer, bemærkes at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. *Vejdirektoratet* har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er efter *Vejdirektoratets* vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.
- Hvad angår bemærkningen om, at en sydlig løsning vil medføre, at byen deles op af to store veje, har *Vejdirektoratet* bemærket, at de sydlige løsninger går syd om de områder, der i kommuneplanen er udlagt til bymæssig bebyggelse.
- Til synspunktet om, at den mest miljødelæggende af de sydlige løsninger er en højbro, har *Vejdirektoratet* bemærket, at man bør skelne mellem de forskellige typer af påvirkninger, således som det er gjort i VVM-redegørelsen.
- Hvad angår støjmæssige belastninger i de sydlige forslag har *Vejdirektoratet* bemærket, at alle forslagene – både de nordlige og de sydlige - vil reducere antallet af støjbelastede



boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Samlet set er der kun små forskelle mellem de forskellige forslag, idet antallet af støjbelastede boliger (over 58 dB) er opgjort således, jf. kapitel 11 i rapport 351:

- I Basis 2018: 1.817 boliger og sommerhuse
- I nordlige forslag: 1.770-1.785 boliger og sommerhuse
- I sydlige forslag: 1.762-1.780 boliger og sommerhuse

Opgørelserne over antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og i syd (Tørslev Hage og Sydbyen) samt i den øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris.

- Til bemærkningen om at byens nyindviiede strandpark vil blive ubrugelig til rekreative formål har Vejdirektoratet bemærket, at støjniveauet i strandparken ved en sydlig løsning ikke vil overstige den vejledende grænseværdi på 58 dB (gældende bl.a. for parker). For forslag S1 (højbro) vil støjniveauet være under 53 dB i hovedparten af området, hvilket er væsentligt under grænseværdien.
- For alle sydlige løsningsforslag gælder, at støjbidraget fra en ny fjordforbindelse ikke vil overstige den vejledende grænseværdi på 58 dB på østsiden af fjorden, herunder Sydbyen. Den øgede trafik på Marbækvej, som følge af tilslutningen til den nye fjordforbindelse, vil medføre, at boliger beliggende i 1. boligrække vil blive udsat for et støjniveau omkring eller lige over 58 dB.
- Hvad angår opgørelse af støjbelastningen i spidsbelastningsperioderne bemærkes, at det i Danmark er almindelig praksis at anvende Miljøstyrelsens grænseværdier som udgangspunkt for vurdering af støjgener fra veje. Ifølge Miljøstyrelsen er en bolig støjbelastet når vejstøjniveauet overstiger 58 dB ved husfacaden som et gennemsnit over året. Der anvendes en gennemsnitsværdi, og det skyldes at støjen ikke er konstant. Der er ofte mere trafik og mere støj i myldretidene, lastbiler støjer mere end personbiler, og på lidt større afstand fra vejen kan vindretningen have stor betydning for, hvor kraftig støjen er. Når støjen hele tiden varierer, kan det være vanskeligt at angive, hvor meget støj der er. Det vil ikke være korrekt at angive hverken den højeste eller den laveste værdi, fordi støjens samlede effekt ikke beskrives korrekt med de ekstreme tilfælde. Derfor bruger man et gennemsnit, når støjen skal fastlægges.
En lang række undersøgelser dokumenterer også, at der er god sammenhæng mellem de beregnede gennemsnitsværdier og de støjgener, som vejens naboer oplever. Typisk vil den vejledende grænseværdi på 58 dB svare til et støjniveau, hvor 10-15 % af befolkningen føler sig stærkt generet af støjen.
- Til bemærkningen om at kommunen ved valg af en sydlig løsning med stor sandsynlighed vil skulle overtage reparation og vedligeholdelse af den 80 år gamle bro i nord, har Vejdirektoratet anført, at såfremt det besluttes at etablere en ny vejforbindelse syd om Frederikssund, vil den nuværende statsvej igennem Frederikssund og på Hornsherred efter sædvanlig praksis formentlig blive nedklassificeret til kommunevej. Hvorvidt det eksisterende broanlæg med Kronprins Frederiks Bro skal nedklassificeres vil bero på en politisk beslutning i Folketinget.



5.3 Borgere på Borgmestervænget og i "Blomsterkvarteret" v/ Jannie Bratfeldt i Frederikssund

I henvendelsen, der er vedlagt 176 underskrifter, anføres at såfremt der etableres en nordlig forbindelse med en udvidelse af J.F. Willumsens Vej, vil et stort parcelhuskvarter ved Borgmestervænget og "blomsterkvarteret" (Resedavej, Lupinvej, Erantisvej, Solsikkevej, Bregnevej, Kongelysvej, Liljevej og Tulipanvej) i Frederikssund blive udsat for en markant forøgelse af støjniveauet. For de grunde, der ligger tættest på J.F. Willumsens Vej, vil det betyde, at de kommer til at ligge i et felt med et støjniveau, der ligger over den vejledende grænseværdi for støj i boligområder.

På den baggrund er der fremsendt 176 underskrifter fra ovennævnte parcelhuskvarterer med følgende hovedbudskaber:

- Nej til nordlig løsning
- Nej til yderligere støjbelastning for området ved Borgmestervænget og "Blomsterkvarteret" (Resedavej, Lupinvej, Erantisvej, Solsikkevej, Bregnevej, Kongelysvej, Liljevej og Tulipanvej)

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at hvad angår støjbelastningen ved Borgmestervænget og "Blomsterkvarteret" er de boliger, der er beliggende i 1. række til J.F. Willumsens Vej belastet med et støjniveau på ca. 58 dB.

Forslag til udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

En nordlig løsning vurderes dog ikke umiddelbart at mindske støjen ved Blomstervænget i forhold til referencesituationen (Basis 2018). For den nordøstligste del af boligområdet (Borgmestervænget) vil der ske en mindre forøgelse af støjniveauet.

I VVM-redegørelsen er der forudsat etableret en ca. 350 m lang og 3 m høj støjafskærmning ved Borgmestervænget, fra McDonald restauranten til ca. 75 meter øst for boligområdet. Det forhold at den nærmeste bebyggelse er beliggende ca. 70 meter fra vejen og skærmen, samt at terrænet er let skrånende op fra vejen til boligområdet bevirker, at den støjdæmpende effekt af støjskærmen er meget begrænset. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der ved en eventuel detailprojektering vil blive foretaget en revurdering af placering og udformning af støjskærmen, med henblik på om muligt at optimere den støjreducerende effekt ved Borgmestervænget.

Det skal samtidig bemærkes, at støjniveauet i Blomstervænget og "Blomsterkvarteret" generelt ikke vil overstige Miljøstyrelsens vejledende grænse for vejstøj på 58 dB, hvis der gennemføres en udbygning af J.F. Willumsens Vej. Ifølge støjberegningerne vil i alt 3 boliger i det nordøstligste hjørne af boligområdet i Blomstervænget dog få en støjbelastning på ca. 59 dB. Herudover vil de boliger ved Blomstervænget og "Blomsterkvarteret", der er beliggende i 1. række til Ådalsvej, blive belastet med et støjniveau på 63-65 dB ved en nordlig løsning, hvilket er ca. 1 dB mere end ved referencesituationen (Basis 2018).



5.4 Grundejerforeningen Plantagen v/Kjeld Christiansen, Strandhøjen i Frederikssund

Grundejerforeningen Plantagen, der repræsenterer 84 parceller fordelt på 7 villaveje i den sydlige del af Frederikssund, anbefaler en nordlig fjordforbindelse, som løsningsforslag N1a, men nævner samtidig, at en tunnel med samme linieføring ville være at foretrække.

Grundejerforeningen begrundet sin anbefaling med at:

- den har en minimal forøget belastning på naturen,
- at der ikke sker en forøget visuel forurening af fjordområdet,
- at der ikke sker en forøgelse af trafikstøj i sydbyen og over fjordområdet,
- at der sker en reduktion af trafikstøj langs J.F. Willumsens Vej, samt
- at fremkommeligheden bedres mellem den nordlige bydel og centrum.

5.5 Beboere på Klintevej v/Jens Lind, Klintevej i Frederikssund

I henvendelsen, der er vedlagt underskrifter fra 29 beboere på Klintevej, påpeges en række trafikale og miljømæssige gener med de nuværende vej- og broforhold, herunder kødannelser, spildtid, transport til og fra børneinstitutioner, forholdene for de bløde trafikanter samt støjgener og luftforurening.

Det nævnes, at man vil fastholde de nuværende trafikale problemer, hvis man vælger at etablere en ny fjordforbindelse i nord, idet Frederikssund by i så tilfælde fortsat vil fungere som et trafikalt nåleøje for trafik mellem København/Hillerød og Hornsherred.

Beboerne på Klintevej peger derfor på, at en ny fjordforbindelse bør etableres i syd som forslag S1 (højbro), og den nuværende Kronprins Frederiks Bro bør bibeholdes. Det må hovedsageligt bero på en økonomisk afvejning, om forbindelsen skal etableres som bro eller tunnel.

Endvidere nævnes, at en forbindelse i syd vil være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for fremtidig infrastruktur, som vist på kommuneplanens kort 3.1.A., og at lodsejerne på begge sider af fjorden har haft lejlighed til at fremkomme med bemærkninger til den sydlige forbindelse ved høringen af kommuneplanen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der på nævnte kort er vist alle de linjeføringer, der vurderes i VVM-undersøgelsen, og at det af bemærkningerne i kommuneplanen fremgår, at der hermed sikres mulighed for etablering af en ny fjordforbindelse efter én af de principielle linjeføringer, der er vist på kortet.

Beboerne på Klintevej anfører, at der ved at vælge en sydlig fjordforbindelse og bibeholde Kronprins Frederiks Bro opnås en betydelig fleksibilitet i forhold til en hensigtsmæssig trafikafvikling, bl.a. ved passende reguleringer, så lokaltrafik ledes via den eksisterende bro, mens transittrafik, herunder tung trafik, ledes syd om Frederikssund. Herved vil også forholdene for de bløde trafikanter i Frederikssund blive forbedret. En udbygning syd om Frederikssund vil også have klare anlægstekniske fordele.



Endvidere påpeges fordele ved at koble en sydlig fjordforbindelse med en kommende motorvej til København, og herudfra planlægge adgangsforholdene til byudviklingsområderne i den sydlige del af kommunen.

Endvidere bemærkes, at ejerne af fritidshuse og grunde på Tørslev Hage siden 1960'erne har vidst, at en del af jorden vil blive anvendt til en fjordforbindelse, og at det derfor ikke kan komme som en overraskelse, at det nu sker.

Beboerne på Klintevej sammenfatter fordelene ved at etablere en ny sydlig fjordforbindelse og samtidig bibeholde den nuværende Kronprins Frederiks Bro således:

- Der opnås en smidig trafikafvikling og et stabilt grundlag for kommunens udvikling
- Sikkerhed for, at der altid er en forbindelse over fjorden, både i tilfælde af reparationer og ulykker m.v.
- En væsentlig forbedring af trafiksikkerheden i Frederikssund by
- En mindsning af behovet for vedligehold- og nye infrastrukturinvesteringer i Frederikssund by i forhold til i dag
- Flere biler over fjorden med to fjordforbindelser
- De sydlige forslag vil berøre færre grundejere, og det sikres at der ikke etableres en motortrafikvejslignende forbindelse igennem Frederikssund, der vil afskære den nordlige del af byen fra den resterende del af byen.

5.6 Torben Stæhr, Dyr lægegårds Allé i Frederikssund

Opponerer mod at modellen over fjorden via J.F. Willumsens Vej iværksættes pga. kraftigt stigende trafik ind gennem Frederikssund. Mener ikke, at den eksisterende bro skal udvides, da den kører på sine sidste leveår.

Peger på en løsning syd om Frederikssund, selv om det vil få konsekvenser for naturen og beboerne i Sydbyen.

5.7 Michael Olesen, Tørslev Hage

Der spørges om ejendommen beliggende Granplantagen 1 på Tørslev Hage (matr.nr. 9P Tørslev By, Gerlev) vil blive eksproprieret, såfremt et af de sydlige forslag, der går gennem Tørslev Hagebebyggelsen, bliver realiseret.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at i VVM redegørelsens rapport 354 vedrørende arealanvendelsesanalyse er der på kort S1 - 308, kort S2a, S2b, S2c - 308 og kort S3a, S3b - 308 vist hvilket arealbehov, der skønnes nødvendigt til etablering af henholdsvis en højbro-løsning (S1), en kort tunnel (S2) og en lang tunnel (S3).

Det fremgår heraf, at der ikke påregnes ekspropriering af areal fra den nævnte ejendom til de permanente vejanlæg, såfremt det besluttet at realisere forslag S1 eller S2. I forslag S3 vil der være behov for at forlægge Gammel Færggegårdsvej lidt mod syd, hvilket medfører, at der i så fald vil skulle eksproprieres en mindre del af ejendommen til den forlagte vej.



Det kan ikke udelukkes, at der uanset løsning eventuelt vil kunne blive behov for at ekspropriere et midlertidigt areal på ejendommen langs Gammel Færgegårdsvej til arbejdsareal for entreprenøren. I givet fald vil dette areal blive retableret efter endt brug.

Motortrafikvejen nedgraves delvis igennem Tørslev Hage-bebyggelsen, og der opsættes 4 m høje støjskærme ovenpå støttevæggene. Støjniveauet ved den nordlige facade på huset beliggende Granplantagen 1 er beregnet at ville blive ca. 58 dB, hvilket er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj i boligområder.

Det er Ekspropriationskommissionen, der fastsætter erstatningen for eksproprieringer og de gener, der måtte forekomme, herunder også støjpåvirkninger, som vejanlægget i givet fald vil være anledning til. Det er også kommissionen, der beslutter, om ejendommen eventuelt skal totaleksproprieres.

5.8 Torben Juel Guldhammer, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Der spørges om anbefalinger til hvordan man finder frem til en mulig støjafskærmning, hvor meget den reducerer støjen og hvad prisen er. Dernæst spørges om støjafskærmning af kommunevejen Marbækvej kunne være en del af et broprojekts anlægsbevilling, eller om dette vil skulle bekostes af kommunen.

Vejdirektoratet har udgivet rapport nr. 282, "Støjskærme - Eksempler og erfaringer II" hvori det er muligt at orientere sig om forskellige typer af støjskærmsløsninger, støjskærmsproducenter m.v. Firmaer der har specialiseret sig i produktion og opsætning af støjskærme kan findes på internet, De gule sider m.v.

Støjafskærmning i tilknytning til en eventuel ny sydlig fjordforbindelse på højbro forventes kun etableret på en delstrækning langs den nye motortrafikvej og langs den nordvendte tilslutningsrampe, der forbinder motortrafikvejen med Marbækvej.

Etablering af eventuel støjafskærmning langs kommunevejen Marbækvej vil være en sag for Frederikssund Kommune.

5.9 Allan Dalgaard, Strandgård Allé i Frederikssund

Bemærker, at linjeføringerne til alle de sydlige forslag er lagt lige i bygrænsen, hvilket betyder at motortrafikvejen om 30-50 år vil gå gennem en stor del af Frederikssund.

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at den i VVM-redegørelsen viste placering af forslag S1, S2, S3 og S6 respekterer arealudlæggene i Frederikssund Kommunes kommuneplan 2009-2021 og landskabsfredningerne omkring og syd for Marbæk (Lille Rørbæk-fredningen).

I henvendelsen nævnes at man har noteret sig, at *Vejdirektoratet* bl.a. vurderer forslagene i forhold til Natura 2000-bestemmelserne – og det nævnes at man godt kunne ønske sig, at der også var en slags Humana 2000-bestemmelser, så der i højere grad blev taget hensyn til mennesker!



Til spørgsmålet om, hvorfor det af Allan Dalgaard & Preben Ravnholt udarbejdede forslag ("forslag 9" syd om Tørslev Hage) ikke er et af de udvalgte forslag i VVM-redegørelsen, har *Vejdirektoratet* henvist til kapitel 6 i den sammenfattende rapport (nr. 351). Heri er beskrevet, at der er undersøgt i alt ca. 40 forslag til en sydlig forbindelse, herunder et forslag, der svarer til det af Dalgaard & Ravnholt skitserede forslag. En række varianter af dette forslag med linjeføring enten syd eller nord om Kølholm, og med fjordkrydsningen udført enten med en lang tunnel i hele fjordens bredde, eller med en kort tunnel under sejltredden og på vejdæmning i øvrigt, er undersøgt. Der er i VVM-undersøgelsen foretaget en trinvis udvælgelse af forslag til yderligere vurderinger. En variant af Dalgaard & Ravnholts forslag er i rapporten benævnt forslag S5. Dette forslag respekterer Lille Rørbæk-fredningen, forløber lige nord om Kølholm og krydser fjordens vestlige kyst på det sted, hvor det beskyttede vådområde ved stranden har den mindste bredde. Forslaget forløber på Hornsherred lige syd for Mademose Å.

Alle forslag er vurderet i henhold til de i kapitel 6 omtalte vurderingskriterier - med hensyntagen såvel til forslagernes trafikale, støjmæssige og økonomiske konsekvenser som til barrierevirkning og miljømæssige konsekvenser. Heri indgår Roskilde Fjords status som fuglereservat og Natura 2000 område som et meget væsentligt grundlag.

Forslag S5 er efter nøjere vurderinger fravalgt, da det er konkluderet, at der er sammenlignelige alternativer blandt de skitserede løsninger, som både miljømæssigt og økonomisk vil være mindre belastende, jf. bemærkningerne herom i rapportens kapitel 6.

5.10 Stine Kongstad, Skibbyvej

Spørger om en ejendom beliggende ved Skibbyvej vil blive berørt af nogen af de sydlige linjeføringer.

Vejdirektoratet har med henvisning til rapport 354: Arealanvendelsesanalyse oplyst, at den sydlige projektgrænse på Skibbyvej i de sydlige forslag er beliggende nord for Ordrupdal - og en eventuel udbygning/omlægning af Skibbyvej vil ikke berøre den pågældende ejendom.

5.11 Kurt B. Andersen, Tørslev Hage

Ønsker at få tilsendt feltskemaer for 4 lokaliteter på Tørslev Hage. Foreslår at høringsperioden forlænges til 1. august 2010.

Vejdirektoratet har tilsendt de ønskede oplysninger og har samtidig bemærket, at den offentlige høringsperiode i alt er 11 uger, fra VVM-redegørelsen er lagt ud på *Vejdirektoratets* hjemmeside, og 8 uger fra det tidspunkt, hvor trykte udgaver af materialet kunne afhentes på rådhuset og på biblioteker. *Vejdirektoratet* anser den fastsatte høringsperiode for at være i overensstemmelse med normal praksis og tilstrækkelig til afgivelse af hørings svar.

5.12 Susanne Zerlang, Dalby i Jægerspris

Peger på en sydlig løsning som den eneste rigtige løsning, idet en nordlig løsning ikke vil løse de trafikale problemer i Frederikssund. I den sammenhæng redegøres for den nuværende trafikale



situation i Frederikssund og de overvejelser, trafikanter dagligt skal gøre sig for at komme fra Hornsherred til Frederikssundsvej, og vice versa.

Som fordele ved en sydlig løsning nævnes mindre trafik i selve Frederikssund by samt mindre sårbarhed af fjordpassagen med to krydsningsmuligheder. Endelig nævnes, at en sydlig løsning vil spare tid og benzin, da hovedparten af trafikken kommer sydfra og skal videre ind mod København.

5.13 Klaus Silberbauer Andersen og Trine Lai Andersen, Frederiksberg

Har forventet en vis påvirkning af Tørslev Hage ved en sydlig løsning som forslagene S1, S2 eller S3. Er meget foruroligende over, at både anlægs- og driftsfasen i den grad vil lægge pres på området. En gennemførelse af et af disse forslag vil efter deres mening reelt gøre Tørslev Hage værdiløs i rekreativ henseende.

Med udgangspunkt i den foreliggende VVM-redegørelse for forslag S1 anføres, at friluftslivet i sommerhusområdet vil have en høj sårbarhed for påvirkninger i anlægsperioden, derunder væsentlige gener fra spunsramning. Endvidere vil sommerhusområdet markant ændre karakter, bl.a. som følge af barrierevirkningen ved anlæg af en ny motortrafikvej igennem området.

Den store rekreative værdi af Tørslev Hage-området påpeges. Det anføres, at både boliger og grunde vil blive værdiløse, hvis en ny vejforbindelse etableres igennem området. Støjen vil gøre husene ubrugelige til rekreative formål – og dermed usælgelige.

Appellerer til de implicerede parter i sagen om at tage hensyn til de 220 familier på Tørslev Hage, der efter borgerens vurdering vil blive væsentligt påvirket af alle sydlige løsninger, bortset fra en løsning med boret tunnel (S6).

Det anføres, at der bør vælges en nordlig løsning, der kun marginalt vil påvirke en del af Frederikssund, som i forvejen lever med en vis trafik. Hvis forslag S1, S2 eller S3 vælges bør hele Tørslev Hage-området eksproprieres.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at det er en uvildig ekspropriationskommission, der til sin tid skal vurdere de gener, som et eventuelt vejanlæg gennem Tørslev Hage vil få. Det er også ekspropriationskommissionen, der fastsætter en eventuel erstatning for gener, arealafgivelse eller totalekspropriation. Ekspropriationskommissionen vil i givet fald, når projektet er detaljeret yderligere, ved annoncering eller på anden vis indkalde de berørte lodsejere til en besigtigelsesforretning, hvor lodsejerne kan fremlægge deres synspunkter for kommissionen, inden den beslutter, hvordan projektet skal udføres, og herunder hvilke indgreb der skal ske på de berørte ejendomme.

5.14 Knud Thyssen, Marbækvej i Frederikssund

Fremsætter forslag til en alternativ vejforbindelse vest og nord om Frederikssund by.

Forslaget omfatter etablering af rundkørsler på begge sider af den nuværende fjordforbindelse med Kronprins Frederiks Bro. Fra den østlige rundkørsel føres en ny vej på det lave vand langs Strandvejen mod nord, uden om virksomheden Haldor Topsøe og videre mod øst til Byvej. Som



fordele ved en sådan løsning anføres, at der vil ske en aflastning af J.F. Willumsens Vej, og at det er langt billigere end de andre forslag. Når trafikken kan forløbe kontinuerligt med 70 km/time uden afbrydelser af trafiklys, så er brokapaciteten tilstrækkelig. De to rundkørsler kan eventuelt senere erstattes af indfletninger som ved motorveje.

Vejdirektoratet har vurderet forslaget ud fra trafikale, vejtekniske, støjmæssige og miljømæssige hensyn.

Trafikal vurdering

Den skitserede nordlige vejforbindelse vil med fordel kunne benyttes af de ca. 1.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn, der passerer Kronprins Frederiks Bro og som har enten start eller slutmål nord for Frederikssund (mod Frederiksværk). I myldretiderne vil vejforbindelsen formentlig også kunne aflaste J.F. Willumsens Vej for en del trafik, men med betydelig omvejskørsel til følge. Udenfor myldretiderne må de fleste trafikanter dog forventes at forblive på J.F. Willumsens Vej, medmindre den tilladte hastighed på denne vej reduceres væsentligt, eller vejen lukkes for gennemkørende trafik.

Forslaget vil ikke løse problemet med manglende kapacitet på selve fjordkrydsningen.

Vejteknisk vurdering

Den skitserede nordlige vejforbindelse vil formentlig skulle anlægges som en 2-sporet landevej med en maksimalt tilladt hastighed på 60 km/time.

I dette forslag vil der stadig være behov for tilslutning til de eksisterende veje på strækningen. Antallet af tilslutninger vil formentlig være 2, hvor der i de foreliggende forslag med J.F. Willumsens Vej udbygget med niveaufri kryds (forslag N1a og N2a) er 3 kryds. Dermed vil forslagets forudsætning om en kontinuerlig trafikafvikling uden afbrydelser ikke kunne opfyldes.

Det vil være mere hensigtsmæssigt at etablere signalregulerede kryds end rundkørsler øst og vest for den nuværende fjordforbindelse for at sikre en optimal trafikafvikling.

Det vurderes endvidere, at der vil være behov for at udvide kapaciteten på den nuværende fjordkrydsning fra 2 til 4 spor.

Støjmæssig vurdering

En ny vej langs kysten vil medføre en betydelig støjbelastning både på landsiden og på fjorden i et område, der i dag udsættes for trafikstøj i begrænset omfang.

Boligområder langs kysten mellem J. F. Willumsens Vej og virksomheden Haldor Topsøe samt øst for Haldor Topsøe vil blive berørt i et omfang, der umiddelbart vurderes at være sammenligneligt med de samlede støjmæssige konsekvenser, som en sydlig løsning vil have på bl.a. Tørslev Hage. Den foreslåede løsning vil reducere støjbelastningen af boliger langs J. F. Willumsens Vej i lighed med de sydlige løsninger (forslag S1, S2, S3 og S6). Det konkrete omfang af denne reduktion vil afhænge af den nedsættelse af trafikmængden, der opnås med den foreslåede løsning, men den vil formentlig være mindre end den reduktion, der opnås med én af de sydlige løsninger.

Der vil blive behov for støjafskærmning på stort set hele strækningen mellem J. F. Willumsensvej og Byvej samt på nordsiden af Byvej mod Græse Bakkeby. Det må forudses, at denne afskærmning skal have en højde på op til 4 meter. Det vil formentlig ikke være muligt at opnå yderligere afskærmning gennem nedgravning af vejanlægget, som det f.eks. er tilfældet med de sydlige løs-



ninger gennem Tørslev Hage. Der vil være risiko for, at afskærmningen ikke for alle boliger vil være tilstrækkelig til, at støjbelastningen kan holdes under den vejledende grænseværdi på 58 dB.

Samlet vurderes det, at den foreslåede løsning har støjmæssige konsekvenser i en størrelsesorden, der er sammenlignelig med de støjmæssige konsekvenser af en af de sydlige løsninger. Forskellen er, at de sydlige løsninger først og fremmest vedrører sommerhuse på Tørslev Hage, mens den foreslåede løsning vedrører helårsboliger i Frederikssund.

Miljømæssig vurdering

Den skitserede vejforbindelse vil på en ca. 2,5 km lang strækning skulle anlægges på en vej-dæmning i kote ca. +4 m på det lavvandede areal langs kysten, der er en del af Natura 2000-området. Derudover forløber den skitserede vej igennem et strandengsområde nord for Linderupvej, der også er en del af Natura 2000-området.

Vejforbindelsen vil desuden forløbe tæt på Stenø, der er en aktuel eller mulig ynglelokalitet for nogle af de ternearter, som indgår i udpegningsgrundlaget for Roskilde Fjord som Natura 2000-område. Det vil være vanskeligt at sikre den nødvendige afstand på 300 m, som skal være uforstyrret af hensyn til ynglefuglene. Vejens nærhed ved ynglelokaliteterne for fugle vil medføre risiko for adgang for ræve og andre rovdyr, som derved vil øge presset på fuglene.

Den samlede strækning vil medføre påvirkning af ca. 3 km af Natura 2000-området, heraf bl.a. ca. 7 ha strandeng og ca. 2,5 ha overdrev, som er naturtyper, der indgår i udpegningsgrundlaget. Det må imødeses, at naturtyperne strandeng og overdrev vil skulle erstattes indenfor området, og at naturtypen overdrev vanskeligt kan erstattes. Desuden vil vejanlægget sandsynligvis være i konflikt med mindre arealer med ferske naturtyper som mose, vandhuller og vandløb. Alle de omtalte naturtyper er også beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Sammenfattende vurdering

Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at vejanlægget vil medføre så væsentlige indgreb og ændringer i Natura 2000-området, at forslaget ikke vil kunne gennemføres ud fra miljømæssige hensyn. Der er derudover en række trafikale, vejtekniske og støjmæssige forhold, der gør, at det fremsendte forslag til en alternativ vejforbindelse anses for mindre hensigtsmæssigt end de forslag, der er vurderet i VVM-redegørelsen.

5.15 Torben Andersen, Blommevænget i Frederikssund

Gør opmærksom på, at der er mange, der cykler mellem Hornsherred og Frederikssund, hvoraf en del benytter S-toget videre mod København. En forbindelse med tilhørende cykelsti vil være sund for både miljøet og folkesundheden. Dertil spørges, om det er muligt at projektere en cykelstiforbindelse med i de sydlige forbindelser i en senere fase.

Vejdirektoratet har oplyst, at der i alle de nordlige forslag til ny (N1) eller udbygget fjordforbindelse (N2) etableres cykelstier i begge sider af vejen. De nuværende forhold for cyklister bibeholdes dermed i princippet uændret.



I alle de sydlige forslag er vejen forudsat udformet som en motortrafikvej, og fjordkrydsningen udformet enten som en højbro (S1) eller som en tunnelløsning (S2, S3 og S6). Ingen af de sydlige løsninger etableres med mulighed for cykelpassage.

Formålet med VVM-undersøgelsen har været at skitsere løsningsmuligheder til afhjælpning af de trafikale fremkommelighedsproblemer på den eksisterende fjordforbindelse. I de sydlige forslag, hvor der i dag ikke er nogen cykelstiforbindelse, vil dette heller ikke blive tilfældet, hvis det besluttes at realisere et af de sydlige forslag.

5.16 J.J. Mortensen, Jægerspris

Der er i flere omgange fremsat en række bemærkninger til VVM-undersøgelsen. *Vejdirektoratets* svar er i det følgende gengivet i punktform.

Det anføres, at Vejdirektoratet har haft en bunden opgave, og at der kun er undersøgt de nærmest liggende muligheder.

- Vejdirektoratet har undersøgt og igennem en lang vurderingsproces udvalgt og fravalgt skitserede løsningsforslag, jf. beskrivelsen af hele processen i kapitel 6 i rapport 351.

Det anføres, at skitseforslagene ikke er dækkende for de reelle anlægsudgifter, da der udover fjordforbindelsen også skal etableres nødvendige vejanlæg på begge sider. Desuden nævnes, at driftsudgifterne ikke er indbefattet i vurderingerne.

- Vejdirektoratet har hertil oplyst, at anlægsudgifterne er opgjort ud fra skitseforslag, og at der til de beregnede overslag er lagt en række erfaringsbaserede tillæg. Udgifterne til vejanlæggene på begge sider af fjorden er inkluderet i alle skitseprojekter og overslag. I de samfundsøkonomiske vurderinger af forslagene indgår også budgetterede driftsomkostninger for alle løsninger, jf. omtalen heraf i kapitel 15 i rapport 351.

Det nævnes, at den støjmæssige konsekvens af en højbro kun er medtaget som en bagatel, som måske ikke engang nødvendiggør en støjafskærmning.

- Der er i kapitel 11 i rapport 351 redegjort for de støjmæssige konsekvenser, herunder også støjudbredelse fra en højbro enten med støjskærm på de vestligste del (forslag S1) eller med støjskærm på hele broen (tilvalgs mulighed til S1).

Der gøres opmærksom på, at den eksisterende broforbindelse får en stadig stigende andel af tung trafik. Hvis denne trafik skal køre via en ny sydlig forbindelse på en højbro, vil dette medføre store støjproblemer og udledning af mere dieselos.

- Konsekvenser m.h.t. emissioner er beskrevet i rapport 353, og sammenfattet i kapitel 12 i rapport 351. De samlede emissioner ved en ny sydlig forbindelse vil blive øget marginalt (ca. 0,2-0,3 %) og være meget diffuse. Trafikken igennem Frederikssund vil i en sådan situation blive reduceret og dermed udlede færre partikler m.v. til omgivelserne.

Der spørges om cyklisters muligheder for at krydse fjorden.



- Hertil er oplyst, at dette i alle løsninger forudsættes at ske på en oplukkelig lavbro ved eller via den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. En eventuel sydlig forbindelse forudsættes anlagt som motortrafikvej uden cykelstier.

Der spørges endvidere om, hvorfor der eventuelt skal være to forbindelser over fjorden.

- Hertil har Vejdirektoratet bemærket, at en nordlig forbindelse skal opretholdes til den betydelige bil- og cykeltrafik mellem Hornsherred og Frederikssund. En ny sydlig forbindelse vil aflaste Frederikssund by for en betydelig trafikmængde og alt i alt medføre større kapacitet over fjorden.

En nordlig forbindelse anses som et fornuftigt valg, idet en sådan bl.a. vil være billigere end den billigste sydlige løsning. Der peges specifikt på forslag N1a med niveaufri kryds som den optimale løsning for alle parter. Dertil kommer, at en sydlig motortrafikvej vil ødelægge hele det rekreative område på Tørslev Hage, og at et vådområde ikke kan genskabes efter en grundvandssænkning i fem år.

- Der er i rapport 353 redegjort nærmere for de miljømæssige konsekvenser og herunder også for de afværgeforanstaltninger, der foreslås iværksat. Det skal desuden bemærkes, at der er stor forskel på omfanget og varigheden af grundvandssænkning i de forskellige forslag. De estimerede varigheder af anlægsarbejdet er omtalt i kapitel 13 i rapport 351.

Det nævnes, at valg af en nordlig løsning vil betyde, at området på Tørslev Hage kan bevares som det rekreative område, beboerne har fået lovning på – senest gentaget, da amtet solgte friarealerne til grundejerforeningerne.

- Vejdirektoratet har svaret, at man ikke er bekendt med, at det daværende amt har lovet noget sådant. Det skal tværtimod bemærkes, at amtet helt frem til nedlæggelsen ved udgangen af 2006 arbejdede med en række forskellige planer for en sydlig vejforbindelse – herunder også løsninger igennem Tørslev Hage, jf. bl.a. illustrationen i figur 3.8 i rapport 351.

Det anføres, at det under beskrivelsen af de sydlige forslag ikke er omtalt, at der i disse løsninger er behov for kloakering i Tørslev Hage-området.

- Vejdirektoratet har vurderet, at det ikke som følge af en eventuel sydlig linjeføring vil være påkrævet at kloakere dette område, da vejanlægget igennem Tørslev Hage anlægges som en konstruktion med tæt bund.

Det påpeges, at en eventuel brugerbetaling på en sydlig vejforbindelse vil betyde, at alle i Hornsherred skal betale en ekstra skat, svarende til 10 kr pr. tur. Desuden vil afkastet fra en sådan brugerbetaling ikke kunne forrente eller afdrage en ny forbindelse.

- Det pågældende trafikscenarium omfatter kun betaling på en ny sydlig forbindelse og det skal fortsat være gratis at benytte den eksisterende forbindelse over Kronprins Frederiks Bro.
- Der er ikke foretaget nogen samlet rentabilitetsvurdering af en løsning med brugerbetaling, men alene en vurdering af de trafikale konsekvenser heraf samt



provenuet fra brugerbetalingen. Beregningen er behæftet med stor usikkerhed, da der i Danmark kun er begrænset erfaring vedrørende trafikanters betalingsvillighed.

Det foreslås, at Vejdirektoratets projektmateriale, suppleret med materialebeskrivelser, anvendes som udbudsmateriale, der efter vedtagelse i Folketinget sendes i EU-udbud.

- Proceduren for det videre arbejde ikke er helt så enkel som foreslået. Efter den offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat og en efterfølgende indstilling til transportministeren. Denne beslutter herefter om der skal udarbejdes forslag til anlægslov. Lovforslaget vil i givet fald beskrive en helt specifik løsning. Først når der foreligger en vedtaget anlægslov, og der på finansloven er afsat de nødvendige midler, kan det videre arbejde med projektering og udbud af en ny fjordforbindelse igangsættes.

Opfølgende hertil anmodes om aktindsigt i sagen, når Vejdirektoratet har udarbejdet en indstilling til transportministeren. Det nævnes endvidere, at konsekvenserne af en motortrafikvej igennem sommerhusområdet på Tørslev Hage burde medføre ekspropriation af hele området.

- Vejdirektoratet har noteret ønsket om aktindsigt, og kan i den forbindelse oplyse, at indstillingen vil blive lagt på Vejdirektoratets hjemmeside.
- Det er en uvildig ekspropriationskommission, der til sin tid skal vurdere de gener, som et eventuelt vejanlæg gennem Tørslev Hage vil få. Det er også ekspropriationskommissionen, der fastsætter en eventuel erstatning for gener, arealafgivelse eller totalekspropriation. Kommissionen kan ikke gå ud over de rammer, som projektet er forudsat gennemført under, og som er beskrevet i den anlægslov, som skal vedtages af Folketinget.

Det anføres, at støjudsendelsen fra højbrøløsningen (S1) er helt uacceptabel, mens forslag om en udbygning af J.F. Willumsens Vej vil medføre mindre støj end i dag.

- Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder som f.eks. Sydbyen og Tørslev Hage, da der i dag er ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik.
- Ved planlægning af nye veje tilstræber Vejdirektoratet at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, når vejen passerer samlede bolig- og sommerhusområder. I de fremlagte forslag til linieføringer gennem Tørslev Hage er der forudsat støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. Ifølge støjregninger vil der dog være 13 sommerhuse på Tørslev Hage der vil blive belastet med mere end 58 dB ved en højbrøløsning. For de øvrige sydlige forslag vil ingen sommerhuse på Tørslev Hage blive belastet med mere end 58 dB.
- Ingen af de sydlige løsninger, herunder også forslag til en højbro, vil medføre et støjbidrag fra motortrafikvejen, der overstiger 58 dB i boligområdet i Sydbyen.
- Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.



5.17 Kurt Lauritsen, Taastrup

Det foreslås, som en billigere løsning, at forbindelsen udføres som en ensrettet forbindelse. Det begrundes med, at trafikken udpræget er den ene vej om morgenen og den modsatte om aftenen. Hvis man skal i modsat retning af den fremherskende trafikretning kan man benytte den gamle bro. Det er set praktiseret med succes i udlandet. Derudover foreslås, at forbindelsen måske kunne finansieres som en betalingsforbindelse.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at en løsning med en ensrettet forbindelse vil kræve et meget omfattende trafikledelses- og informationssystem i et stort område omkring Frederikssund og i Hornsherred. Den beregnede trafik på en ny sydlig motortrafikvej udgør knap 20.000 køretøjer i døgnet. Udover myldretidstrafik om morgenen og om aftenen omfatter den også mange trafikanter, der vil benytte forbindelsen udenfor myldretiderne. Det vurderes derfor ikke at være hensigtsmæssigt – og en ikke-tidssvarende løsning – at etablere en ny forbindelse, som mange så ikke vil kunne benytte grundet ensretning i modsat retning af den ønskede.

Trafikken på en ny sydlig forbindelse vil med en brugerbetaling på ca. 10 kr. pr. tur blive reduceret fra ca. 20.000 til ca. 5.000 køretøjer pr. døgn, hvilket ikke vurderes hensigtsmæssigt.

5.18 Anne Christiansen, Stenløse

Det foreslås, at S-toget bliver ført over på den anden side af fjorden. Herved vil mange tage toget ind til København, i stedet for bilen.

Vejdirektoratet har oplyst, at der i VVM-undersøgelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern har været set på forslag, hvor der som alternativ til at bygge en ny vej, sker en styrkelse af den kollektive transport, herunder flere S-tog på Frederikssundbanen og flere busser i Frederikssundfingern. Vurderingerne om at styrke den kollektive trafik viste, at der kun vil ske en begrænset overflytning af biltrafikken til den kollektive trafik.

Det blev derfor tilbage i 2008 besluttet af daværende transportminister Carina Christensen, at nærmere vurderinger af S-togs- eller letbaneløsninger til Hornsherred lå uden for rammerne af *Vejdirektoratets* VVM-undersøgelse.

