

REFERAT

EMNE Borgermøde om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund
TIDSPUNKT Torsdag den 7. april 2011
STED Frederikssund Hallerne
DELTAGERE Ca. 250 deltagere

Ordstyrer: Trine Sick

Program

- Velkomst ved transportminister Hans Chr. Schmidt
- Præsentation af de sydlige forslag til en ny fjordforbindelse, ved planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet
- Lokale synspunkter vedrørende en sydlig fjordforbindelse
 - Borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune
 - Direktør Peter Bo Andersen, Frederikssund Erhverv
 - Henrik Pantmann, Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen
 - Mona Striib, Grundejerforeningerne på Tørslev Hage
 - Jens Ross Andersen, Foreningen for en Bedre Fjordforbindelse
 - Kenneth Jensen, TUNNEL NU!
- Debat med supplerende lokale synspunkter
- Afrunding ved transportminister Hans Chr. Schmidt

Velkomst ved transportminister Hans Chr. Schmidt

- Ministeren bød velkommen og pointerede, at formålet med mødet var at høre de lokale borgeres synspunkter og meninger om en ny fjordforbindelse.
- Byrådet i Frederikssund anbefaler en sydlig tunnelforbindelse, og Vejdirektoratet peger i sin indstilling på en sydlig forbindelse, som den mest hensigtsmæssige løsning.
- Den 26. oktober 2010 blev der indgået en transportaftale om "Bedre mobilitet", hvor det blev aftalt, at det er målet, at der etableres en ny sydlig forbindelse ved Frederikssund.
- Da en ny fjordforbindelse kan være svær at realisere i en tid med økonomisk lavvande, har parterne bag transportaftalen besluttet, at mulighederne for at finansiere en ny fjordforbindelse ved hjælp af brugerbetaling skal undersøges. Undersøgelserne vil foreligge i efteråret 2011.
- Pointerede, at modstanden imod brugerbetaling for intern kørsel indenfor Frederikssund Kommunes grænser er blevet hørt på Christiansborg, og at budskabet vil blive taget alvorligt i forhold til en eventuel betalingsmodel. Der skal tages særlige hensyn til de lokale forhold, herunder til lokale rejsende, der har daglige gøremål på tværs af fjorden.

Orientering ved planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet

- Helga Theil Thomsen gennemgik i hovedtræk VVM-redegørelsens forslag og resultater for de sydlige forbindelser over Roskilde Fjord:

- S1: En motortrafikvej på en højbro over Roskilde Fjord
- S2: En motortrafikvej i en kort tunnel under Roskilde Fjord
- S3: En motortrafikvej i en lang tunnel under Roskilde Fjord
- S6: En motortrafikvej i en boret tunnel under Roskilde Fjord og under Tørslev Hage

Borgmester Ole Find Jensen, Frederikssund Kommune

- Udtrykte stor tilfredshed med den nye transportaftale, idet der i Folketinget er bred enighed om, at der skal etableres en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.
- Fremhævede, at Frederikssund Kommune i sit høringssvar til Vejdirektoratets VVM-redegørelse fra juni 2010 har understreget vigtigheden af en ny fjordforbindelse, idet det for kommunen er helt afgørende at få løst den trafikmæssige trængsel, med intensiv trafikbelastning af både lokal og regional karakter, som har skabt en uholdbar trafiksituation. Bemærkede endvidere, at der i transportaftalen fra 2009 "En grøn transportpolitik" indgik en aftale om etablering af motorvejen til Frederikssund.
- Anførte, at en ny motorvej, sammen med en ny fjordforbindelse, vil forbedre trafikafviklingen markant, ikke kun i Frederikssund Kommune, men i hele den nordlige del af hovedstadsregionen. Sammen med en kommende S-togsstation ved St. Rørbæk vil infrastruktur anlæggene understøtte udviklingen i hele regionen.
- Frederikssund Kommune udtrykte i høringssvaret i juni 2010 stor tilfredshed med kvaliteten af de undersøgelser, der er blevet præsenteret i VVM-redegørelsen for en ny fjordforbindelse.
- Frederikssund Byråd anbefaler en sydlig tunnelforbindelse, ud fra en samlet kapacitetsmæssig og miljømæssig vurdering. Understregede, at byrådet er meget opmærksom på, at uanset valg af løsning, vil valget medføre gener.
- Er derfor tilfreds med, at forligskredsen har peget på en sydlig løsning, idet dog spørgsmålet om bro eller tunnel stadig er uafklaret.
- Byrådet mener, at det er af største betydning, at der snarest bliver truffet en endelig beslutning om forbindelsen. Byrådet har forståelse for, at beslutningen sker på baggrund af en samlet afvejning af miljøpåvirkninger og anlægsøkonomi.
- Byrådet har noteret sig og er åben overfor, at forbindelsen som udgangspunkt skal finansieres gennem brugerbetaling. Byrådet har samtidig noteret, at også Kronprins Frederiks Bro nævnes i den sammenhæng. Byrådet har ikke forståelse for en model, der medfører, at kommunens borgere vil være tvunget til at betale, når man færdes internt i kommunen.