Der er i VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse vurderet et forslag om en betydelig udbygning af den kollektive trafik bl.a. med flere busafgange i Frederikssundområdet og på Hornsherred. Det blev på den baggrund vurderet, at trafikken på Kronprins Frederiks Bro i et sådant scenarie ville blive reduceret med ca. 70 biler pr. døgn.

5.19 Ellen Stener og Jan Hougaard Nielsen, Fredensborg

Peger på en nordlig løsning – mere præcist forslag N1a – som den bedste løsning, idet en sådan løsning vil være mest skånsom over for naturen og miljøet og samtidig give en mindre støjbelastning. En nordlig løsning vil desuden gøre Sydbyen mere attraktiv og sikre, at byen fortsat kan være en driftig handelsby.



5.20 Jens Kauffeld Andreasen, Dyrlægegårds Allé i Frederikssund

Henvendelsen indeholder en primær indsigelse mod etablering af en sydlig fjordforbindelse, idet der anføres følgende argumenter:

1. Natur: Påvirkning af fugle, fisk, fjordvegetation og bundforhold er mindst ved en nordlig forbindelse. En sydlig forbindelse er placeret i et vildtbeskyttelsesområde, hvilket er i strid med hensigten, og alternative løsninger findes.
2. Støj: Det planlagte støjværn ved en nordlig forbindelse vil selv ved en øget trafikmængde reducere støjen betydeligt i forhold til i dag.
3. Antal påvirkede boliger: J.F. Willumsens Vej er på betydelige strækninger afgrænset af svømmehal, brandstation, politistation, tankstation og industriområder. De sydlige løsninger planlægges tilsluttet til lokalveje med boliger og institutioner.
4. Niveaufri kryds: Brotrafikken vil afvikles uproblematisk ad J.F. Willumsens Vej, adskilt fra lokaltrafikken, ved en nordlig løsning.
5. Byggeperiode: Tidsforbruget til anlæg af bro og vej er væsentlig kortere, formentlig ca. 2 år, for en nordlig forbindelse.
6. Økonomi: En nordlig løsning er langt den billigste for stat og kommune – ca. 1 milliard kr. – og giver den samfundsøkonomisk bedste forrentning.
7. Kronprins Frederiks Bro: Indgår som en del af projektet eller fjernes, og overgår således ikke til kommunalt eje og drift.
8. Trafiktal: Den igangværende udbygning af Holbækmotorvejen fra Fløng til Hornsherred-fracørslen vil tiltrække trafik fra Hornsherred, som alternativ til broen ved Frederikssund. Når trafiktallene reguleres for Holbækmotorvejens udvidelse, fjernes grundlaget for økonomien i et Offentligt Privat Partnerskab i en sydlig forbindelse.
9. Broafgift: Staten vil eje og drive en nordlig forbindelse som hidtil, uden brugerafgifter for at bevæge sig i egen kommune.

Vedrørende punkt 8 har *Vejdirektoratet* bemærket, at det i alle de trafikberegninger, der er gennemført i VVM-undersøgelsen, er forudsat, at Holbækmotorvejen er udbygget, når en ny fjordforbindelse tages i brug. Der skal derfor ikke foretages nogen regulering af de beregnede trafiktal som følge af Holbækmotorvejens udvidelse.

I henvendelsen anføres en sekundær indsigelse mod at etablere tilslutning til kommunevejen Marbækvej, såfremt det besluttes at anlægge en sydlig fjordforbindelse.

Indsigelsen begrundes med, at der ikke er foretaget tilstrækkelige undersøgelser af påvirkningen på miljø og mennesker fra støj og luftforurening på områder grænsende op til Marbækvej. VVM-undersøgelsen omfatter alene forbindelser over fjorden og ikke i tilstrækkeligt omfang Marbækvej, som foreslås forbundet med motortrafikvejen. Marbækvej, der grænser op til beboelse og institutioner, vurderes ved tilslutning at få en trafikbelastning på ca. 5.800 biler pr. døgn.

Det anføres derfor, at Marbækvej ikke bør tilsluttes motortrafikvejen, idet trafikken i stedet bør ledes til Frederikssund ad de eksisterende veje for at fordele belastningen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at tilslutning af kommunevejen Marbækvej til en sydlig motortrafikvej er forudsat efter aftale med Frederikssund Kommune. Det er derfor kommunen, der i gi-



vet fald skal vurdere de specifikke konsekvenser og beslutte eventuelle trafikale, støjdæmpende eller andre tiltag på Marbækvej.

5.21 Per West, Slangerup

Anser en nordlig forbindelse, som forslag N1a, som den bedste løsning. Anfører endvidere, at de sydlige løsninger vil have en negativ effekt på fritidshusene på Tørslev Hage, de naturskønne områder og vildtbestande omkring Lyngerup.

5.22 Niels Erik Wium, Sydkajen i Frederikssund

Har fremsendt et forslag til en nordlig højbro. Forslaget er bilagt forklarende tekst, baggrundsartikler m.v.

Forslaget omfatter etablering af en højbro lige syd for den eksisterende bro. Broen udformes som en skråstagsbro og med en fri gennemsejlingshøjde/bredde på 20/50 m. Det foreslås, at der gives dispensation til at anlægge broen med en maksimal stigning på 60 promille. Sejlrenden forudsættes flyttet til midt i løbet, hvorved vejbanen over sejlrenden vil være beliggende 25 m over daglig vande. Med den skitserede udformning vil skråstagsbroens pyloner have toppunkt ca. 35-40 m over daglig vande.

Ifølge beskrivelsen muliggør en sådan brogeometri, at broen på den vestlige side tilsluttes Skovnæsvej ved Færgelundsvej, der omlægges. På østsiden af fjorden føres Strandvejen under broen. Færgevej afbrydes og føres ligeledes under broens dæmningsdel.

Den gamle bro vil kunne anvendes til lokaltrafik.

Vejdirektoratet har givet følgende overordnede bemærkninger til forslaget:

- Vejdirektoratet har i den indledende fase af VVM-undersøgelsen i samarbejde med Frederikssund Kommune vurderet både tunnel- og højbrøløsninger ved den nuværende bro. Alle løsninger er fravalgt grundet vejtekniske, arkitektoniske og miljømæssige årsager.
- En broløsning som den foreslåede - med en stigning på 60 promille - anses ikke for acceptabel det pågældende sted, idet vejreglerne foreskriver en maksimal tilladelig stigning på normalt 35 promille. Og en sådan løsning vil under alle omstændigheder forudsætte, at den nuværende bro bibeholdes som fjordkrydsning for de relativt mange cyklister mellem Jægerspris og Frederikssund.
- Da Roskilde Fjord både er et Natura 2000-område og fuglereservat, skal brokonstruktionerne udformes med betydelig hensyntagen til fuglelivet i fjorden. Det har derfor været en grundlæggende forudsætning i VVM-undersøgelsen, at en højbro over Roskilde Fjord skal udformes som en let og enkel konstruktion uden opragende pyloner som i en hængebro eller skråstagsbro. Af miljømæssige årsager vil en skråstagsbro ved den nuværende bro derfor ikke være en acceptabel løsning.
- Heller ikke ud fra arkitektoniske og landskabelige hensyn vurderes en stejl højbro med 35-40 m høje pyloner, placeret tæt ved den eksisterende bro, der skal bibeholdes af hensyn til cyklister m.fl., at være en acceptabel løsning.



Som alternativ til at etablere en højbro ved den nuværende bro foreslås i henvendelsen en højbro, udformet som en skråstagsbro og med en stigning på ca. 50 promille, etableret over fjorden syd for Kølholm.

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at der i den tidlige fase af VVM-undersøgelsen har været undersøgt en række forskellige linjeføringer syd for Tørslev Hage, med fjordkrydsningen udformet enten som en højbro, en kort tunnel kombineret med en vejdæmning i fjorden, eller en lang tunnel.

Alle sådanne løsninger er fravalgt – primært grundet de store miljømæssige konflikter i forhold til fuglelivet og fjordens Natura 2000-status.

På den baggrund anser *Vejdirektoratet* ikke nogen af de fremsendte forslag som gennemførlige løsninger for en ny fjordforbindelse.

5.23 Erling Salhaug, Lerager i Frederikssund

Der foreslås en løsning med en boret tunnel fra Hammer Hage til syd for Skuldelev og videre til Hovedvej 53 ved Kornerup. Forslaget vil bl.a. reducere trafikken i Frederikssund og løse støjproblematikken. Forslaget indgår ikke i VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der i den indledende fase af VVM-undersøgelsen også blev vurderet sydligere beliggende forslag til en ny fjordforbindelse, men at alle disse forslag blev fravalgt.

Indledningsvist blev der foretaget trafikberegninger, der sammenlignede en fjordforbindelse ved Tørslev Hage og ved Skuldelev. Trafikberegningerne viste, at en ny fjordforbindelse ved Skuldelev ville aflaste Kronpris Frederiks Bro med ca. 3.000 køretøjer færre end hvis forbindelsen etableres ved Tørslev Hage. En ny fjordforbindelse ved Skuldelev ville således i højere grad fungere som en ny regional forbindelse, der forbinder den sydlige del af Hornsherred med en kommende Frederikssundsmotorvej, frem for en aflastning af Kronpris Frederiks Bro.

5.24 Peter Rasmussen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Det anføres, at en løsning i nord klart er at foretrække, da den medfører mindst støj og forurening, og samtidig er den billigste og hurtigst gennemførlige løsning. Endvidere anføres, at hvis en sydlig løsning vælges, skal Marbækvej gøres bredere fra Sillebroen og til den nye motortrafikvej, hvilket betyder at Lidl og mange grunde skal nedlægges. Endelig anføres, at der skal laves en vej over eller under Marbækvej, så folk kan komme til den nye strand, som er ved at blive etableret, samt at alle de grunde, som kommunen har til salg i Sydbyen, aldrig bliver solgt, hvis det er en sydlig løsning, der bliver valgt.

På den baggrund stilles følgende spørgsmål:

- Skal Marbækvej gøres bredere fra Sillebroen og til den nye forbindelse, hvis en sydlig løsning vælges?



- Skal der laves en bro over Marbækvej, så der bliver adgang til den nye strand, uden fare for ulykker på Marbækvej?

Vejdirektoratet har oplyst, at Marbækvej er en kommunevej, og at vejen er forudsat tilsluttet til en ny sydlig motortrafikvej efter aftale med Frederikssund Kommune. Da begge spørgsmål vedrører Marbækvej, er det kommunen, der i givet fald skal vurdere de specifikke konsekvenser og beslutte eventuelle vejtekniske, trafikale eller andre tiltag på Marbækvej.

5.25 Astrid Aiken og Tage Mulvad, Dyrlægårdsgårds Allé i Frederikssund

Der peges på en række fordele ved en nordlig løsning og en række ulemper ved en sydlig løsning.

Af fordele ved en nordlig løsning nævnes bl.a. at:

- en nordlig broforbindelse er den billigste løsning,
- anlægsperioden vil være kortere end for en sydlig løsning,
- den nordlige del af Frederikssund vil opleve mindre støjgener og
- den sydlige del af Frederikssund kan opretholde roen og muligheden for et righoldigt dyreliv.

Af ulemper ved en sydlig løsning nævnes bl.a., at:

- støjen i syd vil stige betydeligt sammenlignet med i dag,
- støjen vil genere i den kommende strandpark,
- Marbæk Strand mister værdi som mødested for de mange kulturer i byen,
- beboerne i syd vil opleve forringet livskvalitet og ikke være i stand til at opholde sig i deres haver,
- ejendomme vil falde i værdi og derved stavnsbinde folk til deres boliger,
- Frederikssund Kommune ikke er i stand til at sælge en række byggegrunde i syd,
- en række veje i Sydbyen vil opleve en øget trafik, når Marbækvej sluttet til motortrafikvejen,
- en sydlig løsning vil medføre en farlig skolevej for børn til Åbjergskolen, samt
- et stykke unik natur vil blive ødelagt grundet en voldsom trafikstøj.

Det anføres, at konsekvenserne af den øgede trafik, når Marbækvej sluttet til motortrafikvejen, ikke er fuldt belyst i VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at vejen er forudsat tilsluttet til en ny sydlig motortrafikvej efter aftale med Frederikssund Kommune. Det er derfor kommunen, der i givet fald skal vurdere de specifikke konsekvenser og beslutte eventuelle vejtekniske, trafikale eller andre tiltag på Marbækvej.

5.26 Birte og Christian Als, Strandhøjen i Frederikssund

Det anføres, at en sydlig linjeføring vil skabe endog store problemer for både mennesker og miljø, mens en nordlig forbindelse parallelt med den eksisterende bro ikke vil give de samme gener.



Den undersøgte linjeføring mellem Marbæk og Tørslev Hage er udpeget for mange år siden på et tidspunkt, da der var langt til bymæssig bebyggelse og en ny forbindelse derfor ikke kunne genere mennesker, men at udviklingen har medført, at den udpegede linjeføring vil forløbe gennem tæt befolkede områder.

Der peges derfor på en nordlig løsning, fordi den har færre skadelige effekter på miljø, mennesker og natur.

5.27 Christine og Kenneth von Müllen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Der peges på en række fordele ved en nordlig løsning og en række ulemper ved en sydlig løsning.

Af fordele ved en nordlig løsning nævnes bl.a., at:

- en nordlig broforbindelse er den billigste løsning,
- at anlægsperioden vil være kortere,
- at den ikke skader miljøet og naturen mere end den gør i dag,
- at byen ikke deles i to dele, og
- den nordlige del af Frederikssund vil opleve mindre støjgener.

Endvidere anføres det, at det er uhensigtsmæssigt, at der skal bruges energi og vedligeholdelsesomkostninger til to forbindelser, da den eksisterende bro bevares. Endeligt anføres det, at beboerne i nord har valgt at bo dér og er bekendt med trafikken og støjen.

Af ulemper ved en sydlig løsning nævnes bl.a., at:

- de sydlige løsninger er de dyreste,
- en række veje i Sydbyen vil opleve en øget trafik, når Marbækvej sluttet til motortrafikvejen, idet vejnettet i Sydbyen ikke er gearret til den øgede trafik, som en sydlig forbindelse måtte medføre.
- brugerbetaling vil få trafikanter til fortsat at benytte Kronprins Frederiks Bro,
- uberørt natur vil blive påvirket på begge sider af fjorden,
- ejendomme vil falde i værdi og være vanskelige at sælge,
- støjen vil genere mindst 1.700 boliger og den kommende strandpark.
- Natura 2000-områder vil blive påvirket i strid med EU's regler om "Internationale Naturbeskyttelsesområder",
- naturen omkring Fjordstien ødelægges og
- Miljøministeriets Forvaltningsplan vedr. særfredninger ikke kan overholdes.

Det ønskes oplyst, om der er foretaget en undersøgelse af harebestanden i området ved Sydbyen, og om Danmarks Naturfredningsforening eller andre organisationer er sat på sagen. Endvidere ønskes oplyst, om der er taget højde for de regler, som Skov- og Naturstyrelsen har fastsat for naturen ved Fjordstien.



Vejdirektoratet har præciseret, at hvad angår det anførte antal boliger, der er belastet af støj over støjgrænsen på 58 dB, er det for hele influensområdet opgjort som følger:

- I Basis 2018: 1.817 boliger og sommerhuse
- I nordlige forslag: 1.770-1.785 boliger og sommerhuse
- I sydlige forslag: 1.762-1.780 boliger og sommerhuse

Vejdirektoratet har endvidere oplyst, at der ikke er foretaget specifikke undersøgelser af harebestanden som en del af VVM-undersøgelsen, men at der er taget hensyn til dyrelivets muligheder for fortsat at kunne bevæge sig rundt i landskabet, idet der vil blive etableret faunapassager, som også kan benyttes af harer. På denne baggrund er det ikke sandsynligt, at den samlede harebestand i området vil påvirkes negativt som følge af projektet.

Forinden feltundersøgelserne blev igangsat, blev der taget kontakt til lokale foreninger med en opfordring til at dele deres store viden om dyre- og plantearter i lokalområdet. Herunder blev både Danmarks Naturfredningsforenings hovedorganisation og lokalforeningen i Frederikssund kontaktet. Der blev ikke indrapporteret nogen ny viden i denne sammenhæng.

De forskellige linjeførings betydning for naturforholdene ved Fjordstien er vurderet i henhold til gældende regler og lovgivning, herunder EF Habitatdirektivet, EF Fuglebeskyttelsesdirektivet og national miljølovgivning. I miljøvurderingen har de primære konflikter i forhold til den lovgivning, som Skov- og Naturstyrelsen er myndighed for, omhandlet inddragelsen af fredsskov, som i undersøgelsen planlægges erstattet i henhold til skovloven.

I øvrigt udgør Fjordstien ikke i sig selv et problem og stien gennemløber ikke følsom natur. På østsiden af fjorden følger den offentlige vej, dvs. Strandvej/Færgevej ved den eksisterende bro, og videre mod syd langs Marbækvej. På vestsiden af fjorden følger stien Skovnæsvej ved den eksisterende bro, mens linjeføringen ved Tørslev ikke er færdiggjort endnu.

5.28 Kim Hjortgaard Nielsen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Der argumenteres mod en sydlig løsning og peges på et nordligt forslag – N1 eller N2 – som løsning til en ny fjordforbindelse.

Vejdirektoratet har sendt såkaldte "differens-støjkort" til Kim Hjortgaard Nielsen. På disse kort er udtegnet forskellen mellem den beregnede støjbelastning i henholdsvis forslag N1a og S1 i forhold til referenceberegningen (Basis 2018), jf. kapitel 11 i rapport 351.

I det følgende kommenteres bemærkningerne i henvendelsen.

Støjniveau

Det anføres, at meget få indbyggere vil opleve forøget støjniveau hvis en nordlig løsning vælges. Med henvisning til "differens-støjkortene" bemærker Kim Hjortgaard Nielsen, at der i langt størstedelen af den nordlige bydel vil være ingen eller minimal forøget støjpåvirkning som følge af den øgede trafikmængde, og at langt hovedparten af de omkring 1.700-1.800 støjbelastede boliger i forbindelse med en nordlig forbindelse allerede er støjbelastede i dag.



Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at de nævnte 1.700-1.800 støjbelastede boliger omfatter alle boliger i hele det såkaldte influensområde, der får en beregnet støjbelastning i 2018 på 58 dB eller derover.

Antallet af støjbelastede boliger og sommerhuse er opgjort således, jf. kapitel 11 i rapport 351:

- I Basis 2018: 1.817 boliger og sommerhuse
- I nordlige forslag: 1.770-1.785 boliger og sommerhuse
- I sydlige forslag: 1.762-1.780 boliger og sommerhuse

Forbindelsesvej til Frederikssund centrum via Marbækvej

Alle sydlige forslag forudsætter en forbindelsesvej til Frederikssund centrum via Marbækvej. Kim Hjortgaard Nielsen anser en sådan løsning som helt uacceptabel, og fremhæver følgende forhold:

- Der vil ske kraftige stigninger i støjniveauet for tusinder af indbyggere i den sydlige del af byen samt størstedelen af indbyggerne på Tørslev Hage.
- Mange beboere langs Marbækvej (og flere andre veje) vil blive udsat for stigninger til over 58 dB.
- Tilslutningen af Marbækvej til en sydlig forbindelse vil medføre, at der dagligt vil køre ca. 5.300 biler gennem Sydbyen. Omregnet svarer dette til ca. 10 biler i minuttet i myldretidene.
- Støjgener for de mange ubeskyttede boliger langs vejen.
- Problemer med trafiksikkerheden for de svage trafikanter (børn til bus, station, skole eller institution).

Kim Hjortgaard Nielsen efterlyser dokumentation af konsekvenserne m.h.t. den trafikale situation i Sydbyen efter at det nye Sillebroen Shopping er åbnet. Det anføres, at det har været kommunens plan at skabe en Sydby bestående af 4 etaper beliggende i et roligt og naturskønt område nær fjord, strand og en nyanlagt strandpark og anfører, at nogle af grundene i etape 3 vil komme til at ligge kun 200 m fra en sydlig fjordforbindelse. Kim Hjortgaard Nielsen konkluderer, at kommunen vil lide et stort provenutab grundet øget trafik og støj fra en sydlig fjordforbindelse. I den forbindelse bemærkes, at mange grunde ikke er afmærket med boliger på de støjkort, der er vist i rapport 351 – men antager at de alligevel indgår i optællingerne af støjbelastede boliger.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at Marbækvej er en kommunevej, og at vejen er forudsat tilsluttet til en ny sydlig motortrafikvej efter aftale med Frederikssund Kommune. Det er derfor kommunen, der i givet fald skal vurdere de specifikke konsekvenser og beslutte eventuelle vejtekniske, trafikale, støjreducerende eller andre tiltag på Marbækvej.

Hvad angår det forhold, at ikke alle nyetablerede og planlagte boliger i Sydbyen er vist på støjkortene, har *Vejdirektoratet* oplyst, at støjundersøgelserne er gennemført med det sigte, at de fremtidige forhold i Sydbyen bliver belyst, og at der er taget højde for den forventede udbygning af området. Opgørelsen af antallet af støjbelastede boliger i 2018 ved forskellige linjeføringer for en ny fjordforbindelse omfatter derfor også de fremtidige boliger, der kan blive støjbelastede. Det er i VVM-undersøgelsen forudsat, at Sydbyen udbygges som anført i Frederikssund Kommunes "Helhedsplan – Sydbyen" fra 2005.



Argumenter for og imod de vurderede løsninger

Kim Hjortgaard Nielsen anfører, at der i VVM-redegørelsen er fremført mange alvorlige miljømæssige argumenter imod sydlige løsninger, men ikke imod de nordlige løsninger.

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at alle de fremlagte løsninger er behandlet og miljøvurderet på lige fod. Konsekvenserne må naturligvis afhænge af, hvilke løsninger og hvilke områder, de pågældende vurderinger omhandler.

Pris og anlægsperiode

Kim Hjortgaard Nielsen peger på, at en nordlig løsning vil være væsentlig billigere end en sydlig løsning og at en nordlig løsning kan etableres flere år tidligere end en sydlig løsning

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at dette overordnet er korrekt. Hvad angår prisen er der dog stor forskel på de vurderede udgifter til de nordlige løsninger. Den dyreste nordlige løsning (N1c) er således 'kun' knap 100 mio. kr. dyrere end den billigste sydlige løsning (S1). Hvad angår anlægsperioden er der betydelig forskel på anlægsarbejdets varighed ved de forskellige nordlige løsninger.

Betalingsvillighed

Kim Hjortgaard Nielsen anfører at 76 % af bilisterne ikke vil betale 10 kr. i egenbetaling for en tur over en sydlig forbindelse. Dette tyder på at $\frac{3}{4}$ af bilisterne foretrækker at holde i kø i op til 30 minutter frem for at betale 10 kr. Det konkluderes på den baggrund, at behovet for en ny fjordforbindelse er stærkt overdrevet.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at beregningerne – som det også er anført på side 122 i rapport 351 – skal tages med forbehold grundet stor usikkerhed om betalingsvillighed m.m. Det skal samtidig understreges, at man ikke ud fra beregningerne kan konkludere, at bilisterne i stedet for at betale vælger at holde i kø i lang tid. På side 122 i rapport 351 er det tværtimod nævnt, at det i henhold til beregningerne primært er i myldretiderne, at bilisterne vil vælge at betale for at køre over fjorden – netop grundet den begrænsede fremkommelighed på den eksisterende bro i myldretiderne.

Borgermødet den 17. maj 2010

Kim Hjortgaard Nielsen mener, at stemningen på borgermødet viste, at der blandt de fremmødte var klart mest stemning for en nordlig forbindelse og stor modstand mod en sydlig forbindelse.

Nedklassificering af den eksisterende forbindelse

Kim Hjortgaard Nielsen peger på, at en sydlig løsning ifølge *Vejdirektoratet* med stor sandsynlighed vil medføre at den nuværende broforbindelse overdrages til Frederikssund Kommune – med deraf følgende udgifter for kommunen - idet den så ikke længere vil være klassificeret som statsvej.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at man på borgermødet den 17. maj oplyste, at det som udgangspunkt er sådan, at når staten bygger en ny vej, vil den eksisterende statsvej blive nedklassificeret til kommunevej. Hvad angår Kronprins Frederiks Bro vil det være en politisk beslutning i Folketinget, hvorvidt den skal overgå til kommunen, hvis der etableres en sydlig løsning.



5.29 Kim Holm, Rolf Krakesvej i Frederikssund

Peger på, at den bedste løsning vil være en af de sydlige løsninger, idet trafikken herved vil blive ledt uden om byen og sikre en fast forbindelse uden kødannelse. Endvidere anføres, at de nordlige løsninger vil være en katastrofe og medføre en fortsat tæt trafik på J.F. Willumsens Vej i myldretiderne, der udgør en stor risiko for de skolebørn, som nødvendigvis må krydse J.F. Willumsens Vej.

5.30 Lars Fuhr Pedersen og Annette Høyer, Gyvelvej i Frederikssund

I henvendelsen peges på, at brugerne af den nuværende forbindelse over Roskilde Fjord og beboerne i den nordlige del af Frederikssund generes meget voldsomt af de nuværende forhold, der omfatter dårlig trafikafvikling og mange trafikulykker, hvor børn, cyklister og andre svage trafikanter er involveret. Endvidere påpeges, at der er et dårligt miljø for de boliger, børneinstitutioner, uddannelsesinstitutioner, ældrecentre o.l., der findes lige op ad den nuværende forbindelse, samt at den nuværende forbindelse deler byen i to dele.

For at forbedre disse forhold argumenteres for, at man ikke skal vælge at gennemføre en ny nordlig forbindelse. Det anføres blandt andet, at:

- trafikafviklingen ikke forbedres, når trafikken fortsat skal standse ved lyskryds og ved åbning af broklapperne,
- byen fortsat vil være delt i to og at den fremtidige udvikling af byen derved ødelægges,
- de bløde trafikanter, herunder beboere, skolebørn og cyklister omkring J.F. Willumsens Vej i givet fald skal krydse en 4-sporet vej,
- luftkvaliteten i den nordlige bydel, med institutioner og beboelse lige op ad vejen, vil blive påvirket og at partikelforureningen medfører øget dødelighed,
- barriereeffekten for de mange mennesker, der dagligt skal krydse en forbindelse i nord, vil være endnu voldsommere med de nye forslag til forbindelser i nord, mens der ikke vil være nogen barriereeffekt i de sydlige forslag,
- anlægsarbejdet vil give store problemer på den meget trafikerede vej,
- støjgenerne er voldsomme i dag og vil blive ulidelige for de mange mennesker, der bor langs den nordlige forbindelse. I de sydlige forslag er det primært trafikken ad Marbækvej og gennem Tørslev Hage, som vil give anledning til støjgener. Dette vil kunne undgås ved at undlade at tilslutte Marbækvej samt at sørge for mere effektiv støjafskærmning på Tørslev Hage,
- trafikanter kan ansføres til at anvende en sydlig forbindelse ved at etablere trafikdæmpende foranstaltninger på den eksisterende forbindelse og ved at forbyde tung trafik på Kronprins Frederiks Bro,
- de forventeligt store gener i den nordlige del af byen fra anlægsarbejder undgås ved at etablere en sydlig forbindelse,
- økonomien i de nordlige forslag er undervurderet, idet de øgede omkostninger som følge af trængselsproblemer i anlægsperioden og de fortsatte stop ved broåbning, vil være større end antaget i VVM-redegørelsen.



Afslutningsvis nævnes, at da der ikke er tale om en international forbindelse, er brugerbetaling urimelig, samt at en OPP-model sagtens kan gennemføres uden brugerbetaling.

Vejdirektoratet har bemærket nedenstående til de fremførte synspunkter:

Trafikafviklingen forventes at blive væsentligt forbedret med en 4-sporet vejforbindelse og med samordnede signalregulerede kryds. Generne fra selve broåbningerne vil dog stadig forekomme – men med 4 spor på begge sider af broen vil trafikken bedre kunne afvikles lige efter at broen har været åbnet.

Barrierevirkningen vil blive formindsket i forslag N1a, N1c og N2a både for fodgængere og cyklister ved etablering af niveaufri kryds på Odinsvej/Kocksvej og på Frederiksværkvej.

Grænseværdierne for luftkvalitet vil ikke blive overskredet langs J.F. Willumsens Vej hverken i dag eller i 2018. Dette er vurderet på baggrund af modelberegninger for kvælstofdioxid (NO₂) i Hillerød, som ikke gav anledning til overskridelser på vejstrækninger med samme trafikmængder og hastighed som på J.F. Willumsens Vej. Samtidig viser målinger af partikler på Jagtvej i København, som har samme trafikmængde som J.F. Willumsens Vej i 2018, heller ikke overskridelser af grænseværdien. Desuden vil NO₂- og partikelemissionerne alt andet lige blive lavere pga. skærpede krav til nye biler i fremtiden.

Der skal i den videre planlægning af en eventuel nordlig fjordforbindelse i samarbejde med Frederikssund Kommune udarbejdes en detaljeret plan for anlægsarbejdets gennemførelse, herunder hvorledes trafikken kan afvikles med færrest mulige gener for trafikanterne.

Alle forslagene vil begrænse antallet af støjbelastede boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Opgørelserne over antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd i (Tørslev Hage og Sydbyen) samt den øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag. Ved planlægning af nye veje tilstræber *Vejdirektoratet* at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, når vejen passerer samlede bolig- og sommerhusområder. Der er således praksis for, at tage de samme hensyn til sommerhuse som til helårsboliger. I de fremlagte forslag til linjeføringer gennem Tørslev Hage er der inkluderet afværgeforanstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. I VVM-redegørelsen forudsættes i alle de sydlige forslag efter aftale med Frederikssund Kommune, at Marbækvej tilsluttes til en ny forbindelse.

Såfremt det besluttet at etablere en ny vejforbindelse syd om Frederikssund, vil den nuværende statsvej igennem Frederikssund efter sædvanlig praksis formentlig blive nedklassificeret til kommunevej – og så vil det i givet fald være op til kommunens beslutning, hvorvidt der skal gennemføres særlige vejtekniske, trafikale eller andre tiltag på de nedklassificerede vejstrækninger.



Hvad angår synspunktet om at økonomien i de nordlige løsninger er undervurderet bemærkes det, at de samfundsøkonomiske analyser har taget udgangspunkt i trafikberegninger, hvori fremkommelighed og tidsforsinkelser er vurderet og beregnet.

Supplerende henvendelse fra Lars Fuhr Pedersen og Annette Høyer:

I en supplerende henvendelse anføres, at der bør udføres detailundersøgelser af den forøgede partikelforurening langs J.F. Willumsens Vej, af den forøgede uheldsrisiko for svage trafikanter, af trafikafviklingen især i forbindelse med broåbninger, samt af generne for borgerne i en eventuel anlægsperiode.

Herudover opfordres Vejdirektoratet til at måle luftforureningen langs J.F. Willumsens Vej, samt at udarbejde en handlingsplan for reduktion af forurening, idet der henvises til en EU-dom der pålægger myndigheder at udarbejde en handlingsplan for nedbringelse af luftforurening hvis grænseværdierne for luftkvalitet overskrides.

Endelig ønskes aktindsigt i "anlægskalkylerne, trafiktallene og omregningen til samfundsøkonomi, uheldstal og forureningsberegninger og bilagene for samme".

Vejdirektoratet har bemærket nedenstående til den supplerende henvendelse:

Det er ikke vurderet nødvendigt at foretage detaljerede beregninger af luftkvaliteten i Frederiksund. Luftforeningsniveauerne er derimod baseret på målinger og modelberegninger foretaget ved andre sammenlignelige strækninger.

Forureningsniveauer over grænseværdien for luftkvalitet er et fænomen, der kun forekommer i de største byer i Danmark, i bygader med høj trafikintensitet, og i lukkede gaderum med etagehuse på begge sider af vejen. J.F. Willumsens Vej kan ikke karakteriseres som et lukket gaderum.

Lukkede gaderum har generelt højere koncentrationer end åbne gadestrækninger med samme trafik, da det blæser mere på de åbne gadestræk, fordi der ikke er bygninger til at give læ. I det lukkede gaderum cirkulerer forureningen i stedet for hurtigt at blive transporteret væk. Eksempelvis viser målinger af partikelforureningen på Jagtvej i København - som har samme trafikmængde som J.F. Willumsens Vej forventes at få i 2018, men er et lukket gaderum - ingen overskridelse af grænseværdien for partikler. Endelig vil partikelemissionerne på sigt, alt andet lige, blive lavere pga. skærpede krav til nye biler i fremtiden.

Det kan oplyses, at det i Danmark er Miljøministeriet, der er ansvarlig for overvågning af luftkvaliteten, herunder udarbejdelse af handlingsplaner såfremt luftkvalitetsgrænserne ikke kan overholdes.

Hvad angår forholdene for de svage trafikanter kan oplyses, at der er gennemført en trafiksikkerhedsrevision, hvor der bl.a. har været fokus på forholdene for de svage trafikanter.

Til spørgsmålet om trafikafviklingen især ved broåbninger skal bemærkes, at trafikken grundet de 4 spor på fjordkrydsningen i alle de nordlige forslag vurderes at kunne afvikles væsentligt bedre



end med de nuværende forhold, samt at dette emne vil blive analyseret i detaljer i forbindelse med en eventuel senere detailprojektering.

Vedrørende ønsket om aktindsigt har *Vejdirektoratet* foreslået Lars Fuhr Pedersen at komme ind i Vejdirektoratet og gennemgå det ønskede materiale og eventuelt at få en gennemgang af fagfolk fra Vejdirektoratet.

5.31 Knud Vammen Filt, Strandgårds Allé i Frederikssund

Fremsætter en række hovedspørgsmål og kommentarer, der nedenfor er resumeret. *Vejdirektoratets* bemærkninger er anført i tilknytning hertil.

Støjgener

Der spørges om det er korrekt forstået, at de nordlige forslag N1a og N2a vil give den mindste støj i forhold til den aktuelle støjsituation i dag, samt i forhold til støjgenerne i de sydlige forslag?

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at alle forslagene – både de nordlige og de sydlige - vil reducere antallet af støjbelastede boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Opgørelserne over antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og i syd (Tørslev Hage og Sydbyen) samt i den øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris. Samlet set er der kun små forskelle mellem de forskellige forslag.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger langs J.F. Willumsens Vej på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder i Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. I Sydbyen vil støjbidraget fra motortrafikvejen ikke give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I løsningsforslagene gennem Tørslev Hage indgår der støjdæmpende foranstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at det gennemsnitlige støjniveau ikke overstiger 58 dB ved husfacaderne. Ifølge støjberegningerne vil der dog være 13 sommerhuse på Tørslev Hage, der vil blive belastet med mere end 58 dB ved en højbrøløsning (forslag S1). For de øvrige sydlige forslag vil ingen sommerhuse på Tørslev Hage blive belastet med mere end 58 dB.

Beregning af støjpåvirkninger

Er det korrekt, at de i VVM-redegørelsen anførte støjbelastninger alle er udtryk for den skønnede og dermed forventede gennemsnitlige støjbelastning over døgnets 24 timer i 365 dage, hvorfor VVM-redegørelsen intet oplyser om den forventede støjbelastning ved "myldretidstrafik"?

Er de opgivne støjgener alle gennemsnitsværdier, beregnet over døgnets 24 timer og dermed af døgnets samlede trafik – hvorfor støjgenerne omkring de trafikale spidsbelastningsperioder (morgen og aften) vil være væsentligt over 48 dB?



Vejdirektoratet har til de to spørgsmål bemærket:

I Danmark anvendes Miljøstyrelsens grænseværdier som udgangspunkt for vurdering af støjgener fra veje. Ifølge Miljøstyrelsen er en bolig støjbelastet når vejstøjniveauet overstiger 58 dB som et gennemsnit over året. Der anvendes en gennemsnitsværdi, og det skyldes at støjen ikke er konstant. Der er ofte mere trafik og mere støj i myldretiderne, lastbiler støjer mere end personbiler, og på lidt større afstand fra vejen kan vindretningen have stor betydning for, hvor kraftig støjen er. Når støjen hele tiden varierer, kan det være vanskeligt at angive, hvor meget støj der er. Det vil ikke være korrekt at angive hverken den højeste eller den laveste værdi, fordi støjens samlede effekt ikke beskrives korrekt med de ekstreme tilfælde. Derfor bruger man et gennemsnit, når støjen skal beskrives.

En lang række undersøgelser dokumenterer også, at der er god sammenhæng mellem de beregnede gennemsnitsværdier og de støjgener, som vejens naboer oplever. Typisk vil den vejledende grænseværdi på 58 dB svare til et støjniveau, hvor 10-15 % af befolkningen føler sig stærkt generet af støjen.

Pris

Er anlægsudgifterne for de nordlige løsninger lavere end for de sydlige forslag?

Vejdirektoratet har bekræftet dette.

Miljømæssige påvirkninger

Er de samlede miljømæssige påvirkninger af natur og miljø langt mindre ved de nordlige forslag end ved de sydlige forslag?

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at man bør skelne mellem de forskellige typer af miljøpåvirkninger, således som det er gjort i VVM-redegørelsen. Overordnet er det konkluderet, at:

- de nordlige forslag generelt har de største konflikter i forhold til befolkning, og i mindre grad i forhold til natur, friluftsliv, kulturarv og landskab.
- de sydlige forslag generelt har størst påvirkning på natur og landskab samt på befolkningen i sommerhusområdet på Tørslev Hage, og i mindre grad på kulturarv og øvrigt friluftsliv.

Naturbeskyttelsesområder

Er der en EU-fredningsklausul for arealet omkring det sydlige forslag, der ikke blev oplyst om på borgermødet den 17. maj 2010 – eller er det blot "ammestuesnak"?

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. *Vejdirektoratet* har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger for at beskytte naturen. Det er efter *Vejdirektoratets* vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.



Indstilling til transportministeren

Knud Vammen Filt henstiller til, at Vejdirektoratet i sin indstilling til transportministeren meget tydeligt peger på en af de nordlige løsninger, der alle er billigere, meget mindre miljøbelastende og mindst generende for de omkringboende borgere i Frederikssund, idet en stor del af tilkørselsvejen til det nordlige projekt føres frem mod broen gennem et område præget af forretninger og industri. De sydlige forslag er alle karakteriseret ved, at disse føres frem gennem nuværende beboelsesområder uden forretninger og industri. Ved at vælge et af de nordlige forslag vil en ny fjordforbindelse heller ikke på samme måde som ved de sydlige forslag gribe ind i byens nuværende trafikstruktur.

5.32 Henning Askholm

Der gøres indsigelse mod planerne for en ny forbindelse over Roskilde Fjord, såfremt det bliver en sydlig løsning med højbro eller tunnel. Dette begrundes med, at den trafiktælling, der ligger til grund for beslutningen, ikke kan være korrekt, såfremt de personer, der bor ulovligt i deres sommerhus i Hornsherred, er talt med. Endvidere vil placeringen af en højbro finde sted i et fredet naturområde, hvilket vil forstyrre flora og fauna i Roskilde Fjord.

Oplyser, at såfremt man beslutter sig for en sydlig løsning, vil beslutningen blive anket til en højere instans.

5.33 Steen Viggo Noer i Frederikssund

Vil ikke have noget mod at skulle betale for benyttelse af en ny fjordforbindelse, men er bekymret for, hvorledes betalingen opkræves, og fremlægger flere forslag til, hvordan betaling for benyttelse af en eventuel ny sydlig forbindelse kan ske.

En betalingsmodel svarende til Storebæltsforbindelsen afvises, da en sådan vil skabe flaskehalsproblemer. I stedet foreslås følgende muligheder:

- en brobizz der kan registrere passage med normal hastighed – her ca. 90 km/t. Her vil der være mulighed for snyd.
- En vignet, som fæstnes på køretøjet. Vignetten giver f.eks. et års abonnement. Stikprøvekontrol kan nedbringe mulighederne for snyd.
- En GPS-baseret løsning med f.eks. månedlige opkrævninger.

5.34 Anne og Petter Hvitfeld Larsen, Enebærvej i Frederikssund

I henvendelsen peges på, at brugerne af den nuværende forbindelse over Roskilde Fjord og beboerne i den nordlige del af Frederikssund generes meget voldsomt af de nuværende forhold, der omfatter dårlig trafikafvikling og mange trafikulykker, hvor børn, cyklister og andre svage trafikanter er involveret. Endvidere påpeges, at der er et dårligt miljø for de boliger, børneinstitutioner, uddannelsesinstitutioner, ældrecentre o.l., der findes lige op ad den nuværende forbindelse, samt at den nuværende forbindelse deler byen i to dele.



For at forbedre disse forhold argumenteres for, at man ikke skal vælge at gennemføre en sydlig forbindelse. Det anføres blandt andet, at:

- trafikafviklingen ikke forbedres, når trafikken fortsat skal standse ved lyskryds og ved åbning af broklapperne,
- byen fortsat vil være delt i to og at den fremtidige udvikling af byen derved ødelægges,
- de bløde trafikanter, herunder beboere, skolebørn og cyklister omkring J.F. Willumsens Vej i givet fald skal krydse en 4-sporet vej,
- luftkvaliteten i den nordlige bydel, med institutioner og beboelse lige op ad vejen, vil blive påvirket og at partikelforureningen medfører øget dødelighed,
- barriereeffekten for de mange mennesker, der dagligt skal krydse en forbindelse i nord, vil være endnu voldsommere med de nye forslag til forbindelser i nord, mens der ikke vil være nogen barriereeffekt i de sydlige forslag,
- anlægsarbejdet vil give store problemer på den meget trafikerede vej,
- støjgenerne er voldsomme i dag og vil blive ulidelige for de mange mennesker, der bor langs den nordlige forbindelse. I de sydlige forslag er det primært trafikken ad Marbækvej og gennem Tørslev Hage, som vil give anledning til støjgener. Dette vil kunne undgås ved at undlade at tilslutte Marbækvej samt at sørge for mere effektiv støjafskærmning på Tørslev Hage,
- trafikanter kan ansføres til at anvende en sydlig forbindelse ved at etablere trafikdæmpende foranstaltninger på den eksisterende forbindelse og ved at forbyde tung trafik på Kronprins Frederiks Bro,
- de forventeligt store gener i den nordlige del af byen fra anlægsarbejdet undgås ved at etablere en sydlig forbindelse,
- økonomien i de nordlige forslag er undervurderet, idet de øgede omkostninger som følge af trængselsproblemer i anlægsperioden og de fortsatte stop ved broåbning, vil være større end antaget i VVM-redegørelsen.

Afslutningsvis nævnes, at da der ikke er tale om en international forbindelse, er brugerbetaling urimelig, samt at en OPP-model sagtens kan gennemføres uden brugerbetaling.

Vejdirektoratet har nedenstående bemærkninger til de fremførte synspunkter:

Trafikafviklingen forventes at blive væsentligt forbedret med en 4-sporet vejforbindelse og med samordnede signalregulerede kryds. Generne fra selve broåbningerne vil dog stadig forekomme – men med 4 spor på begge sider af broen vil trafikken bedre kunne afvikles lige efter at broen har været åbnet.

Barrierevirkningen vil blive formindsket i forslag N1a, N1c og N2a både for fodgængere og cyklister ved etablering af niveaufri kryds på Odinsvej/Kocksvej og på Frederiksværkvej.

Grænseværdierne for luftkvalitet vil ikke blive overskredet langs J.F. Willumsens Vej hverken i dag eller i 2018. Dette er vurderet på baggrund af modelberegninger for kvælstofdioxid (NO₂) i Hillerød, som ikke gav anledning til overskridelser på vejstrækninger med samme trafikmængder og hastighed som på J.F. Willumsens Vej. Samtidig viser målinger af partikler på Jagtvej i København, som har samme trafikmængde som J.F. Willumsens Vej i 2018, heller ikke overskridel-



ser af grænseværdien. Desuden vil NO₂- og partikelemissionerne alt andet lige blive lavere pga. skærpede krav til nye biler i fremtiden.

Der skal i den videre planlægning af en eventuel nordlig fjordforbindelse i samarbejde med Frederikssund Kommune udarbejdes en detaljeret plan for anlægsarbejdets gennemførelse, herunder hvorledes trafikken kan afvikles med færrest mulige gener for trafikanterne.

Alle forslagene vil begrænse antallet af støjbelastede boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Opgørelserne over antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd i (Tørslev Hage og Sydbyen) samt den øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag. Ved planlægning af nye veje tilstræber Vejdirektoratet at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, når vejen passerer samlede bolig- og sommerhusområder. Der er således praksis for, at tage de samme hensyn til sommerhuse som til helårsboliger. I de fremlagte forslag til linjeføringer gennem Tørslev Hage er der inkluderet afværgeforanstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. I VVM-redegørelsen forudsættes i alle de sydlige forslag efter aftale med Frederikssund Kommune, at Marbækvej tilsluttes til en ny forbindelse.

Såfremt det besluttet at etablere en ny vejforbindelse syd om Frederikssund, vil den nuværende statsvej igennem Frederikssund efter sædvanlig praksis formentlig blive nedklassificeret til kommunevej – og så vil det i givet fald være op til kommunens beslutning, hvorvidt der skal gennemføres særlige vejtekniske, trafikale eller andre tiltag på de nedklassificerede vejstrækninger.

Hvad angår synspunktet om at økonomien i de nordlige løsninger er undervurderet bemærkes det, at de samfundsøkonomiske analyser har taget udgangspunkt i trafikberegninger, hvori fremkommelighed og tidsforsinkelser er vurderet og beregnet.

5.35 Jette og Niels-Erik Brems

Der argumenteres for en nordlig løsning. Det fremhæves, at alle nordlige løsninger er billigere end en sydlig løsning og at en nordlig løsning kan anlægges på kortere tid end en sydlig løsning. Ved valg af en nordlig løsning vil støjgenerne for den nordlige bydel blive formindsket i forhold til dag som følge af støjskærme, mens en sydlig løsning vil betyde forøgelse af støjniveauet fra næsten 0 til ca. 58 dB i den sydlige del af byen og på Tørslev Hage samt et næsten uændret støjniveau i den nordlige bydel. En sydlig løsning vil således give to indfaldsveje med støjgener.

Videre anføres det, at en nordlig løsning med niveaufri skæringer vil gøre byen mere sammenhængende, hvorimod en sydlig løsning vil splitte byen op i flere dele. En sydlig løsning vil sandsynligvis vil betyde, at Frederikssund Kommune skal overtage den gamle bro med de omkostninger det medfører. Det påpeges, at det ikke er samfundsøkonomisk logisk at opretholde to ind-



faldsveje med tilhørende broforbindelser. Valg af en sydlig løsning ødelægger rekreative områder på begge sider af fjorden, mens en nordlig løsning ikke ændrer de nuværende forhold.

Til bemærkningen om, at J.F. Willumsens Vej samt broanlægget med stor sandsynlighed bliver overdraget til Frederikssund Kommune ved valg af en sydlig løsning, har *Vejdirektoratet* bemærket, at den nuværende statsvej igennem Frederikssund og på Hornsherred efter sædvanlig praksis formentlig i så fald vil blive nedklassificeret til kommunevej. Hvorvidt det eksisterende broanlæg med Kronprins Frederiks Bro skal nedklassificeres beror på en politisk beslutning i Folketinget.

5.36 Karen og Per Jensen i Hvidovre

Er helt uforstående over for, at man kan foreslå en 4-sporet motortrafikvej gennem et rekreativt område. Videre nævnes det, at det acceptable støjniveau for et rekreativt område er på maksimalt 53 dB, målt som gennemsnit over døgnnet, og at der kan forventes perioder med voldsom støj om dagen og noget mindre om natten. Der efterlyses i den sammenhæng maksimum og minimum værdier.

Ud fra VVM-redegørelsen vurderer Karen og Per Jensen, at støjniveauet på deres ejendom på Tørslev Hage vil ligge på 53-58 dB for de sydlige løsninger S1 (højbro), S2 (kort tunnel) og S3 (lang tunnel), og at dette bl.a. vil betyde, at sommerhusene på Tørslev Hage fremover vil være usælgelige.

På den baggrund argumenteres for, at en ny fjordforbindelse bør etableres som en boret tunnel (S6). Dertil anføres, at de nordlige løsningsforslag ikke er realistiske løsninger, da en klapbro vil sinke trafikken.

Hvad angår de beregnede støjniveauer har *Vejdirektoratet* bemærket, at der i Danmark anvendes Miljøstyrelsens grænseværdier som udgangspunkt for vurdering af støjgener fra veje. Ifølge Miljøstyrelsen er en bolig støjbelastet, når vejstøjniveauet overstiger 58 dB ved husfacade som et gennemsnit over året. Miljøstyrelsen har i sin vejledning om støj fra veje anført vejledende støjgrænser ved planlægning af nye boliger og sommerhuse på henholdsvis 58 dB og 53 dB.

Støjniveauet ved det pågældende sommerhus på Tørslev Hage er beregnet til at blive 53-58 dB, hvis et af de sydlige forslag S1, S2 eller S3 vælges.

Støjniveauet beregnes som en gennemsnitsværdi, og det skyldes at støjen ikke er konstant. Der er ofte mere trafik og mere støj i myldretiderne, lastbiler støjer mere end personbiler og på lidt større afstand fra vejen kan vindretningen have stor betydning for, hvor kraftig støjen er. Når støjen hele tiden varierer, kan det være vanskeligt at angive, hvor meget støj der er. Det vil ikke være korrekt at angive hverken den højeste eller den laveste værdi, fordi støjens samlede effekt ikke beskrives korrekt med de ekstreme tilfælde. Derfor bruger man et gennemsnit, når støjen skal fastlægges.



5.37 Karen og Keld Fuhr, Strandvej i Frederikssund

Anfører at en nordlig løsning vil give anlægsmæssige problemer og fortsat skabe kø når broklappen går op. En erstatning af den nuværende klapbro med en ny klap- eller svingbro ikke anses for at være en fremtidssikret løsning. Øget trafik gennem Frederikssund vil forværre opdelingen af byen i to dele.

Der peges på en sydlig løsning som den bedste, idet den tillader køretøjer at passere fjorden døgnet rundt uden kødannelse og at det af VVM-redegørelsen fremgår, at de sydlige løsninger vil medføre færrest støjbelastede boliger. En løsning med en kort tunnel anses for at være den mest gunstige og fremtidssikrede løsning for Frederikssund by, borgere og de mange trafikanter, der skal krydse fjorden.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at hvad angår antallet af støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er der foretaget en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd i (Tørslev Hage og Sydbyen) samt i den øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at alle forslagene vil reducere det samlede antal støjbelastede boliger i influensområdet i forhold til Basis 2018, og at der er som helhed er små forskelle i antallet af støjbelastede boliger mellem de forskellige forslag.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder som f.eks. Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. En sydlig fjordforbindelse vil samtidig betyde et generelt fald i støjniveauet omkring J.F. Willumens vej på ca. 1-2 dB som følge af mindre trafik på J.F. Willumsens Vej.

5.38 Lene Bisbjerg og Ole Ingvor Olsen, Egelundsvej i Jægerspris

Tager afstand fra en nordlig løsning. Dette begrundes bl.a. med, at ingen af de nordlige forslag vil kunne føre det nødvendige antal køretøjer over fjorden og samtidig være en holdbar løsning i 100 år. Det anføres, at det er en forfejlet politik at lede en sådan trafikmængde gennem en middelstor provinsby, og at Frederikssund herved vil blive effektivt delt i to halvdele.

Videre anføres det, at en nordlig broløsning vil være til gene for skibstrafikken og give uønsket trafikophobning ved broåbninger, samt at der for alle nordlige løsningsforslag vil opstå uoverskuelige gener i anlægsperioden.

Der peges i stedet på en lang tunnelforbindelse mod syd (S3) som den foretrukne løsning eller alternativt en højbro (S1), som dog kræver en del vedligeholdelse. I den forbindelse spørges om



hvem der i givet fald vil blive ansvarlig for vedligeholdelsen af broen. Afslutningsvis anføres, at uanset hvilket løsningsforslag der vælges, bør der ikke etableres rastepladser.

Vejdirektoratet har oplyst, at ansvaret for vedligeholdelse af broen – der i givet fald vil få status af statsbro – vil påhvile *Vejdirektoratet*.

5.39 Poul Eiberg, Kystvejen i Jægerspris

Anbefaler en nordlig fjordforbindelse, som løsningsforslag N1.

Anbefalingen begrundes med, at alle de sydlige forslag, med undtagelse af den borede tunnel (S6), som synes økonomisk umulig, vil gå ud over dyre- og fuglelivet på Tørslev Hage og på fjorden, der er beskyttet i henhold til en række bestemmelser, herunder EU's Habitatdirektiv.

Videre anføres, at Tørslev Hage, der er et rekreativt område, vil blive meget belastet af støj, hvilket bl.a. vil betyde, at det vil blive vanskeligt at sælge sommerhusene i området. Ved en sydlig forbindelse bør man ekspropriere hele Tørslev Hage-bebyggelsen.

Der peges også på det uhensigtsmæssige i en ny sydlig forbindelse, der ved Marbæk vil dele kommunen fra en nordlig del og den kommende Sydby, samt at Marbæk vil blive meget støjbelaftet.

I anbefalingen af det nordlige forslag N1 anføres en række fordele, herunder at vejforløbet gennem Frederikssund graves ned og to af de krydsende veje føres over, hvorved den nordlige del af Frederikssund naturligt forbindes med resten af byen uden generende lyskryds. Støjskærme og støjdæmpende asfalt vil medføre, at støjforholdene for beboerne langs J.F. Willumsens Vej vil blive reduceret i forhold til støjniveauet i dag.

Videre peges på, at man ud fra landets nuværende økonomiske situation bør vælge den billigste løsning, der tillige tager mest hensyn til dyr og mennesker.

Vil anmode om aktindsigt, når *Vejdirektoratet* har udarbejdet en indstilling til transportministeren.

5.40 Bent Drost Jensen, København S

Gør indsigelse imod VVM-redegørelsens konklusion om, at alle forslagene vil begrænse antallet af støjbelastede boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Det bemærkes, at områderne ved Tørslev Hage, Gerlev Strandvej, Sydbyen og boligområdet vest for Marbækvej mellem Østersvej og Strandgårds Alle, alle vil blive udsat for vejstøj, som der ikke er der i dag.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at VVM-redegørelsens opgørelse af antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene, er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd i (Tørslev Hage og Sydbyen) samt øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris.



Det fremgår af VVM-redegørelsen, at alle forslagene vil reducere det samlede antal støjbelastede boliger i influensområdet i forhold til Basis 2018, og at der som helhed er små forskelle i antallet af støjbelastede boliger mellem de forskellige forslag.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag. Ligeledes vil en sydlig fjordforbindelse betyde et generelt fald i støjniveauet omkring J.F. Willumsens vej på ca. 1-2 dB som følge af mindre trafik på J.F. Willumsens Vej.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder som f.eks. Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. I Sydbyen vil støjbidraget fra motortrafikvejen ikke give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I løsningsforslagene gennem Tørslev Hage indgår der støjdæmpende foranstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. Ifølge støjberegninger vil der dog være 13 sommerhuse på Tørslev Hage, der vil blive belastet med mere end 58 dB ved en højbro-løsning. For de øvrige sydlige forslag vil ingen sommerhuse på Tørslev Hage blive belastet med mere end 58 dB.

Hvad angår Gerlev og boligområdet vest for Marbækvej mellem Østersvej og Strandgårds Allé, vil højbro-løsningen medføre et støjniveau på mindre end 48 dB, hvilket næppe vil give anledning til støjgener.

5.41 Johnny og Mai Britt Tang, Marbæk Allé i Frederikssund

Udtrykker bekymring for den øgede trafik i den sydlige del af Frederikssund, der vil blive et resultat af en sydlig linjeføring. Det fremhæves, at Marbækvej allerede i dag har fået mere trafik som følge af åbningen af Sillebroen Shopping til stor ulempe for især skolebørn og øvrige bløde trafikanter.

Desuden nævnes, at der er mange rekreative områder i den sydlige del af byen, og at mange boliger vil blive voldsomt berørt af en sydlig bro eller tunnelforbindelse.

Der peges på, at en nordlig løsning vil genere færre bløde trafikanter og at J.F. Willumsens Vej med ekstra støjdæmpning fortsat vil fungere med et lige forløb fra Hornsherred til Hillerød, Slangerup, Frederiksværk og København.

5.42 Susanne Bartholin Vestergaard, Birkeallé i Jægerspris

Anfører, at en sydlig løsning, og helst den lange tunnel, er den helt rigtige løsning for både trafik, by og folk i Frederikssund.

Der peges på en række fordele ved en sydlig løsning, herunder bl.a., at en sydlig linjeføring er en fremtidssikret løsning, at der spares mange km dagligt for trafikanterne med det resultat, at ud-



ledningen af CO₂ reduceres, at der spares tid, at der ikke opstår kø som følge af brooplukninger, samt at der ikke opstår særlige gener for trafikken i anlægsperioden.

Responstiden for udrykningskøretøjer nedbringes betydeligt med 4 ekstra sydlige spor over Roskilde Fjord, hvorimod en ny nordlig forbindelse fortsat får broklapper og dermed øger responstiden, hvilket i sidste ende kan koste menneskeliv.

Videre anføres det, at en sydlig løsning vil få en naturlig sammenhæng med den nye by ved St. Rørbæk og den kommende Frederikssundmotorvej, at flere får mulighed for at benytte S-toget når den nye station ved St. Rørbæk anlægges, at den øgede fremkommelighed for pendlere i Frederikssundområdet vil reducere udledningen af CO₂, at der er udlagt arealer på begge sider af fjorden til vejen i henhold til diverse lokalplaner, samt at Frederikssund ikke bliver delt af en 4-sporet vej, som tilfældet vil være ved en nordlig løsning.

Af ulemper ved en nordlig løsning peges bl.a. på, at der fortsat vil være en bro som skal åbnes til stor gene for trafikanter og sejlende. Dette bedres ikke ved at anlægge 2 broer og det vil være utidssvarende at etablere endnu en bro, der skal åbnes samtidigt med, at barrierevirkningen mellem Nord- og Sydbyen vil blive endnu større end den er i dag. Støj og forurening fra køretøjer forøges og vil være i modstrid med EU's bestemmelser og Frederikssund Kommunes ønske om at blive en grøn kommune.

En udbygning af J.F. Willumsens Vej vil være til fare for de mange børn og unge på vej til og fra uddannelsesinstitutionerne og svømmehallen i området, at en nordlig løsning vil skabe trafikchaos i anlægsperioden, hvorfor mange trafikanter vil vælge at køre til Holbækmotorvejen i stedet og dermed udlede mere CO₂. En nordlig forbindelse vil endvidere betyde, at de mange trafikanter, der kommer fra den sydlige del af Hornsherred og skal fortsætte mod København, bliver tvunget til at køre de mange km over broen, med øget udledning af CO₂ til følge.

Vækstpotentialet for den nye by ved St. Rørbæk vil blive udnyttet dårligt, da trafikken til det nye industriområde skal køre gennem Frederikssund, hvilket vil resultere i mere tung trafik gennem byen.

En nordlig løsning vil desuden betyde, at færre pendlere vil bruge den kommende S-togsstation i St. Rørbæk.

En nordlig løsning vil betyde at ejendomme på begge sider af J.F. Willumsens Vej skal eksproprieres, idet der ikke er udlagt areal til en udbygning af vejen.

Endeligt gives der udtryk for, at Kronprins Frederiks Bro, efter en eventuel etablering af en sydlig forbindelse, fortsat skal være statsejet, samt at der ikke bør være brugerbetaling ved en sydlig forbindelse.

5.43 Bo Holtemann i Slangerup

Anfører, at hvis der kommer en god vejforbindelse frem til en nordlig løsning, kunne en del af trafikken til Frederiksværk køre denne vej og derved aflaste Hillerødvej samt Isterødvej.



5.44 Jan Poulsen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Mener det ikke er rigtigt, når det i VVM-redegørelsen anføres, at de sydlige forslag har størst konsekvenser for natur, landskab og sommerhusbeboerne på Tørslev Hage.

Bemærker endvidere, at der p.t. ingen støj er i syd, men hvis forbindelsen etableres, og indfaldsvejen til byen føres via Marbækvej, forøges støjen fra 0 dB til 57 dB.

5.45 Birthe og Per Leth, Granplantagen på Tørslev Hage

Spørger om en grundvandssænkning i området i forbindelse med en gennemførelse af én af de sydlige forbindelser vil påvirke de nedsivningsanlæg, der er i området, og om der er planer om at kloakere området i forbindelse med et eventuelt anlægsprojekt.

Hertil har *Vejdirektoratet* svaret, at der ikke er risiko for, at nedsivningsanlæggene påvirkes negativt af en midlertidig grundvandsænkning, og at projektet ikke omfatter planer om kloakering i området. Grundvandssænkningen for alle sydlige løsninger ophører, når anlægget er etableret. Der vil derfor ikke være påvirkninger af grundvandet i driftsfasen. En eventuel kloakering i området på et senere tidspunkt beslattes af Frederikssund Kommune.

Desuden spørges, om der vil blive taget hensyn til støvproblemer i anlægsperioden.

Hertil har *Vejdirektoratet* oplyst, at der i forbindelse med anlægsarbejdet vil blive taget hensyn til støvproblemerne, idet entreprenørerne bliver pålagt at forhindre støvgener bl.a. ved at vande arbejdsarealerne i tørre perioder.

Det anføres, at et anlægsprojekt vil betyde at huspriserne vil falde og eventuelt gøre sommerhuse usælgelige. Der spørges om der i projektet tages hensyn til dette.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at det i arealanalysen er anført, at der skal eksproprieres mellem 0 og 5 ejendomme ved en realisering af et af de forslag, der løber gennem Tørslev Hage. Når der ikke er tale om flere ejendomme, skyldes det, at *Vejdirektoratet* skønner, at den arealmæssige påvirkning, som sommerhusejendommene udsættes for, ikke er så indgribende, at det kan udløse et større antal totalekspropriationer.

Vejdirektoratet har desuden bemærket, at der i projekter af denne karakter normalt ikke kompenseres for eventuelle faldende ejendomspriser.

For de ejendomme, der bliver alvorligt belastet af støj, men som ikke totaleksproprieres, vil det i forbindelse med en ekspropriation være muligt at få tilkendt en erstatning for støj, hvis ekspropriationskommissionen vurderer, at støjgenerne ligger ud over, hvad der skyldes den almindelige samfundsudvikling. En sådan erstatning for støj kan gives uafhængigt af, om man skal afstå arealer til vejanlægget eller ej.

Det understreges, at det ikke er *Vejdirektoratet*, der bestemmer omfanget af totalekspropriationer, men at alle ekspropriationer gennemføres af en ekspropriationskommission. Denne kommission



er en uafhængig instans, der ikke på nogen måde er bundet af det skøn af ekspropriationsomfanget, som Vejdirektoratet foretager i VVM-fasen.

Kommissionen foretager ved en besigtigelsesforretning en prøvelse af projektet og fastlægger herunder det indgreb, projektet medfører, på de enkelte ejendomme.

Det er ikke muligt at opstille faste retningslinjer for, hvor tæt en beboelse skal være på et vejanlæg, før der sker en totalekspropriation. Dette beror i hvert enkelt tilfælde på en konkret vurdering, der foretages af ekspropriationskommissionen.

Birthe og Per Leth nævner afslutningsvis, at der muligvis findes en lov der siger, at hvis der findes andre muligheder for nye vejanlæg, skal man tage hensyn til rekreative områder.

Hertil har *Vejdirektoratet* oplyst, at det i EU's Habitatdirektiv nævnes, at det med visse undtagelser ikke er muligt at anlægge et nyt vejanlæg gennem habitatområder (Roskilde Fjord er udpeget som habitatområde), hvis der findes alternative linjeføringsmuligheder.

I denne sammenhæng bemærkes det, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. Vejdirektoratet har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er efter Vejdirektoratets vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

5.46 Jeppe Johansen, Rolf Krakesvej i Frederikssund

Der stilles en række spørgsmål, der især knytter sig til de nordlige linjeføringer.

Der ønskes oplysninger om de forskellige nordlige løsningsforslags konsekvenser for trafikafviklingen i anlægsperioden, herunder hvor mange dage der vil være ét spor tilgængeligt på J.F. Willumsens Vej, hvor mange dage J.F. Willumsens Vej vil være helt lukket, hvordan trafikgenerne vil fordele sig over dagens og ugens forløb og hvor meget forsinkelse trafikanter skal forvente i anlægsperioden.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der ikke i VVM-undersøgelsen er udarbejdet detaljerede anlægs- og udførelsestidsplaner. Dette vil først ske i den efterfølgende fase, i forbindelse med detailprojektering af det valgte forslag. I VVM-redegørelsens Sammenfattende rapport nr. 351 er der i kapitel 8 beskrevet de overordnede principper for trafikafvikling i anlægsfasen, og de deraf afledte trafikale konsekvenser.

Endvidere ønskes oplyst, hvordan man i driftsfasen for de forskellige nordlige løsninger sikrer sig, at trafikken kan afvikles sikkert i området ved J.F. Willumsens Vej under hensyntagen til Frederikssund Kommunes kommende ændring af skolestrukturen, der bl.a. vil betyde at endnu flere elever skal krydse J.F. Willumsens Vej. I den forbindelse oplyses det, at der i området findes skoler, daginstitutioner, handelsskole, gymnasium og teknisk skole.



Vejdirektoratet har hertil oplyst, at der i forslag N1a, N1c og N2a bliver etableret niveaufri skæring, hvor J.F. Willumsens Vej krydser Frederiksværkvej og Odinsvej/Kocksvej. Dette betyder at skolebørn og andre bløde trafikanter kan krydse hen over J.F. Willumsens Vej uden at skulle krydse den stærkt trafikerede tværgående vej.

I forslag N1b og N2b bliver der etableret signalregulerede kryds, hvor J.F. Willumsens Vej krydser Frederiksværkvej og Odinsvej/Kocksvej. Den 4-sporede vej vil her betyde, at skolebørn og andre bløde trafikanter skal krydse en bred vej ved signalreguleringerne, hvilket er en mindre trafikikker løsning.

Når den præcise løsning er valgt, vil de detaljerede udformninger blive fastlagt i tæt samarbejde med Frederikssund Kommune.

Der spørges videre om, hvordan de enkelte løsningsforslag vil påvirke rejssetiden for trafikanter, der skal krydse fjorden, og for transporttid internt i Frederikssund.

Vejdirektoratet har hertil oplyst, at trafikberegningerne er gennemført ved hjælp af en regional trafikmodel, der omfatter hele hovedstadsregionen. Denne er opdelt i ca. 820 zoner, og selve Frederikssund by er opdelt i ca. 20 zoner. I de trafikale konsekvensvurderinger, der er beskrevet i kapitel 8 og 15 i rapport 351, er alle delbidrag for køretider og tidsgevinster summeret for alle de nævnte zoner. Der er ikke beregnet særskilte rejssetider for pendlere, der rejser langt, eller for transport internt i Frederikssund, da trafikanterne har mange forskellige start- og slutpunkter.

Der ønskes endvidere informationer om hvilke forureningsmæssige og luftforeningsmæssige konsekvenser, der vil være for de berørte beboere i henholdsvis nordbyen og sydbyen af de forskellige linjeføringsforslag.

Luftkvalitetsgrænserne vurderes ikke overskredet langs J. F. Willumsens Vej eller andre veje i undersøgelsesområdet, hverken i dag eller i fremtiden. Med undtagelse af løsningsforslag S3 (lang tunnel), vurderes ingen af de foreslåede løsninger at medføre overskridelse af luftkvalitetsgrænserne. Ved løsningsforslag S3 vurderes det, at der vil kunne forekomme overskridelser af luftkvalitetsgrænsen for kvælstofdioxid (NO₂), men kun ved de sommerhuse på Tørslev Hage, der ligger nærmest tunnelmundingen. Såfremt det besluttes at gennemføre løsning S3, vil der blive foretaget en nærmere vurdering af luftkvaliteten i omgivelserne, herunder eventuelle afværgeforanstaltninger.

De miljørelaterede konsekvenser er nærmere beskrevet i kapitel 12 i rapport 351.

Afsluttende ønskes oplyst, om de støjbeskyttende foranstaltninger, som beboere langs J.F. Willumsens Vej har etableret, indgår i støjregningerne for de nordlige forslag.

Vejdirektoratet har hertil oplyst, at sådanne foranstaltninger ikke indgår i de gennemførte støjregninger, da de ikke er etableret over længere strækninger og derfor kun vurderes at have mindre støjdæmpende effekt.



5.47 Bitten og Morten Abildtrup, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Det henstilles, at Vejdirektoratet indstiller et af de nordlige forslag (N1a, N1c eller N2a), hvor J.F. Willumsens Vej føres under Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværksvej.

Der argumenteres herfor ud fra forskellige perspektiver.

Det trafikale perspektiv

Det nævnes, at køproblemerne på J.F. Willumsens Vej er forårsaget af, at Kronprins Frederiks Bro er en flaskehals og at de signalregulerede kryds giver stop i trafikafviklingen. Ved de nævnte nordlige forslag udbygges broen til 4 spor og to signalregulerede kryds fjernes. Samtidig bliver der bedre mulighed for at komme på tværs af J.F. Willumsens Vej. Det påpeges, at en nordlig forbindelse vil kunne stå færdig ca. 2 år før en sydlig forbindelse.

Det anføres videre, at en sydlig forbindelse sandsynligvis vil medføre, at Marbækvej vil blive indfaldsvej til Frederikssund, hvilket vurderes at få trafikken i bymidten ved det nye center Sillebroen Shopping til at bryde sammen. Dette vil desuden gøre færdsel til og fra en række institutioner ved Marbækvej langt vanskeligere og farligere for bløde trafikanter.

Det økonomiske perspektiv

Det anføres, at den billigste nordlige løsning er ca. 930 mio. kr. billigere end den billigste sydlige løsning og at det derfor vil være billigere for staten at vælge en nordlig løsning. Videre anføres, at valg af en sydlig forbindelse vil betyde væsentligt forøgede udgifter for Frederikssund Kommune til vedligeholdelse af Kronprins Frederiks Bro og de tilhørende vej anlæg, hvis disse nedklassificeres til kommunale anlæg.

Det påpeges videre, at en sydlig forbindelse vil påvirke den nye strandpark og at byggegrunde i det sydlige område vil falde til priser under det budgetterede. Dette vil betyde manglende skatteindtægter fra området mange år frem i tiden. Det konkluderes, at en sydlig forbindelse alt i alt vil resultere i en stor økonomisk byrde for kommunen, mens en nordlig forbindelse vil være billigst for staten.

Hensyn til naturen

Det påpeges, at de nordlige forslag vil være mere skånsomme over for naturen end de sydlige og at de nordlige forslag ikke påvirker fredninger og Natura 2000-området, mens de sydlige løsninger i betydeligt omfang belaster Natura 2000-området med støj og forurening.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at både de nordlige og de sydlige løsningsforslag er beliggende i Natura 2000-området, der strækker sig helt op til syd for Frederiksværk.

Hensyn til mennesker

Det påpeges, at en sydlig løsning vil forringe den rekreative anvendelse af den nye strandpark og af sommerhusområdet på Tørslev Hage som følge af øget støjbelastning.

Videre nævnes det, at en sydlig forbindelse vil medføre en stigning i støjbelastningen for helårsbeboelserne i området fra stort set ingenting til i gennemsnit 58 dB, med endnu højere belastning i spidsbelastningsperioderne.



Der gøres opmærksom på, at en nordlig forbindelse, med tilhørende støjbeskyttelse vil betyde, at beboerne i området vil opleve en mindre støjbelastning, end tilfældet er i dag samtidig med, at ingen nye områder vil blive berørt af støj. En nordlig løsning vil således betyde, at samlet set færre mennesker vil blive påvirket af støj.

Byens udvikling

Det påpeges, at en sydlig løsning vil bremse udviklingen af Frederikssund by mod syd, mens en ny nordlig forbindelse vil sikre fortsat byudvikling mod syd samtidig med, at der bliver skabt bedre sammenhæng i den nordlige del af Frederikssund, idet J.F. Willumsens Vej bliver lettere at krydse.

5.48 Lene Priem Pedersen og Ole Jensen i Herlev

Har et sommerhus på Tørslev Hage og er meget påvirkede af hvilken ny fjordforbindelse, der besluttet. Er bekymrede for hele miljøet omkring Roskilde Fjord, hvis der vælges et forslag, der er placeret syd for Frederikssund over Tørslev Hage. En sådan løsning vil være ødelæggende både for alle beboere i Frederikssund Sydby og for alle sommerhusene på Tørslev Hage, og støjen vil påvirke alle beboere i Frederikssund, især hvis det bliver en højbro.

Mener at en udbygning af Kronprins Frederiks Bro og de tilsluttede veje vil være den bedste løsning og håber, at beslutningstagerne vil gennemføre dette, så alle, der har hus på Tørslev Hage, snart ved hvordan fremtiden vil blive.

Anfører, at mange må holde i kø i og omkring København, men at det ikke må hindre, at der skal ske et eller andet omkring broen over Roskilde Fjord.

5.49 Kim Saabye Pedersen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Har den overordnede vurdering, at Frederikssund og dets opland er bedst tjent med en nordlig løsning, som medfører nedrivning af den eksisterende bro. Samtidig vurderes, at alle forslag, der berører Sydbyen, er uacceptable. Dette begrundes med 5 hovedsynspunkter:

1. I vurderingen af de sydlige forslag overser VVM-undersøgelsen det faktum, at der i øjeblikket ikke er nogen trafikstøj i Sydbyen, hvorfor en løsning tæt herved vil opleves som en meget stor forandring rent støjmæssigt i hele området. En nordlig løsning vil, hvad angår støj, opleves som status quo eller en forbedring i forhold til den eksisterende løsning.
2. Løsninger, som medfører en ny bro over fjorden uden at den eksisterende bro rives ned, vil være ødelæggende for oplevelsen af fjordrummet. Det anføres, at en ny bro i den sydlige del af Frederikssund vil efterlade et dybt indtryk af menneskers indgriben i fjordens naturlige udseende, der i mange år fremover vil udgøre en æstetisk skamplet. Derudover vil en sydlig løsning opsplutte Tørslev Hage og opdele hele oplandet syd for Sydbyen og Frederikssund - et område der bruges flittigt til rekreative aktiviteter, herunder løb og cykling.
3. Det anses for problematisk at inddrage mere landbrugsareal til vejanlæg, hvorfor det eksisterende vejnet bør udbygges.
4. En sydlig løsning vil være hæmmende for Frederikssunds yderligere udvikling i sydgående retning, da ingen vil bo tæt op ad store vejanlæg. Det anføres, at broer, ligesom høj-



spændingsanlæg, ikke bør være synlige og derfor erstattes af nedgravede løsninger. I den sammenhæng nævnes elselskabernes planer om at nedgrave højspændingsledninger, fordi de ødelægger landskabet.

5. Ved de sydlige forslag er der ikke taget tilstrækkelig højde for, at mange beboere vil være indespærret mellem jernbanen, en ny motortrafikvej, Strandvangen og den udbyggede Marbækvej. I den sammenhæng nævnes også, at det er besluttet at nedlægge den eneste skole i Sydbyen, hvorfor skolesøgende børn fra Sydbyen nu skal krydse Strandvangen og Roskildevej for at komme til Åbjergskolen.

Vejdirektoratet har til punkt 1 bemærket, at det af kapitel 11 i VVM-redegørelsens rapport nr. 351 fremgår, at alle forslagene vil reducere antallet af støjbelastede boliger i forhold til den eksisterende situation (Basis 2018). Opgørelserne over antal støjbelastede boliger for hvert af løsningsforslagene er en samlet opgørelse over antal boliger i hele undersøgelsesområdet, dvs. både i nord (Frederikssund) og syd (Tørslev Hage og Sydbyen) samt øvrige omegn af Frederikssund og Jægerspris. Samlet set er der kun små forskelle mellem de forskellige forslag.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger langs J.F. Willumsens Vej i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmessige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder som f.eks. Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. I Sydbyen vil støjbidraget fra motortrafikvejen dog ikke give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB for helårsbeboelser.

5.50 Hanne og Hans Bøvling, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Anfører, at *Vejdirektoratet* på det indledende borgermøde i efteråret 2007 om VVM-undersøgelsen præsenterede skitser af forslag til en sydlig fjordforbindelse, hvor der var vist en tilslutning af Marbækvej til fjordforbindelsen, og at *Vejdirektoratet* på mødet havde nævnt, at skitserne var taget fra Amtets gamle planer.

På den baggrund indsendte Hanne og Hans Bøvling et indlæg til VVM-undersøgelsen, hvor der anbefales en forbindelse syd for Frederikssund, da der – efter deres opfattelse – ikke forelå nogen planer om at gøre Marbækvej til en indfaldsvej fra en sydlig forbindelse. Hanne og Hans Bøvling er nu uforstående over at Marbækvej i VVM-redegørelsen er forudsat tilsluttet en sydlig fjordforbindelse.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der – da der ved undersøgelsens start ikke forelå andet grundlag end Amtets planer – blev der taget udgangspunkt i dette materiale. *Vejdirektoratet* har samtidig understreget, at det ikke på noget tidspunkt i VVM-undersøgelsen er meldt ud, at Marbækvej ikke ville blive sluttet til de sydlige forbindelser. De sydlige løsninger er som beskrevet i kapitel 6 i rapport nr. 351 undersøgt både med og uden tilslutning til Marbækvej, og det er efter aftale med Frederikssund Kommune forudsat i VVM-redegørelsen, at Marbækvej tilsluttes en eventuel ny sydlig fjordforbindelse, som adgangsvej til og fra bymidten i Frederikssund.



Hanne og Hans Bøvling anfører endvidere, at området omkring Marbækvej vil blive voldsomt belastet af støj, ikke så meget fra en eventuel sydlig fjordforbindelse, som fra en mere trafikeret Marbækvej, der er tilsluttet fjordforbindelsen, og med mere trafik til og fra et nyt supermarked og det nye center Sillebroen Shopping. Derfor ønskes ikke nogen sydlig forbindelse over fjorden.

Hanne og Hans Bøvling anbefaler, at én af de nordlige løsninger bør vælges, da alle, der bor langs J.F. Willumsens Vej, har kendt til trafikstøjen, da de købte eller flyttede ind – i hvert fald de, der er flyttet ind siden 1957.

5.51 Aase Nissen og John Petterson, Tørslev Hage og Farum

Bemærkningerne til VVM-redegørelsen er tillige fremsendt på vegne af to andre familier, der også har sommerhus på Kysttoften på Tørslev Hage.

Der gøres indsigelse mod de sydlige linjeføringer S1, S2, S3 og S6.

Det anføres, at sommerhusene på Kysttoften ved linjeføringerne S1, S2 og S3 vil blive berørt af såvel motortrafikvejen som den nye tilkørselsvej til den nordlige del af sommerhusområdet, som har store rekreative værdier.

Der er fremsat en række bemærkninger til VVM-undersøgelsen, hvor Vejdirektoratets svar i det følgende er gengivet i punktform:

Konsekvensvurderinger af trafikale og miljømæssige forhold for de tilstødende vejanlæg

Indledningsvist påpeges, at VVM-redegørelsen ikke omfatter konsekvensvurderinger af de trafikale og de miljømæssige forhold for de tilstødende vejanlæg bl.a. på Hornsherred.

- *Vejdirektoratet* har hertil bemærket, at der i VVM-undersøgelsen er vurderet såvel de trafikale konsekvenser (trafikbelastninger på vejstrækningsniveau, køretider, tidsgevinster og kørselsudgifter) som støj og konsekvenser for luft og klima (emissioner m.m.) på alle større veje i hele hovedstadsregionen. Derudover er de miljømæssige konsekvenser vurderet mere detaljeret i et område omkring både de nordlige og de sydlige linjeføringer. De trafikale vurderinger er foretaget ved hjælp af en trafikmodel, der omfatter vejnettet i hele hovedstadsregionen. Ændringerne i trafikmængden på de større veje i Frederikssundsområdet og på den nordlige del af Hornsherred fremgår for de enkelte linjeføringsforslag af kapitel 8 i rapport 351.

Trafikale forhold

Det fremhæves, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at den gennemsnitlige tidsbesparelse er 2 min. for trafikanter ved de nordlige løsninger og 4 min. ved de sydlige, samt at den bedre trafikafvikling vil øge antallet af krydsende køretøjer. Videre peges på, at der ved etablering af en sydlig forbindelse fortsat vil være mange køretøjer, der vælger Kronprins Frederiks Bro, samt at der ved en nordlig løsning vil være mindre støj i Frederikssund som følge af støjværn og støjreducerende belægning. På den baggrund konkluderes, at der ved en sydlig linjeføring fortsat vil være trafikproblemer i Frederikssund, mens en nordlig linjeføring vil reducere støjbelastningen og sikre den nødvendige trafikafvikling over fjorden, hvilket taler for en nordlig linjeføring.



Videre fremhæves, at en ny fjordforbindelse, hvad enten det er en sydlig eller nordlig, vil medføre en øget trafikmængde også på vejene udenfor projektområdet. Det anføres, at konsekvenserne heraf ikke fremgår af VVM-redegørelsen og at der således vil være økonomiske og miljømæssige uafdækkede konsekvenser på Hornsherred, der er større ved de sydlige linieføringer, hvilket taler for en nordlig linieføring.

- *Vejdirektoratet* har hertil bemærket, at de trafikale og miljømæssige konsekvensvurderinger er foretaget for vejnettet i hele hovedstadsregionen, jf. ovenstående bemærkninger.

Forhold på Tørslev Hage ved forslag S1, S2 og S3

Det anføres, at det er helt uacceptabelt at de sydlige forslag S1, S2 og S3 medfører overskridelse af grænseværdien på 53 dB i sommerhusområdet ved Tørslev Hage, som i dag stort set ikke er udsat for vejstøj. En betydelig støjforøgelse i området vil medføre et stort tab i den rekreative værdi af sommerhusene.

Herudover anføres det, at støjberegningerne ikke medtager effekten af den nye tilkørselsvej til den nordlige del af sommerhusområdet og forlægningen af Gammel Færgedårdsvej, som vil komme meget nær de sydligste sommerhuse på Kysttoften.

Videre peges der på det tab af rekreative værdier, som vil ramme hele området og det understreges, at da området er omfattet af forskellige fredninger og tillige udgør en perle for mennesker og dyreliv, bør man gøre alt for at værne om området.

Det bemærkes, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at der i anlægsperioden vil være en vis påvirkning af vandmiljø og fugleliv på fjorden, påvirkninger som kompenseres ved genopretning. Der stilles spørgsmålstejn ved om disse genopretninger vil finde sted og påpeger, at der under alle omstændigheder vil være naturområder, som er tabt for altid.

- *Vejdirektoratet* har hertil bemærket, at etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i sommerhusområdet i forhold til i dag.

I Danmark anvendes Miljøstyrelsens grænseværdier som udgangspunkt for vurdering af støjgener fra veje. Ifølge Miljøstyrelsen er en bolig støjbelastet når vejstøjniveauet overstiger 58 dB som et gennemsnit over året. Miljøstyrelsen har i vejledningen om støj fra veje anført vejledende støjgrænser ved planlægning af nye boliger og sommerhuse på henholdsvis 58 dB og 53 dB, idet sommerhusområder opfattes som mere støjfølsomme end boligområder. Der findes ingen vejledende grænseværdier for støjbelastningen fra nye veje.

Ved planlægning af nye veje tilstræber *Vejdirektoratet* at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, når vejen passerer samlede bolig- og sommerhusområder. Der er således praksis for at tage de samme hensyn til sommerhuse som til helårsboliger. I de fremlagte forslag til linieføringer gennem Tørslev Hage, er der inkluderet afværgeforanstaltninger i form af støjafskærmninger, nedgravning af vejen og støjreducerende belægning, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne.



I VVM-redegørelsen er det beskrevet, at opgørelser baseret på grænseværdien for boligområder på 58 dB ikke fuldt ud afspejler støjkonsekvenserne af de forskellige forslag i sommerhusområdet ved Tørslev Hage. Derfor er der for hvert af forslagene foretaget en optælling af sommerhuse belastet med 53-58 dB. På den baggrund er det i VVM-redegørelsen anført, at de sydlige løsninger (S1, S2 og S3) vil medføre, at nogle sommerhuse på Tørslev Hage støjbelastes med mere end 53 dB.

Støjbidragene fra den forlagte Gammel Færgedørsvej og fra den nye tilkørselsvej vurderes ikke at have betydning for det samlede støjniveau i omgivelserne ved Kysttoften, da det er støjen fra motortrafikvejen der, på trods af støjafskærmninger m.m., vil være den klart dominerende støjkilde.

Hvad angår konsekvenserne for natur, flora og fauna samt de foreslåede kompenserende foranstaltninger henvises der til kapitel 12 i rapport 351.

Tidsperspektiv og samfundsøkonomi

Det anføres, at det af Vejdirektoratets præsentation på borgermødet den 17. maj 2010 fremgik, at en nordlig forbindelse kan stå færdig ca. 2 år før en sydlig. Videre peges på, at der vil være færre miljøkonsekvenser i og omkring fjorden, at anlægsudgifterne er mindre, at den samfundsmæssige gevinst større og at der er færre uafklarede forhold ved tilslutningsvejene i Hornsherred ved de nordlige linjeføringer.

Det konkluderes afslutningsvis at de samlede konsekvenser for støj, fjordmiljø, økonomi og tidsspekter alle taler til fordel for en nordlig linieføring.

5.52 Louise og John Starup, Fasanvej i Frederikssund

Bemærkningerne til VVM-redegørelsen er tillige fremsendt på vegne af en anden familie, der også har hus på Fasanvej.

Indledningsvis anføres, at broforbindelsen bør udformes som en boret tunnel (forslag S6). Det begrundes bl.a. med, at det er ulogisk at føre trafik fra den sydlige del af Hornsherred gennem den nordlige del af Frederikssund og videre sydpå ad motorvej mod Ballerup/København. Det belastet miljøet, byzonen, den tværgående trafik og mange borgere – og giver længere transporttid og større vedligeholdelsesudgifter, fordi den vejstrækning, der belastes, er længere.

Der peges på en boret tunnel S6, fordi det giver færrest gener for miljø og borgere. Det er en kønnere løsning, larmer mindre, giver langt mindre forbrug af brændstof og mindre vedligeholdelse. Det foreslås, at tunnellsøsningen eventuelt modificeres således, at vejen rammer Skovnæsvej i stedet for Landerslevvej for at belaste de små byer Landerslev og Over Dråby, hvor der ligger to skoler, mindst muligt.

Det anføres endvidere, at det har været almindelig kendt i generationer, at der med stor sandsynlighed ville komme en sydlig forbindelse, så det har man haft mulighed for at indrette sig på.

Særligt vedrørende Færgevej/Bruhnsvej anføres, at den nordlige del af byen er belastet af, at trafikken fra Hornsherred til Frederikssund Station og bycentrum primært benytter Færgevej og Bruhnsvej, med periodevis lange køer gennem byen til følge. Det bemærkes, at trafikplanlægning



gen i forbindelse med de nordlige løsninger slet ikke har taget seriøst højde for denne problemstilling, og at Færgevejsproblematikken stadig vil være der, selv om det vælges at føre J.F. Willumsens Vej under Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej. Der vil fortsat være køer igennem byen.

Det nævnes videre, at med en sydlig forbindelse vil trafikken fordele sig, således at trafikken fra Jægersprisområdet vil køre gennem byen, mens trafikken fra sydligere dele af Hornsherred til Frederikssund Centrum vil komme fra syd, til gavn for infrastrukturen. Trafik fra den sydlige del af Hornsherred til Ballerup/København vil ikke passere Frederikssund Nord og vil dermed få en kortere vej.

Det bemærkes videre, at en nordlig forbindelse vil medføre omfattende støjgener i de nye beboelsesområder på Frederikssund Havn og Skyllebakke Havn samt i området langs Frederikssunds kystlinie mod Roskilde Fjord. En ny nordlig broforbindelse vil stadig medføre ventetid på vejene mod Frederikssund bycentrum og mod Slangerup, når broen er oppe – og det uanset at trafikken afvikles i 2 spor i hver retning.

En nordlig løsning indebærer, at der skal anlægges en ny adgangsvej til Lille Færgevej. Det vurderes at ville skæmme kyststrækningen og spolere et meget benyttet rekreativt område.

Afslutningsvis anføres, at biltrafikken skal ud af byen, bl.a. fordi der er megen uvedkommende transittrafik og fordi der er mange lette trafikanter, der krydser J.F. Willumsens Vej – også andre steder end ved Odinsvej/Kocksvej og Frederiksværkvej, hvor der i forslag N1a etableres niveaufri kryds.

5.53 Ulrik Jensen, Marbæk Allé i Frederikssund

Det foreslås at der vælges en nordlig løsning med overdækket vognbane inden for byzonen i Frederikssund.

Forslaget begrundes med, at der ved de skitserede løsninger vil være gener i form af støj, uagtet hvilken løsning der vælges. Og der vil være miljøpåvirkninger, særligt for naturen, ved valg af en sydlig løsning.

Det anføres videre, at det ved fastlæggelse af løsning må tages i betragtning, at der kan vælges en løsning, hvor vognbanerne overdækkes på J.F. Willumsens Vej – i det mindste på de strækninger, hvor vejen ligger indenfor byzonen. Det nævnes i den sammenhæng, at en sådan løsning kraftigt vil forbedre støjforholdene i de omkringliggende områder. Derudover vil man kunne opnå, at der oven på de overdækkede vognbaner bliver områder, der naturligt knytter nord- og sydbyen sammen.

Det bemærkes, at der er årelange erfaringer med overdækkede vognbaner, og at en sådan løsning blev etableret på Øresundsforbindelsen gennem Tårnby.

Det anføres endvidere, at det ved en sydlig løsning med brugerbetaling må forventes, at trafikken udenfor myldretiden kan øges, og at det vil betyde, at støjen øges i de timer, hvor den er mest



generende. Det vurderes at de vægtede gener vil blive større end de, der fremgår af VVM-redegørelsen, da gænevurderingerne baseres på en standardfordeling af støjen.

Vejdirektoratet har til forslaget om overdækning af J.F. Willumsens Vej bemærket, at det i forslag N1a, N1c og N2a er forudsat, at J.F. Willumsens Vej graves ned under terræn mellem J.F. Willumsen Museum og Ådalsvej, med lodrette støttevægge langs vejen. Herved opnås dels niveaufri passager ved Odinsvej/Kocksvej og ved Frederiksværkvej, dels en god støjreduktion, der suppleres med udlægning af en støjreducerende belægning. Derudover opsættes støjskærme langs vejen på de strækninger, hvor der er samlede helårsbeboelser tæt ved vejen, idet *Vejdirektoratet* tilstræber at reducere vejtrafikkens støjbidrag ved facaden på helårsbeboelserne til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på maksimalt 58 dB for helårsbeboelser.

Hvad angår forslaget om overdækning af J.F. Willumsens Vej på længere strækninger har *Vejdirektoratet* bemærket, at en tunnelløsning vil være meget problematisk at etablere og den vil udelukkende kunne betjene gennemkørende transittrafik. En lang tunnel vil stille store sikkerhedsmæssige krav der bl.a. omfatter nødfortove, brandsikring og redningsveje, med deraf øgede krav til bredden af en tunnel. Hvis en tunnelløsning også skal kunne betjene trafik til og fra de centrale dele af Frederikssund, skal der endvidere etableres til- og frakørselsanlæg f.eks. ved Frederiksværkvej og ved Ådalsvej. Det er *Vejdirektoratets* vurdering, at fordelene ved en overdækning af J.F. Willumsens Vej ikke opvejer de betydelige trafikale ulemper og de meget højere anlægsudgifter ved en sådan løsning.

Hvad angår bemærkningen om, at trafikken på en sydlig forbindelse med brugerbetaling vil blive øget uden for myldretiden og dermed medføre øgede støjgener i forhold til det i VVM-redegørelsen anførte har *Vejdirektoratet* bemærket, at der ikke er foretaget støjberegninger for et sådant scenarium – hvor trafikken i øvrigt er vurderet til kun at være godt 25 % af trafikken i et scenarium uden brugerbetaling.

5.54 Palle Simonsen og Susanne Albæk, Lille Lyngerupvej i Lyngerup

Indledningsvis bemærkes – med henvisning til rapport 351 - at en ny sydlig vejforbindelse over Roskilde Fjord, med en nordlig forbindelse mod Landerslev og Jægerspris m.v. via "Ny Landerslevvej", vil medføre en fordobling af trafikken igennem Landerslev by – fra ca. 3.200 til ca. 6.100 køretøjer pr. døgn. Resultatet vil blive en væsentlig forringelse for beboerne i Landerslev by i form af støj og forurening, vanskeligere forhold for trafikken i Landerslev og en fordobling af risikoen for ulykker som følge af den øgede trafik. Endvidere nævnes, at Landerslevvej er skolevej for en del skolesøgende trafikanter.

Henvendelsen er bilagt et kort, der viser et bebygget område i Lyngerup omkring Landerslevvej, som vurderes at vil få flere gener som følge af en udbygget vejforbindelse. På kortet er desuden markeret, at markerne på den aktuelle ejendom vil blive gennemskåret af "Ny Landerslevvej". Desuden er der markeret et naturområde, som har ligget uberørt siden nedlæggelsen af den gamle jernbane og det anføres, at der i dette område både er en del rovfugle (bl.a. musvåge og rød glente) og andre dyr (fasaner, agerhøns, vinbjergsnegle, markfirben).

Endvidere nævnes det, at området, af det tidligere Frederiksborg Amt, blev udpeget som grundvandsreservoir, og at det på den baggrund er muligt at få tilskud til skovrejsning.



Der er skitseret to forslag til en alternativ vejføring for den nord-sydkørende trafik, så den ikke føres gennem Landerslev by og det nævnte naturområde:

- **Forslag A:**
At undlade at etablere "Ny Landerslevvej" mellem Lyngerupvej og Landerslevvej – og samtidig lukke Landerslevvej for gennemkørende trafik syd for Landerslev by (dog evt. buslomme og gennemgående cykelsti). Herved vil den nord-syd kørende trafik skulle benytte det eksisterende vejnet, dvs. Lyngerupvej/Skovnæsvej og Hyllestedvej. Dette vurderes i henvendelsen at medføre en ekstra køretid på 1,1 minut.
- **Forslag B:**
Som forslag A – men med en lidt kortere vejforbindelse via Hasselhøjvej mellem Hyllestedvej og Lyngerupvej.

Vejdirektoratet har følgende kommentarer til de fremsatte bemærkninger og forslag:

Trafik gennem Landerslev

Ved anlæg af en ny vejforbindelse vil en række eksisterende veje blive aflastet væsentligt i trafikal henseende, mens andre veje, herunder vejen gennem Landerslev, beklageligvis vil få mere trafik og dermed flere gener end i dag.

Trafikale konsekvenser af forslag A

Vejdirektoratet har foretaget en beregning af de trafikale konsekvenser, såfremt den nord-syd kørende trafik skal afvikles som i forslag A.

De væsentligste konsekvenser heraf vil være:

- På Hyllestedvejen vil hverdagsdøgntrafikken i 2018 være ca. 5.500 køretøjer, hvilket er en stigning på 4.200 køretøjer i forhold til "forslag S1, S2 og S3" med "Ny Landerslevvej" ført helt frem til Landerslevvej.
- Trafikken på "Ny Landerslevvej" vil blive reduceret fra 7.000 køretøjer (i forslag S1, S2 og S3) til 4.800 køretøjer pr. døgn i 2018 mellem motortrafikvejen og Lyngerupvej.
- Trafikken på en sydlig fjordforbindelse vil blive reduceret fra 19.800 køretøjer (i forslag S1, S2 og S3) til 17.900 køretøjer pr. døgn i 2018, dvs. en reduktion på ca. 1.900 køretøjer.
- Trafikken på Kronprins Frederiks Bro vil blive øget fra 13.300 køretøjer (i forslag S1, S2 og S3) til 15.300 køretøjer pr. døgn i 2018, dvs. en øgning på ca. 2.000 køretøjer.

Det er beregnet, at der vil være en ekstra rejsetid på ca. 300 køretøjstimer pr. hverdagsdøgn i 2018.

Trafikale konsekvenser af forslag B

I forslag B forudsættes Hasselhøjvej benyttet som forbindelsesvej i stedet for Hyllestedvejen og Skovnæsvej. Forslaget forudsætter, at Hasselhøjvej udbygges og at der etableres en mere direkte tilslutning til Lyngerupvej, ved at forlænge Hasselhøjvej.



Det vurderes at den ekstra rejsetid vil være lidt mindre end i forslag A, og at trafikken på en ny sydlig forbindelse ikke vil blive reduceret helt så meget som beregnet for forslag A.

Bemærkninger fra Frederikssund Kommune til de to forslag

Vejdirektoratet har forelagt de to forslag og resultaterne af trafikberegningen for Frederikssund Kommune, idet det vil være Frederikssund Kommune, der skal stå for vejlukning, vejombygninger og vejudbygninger, og således afholde udgifterne hertil.

Frederikssund Kommune ønsker ikke at Landerslevvej skal lukkes, ligesom kommunen ønsker "Ny Landerslevvej" ført fra fjordforbindelsen og helt frem til Landerslevvej. Herved bliver det ikke aktuelt at forlænge Hasselhøjvej.

Baggrunden for kommunens holdning er, at der ønskes flyttet så meget trafik fra Kronprins Frederiks Bro til en ny sydlig fjordforbindelse som muligt. Endvidere ønsker kommunen de mest optimale forbindelser mellem en ny fjordforbindelse og Jægerspris/Kulhuse-området uden unødvendige omveje. Kommunen ønsker endvidere at bevare den gode direkte forbindelse imellem Skibby, Lyngerup, Jægerspris og Kulhuse via Landerslevvej.

På den baggrund har *Vejdirektoratet* vurderet, at der ikke er grund til at foreslå ændringer af de forudsatte vejforbindelser i de sydlige forslag.

Miljøforhold i området ved den nedlagte jernbane ved Lyngerup

I forbindelse med VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse er der gennemført et omfattende feltprogram både på land og i fjorden. Undersøgelseslokaliteterne på land er på forhånd blevet udvalgt med udgangspunkt i alle de vandhuller, moser, overdrev, enge og strandenge, som er udpeget efter naturbeskyttelseslovens § 3. Derudover er undersøgelserne suppleret med vandhuller registreret på Kort10 og vandhuller eller lavbundsområder, der kan skelnes på luftfotos eller som i øvrigt er opdaget under feltundersøgelserne.

Forinden feltundersøgelserne blev der taget kontakt til nedenstående lokale foreninger med en opfordring til at dele deres viden om relevante fund af dyre- og plantearter i lokalområdet:

- Danmarks Naturfredningsforening – Hovedorganisationen
- Danmarks Naturfredningsforening, Frederikssund
- Dansk Botanisk Forening
- Frederikssund og Omegns Sportsfiskerforening
- Danmarks Sportsfiskerforbund
- Dansk Entomologisk Forening
- Dansk Ornitologisk Forening
- Foreningen til Svampekundskabens Fremme

Der blev ikke indrapporteret nogen ny viden i denne sammenhæng.

Angående de konkrete observationer

Som det fremgår af ovenstående, er det en forudsætning i feltprogrammet, at der er taget udgangspunkt i arealer, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 og arealer, som er



potentielle § 3-områder. Det pågældende område ved den nedlagte jernbane er ikke udpeget som et beskyttet område, og er derfor ikke besøgt under feltundersøgelserne.

Hovedparten af de arter, der i henhold til henvendelsen er observeret ved den nedlagte jernbane, er almindeligt forekommende arter, der ikke er omfattet af nogen form for beskyttelse. Markfirben er dog omfattet af habitatdirektivets bilag IV og er dermed omfattet af en streng beskyttelse. Det skal bemærkes, at rød glente er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet og den indgår i udpegningsgrundlaget for enkelte EF-Fuglebeskyttelsesområder i Danmark og det øvrige EU. Rød glente er som ynglefugl knyttet til skove, men fouragerer i det åbne land.

Hvis der siden feltundersøgelserne i 2008-2009 er fremkommet nye oplysninger og dokumentation af arters tilstedeværelse på arealerne ved den nedlagte jernbane, er det naturligvis af interesse for projektet, at disse data gøres tilgængelige hurtigst muligt, herunder specificering af fundenes antal og placering. På baggrund af dokumentationen kan det derefter blive vurderet nødvendigt at foretage målrettede specifikke feltundersøgelser efter arten på det nedlagte jernbaneareal. Efter klarlægning af artens forekomst på arealet vil der i forbindelse med en senere detailprojekteringsfase blive taget hensyn til forekomsten af markfirben, herunder en vurdering af behovet for eventuelle afværgende foranstaltninger. Det vurderes dog, at vejen kan gennemføres uden at komme i konflikt med den økologiske funktionalitet for markfirben i området. Blandt andet fordi kun en lille del af jernbanen inddrages og dette er den mest tilgroede del og markfirben lever i lysåbne omgivelser.

Grundvands- og drikkevandsinteresser

Området omkring den nedlagte jernbane er i Kommuneplanen for Frederikssund Kommune (2009 – 2021) udpeget som skovrejsningsområde. Dette er bl.a. som et middel til at sikre grundvands- og drikkevandsinteresser.

For at sikre grundvands- og drikkevandsinteresserne i området bliver den nye fjordforbindelse etableret med et nyt afvandingsystem med kantopsamling og aflødning via nedløbsbrønde og tætte ledninger for at hindre nedsivning af vejvand til grundvandet. Vejvandet bliver ledt til regnvandsbassiner, der kan være åbne eller overdækkede, men er etableret med tæt bund for at undgå nedsivning og således beskytte grundvandsinteresserne. Bassinerne etableres med olieudskiller og reguleret afløb, således at olie tilbageholdes og partikler bundfældes. Det vurderes dermed, at grundvands- og drikkevandsinteresserne ikke påvirkes ved etablering af en ny fjordforbindelse.

"Ny Landerslevvejs" fremtidige status

Såfremt det besluttes at realisere et af de sydlige forslag til en ny fjordforbindelse, vil Staten anlægge "Ny Landerslevvej" som skitseret i VVM-redegørelsen. Derefter påregnes vejanlægget overdraget til Frederikssund Kommune, og vejen vil herefter få status af kommunevej – på samme vis som Landerslevvej har det.

Det må derfor forventes, at eventuelle hastigheds- eller støjdæmpende foranstaltninger eller andre tiltag, der kan reducere generne for beboerne langs Landerslevvej, vil skulle besluttes og gennemføres af Frederikssund Kommune.



5.55 Jannie Bratfeldt og Allan Thomsen, Borgmestervænget i Frederikssund

Går ind for en sydlig løsning og er imod nordlige løsninger, der leder en 4-sporet vej direkte ind igennem den eksisterende by.

Det anbefales, at der ved valg af det kommende projekt tages et overvejende hensyn til hvilken infrastruktur, der på sigt vil være den bedste løsning for regionen som helhed, og at de infrastrukturelle og miljømæssige konsekvenser over tid samt de umiddelbare indgreb overfor de berørte borgere må have afgørende betydning ved beslutningstagningen.

Støjgener ved en nordlig løsning

Det anføres, at en række beboelser på Borgmestervænget udsættes for høje støjniveauer fra J.F. Willumsens Vej, og at forslagene til udbygning af J.F. Willumsens Vej ifølge VVM-redegørelsen vil medføre, at beboelserne fortsat er støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Det bemærkes, at der på en strækning af J.F. Willumsens Vej fra krydset ved Ådalsvej og mod øst er forudsat en støjafskærmning, som stopper ud for den aktuelle ejendom på Borgmestervænget, hvilket vil medføre, at støj fra den resterende strækning af J.F. Willumsens Vej uhindret vil kunne belaste boligområdet.

På den baggrund anmodes om, at der foretages en undersøgelse af, hvordan støjen fra J.F. Willumsens Vej kan reduceres yderligere.

Det bemærkes endvidere, at området ved Borgmestervænget er placeret højt i forhold til J.F. Willumsens Vej, hvorfor Jannie Bratfeldt og Allan Thomsen anmoder Vejdirektoratet om at overveje mulighederne for en eventuel nedgravning eller overdækning af krydset ved Ådalsvej og mod øst.

Generelle betragtninger for en sydlig løsning

Det anføres derudover i henvendelsen bl.a., at:

- Det ikke er hensigtsmæssigt at føre al trafikken til og fra Hornsherred ind gennem byen, når man har muligheden for at føre den syd om byen.
- En sydlig løsning vil medføre den bedste infrastruktur, bl.a. i relation til planlagt motorvej og nyt byområde ved St. Rørbæk, og at det vil reducere benzinforgbrug og CO₂-udledning.
- En sydlig løsning vil være mere fremtidssikret, da der i så tilfælde vil være 6 spor over fjorden – mod kun 4 spor ved en nordlig løsning.
- En sydlig løsning vil overordnet genere færrest borgere – og grundejerne i Sydbyen har gennem de sidste 5 årtier kunnet gøre sig bekendt med påtænkte sydlige linjeføringer.
- Æstetisk vil en nordlig løsning være tvivlsom, selv om en niveaufri løsning vælges, idet byen vil blive opdelt i to dele.
- Byrådets beslutning om at sammenlægge skoledistrikter vil medføre, at flere hundrede skolebørn dagligt vil skulle krydse J.F. Willumsens Vej.
- En nordlig løsning vil medføre betragtelige trafikale gener i anlægsperioden.
- Anlægsomkostningerne for visse af de sydlige forslag er kun marginalt dyrere end for de nordlige forslag, og den samfundsøkonomiske nutidsværdi for f.eks. en højbro er klart større end for en nordlig løsning.



Afslutningsvis anføres, at en sydlig løsning bør vælges ud fra infrastrukturelle og miljømæssige konsekvenser over tid – og der anmodes om, at støjafskærmningen ved J.F. Willumsens Vej fra Ådalsvej og mod øst revurderes, hvis Vejdirektoratet skulle pege på en nordlig løsning.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at forslagene til udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund generelt vil medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

Boligområdet ved Borgmestervænget vil dog ikke opleve nogen mærkbar ændring i støjforholdene efter en eventuel udbygning af J.F. Willumsens Vej. Det forhold at bebyggelsen er beliggende i en vis afstand fra vejen og skærmen (ca. 70 meter) samt at terrænet er let skrånende op fra J.F. Willumsens Vej til bebyggelsen, bevirker at den støjdæmpende effekt af støjskærmen er begrænset. I VVM-redegørelsen forudsættes skærmen ved Borgmestervænget afsluttet ca. 75 meter øst for boligområdet. Ved en eventuel detailprojektering vil der blive foretaget en revurdering af placering og udformning af støjskærmen ud for Borgmestervænget.

Hvad angår forslaget om nedgravning eller overdækning af J.F. Willumsens Vej ved Ådalsvej er det bemærket, at dette vurderes at være en dyr og ikke realistisk støjreducerende løsning. Dels skal der etableres vejtilslutninger til Ådalsvej, dels er behovet for et niveaufrit kryds ved Ådalsvej væsentligt mindre end ved Odinsvej/Kocksvej og ved Frederiksværkvej.

5.56 Anita og Jesper Jørgensen, Amledsvej i Frederikssund

Anbefaler en lang tunnel eller alternativt en kort tunnel fra Frederikssund Syd til Hornsherred (S3/S2), med følgende begrundelser:

- At der allerede i 70'erne var planlagt en forbindelse fra Frederikssund Syd til Tørslev Hage, og man i mellemtiden har udvidet byen mod syd og udstykket sommerhusgrunde på Tørslev Hage.
- At en tunnelløsning vil kunne tilgodese flest borgere i Frederikssund Kommune samtidig med at trafikken fordeles mellem den eksisterende fjordforbindelse og en ny.
- At en sydlig forbindelse kan tilsluttes en kommende motorvej og være fremtidssikret i forhold til trafikken igennem Hornsherred.
- At en sydlig forbindelse har et fremtidigt perspektiv i relation til en ny bydel ved St. Rørbæk.
- At en sydlig forbindelse kan gennemføres uden anlægsmæssige gener for Frederikssunds indre by.
- At en sydlig forbindelse vil være bedst for miljøet, idet trafikken kan afvikles glidende, i modsætning til en nordlig forbindelse, hvor der fortsat vil være bilkøer som følge af brooplukninger.
- At trafikken i en anlægsfase for en nordlig forbindelse vil skulle afvikles under kaotiske forhold.
- At skolebørn i 0.-6. klasse fra 2011 skal flyttes fra Marienlystskolen til Falkenborgskolen – og at anlægsfasen vil være direkte farlig for disse lette trafikanter.



- At J.F. Willumsens Vej i 1950'erne blev anlagt som en vej nord om byen ("Omkørselsvejen"), og at områderne omkring vejen senere er blevet fuldt udbygget, så det nu vil være absurd at føre en 4-sporet vej igennem et så tæt udbygget område.
- At en sydlig forbindelse vil være et supplement til Kronprins Frederiks Bro og fungere som en ekstra sikkerhed for borgerne i Hornsherred.
- At Kronprins Frederiks Bro blev bygget i 30'erne, og at der ikke som ved andre broer fra den tid (Storstrømsbroen og Lillebæltsbroen) er bygget supplerende forbindelser.
- At en nordlig løsning kun kan blive en discountløsning.

5.57 Marianne Bille Langebek, Ymersvej i Frederikssund

Anbefaler en sydlig løsning, idet en sådan bedst vil kunne afvikle trafikken.

Der anføres følgende argumenter mod en nordlig forbindelse:

- Der vil fortsat være et lyskryds ved Askelundcentret/Silvan og McDonald's.
- Der vil fortsat være et lyskryds ved Strandvejen, hvor der er mange sideveje.
- Børnehaven Pilehaven har i dag ind- og udkørsel til J.F. Willumsens Vej. Denne ind- og udkørsel er i de nordlige forslag tænkt sløjfet, hvilket vil betyde endnu mere trafik på Strandvejen. Det vil desuden betyde en væsentlig omvej for mange forældre, der skal aflevere børn i Pilehaven.
- Der vil fortsat være et lyskryds ved Færgevej, som er hurtigste vej fra Hornsherred til centret Sillebroen Shopping – med deraf følgende øget trafik på Færgevej.
- Alle de mange lyskryds, der fortsat vil være på J.F. Willumsens Vej, samt en bro, der fortsat skal åbne for sejlbådene, vil medføre en fortsat utålelig kødannelse. Og det vil medføre øget luftforurening omkring J.F. Willumsens Vej.
- Skolestrukturen ændres væsentligt fra 2011/2012, hvilket medfører, at skolebørn i 0.-6. klasse fra 2011 skal flyttes til Falkenborgskolen, at 7.-10. klasse skal samles på Marienlystskolen, og at elever fra 4. klasse dagligt skal gå fra Falkenborgskolen til Klub Nord, hvorved de skal krydse J.F. Willumsens Vej. Dette medfører en væsentlig forøget trafik af "bløde trafikanter" på tværs af J.F. Willumsens Vej, samtidig med at der er mange tunge køretøjer, og at vejen er stærkt trafikeret morgen og eftermiddag. I en anlægsperiode kan dette kun give anledning til kaotiske tilstande.

Der udtrykkes på den baggrund håb om, at der ved beslutning om en ny fjordforbindelse vægtes en forbindelse, der er fremtidssikret og bygget til den øgede trafik, der forventes, samt at det sikres, at der med forbindelsen opnås en glidende trafikafvikling over Roskilde Fjord.

Derfor peges på en sydlig forbindelse, gerne en tunnel.

5.58 Jane Stensgaard Jakobsen og Jan Erik Jensen, København NV

Har i en del år har været på jagt efter en byggegrund og har siden 2007 ventet på udstykning af grunde i etape 3 og 4 i Sydbyen i Frederikssund. Dette område er valgt grundet den idylliske fred og ro, og at man her stort set altid kan høre fuglene fløjte. Samtidig ligger området tæt ved vand, skov og dejlig natur.



Har købt en grund beliggende på Ørnestens Vænge og har for nylig indgået aftale om at få bygget et hus på grunden.

Grunden ligger ca. 300 m fra de sydlige linjeføringer – og man er meget imod etablering af en højbro (forslag S1), da den vil spærre for udsigt og samtidig give meget støj, idet grunden ligger lige i vindretningen.

Der forventes et tab, hvis ejendommen på et tidspunkt skal sælges. Frederikssund Kommune har oplyst, at der p.t. kun er solgt 2 ud af omkring 50 grunde.

Det nævnes endvidere, at man fra den lokale presse har erfaret, at et par andre borgere har foreslået en sydlig vejforbindelse ca. 900 m sydligere end de forslag, der er beskrevet i VVM-redegørelsen. Man vil foretrække en sådan løsning og der anbefales en nøjere analyse heraf.

Det anføres, at det sydlige løsningsforslag med højbro S1 og ligeså tunnelloøsningerne S2 og S3 vil give voldsomme støjgener i Sydbyen og igennem det veletablerede sommerhusområde på den anden side af fjorden. Det bemærkes, at en sydligere forbindelse lige nord for Skuldelev Strand – med en linjeføring lige nord for højspændingsledningerne, ca. 1.800 m syd for forslag S1 - vil påvirke væsentligt færre beboere i området.

Det anføres, at der for kommunen må være et potentiale i en fremtidig udbygning lige syd for Sydbyen, hvis linjeføringen for en sydlig forbindelse placeres 900 m eller 1.800 m sydligere.

Der peges primært på en udvidelse af den nordlige eksisterende broforbindelse, da trafikken dermed kun forøges i myldretiden, men ellers hele tiden har været netop der. Sekundært vil man søge erstatning for det økonomiske tab, som en sydlig højbro som forslag S1 vil give.

Afslutningsvis nævnes, at man kan se sig tvunget til at indklage en beslutning om valg af en sydlig højbro med placering som forslag S1 for alle instanser, hvor det er muligt. Familien vil desuden involvere sig i beslutningsprocessen og tage kontakt til de politikere, der er involveret heri.

Vejdirektoratet har i sit svar gjort opmærksom på, at der i VVM-undersøgelsens indledende fase blev undersøgt en lang række forskellige linjeføringer, herunder også det omtalte forslag fra borgere i Frederikssund. Dette og andre forslag syd for Tørslev Hage blev fravalgt af trafikale og primært miljømæssige årsager, jf. beskrivelsen herom i kapitel 6 i rapport 351.

Vedrørende Frederikssund Kommunes fremtidige udbygningsmuligheder syd for Sydbyen har *Vejdirektoratet* bemærket, at de sydlige linjeføringsforslag for en fjordforbindelse er indarbejdet i Frederikssund Kommunes Kommuneplan 2009-2021.

Hvad angår de støjmæssige forhold er bemærket, dels at der i støjberegningerne tages hensyn til de fremherskende vindretninger i området, dels at støjniveauet fra en ny fjordforbindelse i boligområderne i Sydbyen i ingen af de sydlige forslag vil overstige den vejledende grænseværdi på 58 dB, jf. omtalen heraf i kapitel 11 i rapport 351.

Hvad angår bemærkningerne om at søge erstatning for et eventuelt økonomisk tab er oplyst, at der sædvanligvis ikke gives erstatning, hvis ikke ejendommen direkte berøres af et nyt vejanlæg.



For de ejendomme, der bliver alvorligt belastet af støj, men som ikke totaleksproprieres, vil det i forbindelse med en ekspropriation være muligt at få tilkendt en erstatning for støj, hvis ekspropriationskommissionen vurderer, at støjgenerne ligger ud over, hvad der skyldes den almindelige samfundsudvikling. En sådan erstatning for støj kan gives uafhængigt af, om man skal afstå arealer til vejanlægget eller ej.

Det er understreget, at det ikke er Vejdirektoratet, der bestemmer omfanget af ekspropriationer og erstatninger, men at alle ekspropriationer gennemføres af en ekspropriationskommission. Denne kommission er en uafhængig instans, der ikke på nogen måde er bundet af det skøn af ekspropriationsomfanget, som Vejdirektoratet foretager i VVM-fasen.

5.59 Lisbeth og Niels Pedersen, Beckersvej i Jægerspris

Anfører indledningsvis, at Hornsherred i dag fremstår som et område, hvor der ikke er foretaget ødelæggende anlægsarbejder og derfor er en rekreativ perle, tæt på København. Dette vil blive ødelagt, hvis en sydlig fjordforbindelse vælges.

Lisbeth og Niels Pedersen mener ikke man skal ødelægge natur og miljø med en ekstra bro/tunnel, når man kan udvide en udmærket broforbindelse, der i forvejen ligger det helt rigtige sted for trafikanternes videre færden. Herved vil man også imødekomme EU's krav til Natura 2000 og man risikerer ikke indblanding fra Bruxelles.

Endvidere anføres det, at det i VVM-undersøgelsen er forudsat at trafikken stiger, mens den rent faktisk er faldet. Dertil påpeges, at betydningen af en færdig Holbækmotorvej er undervurderet, idet det uden tvivl vil reducere antallet af biler mærkbart.

Der opfordres kraftigt til at vælge en nordlig løsning, med udvidelse af den eksisterende broforbindelse, idet dette ikke har nogen nævneværdige miljøkonsekvenser, er billigere og samtidig vil nedbringe støjen på J.F. Willumsens Vej.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at både de nordlige og de sydlige forslag går igennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. *Vejdirektoratet* har behandlet alle de skitserede forslag som sidestillede og ligeværdige projekter i VVM-undersøgelsen. Der er foretaget grundige konsekvensvurderinger af alle forslag, og herudfra beskrevet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Det er efter *Vejdirektoratets* vurdering muligt at gennemføre alle de i VVM-redegørelsen beskrevne løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.

Angående trafikudviklingen har *Vejdirektoratet* bemærket, at trafikprognoserne er baseret på kommunernes planforudsætninger om vækst i boliger og arbejdspladser. *Vejdirektoratet* har samtidig bekræftet, at der i 2009 blev konstateret et mindre fald i trafikken. Det er endvidere bemærket, at det i trafikberegningerne er indregnet, at Holbækmotorvejen udbygges til 6 spor mellem Roskilde Vest og Fløng.



5.60 Jens Morten Hansen, Fælledvej i Jægerspris

Stiller spørgsmål ved, om de skiftende offentlige planer for fællesarealet på Tørslev Hage har haft indvirkning på de økonomiske overslag, der er udarbejdet for de sydlige forslag.

Vejdirektoratet har til dette kort redegjort for forhistorien for det pågældende areal. Frederiksborg Amt undersøgte tilbage i slutningen af 1960'erne forskellige placeringer af en ny vejforbindelse ved Tørslev Hage for at supplere den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. I denne undersøgelse indgik mulighederne for en løsning på det smalleste sted af fjorden – mellem Marbæk og Tørslev Hage.

Tørslev Hage-området var sidst i 1960'erne under udstykning til sommerhusbebyggelser. For at sikre muligheden for at kunne føre en vejforbindelse i land ved og gennem Tørslev Hage erhvervede amtet det areal, der i dag deler området i en nordlig og en sydlig del.

Efter vejlovsreformen i begyndelsen af 1970'erne overtog Staten ansvaret for broforbindelsen over Roskilde Fjord. Da amtet ikke kunne komme videre med planerne om en ny vejforbindelse over Roskilde Fjord, og Staten ikke var interesseret i at overtage arealet på Tørslev Hage, solgte amtet arealet til grundejerforeningen på Tørslev Hage for 1 kr.

I forbindelse med en revision af vejloven i 1998 overgik ansvaret for fjordforbindelsen og Kronprins Frederiks Bro samt den øvrige del af rute 53 igen til Frederiksborg Amt.

Frem til kommunalreformen i 2007 gennemførte Frederiksborg Amt en række undersøgelser af en ny forbindelse over Roskilde Fjord, hvor forskellige løsningsmuligheder blev analyseret.

I rapporten "Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen i Frederikssund" fra 1999, som Frederiksborg Amt udgav i samarbejde med de daværende Frederikssund, Jægerspris og Skibby kommuner, beskrives trængselsproblemerne gennem Frederikssund i relation til Kronprins Frederiks Bro og Omkørselsvejen/J.F. Willumsens Vej, samt mulighederne for forbedringer på kort og på lang sigt. Det anbefales i rapporten, at der på lang sigt anlægges en forbindelse over Roskilde Fjord syd for Frederikssund.

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

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

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



I efteråret 2005 gennemførte Frederiksborg Amt supplerende tekniske, miljømæssige og OPP-relaterede forundersøgelser for at belyse konsekvenserne af en bro eller tunnel mellem Tørslev Hage og Marbæk syd for Frederikssund.

Efter nedlæggelse af amterne med udgangen af 2006 overtog Vejdirektoratet 1. januar 2007 vejbestyrelsesansvaret for rute 53, herunder strækningen gennem Frederikssund by (J.F. Willumsens Vej) og på Hornsherred (bl.a. Skovnæsvej, Lyngerupvej og Skibbyvej).

Der har således gennem tiderne været foretaget forskellige undersøgelser og planlægning, samt fra amtets side en konkret arealerhvervelse, der ikke blev realiseret i et vejanlæg. I den aktuelle VVM-redegørelse har *Vejdirektoratet* foretaget en vurdering af omfanget af arealbehov og ekspropriationsmæssige indgreb i ejendomme berørt af de fremlagte vejforslag, se nærmere i kapitel 5 i Vejdirektoratets VVM-rapport 354 Arealanvendelsesanalyse. Som det fremgår af beskrivelserne af arealanvendelse og ejendoms konsekvenser, er det arealernes nuværende anvendelse og eksisterende planbindinger, der har dannet grundlag for de arealmæssige og økonomiske konsekvensvurderinger, og ikke arealernes skiftende forhistorie.

Det forhold at offentlig planlægning ændrer sig over en årrække er en risiko, man som ejer af fast ejendom generelt må affinde sig med. Vejplaner kan betyde en nedgang i værdien på ens ejendom uden at det betyder, at man kan få erstatning herfor. Hvis det besluttes, at der skal anlægges vej gennem området, vil det være en uvildig ekspropriationskommission, der til sin tid skal vurdere de indgreb, som vejanlægget gennem Tørslev Hage vil medføre på de enkelte ejendomme. Det er dermed også ekspropriationskommissionen, der fastsætter eventuel erstatning for gener, arealafgivelse eller totalekspropriation. Erstatninger vil normalt blive givet ud fra det prisniveau, der gælder for ejendomme i området og prisfastsættelsen sker ud fra hvad en fornuftig køber ville betale for arealet eller ejendommen. Ekspropriationsforholdene er omtalt i kapitel 8 i VVM-rapport 354 Arealanvendelsesanalyse

Ekspropriationskommissionen vil, når projektet er detaljeret yderligere, indkalde de berørte lodsejere til en besigtigelsesforretning, hvor lodsejerne kan fremlægge deres synspunkter for kommissionen, inden denne beslutter hvordan projektet skal udføres, og herunder hvilke indgreb, der skal ske på de berørte ejendomme.

Vejdirektoratet har endvidere gjort opmærksom på, at der først skal vedtages en anlægslov i Folketinget for et kommende vejanlæg og der skal bevilges penge på finansloven til vejanlægget. Efterfølgende ekspropriationer kan ikke gå ud over de rammer, som projektet er forudsat gennemført under og som er beskrevet i anlægsloven.

5.61 Peter og Trine Colsted, Færgevej i Frederikssund

I høringssvaret peges på de store gener, den nuværende forbindelse har for brugerne af forbindelsen og for beboerne i det nordlige område, og at en ny fjordforbindelse derfor ikke skal være en nordlig løsning.

Der angives en række grunde til, at det ikke skal være en nordlig løsning, herunder at en nordlig løsning ikke løser trafikproblemerne, idet lyskryds og broåbninger fortsat vil forhindre en god trafikafvikling, at en nordlig forbindelse vil øge J. F. Willumsens Vejs barriereeffekt og fortsat vil dele



byen i to og dermed ødelægge byens fremtidige udvikling, at en nordlig forbindelse vil være en katastrofe for de bløde trafikanter, idet der findes mange uddannelsesinstitutioner i området, at beboere og institutioner i området vil blive udsat for forøget luftforurening i strid med en EU-dom, der betyder, at partikelforureningen langs veje skal minimeres. En sydlig løsning vil opfylde disse betingelser.

Det anføres videre, at anlægsarbejdet ved en nordlig forbindelse vil skabe kaotiske trafikforhold, hvorimod generne for trafikken ved en sydlig forbindelse vil være begrænsede, at en ny nordlig forbindelse vil give ulidelige støjforhold for beboere og arbejdspladser, mens støjforholdene ved en sydlig løsning kan mindskes ved at undlade at tilslutte Marbækvej til den nye forbindelse og ved at etablere en bedre afdækning af vejen på Tørslev Hage, hvor beboerne kun er til stede i en begrænset del af året.

Det påpeges, at trafikken på en kommende sydlig linieføring kan forøges i forhold til det, der fremgår af VVM-redegørelsen, ved at etablere trafikdæmpende foranstaltninger på den nuværende forbindelse kombineret med forbud mod tung trafik over Kronprins Frederiks Bro, og der stilles spørgsmålstejn ved anlægsoverslagene, idet man mener, at en nordlig løsning vil blive betydeligt dyrere end angivet samt at en nordlig løsning vil være samfundsøkonomisk dårlig.

5.62 Ditte Zerlang Christensen og Nikolaj Marsk Andersen, Fyrrebakken i Frederikssund

I henvendelsen fremføres en række argumenter mod en ny nordlig forbindelse, og der peges på en ny forbindelse syd for Frederikssund.

Som argumenter mod en ny nordlig forbindelse anføres bl.a., at en udbygget nordlig forbindelse vil føre til længere åbningstider for broen, idet bådenes passagetid forøges og dermed forværres broens flaskehalseffekt, at en udvidelse af J.F. Willumsens Vej vil have store konsekvenser for den interne trafik i Frederikssund og betyde stor omvejskørsel for trafikanter til områdets uddannelsesinstitutioner, boliger, daginstitutioner og svømmehal samt at der i anlægsfasen vil opstå store trafikale problemer på J.F. Willumsens Vej.

Videre anføres, at såvel en udbygget nordlig som en ny sydlig forbindelse vil være miljømæssig forsvarlig, men at en nordlig løsning vil komme til at påvirke betydeligt flere helårsboliger end en sydlig forbindelse, at en sydlig forbindelse kan anlægges uafhængigt af de eksisterende trafikproblemer i Frederikssund, og at det vil være en mere langsigtet løsning, der vil lede gennemkørende trafik uden om Frederikssund by og dermed forkorte rejsetiden for de mange pendlere, der dagligt anvender Kronprins Frederiks Bro.

5.63 Stine S.B. Petersen, København NV

Fremhæver, at med de afværgeforanstaltninger, der jf. VVM-redegørelsen indarbejdes i projektet, vil de sydlige linjeføringer, alt andet lige, medføre større påvirkninger af natur, friluftsliv, kulturarv og landskaber.

Opfordrer derfor til at man vælger en nordlig løsning med udbygning af den eksisterende forbindelse, og påpeger, at en nordlig løsning ikke medfører nævneværdige miljøkonsekvenser, at den er billigere end de sydlige løsninger, samt at den vil nedbringe støjen på J.F. Willumsens Vej.



5.64 Morten M. Pedersen og Malene K. Skude, Mejerigårdsvej i Jægerspris

Anbefaler en nordlig løsning med niveaufri kryds på J.F. Willumsens Vej.

Anbefalingen begrundes med en række argumenter for en nordlig løsning og imod en sydlig løsning. Det anføres således bl.a. at en nordlig løsning er en af de billigste, at en nordlig løsning vil føre al trafik over fjorden, mens en sydlig løsning kun vil føre ca. 50 % af den samlede trafik over fjorden, at en nordlig løsning udelukkende vil støjbelaste ejendomme, som i forvejen er støjbelastede, endda med en reduceret støjbelastning i forhold til i dag, at der ikke sker støjreduktion på J.F. Willumsens Vej ved en sydlig løsning, at en sydlig løsning vil krydse uforstyrrede Natura 2000-områder, at vejanlæggene ved en sydlig forbindelse vil opsplitte det åbne land, at beskyttede arter som padder og krybdyr vil blive påvirket af vejanlæggets barriereeffekt på trods af faunapassager, og at en sydlig løsning vil inddrage landbrugsarealer, hvor en nordlig løsning kun i begrænset omfang berører landbrugsarealer.

Der fremføres videre nogle trafikrelaterede argumenter, herunder at den igangværende udvidelse af Holbækmotorvejen ikke er medregnet i den trafikale belastning på Rute 53 og på en sydlig linieføring, samt at trafik fra den nordlige del af Hornsherred fortsat vil benytte den eksisterende forbindelse. Af hensyn til bløde trafikanter og langsomkørende trafik skal Kronprins Frederiks Bro bevares og vedligeholdes.

Hertil har *Vejdirektoratet* oplyst, at en udbygning af Holbækmotorvejen frem til Roskilde Vest blev besluttet for flere år siden, og at det i alle trafikberegninger er forudsat, at Holbækmotorvejen er udbygget, jf. side 115 i rapport 351.

Det påpeges videre, at en sydlig linieføring vil medføre støjgener for ejendomme i det åbne land, da det her ikke er planen at etablere støjdæmpende foranstaltninger, hvilket vil betyde en værdiforringelse af de aktuelle ejendomme.

Endelig gøres opmærksom på, at der, selv om det ikke fremgår VVM-redegørelsen, findes flagermus omkring ejendommen på Mejerigårdsvej.

Konsekvenser for ejendommen på Mejerigårdsvej ved en sydlig vejforbindelse - og forslag til forbedringer for ejendommen ved en sydlig løsning

I høringssvaret nævnes en række konsekvenser, som gennemførelse af et af de sydlige løsningsforslag vil have for ejendommen. Forhold som støj, adgangsforhold, produktion på ejendommen og nærhed til motortrafikvejen er emner, som vil have betydning for den ekspropriation, som vil skulle gennemføres, hvis det besluttes at anlægge et af de sydlige løsningsforslag.

Vejdirektoratet har hertil oplyst, at ekspropriationer gennemføres af Ekspropriationskommissionen, som er en uafhængig instans, der ikke er underlagt andre myndigheder end Folketinget. Det er derfor ikke muligt for *Vejdirektoratet* på nuværende tidspunkt at sige noget om erstatningernes størrelse for de forhold, som nævnes i høringssvaret.

Ekspropriationskommissionen vil, når projektet er detaljeret yderligere, indkalde de berørte lodsejere til en besigtigelsesforretning, hvor lodsejerne kan fremlægge deres synspunkter for kom-



missionen, inden denne beslutter hvordan projektet skal udføres, og herunder hvilke indgreb, der skal ske på de berørte ejendomme.

Inden besigtigelses- og ekspropriationsforretninger gennemføres, skal der først vedtages en anlægslov i Folketinget for et kommende vejanlæg, og der skal bevilges penge på finansloven til vejanlægget. Efterfølgende ekspropriationer kan ikke gå ud over de rammer, som projektet er forudsat gennemført under og som er beskrevet i anlægsloven.

Det er *Vejdirektoratets* udgangspunkt, at den arealafståelse, som der i givet fald forventes at ske på den pågældende ejendom, vil være en delekspropriation. Om de forhold, der nævnes vedrørende støj, adgangsforhold, produktion og nærhed kan medføre, at der vil ske en totalekspropriation af ejendommen, vil først kunne afklares under selve ekspropriationsforløbet. Hvorvidt den ene eller den anden løsning bliver slutresultatet afhænger af en samlet økonomisk vurdering, hvori også indgår ejernes ønsker og krav i forhold til ejendommen. Det er Ekspropriationskommissionen, der tager endelig stilling til hvilken løsning, der vælges efter at ejerne har haft lejlighed til at fremkomme med sine ønsker.

I høringssvaret nævnes flere forslag til at reducere de lys- og støjgener, som forventes at påvirke ejendommen. Ekspropriationskommissionen vil ved en realisering af et af de sydlige løsningsforslag afholde én eller flere besigtigelsesforretninger, hvor disse emner kan forelægges for kommissionen, og hvor ejerne kan komme med ændringsforslag til det projekt, som fremlægges af Vejdirektoratet.

Ydermere nævnes der i høringssvaret flere krav til placering og udformning af adgangsvejene til ejendommen. Generelt kan det siges, at fastlæggelsen af nye adgangsveje sker i dialog med ejerne af de berørte ejendomme, og at det er Ekspropriationskommissionen, der tager endelig stilling til hvilket forslag, der skal vælges.

Derudover kan der være trafikikkerhedsmæssige forhold, der gør, at de ønsker til adgangsveje, som ejerne måtte have, ikke kan gennemføres.

5.65 Maria F. Hansen og Daniel Simonsen, Færgevej i Frederikssund

Peger på en ny sydlig forbindelse, og det begrundes med en række argumenter, herunder at de trafikale forhold på Færgevej og J.F. Willumsens Vej ikke vil blive løst ved en udbygning af den eksisterende forbindelse, idet broklappen fortsat med jævne mellemrum skal åbnes for skibstrafik med fortsat kødannelse til følge. Det nævnes endvidere, at generne for de lokale beboere vil øges og det lokale erhvervsliv vil blive påvirket negativt, idet kunderne vil søge andre steder hen for at handle.

Det fremhæves at en udbygning af J.F. Willumsens Vej effektivt vil dele byen i 2 og at tanken om J.F. Willumsens Vej som hovedfærdselsåre gennem byen er fra en anden tid. De fleste borgere og Frederikssund by vil være bedst tjent med, at trafikken ledes uden om byen via en ny sydlig forbindelse, bl.a. set i lyset af en kommende motorvej til Frederikssund.



5.66 Peter Olsen, Gyldenstens Vænge i Frederikssund

Peger på en nordlig løsning og begrundet det bl.a. med, at en nordlig forbindelse vil reducere støjen i forhold til de nuværende forhold, at de niveaufri skæringer med J.F. Willumsens Vej reducerer barriereeffekten, at anlægsperioden for en ny nordlig forbindelse vil være væsentligt kortere end ved en sydlig forbindelse, at de nordlige løsninger vil være billigere end de sydlige, og at en nordlig løsning i langt højere grad tager hensyn til befolkningen i hele Frederikssund Kommune, idet man i nord vil opleve en støjreduktion i forhold til i dag, mens man i syd kan bevare naturen, Strandparken og sikre byens fremtidige udvikling.

Det anføres videre, at bemærkningerne i VVM-redegørelsen om, at de nordlige løsninger vil skabe de største konflikter i forhold til befolkningen er misvisende, idet støjen reduceres ved en ny nordlig forbindelse, mens beboerne i syd, der har købt deres dyre huse i forventning om at blive naboer til naturskønne arealer, fugleliv og en strandpark, vil rejse en protestbølge og sagsanlæg i tilfælde af en sydlig løsning.

Er ikke enig i det hørings svar, der er udarbejdet af Frederikssund Kommune.

Giver udtryk for, at det største problem ved en sydlig løsning er tilslutningen af Marbækvej, idet det vil give en voldsom trafikbelastning af Frederikssund by og især Sydbyen, hvilket vil skabe farlige situationer omkring Strandparken for børn, der i dag trives i et forholdsvis trygt trafikmiljø. Opfordrer derfor til, at man ikke tilslutter Marbækvej til en eventuel sydlig forbindelse, men i stedet leder trafikken uden om byen og det anføres, at en sydlig forbindelse uden tilslutning til Marbækvej, vil resultere i færre konflikter med beboerne i Sydbyen.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at den forudsatte tilslutning af Marbækvej til en sydlig fjordforbindelse er aftalt med Frederikssund Kommune, jf. s. 97 i rapport 351.

5.67 Maria Sturluson, Strandgårds Allé i Frederikssund

Det foreslås at vælge en nordlig løsning gennem Frederikssund, og i henvendelsen er der oplistet en række argumenter herfor.

Det fremføres bl.a. at en nordlig forbindelse er hurtigere og billigere at gennemføre end en sydlig forbindelse, ligesom en nordlig forbindelse er mere skånsom overfor naturen. En nordlig løsning vil betyde, at beboerne langs J.F. Willumsens Vej får mindre støj end de har i dag, mens en sydlig løsning vil medføre meget væsentlige støj mæssige konsekvenser for beboelserne i Sydbyen og på Tørslev Hage samt i den nyetablerede Strandpark. Herudover bemærkes det, at kommunen ved en sydlig løsning kommer til at overtage reparation og vedligeholdelse af Kronprins Frederiks Bro.

Vejdirektoratet har givet følgende bemærkninger hertil:

Hvad angår konsekvenserne for naturen, skal gøres opmærksom på, at både de nordlige og de sydlige forslag går gennem Natura 2000-området i og omkring Roskilde Fjord. I VVM-redegørelsen er det konkluderet, at ingen af forslagene, hverken nordlige eller sydlige, vurderes at påvirke bevaringsmålsætningerne for naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura



2000-området i Roskilde Fjord. Dog er det for de sydlige forslag nødvendigt at gennemføre væsentligt flere foranstaltninger for at afværge skade på Natura 2000-området end for de nordlige forslag. Afværgeforanstaltningerne er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Hvad angår de støjmæssige konsekvenser, så fremgår det af VVM-redegørelsen, at alle forslagene vil begrænse det samlede antal støjbelastede boliger i influensområdet i forhold til Basis 2018, og at der er som helhed er små forskelle i antallet af støjbelastede boliger mellem de forskellige forslag.

Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse gennem Frederikssund vil generelt medføre en reduceret støjbelastning af boliger i Frederikssund på grund af støjafskærmende foranstaltninger. Der er kun små støjmæssige forskelle mellem de forskellige nordlige løsningsforslag.

Etablering af en ny sydlig fjordforbindelse, med undtagelse af en boret tunnel (forslag S6), vil medføre et markant ændret lydbillede i de nærliggende områder til fjordforbindelsen, bl.a. i de støjfølsomme områder Sydbyen og Tørslev Hage, der i dag har ubetydelig eller meget begrænset støj fra vejtrafik. I Sydbyen vil støjbidraget fra motortrafikvejen ikke give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I løsningsforslagene gennem Tørslev Hage indgår der støjdæmpende foranstaltninger, i form af støjafskærmninger og nedgravning af vejen, med det sigte at overholde en støjgrænseværdi på 58 dB ved husfacaderne. En sydlig fjordforbindelse vil samtidig betyde et generelt fald i støjniveauet omkring J.F. Willumsens vej på ca. 1-2 dB som følge af mindre trafik på J.F. Willumsens Vej.

Hvad angår fremtidig drift og vedligeholdelse af Kronprins Frederiks Bro vil det være en politisk beslutning i Folketinget, hvorvidt dette skal overgå til kommunen, hvis der etableres en sydlig løsning.

5.68 Niels Jakob Nielsen, St. Rørbækvej i Frederikssund

Anfører at tilkørselsramperne til en ny sydlig forbindelse vil være særligt støjende på grund af bilernes accelerationer på ramperne ved Frederikssundsvej, både i nordlig og sydlig retning. Det foreslås derfor, at der opsættes støjskærme på til- og frakørselsramperne i forbindelse med en sydlig løsning.

Herudover bemærkes, at en motortrafikvej der ligger over det omgivende terræn, medfører mere støj end hvis vejen ligger i terræn. På den baggrund foreslås at motortrafikvejen syd om Frederikssund anlægges i terræn.

Endelig anbefales det at vælge en nordlig løsning, for at undgå påvirkning af naturområdet i og omkring Roskilde Fjord, for at undgå at samfundet (kommune og stat) har omkostninger til to fjordforbindelser, og fordi en nordlig løsning vil medføre en forbedret infrastruktur og forbedrede støjforhold i Frederikssund Nord, samtidig med at Frederikssund Syd ikke belastes.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at en sydlig fjordforbindelse starter ved det planlagte tilslutningsanlæg til en kommende Frederikssundmotorvej, og at denne motorvej vil forløbe på en dæmning syd for S-togsbanen. Øst for Frederikssundsvej vil støjen fra trafikken på den sydlige forbindelse blive dæmpet væsentligt af dæmningen under Frederikssundsvej.



Hvad angår forslaget om at opsætte støjskærme langs ramperne for at reducere støjpåvirkningen på den planlagte nye by ved St. Rørbæk har *Vejdirektoratet* bemærket, at der kun etableres støj-afskærmning mod eksisterende, sammenhængende helårsbeboelser.

Vejdirektoratet har desuden bemærket, at det ved valg af støjreducerende tiltag ved de sydlige løsninger er tilstræbt at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for nye boliger ved helårs- og fritidsboligerne i og omkring Sydbyen og Tørslev Hage. På den baggrund er der for højbroløsningen (S1) foreslået støjafskærmning af rampen mellem motortrafikvejen og Marbækvej, samt mellem motortrafikvejen og Sydbyen (vest for Marbækvej). For de øvrige sydlige løsninger har der ikke vist sig et behov for støjafskærmning af motortrafikvejen på østsiden af fjorden, da motortrafikvejen på dette stræk ligger lavt i terrænet.

5.69 Christoph Kalthoff i Måløv

Anfører at følgende forhold bør indgå ved beslutning af forslag til en ny fjordforbindelse:

- En ny nordlig fjordforbindelse igennem Frederikssund fortsat vil medføre kødannelse ved åbninger af broen.
- At der i den offentlige debat har været stor fokus på de sydlige løsningers forringelse af støjmiljøet i det sydlige Frederikssund. Hertil bemærkes, at støjniveauet langs J.F. Willumsens Vej i forvejen er meget højt, og at de nordlige løsningsforslag ikke vil medføre nogen væsentlig nedbringelse af støjniveauet, på trods af etablering af støjafskærmninger mm. Boligerne langs J.F. Willumsens Vej vil ved de nordlige løsningsforslag blive udsat for mere støj end boligerne langs Marbækvej, hvis en sydlig forbindelse bliver gennemført.
- At boligejere i Sydbyen har købt deres grunde på et tidspunkt, hvor planerne om en sydlig fjordforbindelse jævnligt er blevet diskuteret i den lokale presse. På den baggrund bør hensynet til beboerne i Sydbyen ikke vægtes højere end hensynet til beboerne langs J.F. Willumsens Vej, som længe har ventet på en aflastning af den eksisterende forbindelse.
- At anlægsarbejderne ved en nordlig løsning vil medføre et trafikalt kollaps gennem Frederikssund.

5.70 Allan Christensen, Tollerupparken i Frederikssund

Henstiller til, at det ved etablering af en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord sikres, at skibsfarten til enhver tid skal kunne passere fjordforbindelse uhindret. Bemærker at der i dag kan forekomme op til 3,5 timers ventetid på passage af den eksisterende broforbindelse.

Opfordrer til, at *Vejdirektoratet* genovervejer en løsning syd om Tørslev Hage (forslag fra borgere), som vil medføre færre støjgener i det sydlige Frederikssund og på Tørslev Hage, samt sikre skibsfarten uhindret passage.

Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der ved udformningen af de forskellige alternative løsningsforslag har været lagt vægt på at sikre, at de fremtidige besejlingsforhold ikke forringes i forhold til i dag. De skitserede forslag, og de besejlingsmæssige forhold i tilknytning hertil, har været



drøftet med repræsentanter fra Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, DanPilot - Lodseriet Danmark, Roskilde Fjordudvalg og brofogeden for Kronprins Frederiks Bro.

En linjeføring syd om Tørslev Hage enten i en lang tunnel fra kyst til kyst eller i en kort tunnel under sejlrenden kombineret med en lang dæmning i den vestlige del af fjorden er blevet fravalgt af såvel miljømæssige som økonomiske årsager, jf. kapitel 6 i rapport 351. Linjeføringen har et mere end 2 km langt forløb i fjorden, der er udpeget som Natura 2000- og fuglebeskyttelsesområde. I den vestlige del af fjorden forløber forslaget igennem et lavvandet område, der er et vigtigt foragerings- og fældeområde for fugle, og anlægsarbejdet vil skulle gennemføres meget tæt ved den fredede ø Kølholm. Her er der i fuglenes yngleperiode adgangsforbud inden for en afstand på 50 m. En dæmningsløsning vil desuden medføre store støj- og lysgener i hele fjordområdet. Anlægsudgifterne til forslaget udformet som en lang tunnel, vurderes at være af samme størrelsesorden som forslag S6 (en boret tunnel).

Vejdirektoratet har samtidig bemærket, at der under alle omstændigheder skal være en nordlig, oplukkelig broforbindelse af hensyn til lokaltrafik og lette trafikanter mellem Hornsherred (bl.a. Jægerspris) og Frederikssund.

5.71 Svend Hansen i Jægerspris

Bemærker, at den bedste løsning vil være en N1-løsning med en udbygning ved den eksisterende fjordforbindelse, hvor samtidig Kronprins Frederiks Bro fjernes.

Nævner endvidere, at de sydlige løsninger vil betyde at inddragelse af naturområder og landbrugsjord, samt at der tilføres støj i og omkring fjorden, hvor der i dag ikke er støj.

En ny sydlig fjordforbindelse vil endvidere betyde, at der fremover vil være driftsudgifter til vedligeholdelse af to broforbindelser, hvilket alt i alt vil medføre øgede driftsudgifter for det offentlige.

5.72 Torben Birk Nielsen, Færgevej i Frederikssund

Giver udtryk for, at der i VVM-redegørelsen ikke er gjort meget ud af at sammenligne de trafikale konsekvenser for henholdsvis en nordlig og en sydlig løsning, og det påpeges, at det er helt åbenbart, at de sydlige løsninger medfører en meget bedre trafikafvikling, hvilket må være målet med en ny fjordforbindelse.

Anfører videre, at ved en sydlig løsning ledes trafikken uden om Frederikssund og trafikanterne undgår en lang omvej gennem byen med lyskryds, rundkørsler og en bro, der åbnes af og til, hvilket skaber massive bilkøer med tomgangskørsel og langsom trafik.

Påpeger, at en sydlig løsning vil sikre trafikken over fjorden også i tilfælde af, at en af forbindelserne midlertidigt spærres. Udrykningskøretøjer vil således altid kunne krydse fjorden.

Gør opmærksom på, at en sydlig forbindelse vil give mulighed for hyppigere broåbninger på den eksisterende forbindelse til glæde for sejlerfolket, og at en sydlig forbindelse vil give et betydeligt bedre trafik-flow ind til bykernen, idet en del af trafikken fra Hornsherred, der i dag kører ad Færgevej, vil benytte Marbækvej.



Til bemærkningen om manglende vurderinger af de trafikale konsekvenser af nordlige og sydlige forslag har *Vejdirektoratet* gjort opmærksom på, at der i kapitel 8 i rapport 351 (Sammenfattende rapport) er beskrevet de trafikale konsekvenser af såvel de nordlige som de sydlige forslag. Tidsbesparelserne som følge af en udbygget nordlig fjordforbindelse eller en ny sydlig fjordforbindelse indgår i de samfundsøkonomiske beregninger i kapitel 15 i samme rapport.

5.73 H. Broksø Lundegaard, J.F. Willumsens Vej i Frederikssund

Er tilhænger af en nordlig løsning ved J.F. Willumsens Vej, da det er den billigste løsning. Mener, at en sydlig løsning vil være "at skyde gråspurve med kanoner", og det anføres, at trafikproblemerne på J.F. Willumsens Vej er koncentreret til 1½ time om morgenen og 1½ time om eftermiddagen. Mener derfor at en ny sydlig løsning vil være uden nævneværdig trafik uden for myldretidene.

Det anføres videre, at de positive erfaringer, der er med den nye rundkørsel ved J. F. Willumsens Vej / Frederikssundsvej, bør tages med i betragtning, og der fremsættes derfor et nyt forslag til en nordlig løsning.

Forslaget omfatter følgende:

1. Etablering af en stor rundkørsel ved Færgegården.
2. Nedlæggelse af udkørsel fra Strandvej og Irisvej, som i stedet skal føres ad Klintevej til en ny rundkørsel med vejene Klintevej (ny), J.F. Willumsens Vej og Færgevej.
3. Lukning af Pilehaven og Jenriksvejs udkørsel til J.F. Willumsens Vej. Trafikken fra de to veje føres ad hhv. Klintevej og Færgevej.
4. Hæve J.F. Willumsens Vej fra "Den hvide bro" til Frederiksværkvej, således at Kocksvej føres under J.F. Willumsens Vej, hvorved der nedlægges en overkørsel der erstattes med en niveaufri skæring i retningen nord-syd.
5. Ombygning af krydset J.F. Willumsens Vej / Askelundsvej til rundkørsel.
6. Anlæg af 3 spor på så lang en strækning som muligt på J.F. Willumsens Vej. Det ene spor skal være vendbart, så der er 2 spor mod øst om morgenen og 2 spor mod vest om aftenen.

Det nævnes endvidere at man bør overveje at etablere en myldretidsklapbro i det gamle jernbanetracé ved havnen. Denne bro kan anvendes som busbro for at sikre bedre busbetjening af Skibby.

Det foreslås videre at de penge, der spares ved en billig nordlig løsning, bør anvendes til at anlægge en bedre vej ned gennem Hornsherred, over Tølløse til Ringsted med forbindelse til Storebæltsbroen. Vejen bør anlægges med overhalingsspor som f.eks. på vejen mellem Jyllinge og Roskilde.

Vejdirektoratet har vurderet forslaget til en udbygget nordlig forbindelse over den eksisterende bro og har følgende bemærkninger til forslaget:



Ad pkt. 1: En rundkørsel mod vest ved Færgegården, tilsvarende den nyetablerede ved Frederikssundsvej / J. F. Willumsens Vej, vurderes ikke at have tilstrækkelig kapacitet til afvikling af den forventede trafik i 2018. Der forløber endvidere en dobbeltrettet cykelsti langs eksisterende Færgelundsvej / Skovnæsvej, i vejens østlige side. Denne skal i så fald etableres ude af niveau, da det ikke er muligt at skabe en trafiksikker krydsning i niveau, idet størstedelen af strækningen fra rundkørslen og frem til broen vil være 4 sporet. Yderligere giver et signalanlæg på begge sider af fjorden mulighed for at regulere trafikken bedre i forbindelse med broåbninger, hvor en rundkørsel vil blive fyldt op af biler i åbningstiden, og dermed en mere ureguleret afvikling ved genåbning.

Ad pkt. 2 og 3: Den foreslåede udformning af vejene Strandvej, Færgevej og J.F. Willumsens Vej har været med i de tidlige overvejelser, men Frederikssund Kommune har givet udtryk for, at den gamle færgekro ved genopbygning skal have vejadgang uden om et boligkvarter. Kapacitetsmæssig skal krydset være signalreguleret, idet en rundkørsel som minimum skal være 2-sporet. En rundkørsel har næppe tilstrækkelig kapacitet til trafikken i 2018. Ved etablering af signalregulerede kryds på en samlet strækning uden rundkørsler opnås yderligere den gevinst, at trafikstyringen af signalerne kan samkøres med en kapacitetsmæssig gevinst og smidigere trafikafvikling til følge.

Ad pkt. 4: Den foreslåede hævnings af J. F. Willumsens Vej vil forværre støjbilledet væsentligt langs denne strækning i forhold til den skitserede løsning. Støjen skal derfor søges afværget ved opsætning af støjskærme. En hævnings af vejen på op til ca. 5,5 m og samtidig montering af 3-4 meter høje støjskærme på en sådan konstruktion vil for naboejendommene langs denne strækning visuelt virke meget bastant, og de nord for vejen beliggende ejendomme vil opleve en væsentlig forringelse af lys- og solindfald.

Ad pkt. 5: Kapacitetsmæssig er der de samme betænkkeligheder, som ved de øvrige foreslåede løsninger. Yderligere vil det kræve et væsentligt større arealindgreb end den i VVM-redegørelsen skitserede løsning.

Ad pkt. 6: Forslaget er tidligere behandlet, hvor det af trafiksikkerhedsmæssige årsager og de tætliggende kryds på J.F. Willumsens Vej blev konkluderet, at rute 53 gennem Frederikssund by ikke egner sig til reversibelt kørespor, jf. afsnit 6.4 i rapport 351: Sammenfattende rapport.

Vejdirektoratet vurderer sammenfattende, at den foreslåede løsning ikke vil give samme kapacitet som N1- og N2-forslagene, og løsningen vil derfor ikke give en acceptabel trafikafvikling igennem Frederikssund by.

5.74 Familien Gylden, Strandgårds Allé i Frederikssund

Anfører, at man ved anlæggelse af en ny fjordforbindelse skal være bevidst om, at det skal være en løsning, der rækker 100 år ud i fremtiden. Familien mener derfor, at den rigtige langsigtede løsning er en lang tunnel mellem Lille Rørbæk og Skuldelev.

I den forbindelse peges på, at dette er fjordens smalleste sted og at det ligger i direkte forlængelse af den fremtidige Frederikssundmotorvej. Man formoder, at trafikken på en sådan forbindelse af flere årsager vil blive større end på en forbindelse mellem Marbæk Strand og Tørslev Hage.



Der peges videre på, at der i det foreslåede tracé allerede findes højspændingsledninger, hvorfor ekspropriationer formodes at blive billigere her samtidig med, at færre mennesker generes og mindre natur ødelægges.

Det er derfor opfattelsen, at VVM-redegørelsen er udarbejdet alt for smalt og derfor bør kasseres helt og udvides, så den omfatter en lang tunnel mellem Lille Rørbæk og Skuldelev.

Hertil har *Vejdirektoratet* bemærket, at der i VVM-undersøgelsen er undersøgt og vurderet en række linjeføringer syd for Tørslev Hage, både hvad angår trafikale konsekvenser og konflikter i forhold til naturen. Alle forslag beliggende syd for Tørslev Hage er fravalgt, jf. VVM-redegørelsens sammenfattende rapport nr. 351, afsnit 6.5 på side 90-91.

Af de fremlagte forslag er kun de to nordlige løsninger acceptable. Valget af nordlige løsninger begrundes med en række argumenter, herunder bl.a., at støjen ved en sydlig løsning vil stige fra fuldstændigt lydløs til voldsom trafikstøj, mens en nordlig løsning vil betyde et fald i støjniveauet for beboerne og ud over Roskilde Fjord. Således vil alle mennesker opleve mindre støj ved en nordlig løsning.

Videre peges på, at de sydlige løsninger påvirker naturen væsentligt mere end de nordlige løsninger, og Roskilde Fjord ønskes bevaret som fuglebeskyttelsesområde uden støj og forurening fra en højbro.

Familien er tvivlende over for, om en sydlig forbindelse vil opnå de samme trafiktal som en ny nordlig forbindelse eller en forbindelse mellem Lille Rørbæk og Skuldelev. Man mener at al trafik nordfra vil fortsætte med at benytte den korteste og direkte forbindelse over fjorden ved Kronprins Frederiks Bro, da en forbindelse ved Marbæk Strand/Tørslev Hage ligger helt unaturligt for tværgående trafik og det eksisterende vejnet. Det er familiens opfattelse at den sydlige trafik fortsat vil køre syd om Roskilde Fjord ved en sydlig forbindelse ved Marbæk/Tørslev Hage, hvorfor trafikken vil blive afviklet mere naturligt i nord.

Familien peger også på, at de nordlige løsninger er væsentligt billigere end de sydlige, og at de giver en væsentligt bedre samfundsøkonomisk nytte, hvorfor de nordlige løsninger også er økonomisk væsentligt bedre løsninger.

Familien konkluderer, at alle forhold taler for en nordlig løsning, mens ingen af de sydlige forslag er brugbare, og at en højbro er et decideret skrækscenarie. Forslag N1a vurderes at være en god løsning, men at der ikke er grund til at bruge de ekstra penge. Derfor peger familien på forslag N2b som den klart bedste løsning.

5.75 Joan og Taus Helleskov, Tørslev Hage/Valby

I henvendelsen, der tillige er sendt på vegne af et andet par med sommerhus på Granbrinken, anføres overordnet, at det taler imod en sydlig løsning, at et helt sommerhusområde, der er ganske særligt fredeligt på grund af beliggenheden, fuldstændig vil ændre karakter. Der bør derfor tages ganske særlige hensyn.



Videre nævnes, at en sydlig løsning, med undtagelse af S3 og S6, vil ændre området helt radikalt – både landskabsmæssigt og støjmæssigt.

På den baggrund bør følgende forhold belyses, så de kan indgå i VVM-undersøgelsen og blive en del af beslutningsgrundlaget:

- Hvad vil det koste at ekspropriere alle sommerhuse på Tørslev Hage ved gennemførelse af forslag S1 og S2, inklusiv besparelser til støjværn, etablering af tilkørselsveje til sommerhusområdet m.m.?
- Økonomiske og støjmæssige konsekvenser af at etablere en overdækning af motortrafikvejen gennem Tørslev Hage for at reducere støjbelastningen – som et billigere alternativ til forslag S3 og S6?
- Støjniveauet i spidsbelastningsperioder for alle forslag, idet støjbelastningerne i VVM-redegørelsen kun er angivet som gennemsnitstal?

Vejdirektoratet har til spørgsmålet om ekspropriation bemærket, at det ikke findes relevant at vurdere, hvad de samlede udgifter ville kunne beløbe sig til ved ekspropriation af alle sommerhuse på Tørslev Hage, idet den foreliggende praksis for ekspropriation af ejendomme som følge af nye vejanlæg kun vil medføre ekspropriation af ejendomme, der direkte berøres i væsentligt omfang af vejanlægget. Det vil i givet fald være en uafhængig ekspropriationskommission, der beslutter hvilke ejendomme der skal eksproprieres.

Vejdirektoratet har på baggrund af henvendelsen skitse-mæssigt vurderet 2 løsningsmuligheder for overdækning af vejstrækningen gennem Tørslev Hage for en højbro-løsning (S1) og for en løsning med en kort tunnel (S2).

Det ene løsningsforslag er en delvis overdækning af kørebanerne, i princip som en tribuneoverdækning i begge sider af vejen.

Med en højbro (S1) over fjorden og en delvis overdækning igennem Tørslev Hage vurderes det, at antallet af sommerhuse i Tørslev Hage-bebyggelsen, der støjbelastes med mere end 58 dB, vil blive reduceret fra 13 (i forslag S1) til 0, og at antallet af sommerhuse, der belastes med mellem 53 og 58 dB, reduceres fra 88 (i forslag S1) til 41.

Med fjordkrydsningen i en kort tunnel (S2) og en delvis overdækning igennem Tørslev Hage vurderes det, at alle sommerhuse støjbelastes med mindre end 53 dB.

Merudgifterne ved en delvis overdækning gennem Tørslev Hage vurderes at være henholdsvis 69 mio. kr. og 52 mio. kr. ved en højbro-løsning (S1) og med en kort tunnel (S2).

Det andet løsningsforslag til overdækning er en fuld overdækning med en betonoverbygning og betonmidtervæg (af brandhensyn), i princip som en delvis nedgravet betontunnel.

Med en sådan løsning vurderes alle sommerhuse i Tørslev Hage-bebyggelsen at blive støjbelastet med mindre end 53 dB, da vejen føres i tunnel gennem området.



Merudgifterne ved en fuld overdækning gennem Tørslev Hage vurderes at være henholdsvis 400 mio. kr. og 260 mio. kr. ved en højbrøløsning (S1) og med en kort tunnel (S2).

Vejdirektoratet skal til ovennævnte bemærke, at det i VVM-undersøgelsen generelt er tilstræbt at reducere støjbelastningen i beboede områder til 58 dB, og at der ved vejforløbet gennem Tørslev Hage er indarbejdet følgende støjreducerende tiltag: Delvis nedgravning af vejen, 4 m høje støjskærme oven på lodrette støttevægge samt støjreducerende belægning. Ved ekspropriationsforretningen vil være muligt for lodsejere at ansøge om eventuel erstatning, hvis deres ejendom vil få væsentlige støjgener fra vejanlægget.

Til spørgsmålet om maksimale støjniveauer skal *Vejdirektoratet* oplyse, at der ikke i VVM-undersøgelsen er foretaget særskilte beregninger af støjens maksimalniveauer fra køretøjer, da der i Danmark ikke er grænseværdier for maksimalstøjniveauet ved forbikørsel af køretøjer.

I henvendelsen nævnes afslutningsvis, at afsenderne står fuldt bag høringsvaret fra grundejerforeningerne Stenøgård og Gl. Færgegård.

5.76 Lone Klarskov Bergstrøm, Enebærvej i Frederikssund

Peger som borger i den nordlige del af Frederikssund på de store problemer, der allerede i dag er med at krydse J.F. Willumsens Vej. Mener derfor at det rigtige valg for en ny forbindelse over Roskilde Fjord er en forbindelse syd for Frederikssund.

Forslaget om valg af en sydlig linjeføring underbygges med en række argumenter, herunder bl.a. at det historisk set har været reglen at undlade at udbygge eksisterende trafikerede veje i byområder for ikke at ødelægge den eksisterende infrastruktur, men i stedet anlægge nye veje i det åbne land. Som eksempler herpå nævnes Køge Bugt Motorvejen, Den Fynske Motorvej og tilkørslen til Øresundsbroen. Den kommende Frederikssundmotorvej er ligeledes planlagt i det åbne land. Det samme bør gælde for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

Anfører videre en række negative konsekvenser af at udbygge den eksisterende nordlige forbindelse, herunder bl.a. at infrastrukturen i byen tager skade, så transporten af børn til vuggestuer, børnehaver og skoler vanskeliggøres, hvilket vil resultere i mere biltrafik, mindre brug af cykler og større udslip af CO₂.

Endvidere peges på, at elever fra gymnasiet og handelsskolen skal krydse den udbyggede J.F. Willumsens Vej, hvorved trafikikkerheden for disse bløde trafikanter reduceres kraftigt. Det sammen gælder for borgere, der bor nord for J.F. Willumsen Vej, når de skal deltage i fritidsaktiviteter, som er koncentreret i den sydlige del af byen sammen med sportshallen.

Giver videre udtryk for, at en nordlig løsning vil nedsætte folkesundheden, da bilen i stor udstrækning vil erstatte cyklen, at svømmehallen og Marienlystskolen må lukke og at kulturelle værdier som Willumsens Museum og Egns museet Færgegården risikerer at måtte flytte.

Endelig peges på, at en udbygning af den nordlige forbindelse vil medføre et trafikalt kaos i anlægsperioden.



BILAG 1

Oversigt over modtagne høringsvar

Oversigt over hørings svar (F: For det pågældende forslag, I: Imod det pågældende forslag)

Henv. nr.	Fra	Nordlige forslag	Nordlige forslag					Sydlige forslag	Sydlige forslag				Emne						
			N1a	N1b	N1c	N2a	N2b		S1	S2	S3	S6	Andre forslag	Trafik	Støj	Miljø på land	Miljø på fjorden	Arealforhold	Andet
Kommunale, regionale og statslige myndigheder																			
3.1	Frederikssund Kommune		(F)						(F)	F	F			x	x	x	x	x	x
3.2	Frederikssund Forsyning													x				x	x
3.3	Region Hovedstaden	I						F						x					x
3.4	Bycirkelens Sekretariat	I						F						x					x
3.5	By- og Landskabsstyrelsen/Miljøcenter Roskilde													x	x	x	x		x
3.6	Skov- og Naturstyrelsen															x	x		x
3.7	Kystdirektoratet																x		x
3.8	Farvandsvæsenet																		
3.9	Forsvarets Bygningstjeneste																		
3.10	Fredningsnævnet for Nordsjælland															x		x	x
3.11	Vikingskibsmuseet																x		x
Interesseorganisationer, foreninger og virksomheder mv.																			
4.1	Danmarks Naturfredningsforening		F		I			I	I		(F)	(F)		x	x	x	x	x	x
4.2	Dansk Ornitologisk Forening					F	F	I			(F)	(F)		x		x	x		x
4.3	Friluftsrådet i Nordsjælland		F					I						x	x	x	x		x
4.4	Frederikssund Landsbyråd	I						F				F	x	x	x		x		x
4.5	Naturværnsforening f. Skuldelev By mv.	I							I	I	F	F		x	x	x	x		x
4.6	Landerslev Bylaug												x	x	x				x
4.7	Lyngerup Bylaug												x	x	x	x			x
4.8	Tørslev Hage Bådelaug	F	F			F		I						x	x	x	x		x
4.9	Veddelev Strand Bådelaug	I						F											x
4.10	Foreningen for Bygnings- & Landskabskultur	I						F	I	I	F	I		x	x	x	x		x
4.11	Foreningen for en bedre fjordforbindelse	I						F						x	x	x			x
4.12	Foreningen Tunnel Nu!	I							I	F	F	F	x	x	x	x			x
4.13	Sammenslutningen Langtunnel.dk			F				I							x	x	x		x
4.14	Det Radikale Venstre i Frederikssund	I								F	F	F		x	x		x		x
4.15	Enhedslisten i Frederikssund	F				F		I					x	x	x	x	x		x
4.16	Danmarks Fritidssejler Union							F											x
4.17	Dansk Industri													x					x
4.18	Danmarks Rederiforening										F	F		x					x
4.19	Frederikssund Erhverv	I							F		F			x					x
4.20	Brandt-Møllers Bådeværft	I								F	F	F		x	x			x	x
4.21	DT Group a/s													x					x
4.22	Kong Frederik VII's Stiftelse, Jægerspris	I						F								x	x	x	x

Oversigt over hørings svar (F: For det pågældende forslag, I: Imod det pågældende forslag)

Henv. nr.	Fra	Nordlige forslag	Nordlige forslag					Sydlige forslag	Sydlige forslag				Emne							
			N1a	N1b	N1c	N2a	N2b		S1	S2	S3	S6	Andre forslag	Trafik	Støj	Miljø på land	Miljø på fjorden	Arealforhold	Andet	
Borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger mv.)																				
5.1	Grundejerforeninger Stenøgård & Gl. Færgegård	F						I								x	x	x		x
5.2	Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen	F	F			F		I						x	x	x	x		x	x
5.3	Borgmestervænget & Blomsterkvarteret	I													x					
5.4	Grundejerforeningen Plantagen, Tørslev Hage		F					I					x	x	x	x	x			
5.5	Beboere på Klintevej/Jens Lind	I						F	F					x	x	x				x
5.6	Torben Stæhr, Dyr lægegårds Allé	I						F						x						x
5.7	Michael Olesen, Tørslev Hage														x					x
5.8	Torben Gulddammer, Gyldenstens Vænge														x					x
5.9	Allan Dalgaard, Strandgård Allé							I					x			x	x			x
5.10	Stine Kongstad, Skibbyvej																			x
5.11	Kurt B. Andersen, Tørslev Hage							I								x				x
5.12	Susanne Zerlang, Egelyvej, Dalby	I						F						x						x
5.13	Klaus Silberbauer, Tørslev Hage	F						I							x	x				
5.14	Knud Thyssen, Marbækvej													x	x	x	x			x
5.15	Torben Andersen, Blommevænget													x						x
5.16	J.J. Mortensen (flere henvendelser)	F	F					I						x	x					x
5.17	Kurt Lauritsen, Taastrup												x	x						
5.18	Anne Christiansen, Stenløse							I					x	x						x
5.19	Ellen Stener, Fredensborg		F					I							x	x	x			x
5.20	Jens K. Andreasen, Dyr lægegårds Allé		F			F		I							x	x	x			x
5.21	Per West, Slangerup		F					I						x		x	x			x
5.22	Niels Erik Wiium, Sydkajen													x						x
5.23	Erling Salhaug, Lerager													x						x
5.24	Peter Rasmussen, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x					x
5.25	T. Mulvad og A. Eiken, Dyr lægeg. Allé	F						I						x	x	x				x
5.26	Birte og Christian Als, Strandhøjen	F						I						x	x	x				x
5.27	C. og K. von Müllen, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x	x			x	x
5.28	Kim H. Nielsen, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x	x			x	x
5.29	Kim Holm, Rolf Krakesvej	I						F						x						x
5.30	Lars Fuhr & Annette Høyer, Gyvelvej	I						F						x	x	x	x			x
5.31	Knud Vammen Filt, Strandgårds Allé	F						I						x	x	x	x			x
5.32	Henning Askholm							I						x					x	x
5.33	Steen Viggo Noer																			x
5.34	Anne & Petter H. Larsen, Enebærvej	I						F						x	x	x	x			x

Oversigt over hørings svar (F: For det pågældende forslag, I: Imod det pågældende forslag)

Henv. nr.	Fra	Nordlige forslag	Nordlige forslag					Sydlige forslag	Sydlige forslag				Emne							
			N1a	N1b	N1c	N2a	N2b		S1	S2	S3	S6	Andre forslag	Trafik	Støj	Miljø på land	Miljø på fjorden	Arealforhold	Andet	
5.35	Jette & Niels-Erik Brems	F						I						x	x				x	
5.36	K. og P. Jensen, Granbrinken, Tørslev Hage	I							I	I	I	F			x				x	
5.37	Karen og Keld Fuhr, Strandvej	I						F		F				x	x					
5.38	Ole I. Olsen & L. Bisbjerg, Jægerspris	I							F		F	F		x					x	
5.39	Poul Elberg, Jægerspris		F					I						x	x	x	x	x	x	
5.40	Bent Drost Jensen, Tørslev Hage														x					
5.41	Mai Britt og Johnny Tang, Marbæk Allé	F						I						x	x				x	
5.42	Susanne Bartholin, Jægerspris	I						F				F		x	x	x		x	x	
5.43	Bo Holtemann, Slangerup	F												x					x	
5.44	Jan H. Poulsen, Gyldenstens Vænge														x	x			x	
5.45	Birthe & Per Leth, Granplantagen, Tørslev Hage	F						I							x	x		x	x	
5.46	Jeppe Johansen, Rolf Krakes Vej	I						F						x	x	x			x	
5.47	Bitten & Morten Abildtrup, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x	x	x	x	x	
5.48	L.P. Pedersen & O. Jensen, Tørslev Hage	F						I						x	x	x	x		x	
5.49	Kim Saabye Pedersen, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x	x	x		x	
5.50	Hanne & Hans Bøvling, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x				x	
5.51	Aa. Nissen & J. Petterson m.fl., Tørslev Hage	F						I						x	x	x	x		x	
5.52	Louise & John Starup m.fl., Fasanvej	I						F				F		x	x	x	x		x	
5.53	Ulrik Jensen, Marbæk Allé							I						x	x	x			x	
5.54	S. Albæk og P. Simonsen, Lyngerup							I						x	x	x	x		x	
5.55	J. Bratfeldt & A. Thomsen, Borgmestervænget	I						F						x	x	x	x		x	
5.56	A. & J. Jørgensen, Amledsvej	I								F	F			x	x	x	x		x	
5.57	Marianne B. Langebek, Ymersvej	I								F	F	F		x				x	x	
5.58	J.E. Jensen & J.S. Jakobsen, Kbh. NV	F						I						x	x	x			x	
5.59	Lisbeth og Niels Petersen, Jægerspris	F												x	x	x	x		x	
5.60	Jens Morten Hansen, Jægerspris							I											x	
5.61	Peter & Trine Colsted, Færgevej	I						F						x	x	x			x	
5.62	D.Z. Christensen & N.M. Andersen, Fyrrebakken	I						F						x		x	x		x	
5.63	Stine S.B. Petersen, Kbh. NV	F				F		I						x	x	x	x		x	
5.64	M.M. Pedersen & M.K. Skude, Mejerigårdsvej	F						I						x	x	x	x		x	
5.65	M. Hansen og D. Simonsen, Færgevej	I						F							x					
5.66	Peter Olsen, Gyldenstens Vænge	F						I						x	x	x			x	
5.67	Maria Sturluson, Strandgårds Allé	F						I						x	x	x	x	x	x	
5.68	Niels Jakob Nielsen, St. Rørbæk	F						I							x	x	x			
5.69	Christoph Kalthoff														x	x				x

Oversigt over hørings svar (F: For det pågældende forslag, I: Imod det pågældende forslag)

Henv. nr.	Fra	Nordlige forslag	Nordlige forslag					Sydlige forslag	Sydlige forslag				Emne							
			N1a	N1b	N1c	N2a	N2b		S1	S2	S3	S6	Andre forslag	Trafik	Støj	Miljø på land	Miljø på jorden	Arealforhold	Andet	
5.70	Allan Christensen, Tollerupparken													x						x
5.71	Svend Hansen, Jægerspris	F	F	F				I						x			x	x	x	x
5.72	Torben Birk Nielsen, Færgevej	I						F						x						x
5.73	H. Broksø Lundegaard, J.F. Willumsens Vej	F												x	x	x	x			x
5.74	Lars Gylden, Strandgårds Allé	F					F	I						x	x	x	x	x	x	x
5.75	Joan og Taus Helleskov m.fl., Tørslev Hage	F						I						x		x	x	x	x	x
5.76	Lone Klarskov Bergstrøm, Enebærvej	I						F							x		x			x

BILAG 2

Referat og overheads fra borgermødet i Frederikssund Hallerne den 17. maj 2010

REFERAT

EMNE Borgermøde om VVM-redegørelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund
TIDSPUNKT Mandag d. 17. maj 2010 kl. 19-22
STED Frederikssund Hallerne

Antal deltagere:

Ca. 700 borgere

Paneldeltagere:

Borgmester Ole Find Nielsen, Frederikssund Kommune
Teknisk direktør Ejvind Mortensen, Frederikssund Kommune
Planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet
Projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
Ingeniør Jakob Fryd, Vejdirektoratet
Landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet
Biolog Helle Vang Andersen, Rambøll

Program:

1. Velkomst ved borgmester Ole Find Jensen
2. Introduktion ved planlægningschef Ole Kirk
3. Gennemgang af VVM-redegørelsen
 - o De tekniske løsninger v/ projektleder Niels Korsgaard
 - o Støj-mæssige konsekvenser v/ingeniør Jakob Fryd
 - o Konsekvenser for miljøet v/ biolog Helle Vang Andersen
 - o Tid og økonomi v/ projektleder Niels Korsgaard
4. Pause med plancheudstilling af projektet
5. Spørgsmål og debat

1. Velkomst v/borgmester Ole Find Nielsen

Borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune, bød velkommen til aftenens møde.

2. Introduktion v/planlægningschef Ole Kirk

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

Ole Kirk præsenterede en oversigt over de vejprojekter som staten i øjeblikket arbejder med i hovedstadsområdet, som også skal ses i sammenhæng med VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse. Det drejer sig bl.a. om Frederikssundmotorvejen, hvor hele motorvejen fra Motorring 3 til Frederikssund er vedtaget med en anlægslov. I første omgang bygges Frederikssundmotorvejen fremt til Tværvej ved Måløv. I 2011 drøfter parterne bag trafikaftalen finansieringen af de resterende etaper. Motorvejsstrækningen fra Motorring 4 til Tværvej (2. etape) forventes at åbne i 2015.

3. Gennemgang af VVM-redegørelsen

Projektleder Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) gennemgik VVM-redegørelsens forskellige forslag til en ny fjordforbindelse, hvorefter Jakob Fryd (Vejdirektoratet) og Helle Vang Andersen (Rambøll) beskrev henholdsvis de støj- og miljømæssige konsekvenser af de forskellige forslag.

Præsentationerne kan ses af bilag 1.

4. Pause med plancheudstilling

I pausen var mulighed for at se en plancheudstilling med illustrationer af de forskellige forslag til en ny fjordforbindelse, herunder de miljø- og støj-mæssige konsekvenser. Der var ligeledes mulighed for at stille spørgsmål til Vejdirektoratets fagmedarbejdere.

5. Spørgsmål og debat

Ole Find Jensen, som var ordstyrer ved debatten, præciserede indledningsvist at Frederikssund Kommune vil fremsende et hørings svar til Vejdirektoratet.

Mona Strib (repræsentant for Gammel Færgesø Grundejerforening og Stenøgård Grundejerforening)

Takkede for et omfattende og veldokumenteret høringsmateriale og for en saglig og objektiv fremlæggelse af projektet.

Mona Strib havde som repræsentant for grundejerforeningerne Gammel Færgesø og Stenøgård følgende bemærkninger og spørgsmål til VVM-redegørelsen:

Grundejerforeningerne ønsker ikke de sydlige forslag S1 (højbro), S2 (kort tunnel) og S3 (lang tunnel)

På baggrund af VVM-redegørelsens beskrivelser af de miljø- og støj-mæssige konsekvenser, både på kort og på lang sigt, blev det fremført at en nordlig løsning vil være mest optimal, idet:

- De støjreducerende tiltag der er forudsat i de nordlige forslag vil medføre acceptable støjforhold i nord.
- Luftkvalitetsgrænserne ikke vil blive overskredet langs J.F. Willumsens Vej, hvilket de heller ikke er i dag.
- Løsninger med niveaufri krydsninger af J.F. Willumsens Vej, vil medføre at man vil få en fornuftig infrastruktur i Frederikssund.

Det blev endvidere fremført, at en sydlig løsning med brugerbetaling vil medføre at 14.000 køretøjer fortsat vil benytte den eksisterende bro, hvilket vil betyde en næsten uændret trafikbelastning af Frederikssund nord, samt at det rekreative sommerhusområde ved Tørslev Hage vil blive ødelagt til fordel for 4.700 betalende bilister.

Der blev stillet spørgsmålstegn ved forudsætningerne for de samfundsøkonomiske konsekvensberegninger af de forskellige løsningsforslag. Det blev fremført, at det eksempelvis er underligt at der er forskel på den interne rente der er anvendt for løsningsforslag, der ellers har nogenlunde ens anlægsudgifter. Endvidere virker det underligt, at Vejdirektoratet i de antagelser der lægges til grund for beregning af den interne rente, ikke medtager en stærk forringelse af landskabet om-



krig Tørslev Hage. Det er en grov antagelse at det rekreative sommerhusområde ikke bliver væsentligt forringet af en 4-sporet motortrafikvej midt igennem – og det modsvares ikke af at man har medtaget værdistigning som følge af forbedret infrastruktur. En permanent ødelæggelse af et sommerhusområde med fredede strandenge giver ikke en værdistigning.

Endvidere blev der med henvisning til arealanvendelsesrapporten spurgt til, hvordan det er muligt at få plads til en 4-sporet motortrafikvej gennem sommerhusområdet, på det areal der er skitseret – medmindre det forudsættes at der skal etableres spunsvægge klods op af sommerhuse uden at kunne overholde afstandskravet.

Endelig blev Vejdirektoratet anmodet om at fremsende en liste over de myndigheder der skal vurdere anlægsprojektet i henhold til habitatbekendtgørelsen og naturbeskyttelsesloven – samt en angivelse af hvornår i projektfasen de respektive myndigheder skal foretage vurderingerne.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at synspunkterne i indlægget var blevet taget til efterretning.

Med hensyn til spørgsmålet til den samfundsøkonomiske model, er det besluttet at anvende en særlig model for statslige infrastrukturprojekter, uanset om det er vej- eller baneprojekter. Når den interne rente beregnes kigger man på hvad der er af fordele (benefits) ved et projekt. – og fordelene kan godt være forskellige selv om anlægsøkonomien er den samme – så derfor kan man godt få forskellig intern rente, helt uafhængig af at anlægsøkonomien er den samme.

Habitatsdirektivet varetages af By- og Landskabsstyrelsen som har det overordnede ansvar for at Danmark overholder de internationale forpligtigelser. For så vidt angår naturbeskyttelsesloven er det både kommunen og By- og Landskabsstyrelsen der er de primære aktører som skal være med til at godkende projektet. I sidste ende er det Folketinget der godkender projektet.

Knud Filt, Strandgård Allé 49

Indlægget var rettet mod lokal- og landspolitikere.

Indlægsholderen stillede sig undrende overfor at hensynet til naturen vægtes højere end hensynet til mennesker – og at Vejdirektoratet på den baggrund har fravalgt det sydligste forslag (det såkaldte forslag 9 syd om Tørslev Hage foreslået af borgere i den indledende høring, red.)

Det blev fremført, at en højbro vil medføre giftig forurening af Sydbyen.

Indlægsholderen vil med spænding se frem til at høre lokalpolitikernes og erhvervslivets holdninger til en eventuel finansiering af en ny fjordforbindelse via OPP, og bemærkede dertil, at Frederikssund Kommune kan blive den eneste kommune i landet, hvor borgerne skal betale for at besøge hinanden.

Med henvisning til støjkortlægningen som viser gennemsnitsværdierne af støjniveauet, blev der spurgt til hvad det maksimale støjniveau er i Sydbyen, når trafikken er mest intens på broen.

Støtter en boret tunnel – hvis ikke politikere ønsker at gennemføre et af de nordlige forslag.



Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at indlægsholderens synspunkter var blevet taget til efterretning. Med hensyn til spørgsmålet om hvorvidt der tages for lidt hensyn til mennesker i forhold til naturen, blev det bemærket, at Danmark er forpligtiget til at overholde de internationale habitatdirektiver. Netop den sydlige forbindelse, som indlægsholderen refererede til, ville have en lang række problemer, som det er beskrevet i VVM-redegørelsen, og som har medført at forslaget er blevet fravalgt.

Jakob Fryd (Vejdirektoratet) bemærkede at Vejdirektoratet i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger opgør støjen som en gennemsnitsbelastning. Støjen omkring vejen kan variere fra dag til dag alt efter hvilken vindretning der er – og over døgnet varierer støjniveauet også alt efter trafikintensiteten, fx om det er myldretid eller ej. Som tommelfingerregel vil støjen være ca. 10 dB højere i myldretidsperioden i forhold til natperioden (hvor støjen typisk er lavest) – hvilket betyder at man vil opleve støjen ca. dobbelt så høj i myldretiden som i natperioden. Med hensyn til Sydbyen og det sydlige Frederikssund vil støjbidraget fra en eventuel ny sydlig forbindelse være under 53 dB – altså væsentligt under den vejledende grænseværdi på 58 dB.

Kim Nielsen, Gyldenstens Vænge (Sydbyen)

Konstaterede, at det er Frederikssund Kommune, der har ønsket at Marbækvej skal tilsluttes en sydlig forbindelse, da kommunen ønsker en ny adgangsvej til bymidten i Frederikssund. Tilslutningen til Marbækvej vil medføre, at der kommer 5.000-6.000 køretøjer dagligt igennem Sydbyen.

Det samlede antal støjbelastede boliger er opgjort til ca. 1.700-1.800 ved alle forslag – og på den baggrund har Vejdirektoratet konkluderet, at der ikke er de store støjmæssige forskelle mellem forslagene. De sydlige løsninger vil dog påvirke boligområder (Sydbyen og Tørslev Hage, red.) der i dag ikke er støjbelastede. I Frederikssund nord er boligerne i forvejen støjbelastede. De nordlige løsningsforslag vil medføre at støjen mindskes ved en række boliger, da der vil blive etableret støjskærme langs J.F. Willumsens Vej.

Med henvisning til et notat fra juli 2009 fra Vejdirektoratet vedrørende status for VVM-undersøgelsen, hvoraf det fremgik det at udvælgelsen af løsningsforslag ville tage hensyn til god vejbetjening af naboer og nærliggende bysamfund, blev der spurgt til hvorfor trafikken til Frederikssund skal ledes igennem et i forvejen fredeligt boligområde i Sydbyen, når det er muligt at undgå det.

Det blev fremført, at der ikke er noget til hinder for en sydlig forbindelse – så længe en sydlig forbindelse ikke omfatter tilslutning til Marbækvej.

Bemærkninger:

Ejvind Mortensen (Frederikssund Kommune) bemærkede at det er kommunen, der har ønsket at få analyseret konsekvenserne af en tilslutning til Marbækvej fra en sydlig fjordforbindelse, så man ikke på forhånd afskrev sig muligheden for en sådan tilslutning. Det vil være muligt at foretage en analyse af konsekvenserne uden en tilslutning fra Marbækvej til en sydlig forbindelse.



Tilføje at det også er kommunen der har ønsket at få medtaget løsningsforslag med niveaufri skæringer mellem J.F. Willumsens Vej og henholdsvis Odinsvej/Kocksvej og Frederikværkvej i de nordlige forslag.

Jens Rolfgård

Udtrykte kritik over VVM-redegørelsens korte gennemgang af privatfinansiering, hvor det konkluderes at privatfinansiering af en sydlig forbindelse ikke hører hjemme i projektet, da det ikke vil medføre væsentlig aflastning af den eksisterende bro. Efterlyste en grundigere gennemgang af mulighederne for privatfinansiering.

Fremførte at ca. 66 % af døgntrafikken passerer i myldretiden. Hvis det forudsættes at det er i myldretiden at folk vil betale for at få en kortere rejsetid, ville væsentlig flere være indstillede på at betale for at benytte en ny fjordforbindelse.

Fremførte at det ville være muligt via brugerbetaling i myldretiden (10 kr. pr. tur) at finansiere ca. 1/2 mia. kr. af meromkostningen ved den korte tunnelløsning i forhold til en højbro i syd.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede, at der i VVM-redegørelsen er regnet på en privat finansieret fjordforbindelse, hvor der opkræves bompeng/en afgift for at benytte en ny fjordforbindelse i syd. Beregningerne har vist at der vil være relativt få biler, der vil blive flyttet fra en nordlig til en sydlig forbindelse hvis der afkræves brugerbetaling. Hvis der f.eks. flyttes 5.000 køretøjer fra den eksisterende forbindelse gennem Frederikssund til en sydlig forbindelse, vil de bilister der fortsat benytter den eksisterende forbindelse opleve en meget bedre fremkommelighed, og ønsker derfor ikke at benytte en sydlig forbindelse.

Regeringen ønsker på sigt at indføre "roadpricing". Roadpricing er et system hvor bilisten betaler for den faktisk kørte strækning i modsætning til bompeng, hvor der betales for at passere en bomstation. Hvis roadpricing bliver indført vil det være muligt i højere grad at styre trafikken derhen hvor man ønsker. Eksempelvis ville det være muligt at lægge en større afgift på Kronprins Frederiks Bro hvis det var det man ønskede, og på den måde presse bilisterne til at vælge en sydlig forbindelse.

Bemærkede at en myldretidstime normalt er ca. 10 % af den samlede døgntrafik. Hvis der er ca. 2 timers myldretidstrafik både morgen og eftermiddag, vil det nærmere være ca. 40 % af trafikken der vil køre på en forbindelse i myldretiden. I den periode vil man nok – alt andet lige – godt kunne forvente en større betalingsvillighed.

Torben Nielsen

Spurgte til Færgevejs udfletning i J.F. Willumsens Vej ved de nordlige løsningsforslag.

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) bemærkede, at det ved Færgevej er forudsat, at der etableres et forskudt kryds mellem Strandvej og Færgevej. Krydsene er dimensioneret efter trafikmængderne i 2028 (2018 + 10 år). Det vurderes, at krydset med den udformning, der er skitseret i VVM-redegørelsen, har kapacitet til at klare den fremtidige trafik.



Preben Ravnholt, Strandgårds Allé

Fremførte følgende synspunkter:

- En nordlig løsning kan gennemføres hurtigere end en sydlig løsning, og belastningen af fugle- og dyreliv er mindre.
- En sydlig løsning vil medføre, at man skærer Frederikssund igennem både i nord og i syd. Dels vil den eksisterende bro blive bevaret, og i syd vil en sydlig forbindelse skære byen over, når Frederikssund udbygges mod syd.
- Ved en nordlig løsning vil man ikke få højere støjbelastning end det man har i dag, nærmere en smule mindre.
- For at få en ny fjordforbindelse hurtigst muligt at det mest realistisk at pege på en af de billigere løsninger.
- En højbroløsning vil være en katastrofe, når man tænker 100 år frem eller mere.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at synspunkterne var noteret.

Palle Simonsen, Lyngerup

Udtrykte bekymring for den nye Landerslevvej, som er skitseret i forbindelse med de sydlige løsninger. En ny Landerslevvej vil medføre at trafikken gennem Landerslev stiger fra 3.000 til 6.000 køretøjer i døgnet, med dertil hørende gener, risiko for uheld osv.

Foreslog at de eksisterende tilslutninger til Skovnæsvej bevares, således at trafikken ledes ad Hyllestedvejen til Skovnæsvej, ligesom trafikken ledes nord om Jægerspris til Skovnæsvejen. På den måde forhindrer man at al trafikken fra Kulhuse og Jægerpris ledes forbi Jægerprisskolerne samt forbi Dråby og Landerslev.

Opfordrede til at man i det nordlige Hornsherred leder trafikken ad de eksisterende veje til rute 53, i stedet for at etablere den nye Landerslevvej.

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) bemærkede, at det er vurderet at løsningen med en ny Landerslevvej er den mest hensigtsmæssige når trafikken fra det nordlige Hornsherred skal ledes til en ny fjordforbindelse. Anvendelse af de eksisterende veje vil medføre en hel del omvejskørsel ad Hyllestedvej og Skovnæsvej.

Bemærkede at Landerslevvej er en kommunevej, og det i givet fald er kommunen, der som vejbestyrelse skal overveje eventuelle tiltag.

Jeppe Johansen, J.F. Willumsens Vej

VVM-redegørelsen mangler beskrivelse og vurdering af de trafikmæssige konsekvenser i anlægsperioden for de nordlige løsningsforslag.

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) svarede, at der er foretaget grove analyser af hvordan trafikken kan afvikles i anlægsperioden ved en nordlig løsning. Der vil dog være behov for detaljerede logistikplaner for trafikafviklingen gennem Frederikssund, og at det er noget der skal undersøges nærmere i et eventuelt senere detailprojekt.



Christian Larsen, Hornsherred

Trafikanalysen viser at en meget stor del af de køretøjer der vil køre over en fremtidig sydlig fjordforbindelse kommer fra et område syd for Skibby. For at flytte den trafik der i dag kommer sydfra over Kronprins Frederiks Bro savnes analyser af muligheden for at trafik (mod Holbækmotorvejen, red.) føres via en ny omfartsvej ved Sæby og ved Lyndby.

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) bemærkede, at der ikke er foretaget vurderinger af hvordan trafikken ellers kunne afvikles længere mod syd, da projektet mod syd er afgrænset til en ny vejforbindelses tilslutning til Skibbyvej.

Udbygningen af Holbækmotorvejen omkring Roskilde vil medføre at en større del af trafikken fra de sydlige dele af Hornsherred vil køre ad Holbækmotorvejen, i stedet for at anvende en ny fjordforbindelse. Effekten af en udbygget Holbækmotorvej er medtaget i trafikberegningerne.

Jan Morbæk

Med henvisning til udviklingsfonde indenfor EU-systemet blev der spurgt om mulighederne for at få EU-støttemidler til et projekt som en ny fjordforbindelse er blevet undersøgt. Henviste endvidere til at der på det private marked (banker, pensionsselskaber mv.) er midler til at finansiere projektet via OPP (offentlig privat partnerskab).

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) oplyste, at EU kan give tilskud til projekter som er en del af det Transeuropæiske vejnet – dvs. motorveje der har et E nummer (f.eks. E45). Eksempelvis får Femern Bælt forbindelsen tilskud fra EU.

Det er ikke undersøgt om det er muligt at få andre støttemidler til en ny fjordforbindelse – men det kunne være en mulighed at få undersøgt når og hvis Folketinget beslutter at gennemføre en ny fjordforbindelse.

OPP (offentligt privat partnerskab), hvor en entreprenør får mulighed for at anlægge og drive en ny fjordforbindelse i en periode, medfører som sådan ikke færre omkostninger projektet skal stadigvæk betales, bare over længere tid.

Johannes Christensen, Hornsherred

Hvilken indflydelse har sejlbadstrafikken for de nordlige løsninger? Det er i VVM-redegørelsen anført hvor lang tid det tager at åbne broerne. Broåbningerne har store konsekvenser for trafikken gennem Frederikssund og medfører lange køer.

Hvor mange både sejler igennem broen og hvor ofte, og hvordan vil man sikre at det ikke medfører unødige kødannelse.

Bemærkninger:



Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) oplyste, at kødannelser i forbindelse med broåbninger ikke er blevet analyseret nærmere i VVM-redegørelsen. Det forventes, at der i fremtiden vil være stort set de samme antal broåbninger. En udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej vil medføre en væsentlig større kapacitet, hvorfor trafikken efter en broåbning vil kunne afvikles væsentligt hurtigere end i dag.

Astrid Eiken, Dyr lægegårds Allé

Konkluderede at den nordlige løsning er optimal da den er billig og hurtigst at gennemføre.

I syd vil der ske en væsentlig stigning i støjniveauet – fra ingen trafikstøj (0 dB) til 53 dB.

Herudover blev det fremført, at det rekreative område ved Strandparken – som har en betydningsfuld funktion for Frederikssund borgerne – vil blive meget generet af støj fra en bro- eller tunnellostning i syd. Herudover vil Marbækvej blive voldsomt belastet uanset hvilken sydlig forbindelse, der vælges.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at synspunkterne var noteret.

Jens Morten Hansen, Fælledvej 26

Fremførte at støjen er den parameter, der har den største betydning de forskellige forslag imellem. En nordlig løsning vil medføre en svag forbedring af støjforholdene i det nordlige Frederikssund, mens en sydlig løsning vil medføre en kraftig forringelse af støjforholdene for dem der bor i Sydbyen.

Spurgte til borgmesterens mening om de støjmæssige konsekvenser af de forskellige forslag, med henvisning til at kommunen afgiver et hørings svar.

Bemærkninger:

Ole Find Nielsen (borgmester) understregede at borgermødet er en anledning til at kommentere og stille spørgsmål til Vejdirektoratet og den VVM-redegørelse, der er sendt i høring. Kommune vil senere tage stilling til sit hørings svar til Vejdirektoratet.

Taus Helleskov, Tørslev Hage

En sydlig løsning vil medføre en meget stor stigning i støjniveauet i Tørslev Hage. Såfremt det besluttes at gennemføre en sydlig broforbindelse, bør hele sommerhusområdet i Tørslev Hage eksproprieres. Det er ikke muligt at få solgt et sommerhus med en 4-sporet motortrafikvej i baghaven.

Opfordrede til at opgøre omkostningerne til en ekspropriation af hele sommerhusområdet – i forhold til de omkostninger der er til at nedgrave vejen, støjskærme mv.

Alternativt blev det foreslået at overdække den nedgravede vej gennem Tørslev Hage ligesom Øresundsmotorvejen i Tårnby.



Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) oplyste, at muligheden for en overdækning af motortrafikvejen gennem Tørslev Hage ikke er blevet undersøgt. Umiddelbart vurderes vejanlægget med overdækning at skulle være noget bredere end forudsat i VVM-redegørelsen, bl.a. på grund af etablering af flugtveje mv. En overdækning ville medføre at en række foranstaltninger omkring trafiksikkerhed, brand, uheld osv.

Søren Baumgarten (Vejdirektoratet) oplyste, at der via lovhjemmel i en anlægslov, normalt kun eksproprieres arealer der skal anvendes til selve vejanlægget. De ejendomme der ikke berøres af selve det fysiske vejanlæg vil normalt ikke blive eksproprieret. Vurderede det ikke for realistisk at alle ejendommene på Tørslev Hage bliver eksproprieret som følge af etablering af en sydlig forbindelse. Det er i sidste ende ekspropriationskommissionen, der tager stilling til omfanget af ekspropriationer.

Else Tangø, Tørslev Hage

Spurgte hvem der er den øverste myndighed, der træffer beslutning om hvilken løsning der skal vælges, om hvem der samler hørings svarene, og hvorvidt en eventuel svingbro skal være bemanded.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) oplyste, at uanset hvilke broløsning der vælges i nord skal denne være bemanded med en brovagt.

Med hensyn til beslutningsprocessen omkring udvælgelse af forslag, er borgermødet en led i den offentlige høring. Vejdirektoratet noterer sig alle de bemærkninger der kommer til borgermødet, og de høringssvar Vejdirektoratet modtager i høringsperioden. På den baggrund vil der blive udarbejdet et høringsnotat, som vil fremsendes til transportministeren, som sender det videre til folketingets trafikudvalg. I sidste ende er det Folketinget der i givet fald træffer beslutning om, hvilken løsning der skal gennemføres via en anlægslov.

Lotte Moselund, Frederikssund (nord)

Foreslog etablering af en tunnel ved den eksisterende bro – i stedet for en klap- eller svingbro. Det ville modvirke kødannelse og øget CO₂-udslip. Alternativt kunne det overvejes at lade broen gå op fast en gang i timen

Anførte at det er forholdsvis få beboere der vil blive generet af en sydlig forbindelse – sammenlignet med de mange beboere der bor langs J.F. Willumsens Vej.

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) oplyste, at muligheden for en kort tunnel lige syd for Kronprins Frederiks Bro blev undersøgt i den indledende fase af VVM-projektet. En kort tunnel vil medføre at tunnelen mod øst sluttet til en udbygget J.F. Willumsens Vej ved J.F. Willumsens Museet. Årsagen hertil er, at tunnelen skal ligge temmelig dybt – idet der skal sikres en sejldybde på ca. 4,5 meter vand over tunnelen – og at der er regler for hvor stor en stigning der må være for en vej i en tunnel.



Henrik Jerndal, Frederikssund (nord)

Spurgte om der for de nordlige løsninger er undersøgt muligheden for en tunnel, og henviste til at en fremtidig oplukkelig klapbro/svingbro vil medføre problemer med bilkøer.

Bemærkninger:

Der henvises til bemærkninger til det foregående indlæg.

Kamilla Lerager

Bemærkede at det ikke fremgår af VVM-redegørelsen hvad der anlægsteknisk vil ske med Marbækvej hvis der etableres en sydlig fjordforbindelse.

Såfremt der ikke gøres noget ved Marbækvej, vil det ikke kunne undgås at der opstår et trafikknudepunkt ved Sillebroen. Samtidig er der mange skolebørn der skal fra Marbækvej op ad Strandvangen til Åbjergskolen. Det skal sikres at dette skal være en sikker og stille vej.

Bemærkninger:

Ejvind Mortensen (Frederikssund Kommune) bemærkede, at når der er truffet beslutning om hvilken løsning der skal gennemføres, vil der efterfølgende være en række overvejelser kommunen skal gøre mht. trafik, stiforbindelser m.v. Det er ikke forhold der er kigget detaljeret på endnu. Understregede at ingen af de fremsatte løsningsforslag vil medføre at Frederikssund ikke vil kunne fungere trafikalt.

Marianne Petersen, Hornsherred

Er der foretaget beregninger af hvordan handelslivet i Frederikssund påvirkes.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) oplyste at der ikke er blevet foretaget analyser af konsekvenserne for erhvervslivet ved de forskellige løsningsforslag.

Henrik Pantman (repræsentant for gruppen mod støj og forurening i Sydbyen)

Bemærkede at der er beskrevet meget om hensyn til dyr, natur og økonomi, men ikke ret meget om hensynet til mennesker. Mange mennesker i Sydbyen er meget bekymrede – og derfor er der allerede 600 medlemmer i borgergruppen mod støj og forurening i Sydbyen.

Gruppen har tre målsætninger:

1. At få anlagt motortrafikvejen længst væk fra Sydbyen
2. At undgå en højbro-løsning
3. At undgå at Marbækvej bliver ny hovedindfaldsvej mod Frederikssund

Opfordrede politikerne til at tage hensyn til mennesker, når det besluttes hvilken løsning der skal vælges.

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at synspunkterne var noteret.



Svend Hansen, Hornsherred

Bemærkede at uanset hvilken sydlig løsning der bliver valgt, vil Kronprins Frederiks Bro blive liggende for at betjene gående, cyklister og lokaltrafik. Spurgte om broen vil overgå til kommunen og om broen vil være en kommunal udgift i fremtiden?

Bemærkninger:

Ole Kirk (Vejdirektoratet) bemærkede at det er en politisk beslutning hvorvidt Kronprins Frederiks Bro skal overgå til kommunen i fald der etableres en sydlig løsning.

Som udgangspunkt er det sådan, at når staten bygger en ny forbindelse, vil den eksisterende vej blive nedklassificeret til kommunevej. Der er dog eksempler på at staten har bibeholdt ejerskabet til en bro, i forbindelse med en nedklassificering af en eksisterende vej. I sidste ende er det Folketinget der afgør om broen vil overgå til kommunen.

Kurt B. Andersen (repræsentant for Sammenslutningen Lang Tunnel)

Fremførte at Sammenslutningen Lang Tunnel er bekendt med at der på spidsen af Tørslev Hage er 2-3 dyrearter, som er opført på rødlisten (fortegnelse over danske plante- og dyrearter, som er forsvundet i nyere tid, i fare for at forsvinde, eller sjældne, og som er blevet rødlistevurderet efter retningslinier udarbejdet af den internationale naturbeskyttelsesorganisation (IUCN), red.) og at disse arter ikke er nævnt i VVM-redegørelsen. Det fremgår endvidere ikke af VVM-redegørelsen, at der er blevet lavet feltundersøgelser på Tørslev Hage.

Bemærkninger:

Helle Vang Andersen (Rambøll) bekræftede at der er foretaget feltundersøgelser på den ydre spids af Tørslev Hage. Alt hvad der er fundet i feltundersøgelserne er dokumenteret i to kortlægningsrapporter. Disse rapporter er betegnet som baggrundsrapporter – og er ikke en del af den offentliggjorte VM-redegørelse.

Ebbe Skiøt, Færgevej

Spurgte til betydningen af en passus i VVM-redegørelsen, hvor der står at Færgevej skal tilpasses til lokalvej.

Bemærkninger:

(Spørgsmålet blev desværre ikke besvaret på mødet) Vejdirektoratet kan oplyse, at Færgevejs status ikke ændres, og at seneste ændring af Færgevej er, at krydset ved J.F. Willumsens Vej udbygges (for så vidt angår de nordlige forslag).

Morten Pedersen, Mejerigårdsvej, Lyngstrup

Undrede sig over at der ved de nordlige løsninger forudsættes et signalreguleret kryds ved Færegården, da et signalreguleret kryds ikke afvikler trafikken ligeså hurtigt som f.eks. rundkørsler.

Påpegede at en del småbyer vil blive påvirket af mere støj uanset nordlig eller sydlig løsning, og at der eksempelvis ikke er foreslået støjreducerende foranstaltninger i Landerslev, som vil få mere støj ved en sydlig løsning.



Spurgte til om der uanset løsning, vil blive etableret støjreducerende foranstaltninger i de mindre byer der ikke er beliggende i umiddelbar tilknytning til en ny fjordforbindelse – og om der vil blive etableret støjafskærmning ved enkeltliggende ejendomme som bliver påvirket med støj?

Bemærkninger:

Niels Korsgaard (Vejdirektoratet) oplyste at et signalreguleret kryds kan afvikle større trafikmængder end en rundkørsel. Det signalregulerede kryds ved Færgegården vil være robust over for fremtidige trafikstigninger. Muligvis vil det blive forslået at der etableres en shunt udenom det signalregulerede kryds for højresvingende biler.

Jakob Fryd (Vejdirektoratet) bemærkede, at en ny fjordforbindelse vil give nogle afledte trafikale konsekvenser andre steder end lige ved rute 53. I Landersslev vil trafikken eksempelvis stige og som følge heraf også støjen (ca. 2-3 dB). Vejdirektoratet har i VVM-undersøgelsen ikke foretaget vurderinger af støjreducerende tiltag langs kommuneveje, hvilket heller ikke er sket ved Marbækvej, som også får et øget støjniveau ved en sydlig løsning.

Vejdirektoratet har ikke praksis for at etablere støjafskærmning ved enkeltliggende ejendomme, da udgiften til en skærm er uforholdsmæssig stor.

Ole Kirk (Vejdirektoratet) afsluttede debatten med at takke for mange gode spørgsmål og kommentarer. Ole Kirk opfordrede til at fremsende hørings svar til Vejdirektoratet inden den 25. juni 2010.



NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND

PRÆSENTATION AF PROJEKTET



BORGERMØDE 17. MAJ 2010
FREDERIKSSUND

PROGRAM

for borgermødet den 17. maj 2010

Kl. 19.00 Velkomst ved borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune

Kl. 19.05 Introduktion ved planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet

Kl. 19.15 Gennemgang af VVM-redegørelsen
De tekniske løsninger - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
Støj- og lugtproblemer - civilingeniør Jakob Fryd, Vejdirektoratet
Konsekvenser for miljøet - biolog Helle Vang Andersen, Rambøll
Tid og økonomi - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet

Kl. 20.15 Pause

Kl. 20.35 Spørgsmål og debat

Afrunding
ved Ole Kirk ca. kl. 21.40

VELKOMST

**Borgmester Ole Find Jensen
Frederikssund Kommune**



INTRODUKTION

**Planlægningschef Ole Kirk
Vejdirektoratet**



VEJPROJEKTER I HOVEDSTADSOMRÅDET



SPØRGESKEMA

NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND
SPØRGESKEMA
 *** BORGERSKEMA, 17. MAJ 2010

1. Hvordan har du fået information om den offentlige høring vedrørende VVM-udvalget om for en ny fjordforbindelse ved Frederiksund?

Via Vejdirektoratets annoncering i de lokale blade?
 Via Vejdirektoratets hjemmeside www.vejdirektoratet.dk/fjordforbindelsen?
 Via Frederiksunds Kommunes information i de lokale blade?
 På anden vis?

2. VVM-udvalget, der består af 4 rapporter (nr. 351-354), er lagt ud på hjemmesiden www.vejdirektoratet.dk/fjordforbindelsen. Har du set rapporterne på hjemmesiden?
 Ja Nej

3. Har du hørt de trykte rapporter på kommunens borgerservice eller biblioteker?
 Ja Nej

4. Udover de trykte rapporter nr. 351-354 har Vejdirektoratet udsendt et hæfte med en oversigt over undersøgelsen. I hæftet er der indlagt en CD-rom med de 4 rapporter. Har du haft åbnet CD-rom'en? Ja Nej

5. Er du tilfaldt med Vejdirektoratets materiale (rapporter og hæfte)?
 Ja Nej
 Hvis nej - hvorfor? _____

6. Hvilken form for information foretrakker du? (gjerne flere krydser)

Via Vejdirektoratets hjemmeside?
 Som i det udsendte hæfte med indlagt CD-rom?
 Trykte rapporter

7. Er du tilfaldt med Vejdirektoratets præsentation på borgerservice?
 Ja Nej
 Hvis nej - hvorfor? _____

8. Eventuelle supplerende bemærkninger vedrørende Vejdirektoratets information og kommunikation i forbindelse med den offentlige høring af VVM-udvalget:

Det udfyldte skema bedes lagt i én af kasserne ved udgangen fra den store hal.
 På forhånd tak!
 Vejdirektoratet

vejdirektoratet.dk



PROGRAM

for borgermødet den 17. maj 2010

Kl. 19.00 Velkomst ved borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune

Kl. 19.05 Introduktion ved planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet

Kl. 19.15 Gennemgang af VVM-redegørelsen
De tekniske løsninger - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
Støjmæssige konsekvenser - civilingeniør Jakob Fryd, Vejdirektoratet
Konsekvenser for miljøet - biolog Helle Vang Andersen, Rambøll
Tid og økonomi - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet

Kl. 20.15 Pause

Kl. 20.35 Spørgsmål og debat

Afrunding
ved Ole Kirk ca. kl. 21.40

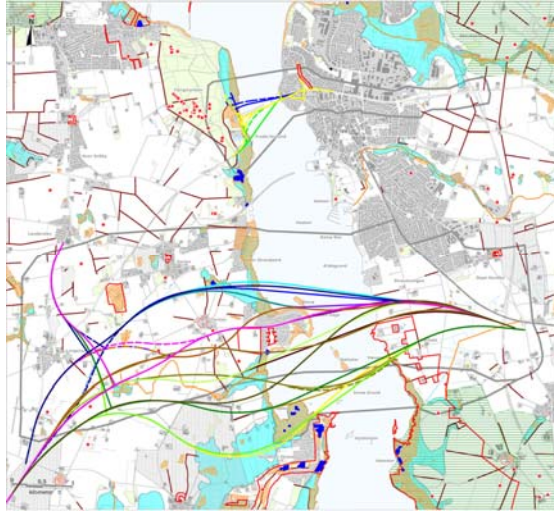


GENNEMGANG AF VVM-REDEGØRELSEN

**Projektleder Niels Korsgaard
Vejdirektoratet**



ALLE UNDERSØGTE FORSLAG



UDVALGTE LINJEFØRINGSFORSLAG EFTER DEN INDLEDENDE VURDERING



FORSLAG, DER ER VURDERET I VVM-REDEGØRELSEN



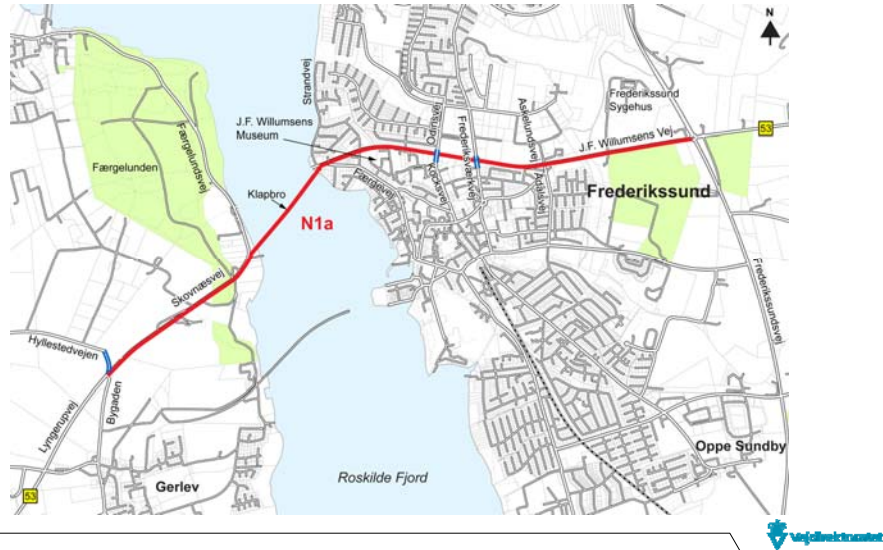
FORSLAG N1a

FORSLAG N1a

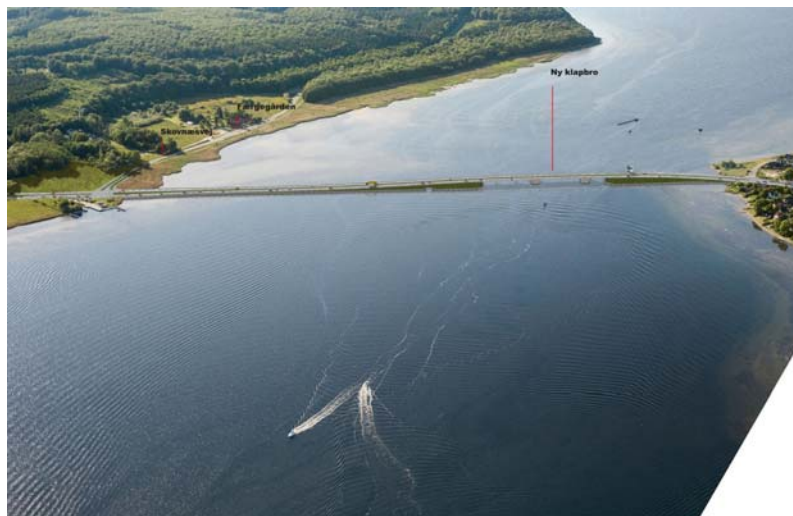
- **Ny fjordforbindelse med klapbro**
- **Udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor**
- **Niveaufrie kryds på J.F. Willumsens Vej**
- **Den eksisterende fjordforbindelse fjernes**



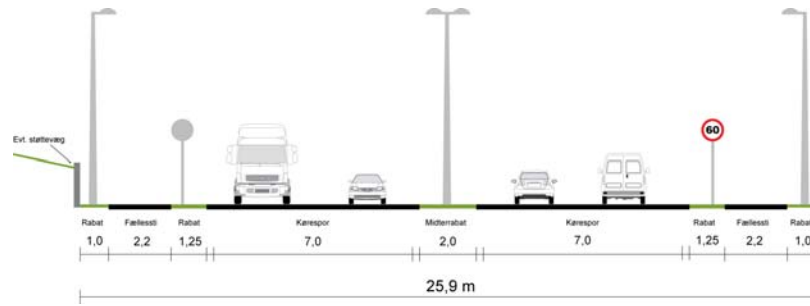
FORSLAG N1a



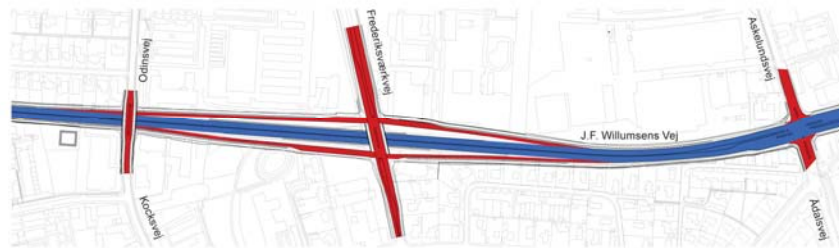
FORSLAG N1a FJORDKRYDSNING MED KLAPBRO



FORSLAG N1a
TYPISK TVÆRSNIT



FORSLAG N1a
NIVEAUFRIE KRYDTS



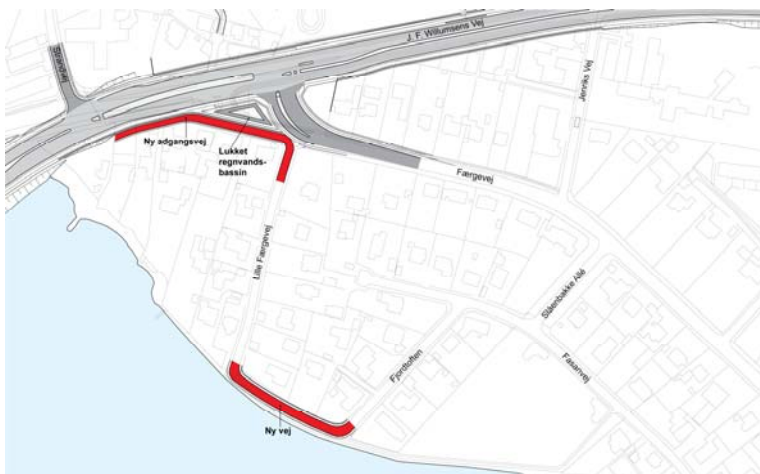
FORSLAG N1a

VISUALISERING - NIVEAUFRIE KRYDS



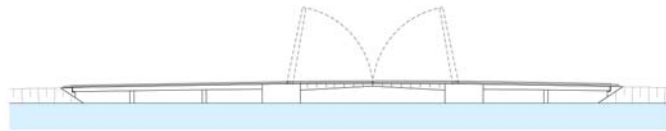
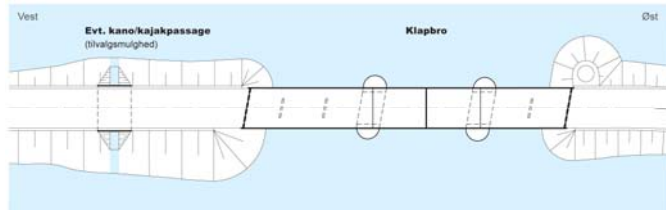
FORSLAG N1a

ÆNDRET VEJADGANG



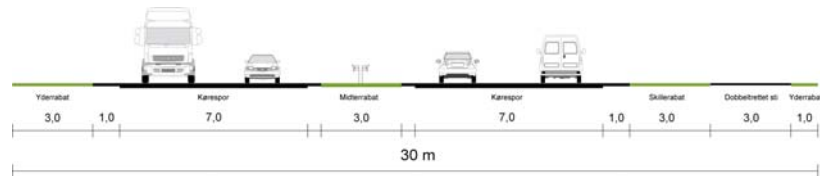
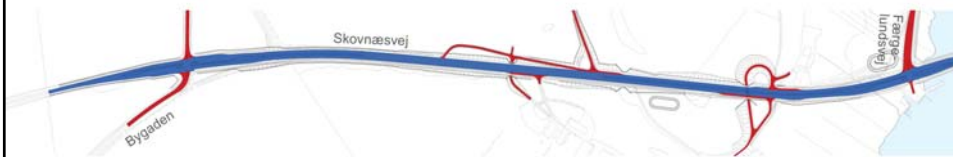
FORSLAG N1a

NY KLAPBRO



FORSLAG N1a

UDBYGNING AF SKOVNÆSVEJ



FORSLAG N1a

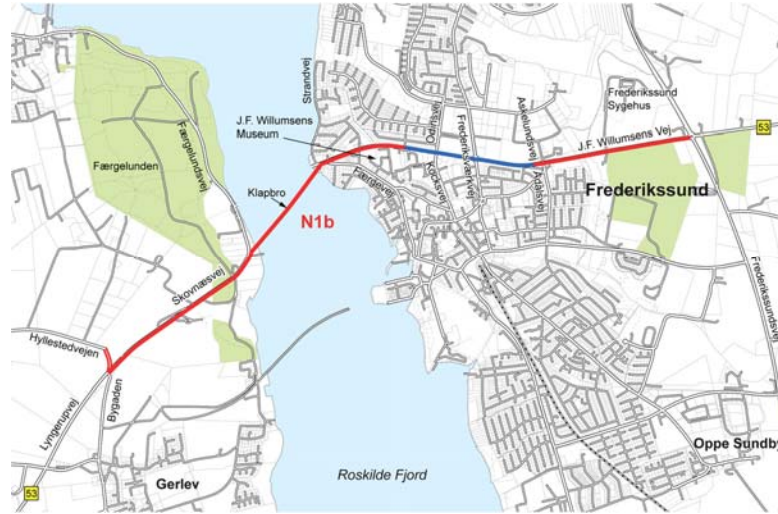
KRYDSET SKOVNÆSVEJ/FJORDFORBINDELSEN



FORSLAG N1b

- Ny fjordforbindelse med klapbro
- Udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor
- Kryds i niveau på J.F. Willumsens Vej
- Den eksisterende fjordforbindelse fjernes

FORSLAG N1b



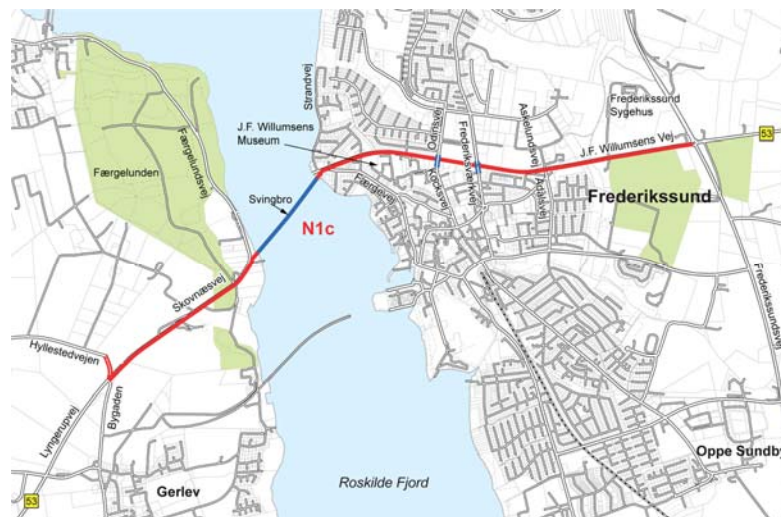
FORSLAG N1b KRYDS I NIVEAU



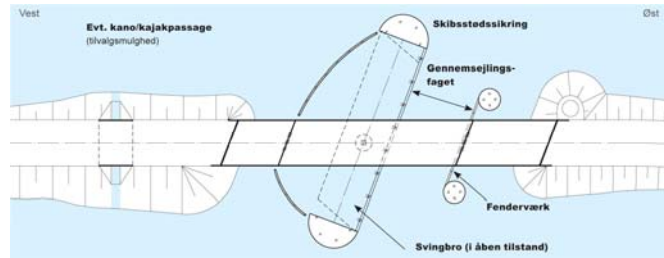
FORSLAG N1c

- Ny fjordforbindelse med svingbro
- Udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor
- Niveaufrie kryds på J.F. Willumsens Vej
- Den eksisterende fjordforbindelse fjernes

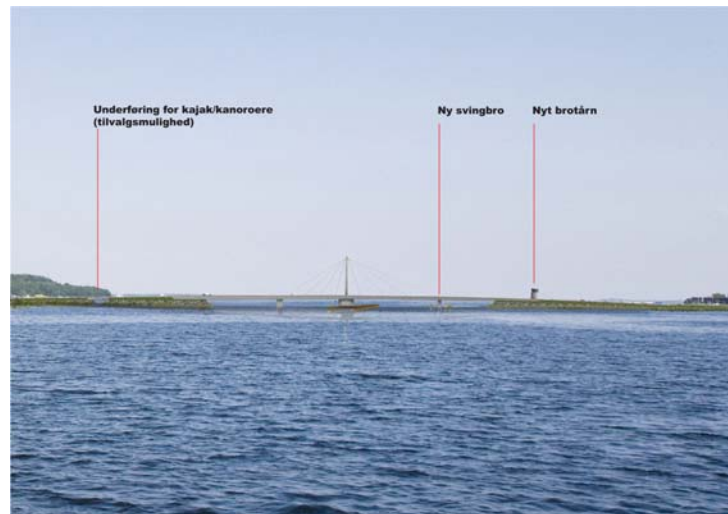
FORSLAG N1c



FORSLAG N1c NY SVINGBRO



FORSLAG N1c VISUALISERING - SVINGBRO

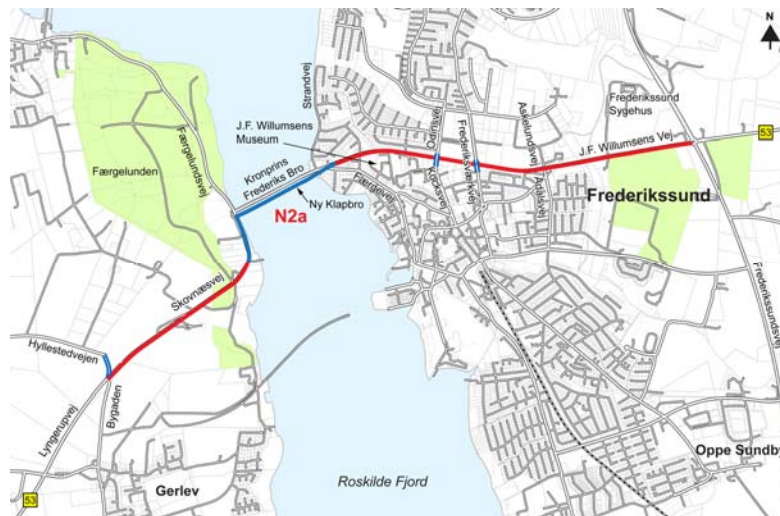


FORSLAG N2a

- Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse med en ny 2-sporet klapbro
- Udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor
- Niveaufrie kryds på J.F. Willumsens Vej

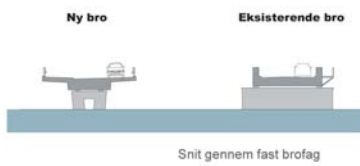
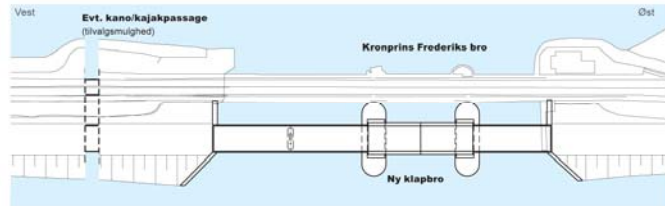


FORSLAG N2a



FORSLAG N2a

NY KLAPBRO



FORSLAG N2a

FJORDKRYDSNING MED NY 2-SPORET KLAPBRO



FORSLAG N2a

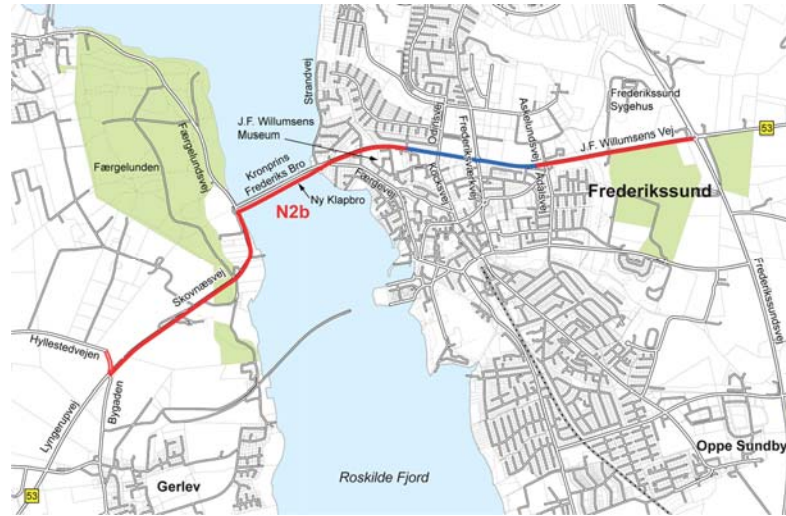
KRYDSET SKOVNÆSVEJ/FJORDFORBINDELSEN



FORSLAG N2b

- Udbygning af den eksisterende fjordforbindelse med en ny 2-sporet klapbro
- Udbygning af J.F. Willumsens Vej og Skovnæsvej fra 2 til 4 spor
- Kryds i niveau på J.F. Willumsens Vej

FORSLAG N2b



SYDLIGE FORSLAG S1, S2, S3 OG S6



FORSLAG S1

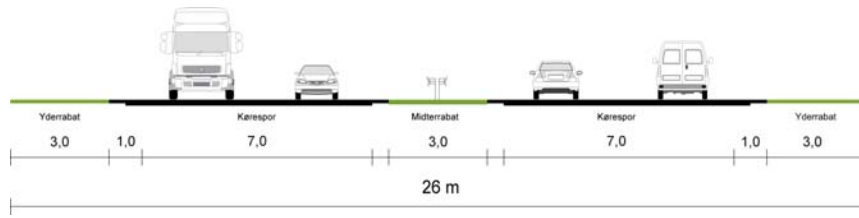
- Ny motortrafikvej på højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage

FORSLAG S1



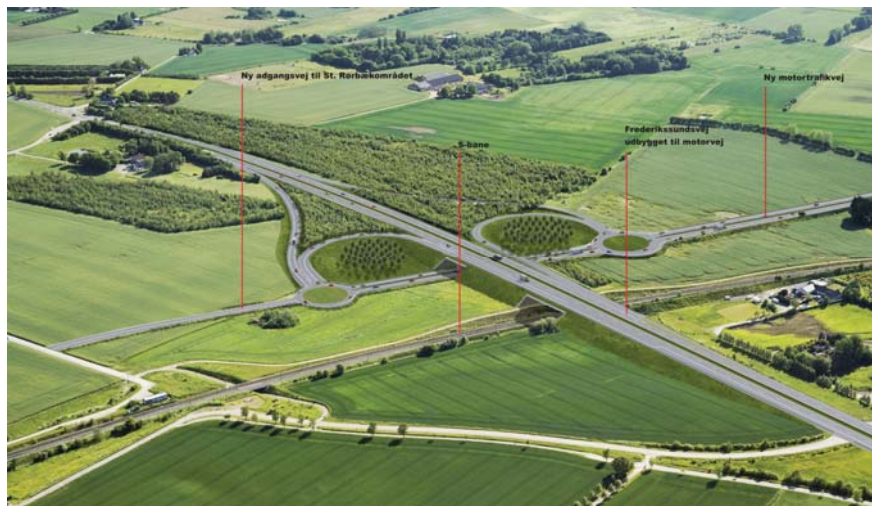
FORSLAG S1

TVÆRPROFIL I ÅBENT LAND



FORSLAG S1

TILSLUTNING TIL FREDERIKSSUNDMOTORVEJEN



FORSLAG S1

FORSLAG S1 TILSLUTNING TIL MARBÆKVEJ



FORSLAG S1

FORSLAG S1 HØJBROEN



FORSLAG S1

FORSLAG S1

TVÆRSNIT GENNEM TØRSLEV HAGE



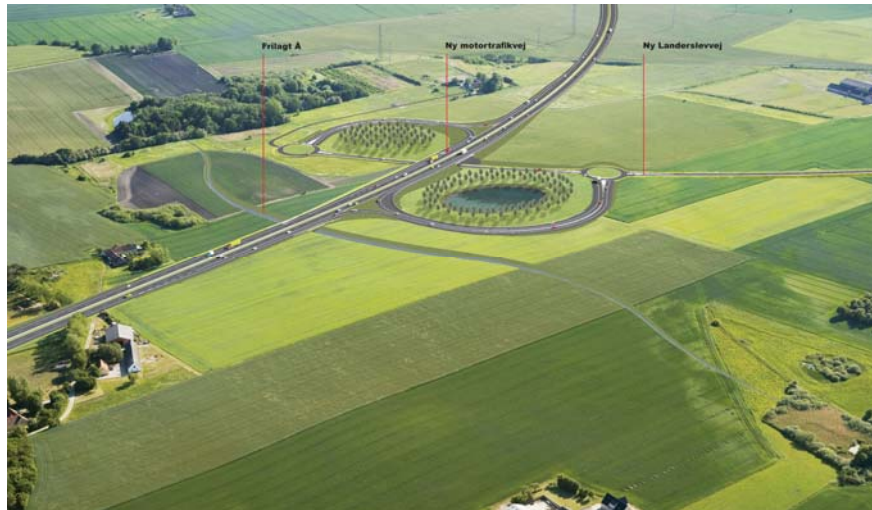
FORSLAG S1

FORSLAG S1

STØJSKÆRM I TØRSLEV HAGE



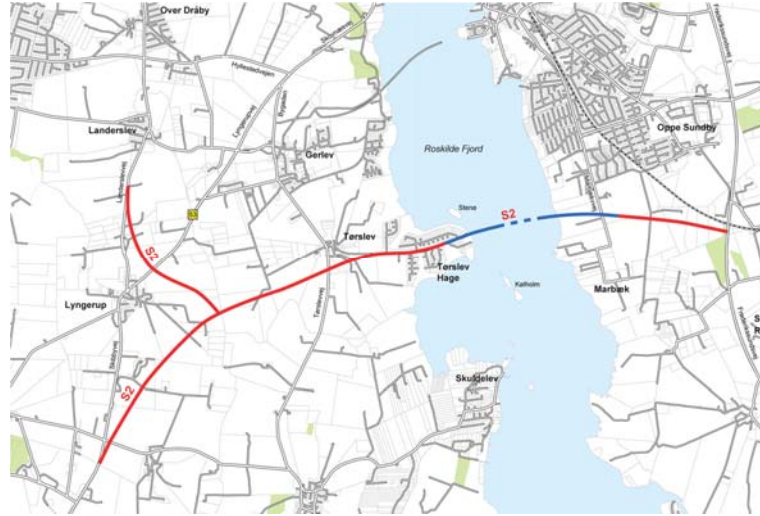
FORSLAG S1 TILSLUTNING TIL NY LANDERSLEVVEJ



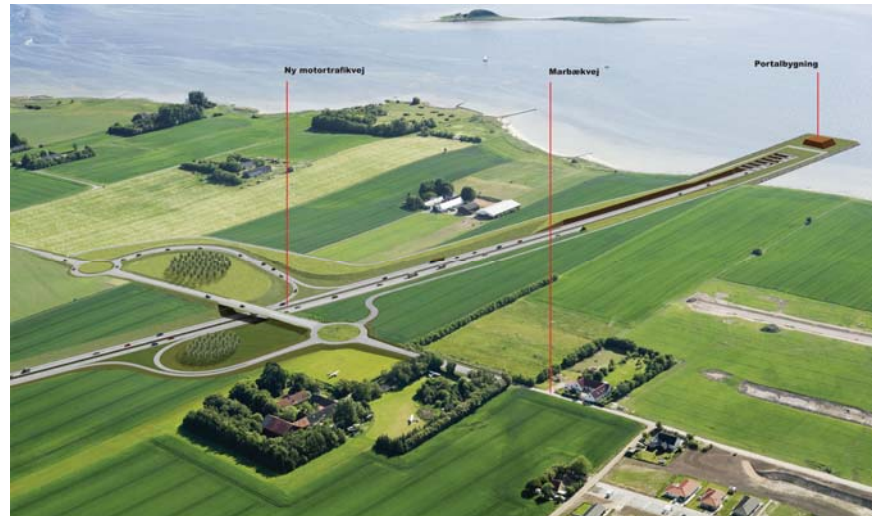
FORSLAG S2

- **Ny motortrafikvej i en kort tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage**

FORSLAG S2



FORSLAG S2 TILSLUTNING TIL MARBÆKVEJ



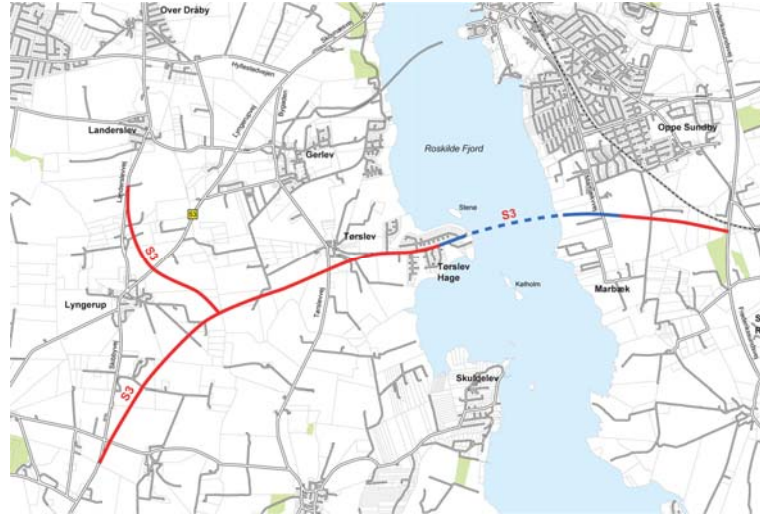
FORSLAG S2 KORT TUNNEL



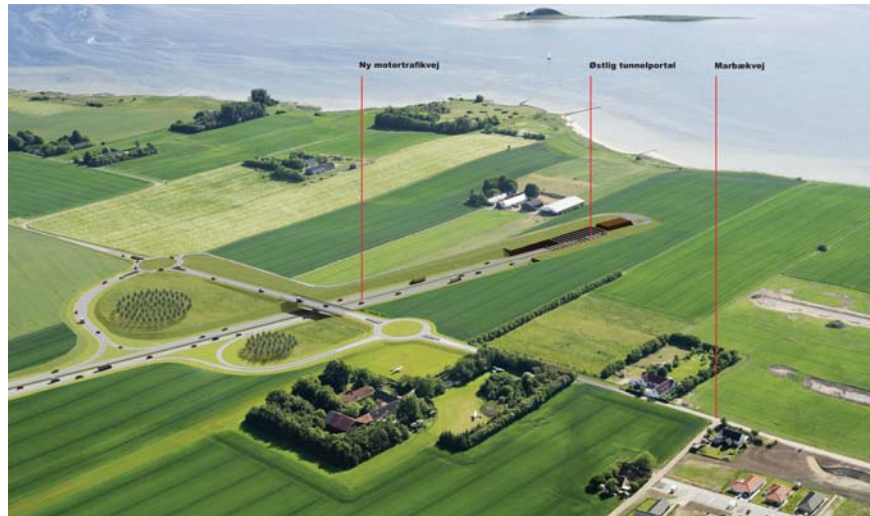
FORSLAG S3

- **Ny motortrafikvej i en lang tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage**

FORSLAG S3

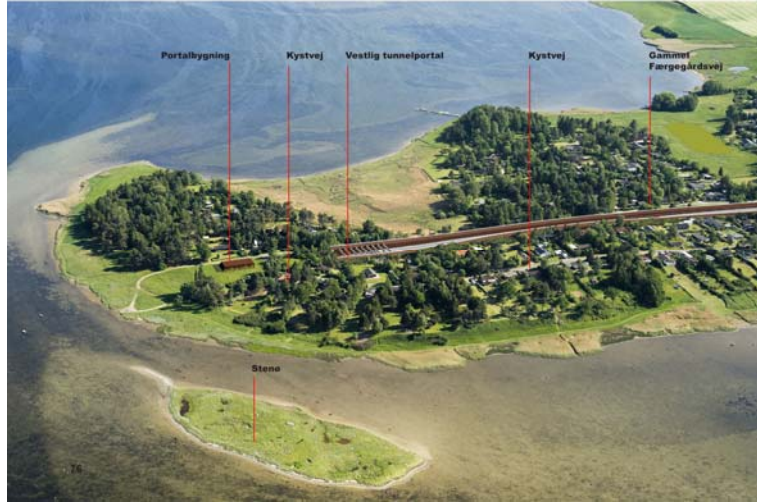


FORSLAG S3 TILSLUTNING TIL MARBÆKVEJ



FORSLAG S3

VESTLIG TUNNELPORTAL



FORSLAG S3

MOTORTRAFIKVEJ Gennem TØRSLEV HAGE



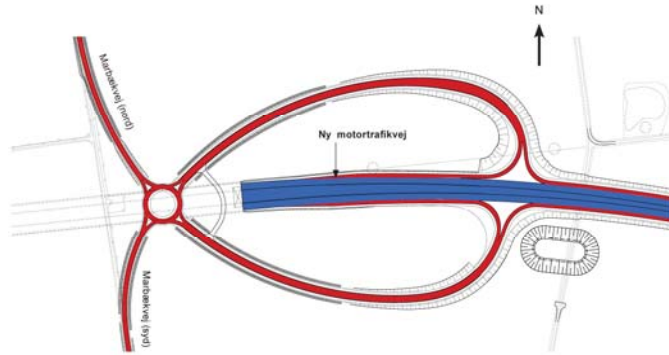
FORSLAG S6

- Ny motortrafikvej i en boret tunnel under Roskilde Fjord og Tørslev Hage

FORSLAG S6



FORSLAG S6 TILSLUTNING TIL MARBÆKVEJ



FORSLAG S6 TILSLUTNING TIL MARBÆKVEJ



FORSLAG S6 VESTLIG TUNNELPORTAL



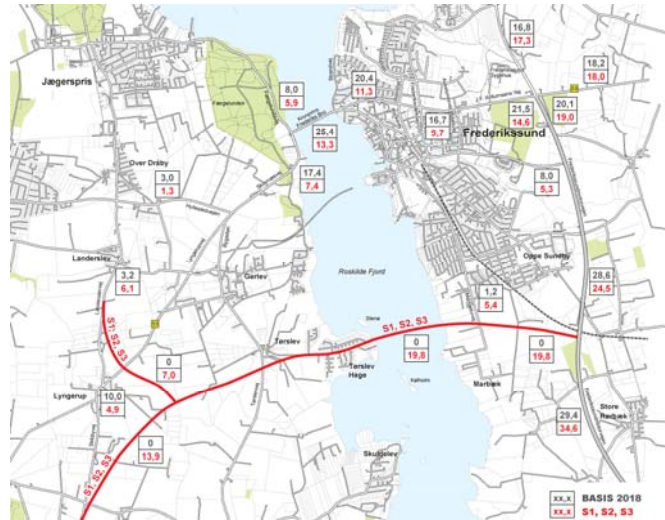
TRAFIKALE KONSEKVENSER

- De trafikale konsekvenser af de skitserede forslag er beregnet for en 2018-situation og sammenlignet med Basis 2018 – en referencesituation, hvor trafikken fremskrives til 2018 uden at forudsætte den eksisterende fjordforbindelse udbygget.
- Alle trafiktal på de efterfølgende plancher er angivet som antal 1.000 biler pr. hverdagsdøgn i 2018.

TRAFIKALE KONSEKVENSER AF FORSLAG N1a



TRAFIKALE KONSEKVENSER AF FORSLAG S1, S2 OG S3



EVENTUEL BRUGERBETALING I FORSLAG S1, S2 OG S3

Forudsætninger:

- 10 kr. pr. tur for personbiler
- 20 kr. pr. tur for varebiler
- 30 kr. pr. tur for lastbiler

Ingen betaling for at benytte den eksisterende fjordforbindelse.



BRUGERBETALING TRAFIKALE KONSEKVENSER

	Sydlig fjordforbindelse	Kronprins Frederiks Bro	Trafik i alt på fjordforbindelserne
Referencesituationen (Basis 2018)	0	25.400	25.400
Sydlig forbindelse uden brugerbetaling	19.800	13.300	33.100
Sydlig forbindelse med brugerbetaling	4.700	23.000	27.700



BESEJLINGSMÆSSIGE KONSEKVENSER



BESEJLINGSMÆSSIGE KONSEKVENSER

	Nuværende Kronprins Frederiks Bro	Dobbelt klapbro (N1a og N1b)	Svingbro (N1c)	Ny 2-sporet dobbelt klapbro (N2)
Gennemsejlingslængde	16 m	39 m	140 m	50 m
Frihøjde under bevægelige brofag	3,1 m	5 m	5 m	3,1 m
Omløbstid pr. broåbning	Ca. 5 min	Ca. 5 min	Ca. 6-7 min	Ca. 5 min
Sejltid gennem bro (5 knob)	6 sek	15 sek	54 sek	19 sek



AREALBEHOV NORDLIGE FORSLAG

- Permanent arealbehov til vejanlæg: **13 - 17 ha**
- Midlertidige arbejdsarealer: **17 - 20 ha**
- Antal ejendomme, der berøres af permanent arealerhvervelse: **125 - 135**
- Antal ejendomme, der berøres af midlertidig arealerhvervelse: **140 - 150**
- Antal ejendomme, der forventes totaleksproprieret:
 - i forslag N1a, N1c og N2a: **20 - 27**
 - i forslag N1b og N2b: **10 - 17**



AREALBEHOV SYDLIGE FORSLAG

- Permanent arealbehov til vejanlæg: **55-70 ha**
- Midlertidige arbejdsarealer: **40-65 ha**
- Antal ejendomme, der berøres af permanent arealerhvervelse: **60-70 (forslag S6: 40-45)**
- Antal ejendomme, der berøres af midlertidig arealerhvervelse: **90-110**
- Antal ejendomme, der forventes totaleksproprieret: **Mindre end 5**



STØJMÆSSIGE KONSEKVENSER

**Ingeniør Jakob Fryd
Vejdirektoratet**



STØJ

Støjens styrke angives som et antal decibel (dB)

Støjen beregnes som en gennemsnitsværdi for et år

Ændringer i støjniveauer opleves således:

- 1 dB er mindste ændring, et menneske er i stand til at opfatte
- 3 dB opleves som en lille ændring
- 6 dB opleves som en væsentlig ændring
- 10 dB opleves som en stor ændring og lyder som en fordobling eller halvering af støjen

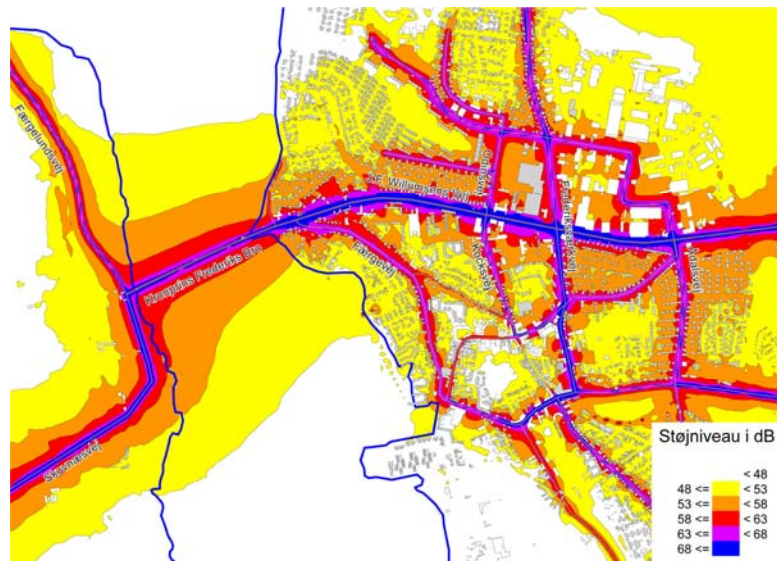


VEJLEDENDE GRÆNSEVÆRDIER FOR STØJ FRA VEJTRAFIK

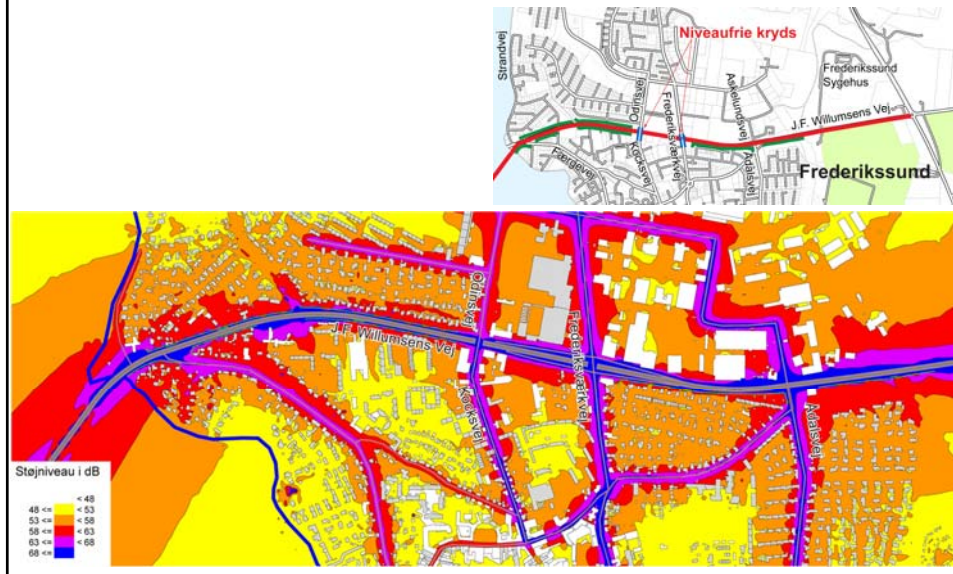
Områdetype	Vejledende grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser og lignende	53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB



STØJFORHOLD I BASIS 2018



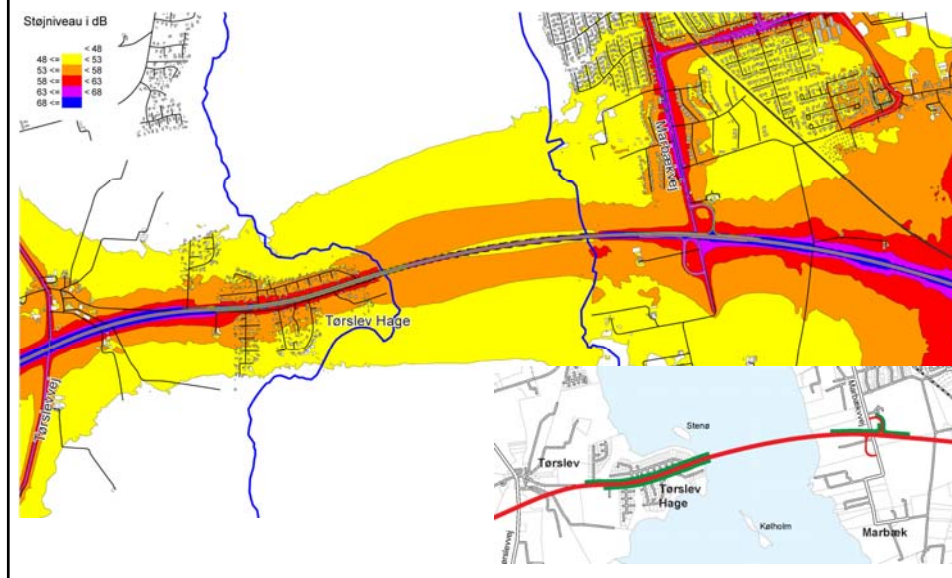
STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG N1a



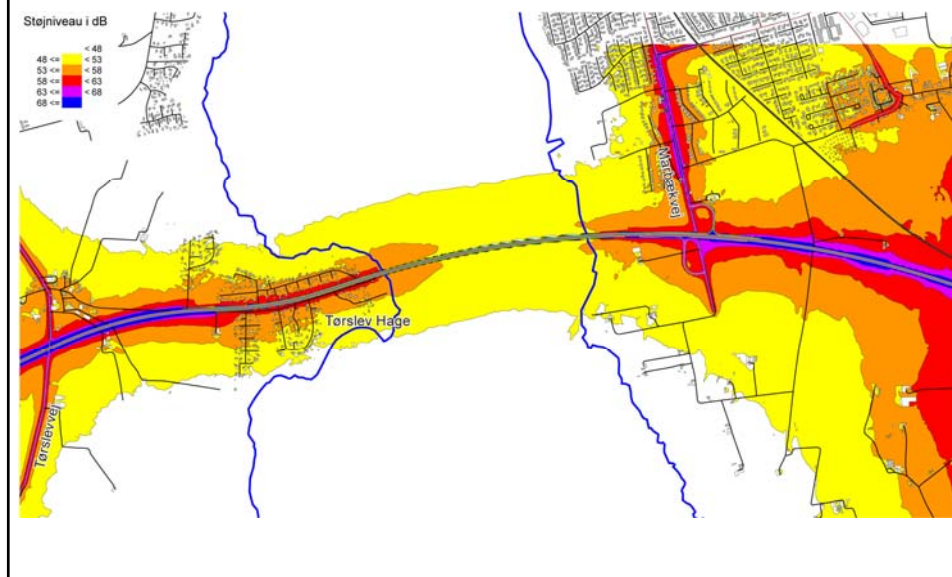
STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG N1b



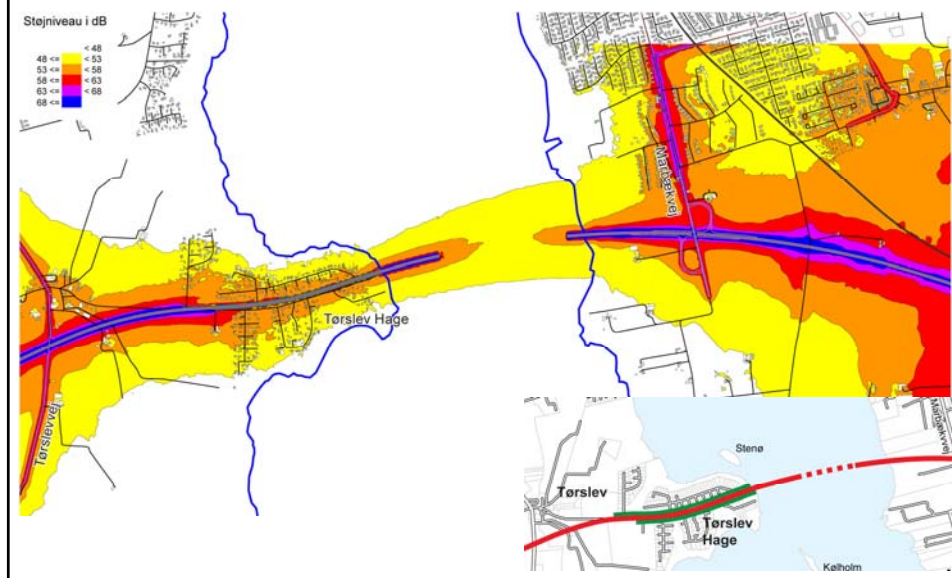
STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG S1 - HØJBRO



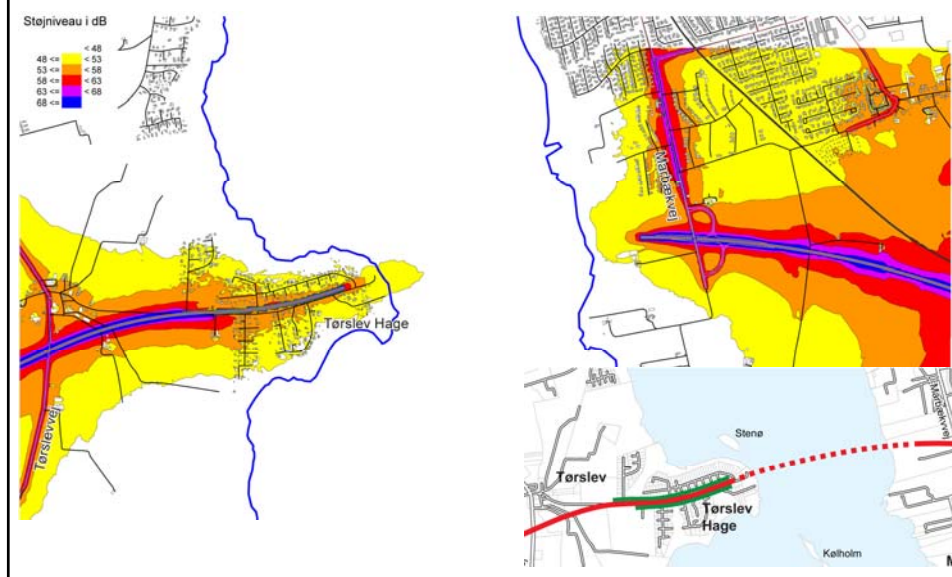
STØJUDBREDELSE I FORSLAG S1 - HØJBRO MED 2 M HØJ STØJSKÆRM PÅ HELE BROEN (TILVALG)



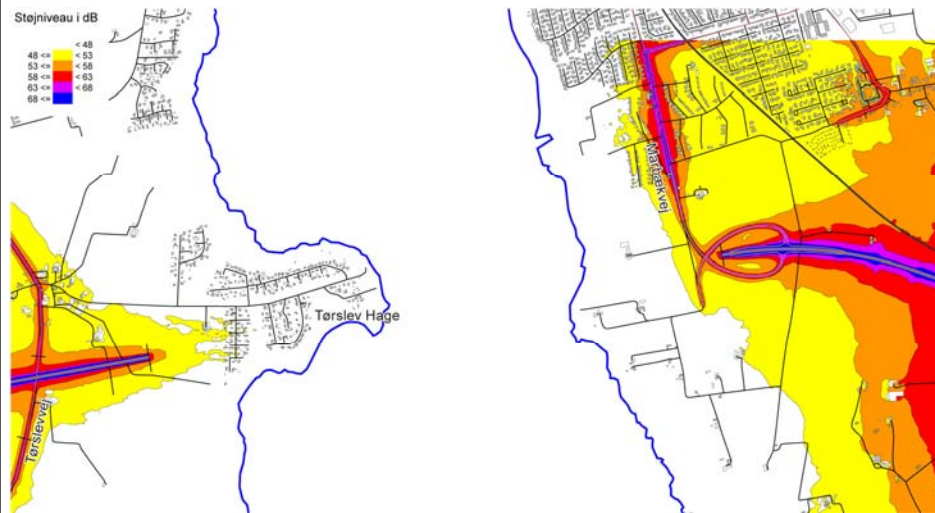
STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG S2 - KORT TUNNEL



STØJAFSKÆRMNING OG STØJUDBREDELSE I FORSLAG S3 - LANG TUNNEL



STØJUDBREDELSE I FORSLAG S6 - BORET TUNNEL



SAMLET OVERSICHT OVER STØJMÆSSIGE KONSEKVENSER

Situation	Støjbelastede boliger og sommerhuse (over 58 dB)	Stærkt støjbelastede boliger og sommerhuse (over 68 dB)	Sommerhuse udsat for støj 53 - 58 dB
Basis 2018	1.817	93	2
Nordlige forslag: Konsekvenser i forhold til Basis 2018			
N1a/N1c, niveaufri kryds	- 37	- 17	+ 2
N1b, kryds i niveau	- 32	- 14	+ 2
N2a, niveaufri kryds	- 47	- 17	+ 2
N2b, kryds i niveau	- 42	- 14	+ 2
Sydlig forslag: Konsekvenser i forhold til Basis 2018			
S1, højbro - skærm på bro, østlig del	- 37	- 26	+ 88
S1, skærm på hele broen (tilvalg)	- 38	- 26	+ 85
S2, kort tunnel	- 51	- 26	+ 68
S3, lang tunnel	- 54	- 26	+ 43
S6, boret tunnel	- 55	- 26	0

KONSEKVENSER FOR MILJØET

**Biolog Helle Vang Andersen
Rambøll**



MILJØVURDERINGEN OMFATTER

- Lovgrundlag og planforhold
- Fredninger
- Landskab og jordbund
- Arkæologi og kulturarv
- Friluftsliv
- Luft og klima
- Lys
- Forurennet jord
- Grundvand



MILJØVURDERINGEN OMFATTER

- Overfladevand (vandløb og søer)
- Råstoffer og affald
- Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området
- Fjorden
- Plante- og dyreliv i Natura 2000-området
- Afledte socioøkonomiske effekter



Undersøgelsesområderne



MILJØARBEJDET

- Dataindsamling, feltarbejde og kortlægning
-> Kortlægningsrapporten (Miljøvurdering – Del 4)
- Screening af forslag til linjeføringer
- Miljøvurdering af forslag
- Løbende optimering af forslag
- Endelig miljøvurdering og forslag til afværgeforanstaltninger



NATURA 2000-OMRÅDET

- Natura 2000-området dækker over EU beskyttet natur
- Udpegningsgrundlag = den natur og de arter, som danner grundlag for udpegningen af områderne
- I Natura 2000-områder er der særligt strenge krav til arealanvendelsen



DET EKSISTERENDE MILJØ

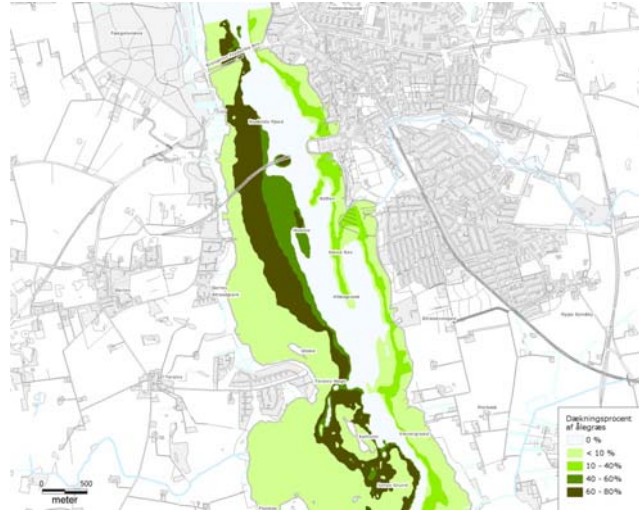
- Roskilde fjord – et Natura-2000 område
- Fire fredede områder og et vildtreservat
- Områder med landskabelig værdi
- Kulturarv i området, bl.a. væsentlige marinarkæologiske fund
- Enge, moser, søer og vandløb
- Biologiske korridorer
- Skove og skovbryn



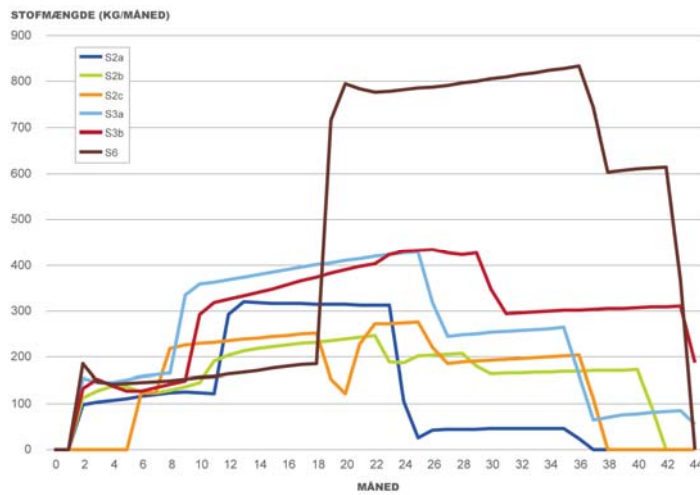
Beskyttelsesinteresser uden for Natura 2000-området



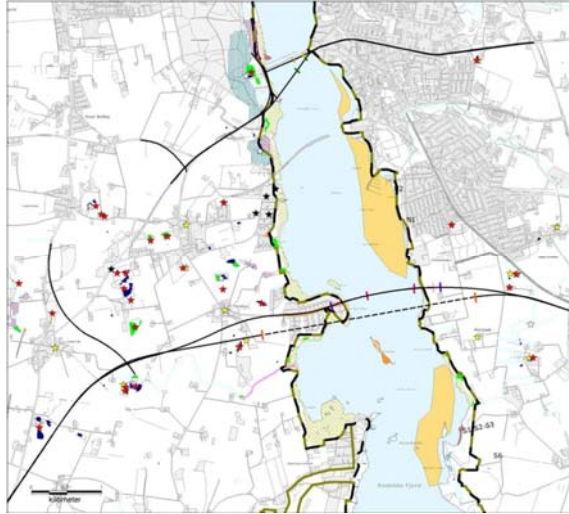
ROSKILDE FJORD - DÆKNING AF ÅLEGRÆS I LØBET



UDLEDNING AF KVÆLSTOF TIL FJORDEN VED TUNNELFORSLAGENE



BESKYTTEDE NATURTYPER OG ARTER INDEN FOR NATURA 2000-OMRÅDET



KRITERIER FOR GUNSTIG BEVARINGSSTATUS - SANDBANKER

- Areal
- Vandets klarhed
- Næringsstof i vandsøjlen
- Bundvegetation
- Bunddyr
- Uforstyrret havbund
- Miljøfremmede stoffer i sediment og biota
- Karakteristiske arter



MULIGE PÅVIRKNINGER FOR KRITERIERNE FOR GUNSTIG BEVARINGSSTATUS FOR SANDBANKER

Kriterier for gunstig bevaringsstatus (1110)	Anlæg						Drift									
	N1	N2	S1	S2a	S2b	S3a	S3b	S6	N1	N2	S1	S2a	S2b	S3a	S3b	S6
<i>Areal og udbredelsesområde</i>																
Areal																
<i>Struktur og funktion</i>																
Vandets klarhed																
Næringsstofsniveau																
Bundfauna																
Bundvegetation																
Uforstyrret havbund																
Miljøfremmede stoffer																
<i>Karakteristiske arter</i>																
Karakteristiske arter																
Signaturforklaring:																
	Ingen påvirkning															
	Mindre påvirkning, afværges ved naturgenopretning på stedet															
	Væsentlig påvirkning, afværges ved udlægning af erstatningsnatur															



FOREKOMST AF UDPEGNINGSGRUNDLAGETS FUGLEARTER

ART		Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	
Klyde	Ynglefugle													
Fjordterne														
Havterne														
Dværgterne														
Havørn	Trækfugle	Trækfugle (rast)		(Ynglefugle)			Trækfugle (rast)							
Sangsvane		Trækfugle (rast)												
Knopsvane										Fælder svingfjer	Trækfugle (rast)			
Grågås		Trækfugle (rast)												
Troldand														
Hvinand														
St. skallesluger														
Blishøne														



MULIGE PÅVIRKNINGER FOR KRITERIERNE FOR GUNSTIG BEVARINGSSTATUS FOR RASTEFUGLE

Kriterier for gunstig bevaringsstatus - rastefugle	Anlæg						Drift					
	N1	N2	S1	S2	S3	S6	N1	N2	S1	S2	S3	S6
Bestand	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	N1c		Orange			
Levestedets beskaffenhed	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	N1c		Orange			
Levestedets størrelse	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	N1c		Orange			
Signaturforklaring:												
	Ingen påvirkning											
	Mindre påvirkning											
	Væsentlig påvirkning											



SAMMENFATTENDE VURDERING FOR NATURTYPER OG FUGLE

Anlægsfasen

- Midlertidige påvirkninger på de marine naturtyper – sedimentspild og grundvandssænkning
- Arealinddragelse af strandeng og kalkoverdrev - afværges ved erstatningsnatur
- Midlertidig grundvandssænkning og påvirkning af rigkær - afværges ved reinjektion af grundvand
- N1: Mindre forstyrrelse af yngle- og rastefugle
- S1, S2 og S3: Midlertidig væsentlig forstyrrelse - forstyrrelsen er reversibel

Driftsfasen

- Ingen påvirkninger af marine naturtyper
- Ingen påvirkning af naturtyper på land
- S1 og N1c: Mindre påvirkning på fugle, risiko for kollision - Ingen påvirkning på bestandsniveau
- Ingen påvirkninger på fugle fra tunnelløsninger



SAMMENFATTENDE NATURKONSEKVENSVURDERING

- Nord vs. Syd: De sydlige linjeføringer medfører større påvirkning på natur og landskaber end de nordlige
- Bro vs. tunnel: Færrest miljømæssige konsekvenser ved en boret tunnel (S6) og flest ved en bro (S1)



TID OG ØKONOMI

**Projektleder Niels Korsgaard
Vejdirektoratet**

DET VIDERE FORLØB

- Efter den offentlige høring sender Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren
- Transportministeren beslutter, om der skal fremsættes forslag til anlægslov, og hvilken teknisk løsning, lovforslaget skal omfatte
- Efter vedtagelse af anlægslov og afsættelse af de nødvendige midler på de årlige finanslove kan detailprojektering, udbud, besigtigelse og ekspropriationer gennemføres – hertil medgår ca. 2 år
- De nordlige forslag kan anlægges på 2-4 år
- De sydlige forslag kan anlægges på 3-5 år



HVAD KOSTER DE NORDLIGE FORSLAG?

Forslag	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
N1a – Ny 4-sporet klapbro og niveaufrie kryds på J.F.Willumsens Vej	1.750
N1b – Ny 4-sporet klapbro og kryds i niveau på J.F.Willumsens Vej	1.180
N1c – Ny 4-sporet svingbro og niveaufrie kryds på J.F.Willumsens Vej	1.850
N2a – Ny 2-sporet klapbro og niveaufrie kryds på J.F.Willumsens Vej	1.570
N2b – Ny 2-sporet klapbro og kryds i niveau på J.F.Willumsens Vej	1.010

Prisniveau: Medio 2010



HVAD KOSTER DE SYDLIGE FORSLAG?

Forslag	Samlet anlægsbudget (mio. kr.)
S1 – Ny motortrafikvej på højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage	1.940
S2a – Ny motortrafikvej i kort sænketunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage (3 elementer)	3.410
S2b – Ny motortrafikvej i kort Cut & Cover tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage	3.730
S2c – Ny motortrafikvej i kort sænketunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage (2 elementer)	3.310
S3a – Ny motortrafikvej i lang sænketunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage	4.390
S3b – Ny motortrafikvej i lang Cut & Cover tunnel mellem Marbæk og Tørslev Hage	4.670
S6 – Ny motortrafikvej i boret tunnel under Roskilde Fjord og Tørslev Hage	6.660

Prisniveau: Medio 2010



PROGRAM

for borgermødet den 17. maj 2010

Kl. 19.00 Velkomst ved borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune

Kl. 19.05 Introduktion ved planlægningschef Ole Kirk, Vejdirektoratet

Kl. 19.15 Gennemgang af VVM-redegørelsen
De tekniske løsninger - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet
Støj-mæssige konsekvenser - civilingeniør Jakob Fryd, Vejdirektoratet
Konsekvenser for miljøet - biolog Helle Vang Andersen, Rambøll
Tid og økonomi - projektleder Niels Korsgaard, Vejdirektoratet

Kl. 20.15 Pause

Kl. 20.35 Spørgsmål og debat

Afrunding
ved Ole Kirk ca. kl. 21.40



BILAG 3

Oversigt over distribution af VVM-redegørelsen til den offentlige høring

Ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Samlet oversigt over distribution af VVM-rederegørelsen

Myndigheder

- Transportministeriet
- Miljøministeriet
- Klima- og Energiministeriet
- Miljøstyrelsen
- By- og Landskabsstyrelsen
- Skov- og Naturstyrelsen
- Miljøcenter Roskilde
- Tisvilde Statsskovdistrikt
- Søfartstyrelsen
- Kystdirektoratet
- Farvandsvæsenet
- Forsvarsministeriet
- Kirkeministeriet
- Kulturarvsstyrelsen
- Energistyrelsen
- Direktoratet for FødevarerErhverv
- DSB
- Trafikstyrelsen
- Banedanmark
- Nordsjællands Politi
- Region Hovedstaden
- Region Sjælland
- Frederikssund Kommune
- Egedal Kommune
- Roskilde Kommune
- Lejre Kommune
- Holbæk Kommune
- Hillerød Kommune
- Frederiksværk Kommune
- Roskilde Stift
- Helsingør Stift
- Frederikssund Provsti
- Roskilde Domprovsti

Diverse interesseorganisationer

- Bycirkelsamarbejdet i Frederikssundfingern
- Miljørådet for Roskilde Fjord
- Dansk Cyklist Forbund
- Dansk Cyklist Forbund Egedal v/Svend Jørgensen
- Dansk Cyklist Forbund, Roskilde afd.

- Dansk Cyklist Forbund, Hillerød afd.
- Dansk Vejforening
- Friluftsrådet
- Friluftsrådet v/Kredsformand Poul Erik Pedersen
- Dansk Transport og Logistik
- Foren. for Bygnings- og Landskabskultur i Frederikssund
- Rådet for Bæredygtig Trafik
- Miljøbevægelsen NOAH
- Grøn Trafik i Bycirklen v/formand Kåre Fog
- De Samvirkende Invalideorganisationer
- DSI Frederikssund v/formand Svend Larsen
- Dansk Vandrelaug
- Dansk Vandrelaug's Lokalfd. Frederikssund og omegn
- Dansk Handicap Forbund
- Dansk Handicap Forbund – Frederiksværk/Frederikssund
- Dansk Industri
- Campingrådet
- LandboCentrum
- FDM
- Foreningen "En bedre fjordforbindelse" v/J.R. Andersen
- Tunnel Nu! v/Preben Gøtttsche
- Langtunnel.dk v/ Kurt B. Andersen
- Det Danske Haveselskab – Lokalfd. v/Finn Eriksson
- Kolonihaveforbundet for Danmark
- Ældrerådet i Frederikssund
- Frederikssund Landsbyråd v. Edith Helsager
- Gruppen mod støj og forurening i Sydbyen v/Henrik Pantmann

Grundejerforeninger

- GF Gyldenstens Vænge Nord v/ Bo Pedersen
- Frederikssund Grundejerforening, Andersen & Thoregaard
- Gerlev Strandpark 1, v/formand Elly Duus Bloch
- Skuldelev Strand v/formand Preben Andersson
- Stenøgård Grundejerforening v/formand Henning Schiøt
- Stenøgård Grundejerforening v/Eigil Otte

Havne og sejlerliv

- Marbæk Lystbådehavn
- Frederikssund Lystbådehavn
- Danmarine Lystbådehavn
- Jyllinge Fiskerihavn
- Veddelev Strands Lystbådehavn
- Roskilde Havneselskab
- Herslev Strand Sejlklub
- Gershøj Havn
- Skuldelev Havn
- Kignæs Lystbådehavn
- Kulhuse Havn I/S
- Frederiksværk Lystbådehavn
- Frederiksværk Stålvalseværks Havn
- Danmarks Fritidssejler Union
- Danmarks Tursejlerforening
- Dansk Sejlunion

- Danske Havne
- Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer
- Frederikssund Sejlklub v/formand Carsten Madsen
- Jyllinge Sejlklub v/formand Peter Ottesen
- Frederiksværk Sejlklub v/Ellis Dalsgaard
- Herslev Strand Sejlklub
- Jægerspris Sejlklub v/Kjeld Skov
- Sejlklubben Lynæs
- Marbæk Sejl- og Motorbådsklub v/Knud Larsen
- Sejlklub NORD Jyllinge v/Karin Neldeberg Nielsen
- Roskilde Sejlklub
- Veddelev Strands Bådelaug v/Piet Jansen
- Vikingeskibslauget Sif Ege Frederikssund
- Selsø Møllekrogs Bådelaug v/Erik Munch
- Skuldelev Bådelaug v/Svend Dissing

Naturinteresser

- Danmarks Naturfredningsforening
- DN Frederikssund v/Bent Christiansen
- Dansk Ornitologisk Forening
- DOF Nordsjælland v/Bjørn Blangsted Henriksen
- DOF Københavnsområdet v/Naturpolitisk udvalg
- DOF Halsnæs v/Jørgen Jacobsen
- DOF Frederikssund v/John Hansen
- DOF Roskilde v/Morten Tranekjær Jensen
- DOF Løjre v/Hans Harrestrup Andersen
- DOF's Caretaker for Roskilde Fjord
- Lynæs Fiskeriforening v/Formand Hans Rasmussen
- Roskilde og omegns sportsfiskerklub
- Danmarks Sportsfiskerforbund
- Sjællandske Sports- og Lystfiskerforeninger v/Ellefsen
- Danmarks Fiskeriforening
- Frederikssund og omegns Sportsfiskerforening
- Naturværnsforeningen for Skuldelev by, ås og strand
- Frederikssund og omegns Jagtforening

Arkæologi og historie

- Egnsmuseum Færggården
- Roskilde Museum
- Vikingeskibsmuseum
- Egns historisk Forening i Gundsø
- Frederikssund Historiske Forening
- Historisk Forening for Skibbyegnen
- Lokalhistorisk forening for Slagerupegnen

Erhverv

- Frederikssund Erhverv og Turist Center
- Jægerspris Erhvervsforening
- Skibby Erhvervsforening
- Slangerup Erhvervsforening
- Danmarks Rederiforening

Ledningsejere

- Frederikssund Forsyningsselskab Att.: Arne Kirt Hansen
- DONG Energy
- Hovedstadsregionens Naturgas I/S
- Energinet.dk
- TDC A/S
- Telia A/S
- Dansk Kabel TV
- Foreningen af vandværker i Danmark
- Dansk Vand- og spildevandsforening
- Sekretariat for Ledningsejerregistret
- Dansk Ledningsejerforum c/o Dansk Energi

Medier

- TV2 Lorry
- TV2 Øst
- TV2 News
- P4 København, DR Byen
- Frederikssund Avis
- Frederiksborg Amts Avis
- Frederiksborg Amts Avis - Frederikssund
- Søndagsavisen
- Lokalavisen Ugenyt
- Lokal-Avisen Fjordbyerne A/S
- Politiken
- Berlingske Tidende
- Jyllands Posten
- Lokalavisen for Hornsherred

Biblioteker og borgerservicecenter

- Frederikssund Bibliotek
- Jægerspris Kommunebibliotek
- Skibby Bibliotek
- Slangerup Bibliotek
- Folketingets Bibliotek
- Borgerservicecenter Frederikssund