Direktør Peter Bo Andersen, Frederikssund Erhverv

- Udtrykte stor tilfredshed med VVM-redegørelsen, som udgør et meget kvalificeret beslutningsgrundlag og takkede transportministeren for at udvise vilje til at gøre noget ved de trafikale problemer omkring Frederikssund



- Der er behov for en ny fjordforbindelse hurtigst muligt. Erhvervslivet oplever dagligt forsinkelser ved krydsningen af Roskilde Fjord, hvilket medfører tab i økonomi, produktivitet og konkurrenceevne.
- Med en sydlig forbindelse er det beregnet, at der er en daglig tidsbesparelse på 2.700 timer på et hverdagsdøgn. Fremførte, at den nuværende forbindelse medfører, at næsten 900.000 timer eller 600 fulde arbejdsår årligt går til spilde ved at sidde i kø.
- Erhvervslivet har ingen holdning til, om forbindelsen skal over eller under fjorden. Dog er det vurderingen, at en højbro vil være den økonomisk mest fordelagtige løsning.
- Erhvervslivet ser gerne, at en ny fjordforbindelse finansieres af staten, men er også åben overfor en brugerfinansieret løsning. Mener dog ikke, at det er rimeligt, at det er den lokale trafik, der skal finansiere en ny fjordforbindelse. Frederikssund Erhverv er åben overfor, at der lokalt skal betales et mindre årligt bidrag til finansieringen, mens transit- og weekendtrafik bør betale, hver gang forbindelsen benyttes.

Henrik Pantman, Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen

- Målsætningen for Gruppen mod Støj og Forurening i Sydbyen er:
 - at få motortrafikvejen anlagt længst muligt væk fra Sydbyen
 - at sikre at en ny fjordforbindelse ikke bliver anlagt som en højbro
 - at Marbækvej ikke skal være den nye hovedindfaldsvej til bymidten i Frederikssund
- Argumenterede for, at Frederikssund by historisk har udvidet sig imod syd, og at en kommende motortrafikvej i syd på sigt vil skære byen over to steder - ved J.F. Willumsens Vej og ved den nye motortrafikvej - forudsat at Frederikssund byudvikles yderligere mod syd.
- Påpegede, at motortrafikvejen er placeret kun 200 m fra de nærmeste grunde i Sydbyen. Viste et støjdifferenskort – dvs. forskel i støjniveauet før og efter etablering af en ny sydlig fjordforbindelse – hvoraf det fremgik, at støjniveauet i Sydbyen vil stige kraftigt som følge af støj fra trafik på en ny motortrafikvej.
- Påpegede, at mertrafikken på Marbækvej som følge af tilslutningen til motortrafikvejen vil medføre væsentlige støjgener i Sydbyen, og at huspriserne vil falde.
- Påpegede, at støj kan medføre hjertekarsygdomme. Støj kan også mindske børns evne til indlæring, så det er vigtigt at friholde skoler mv. for støj. Bemærkede i den sammenhæng, at Marbækvej er en skolevej.
- Fremførte, at det i Danmark er vanskeligt at overholde grænseværdierne for partikelforurening. Påpegede, at Sydbyen vil blive belastet af sundhedsskadelig partikelforurening med en ny sydlig forbindelse, særligt fra en højbro.
- Hvis en sydlig løsning bliver en betalingsforbindelse, vil flere anvende den eksisterende bro. Det vil derfor ikke løse det trafikale problem.



- Den gamle bro og J.F. Willumsens Vej vil blive nedklassificeret til kommunale anlæg og dermed medføre øgede udgifter for kommunen.
- Naturen omkring fjorden vil lide uoprettelig skade ved en sydlig forbindelse.
- Foreslog en alternativ sydlig løsning: Motortrafikvejen rykkes ca. 400 m længere mod syd på Marbæksiden, føres i en tunnel under fjorden til Tørslev Hage, hvorfra den fortsætter videre mod vest i samme tracé som foreslået i VVM-redegørelsen.
- Argumenterede for en nordlig løsning, fordi det vil være billigere end en sydlig højbro-løsning og samtidig mindske støjen i forhold til dagens situation pga. opsætning af støjskærme på J.F. Willumsens Vej.

Mona Striib, repræsentant for Grundejerforeningerne på Tørslev Hage

- Repræsenterer to grundejerforeninger på Tørslev Hage, dog er der en enkelt lodsejer, som har frabedt sig at være repræsenteret.
- Grundejerforeningerne er stærke modstandere af en højbro, som gennemskærer et sommerhusområde og et EU-beskyttet naturområde.
- Fremførte, at det overordnede princip i EU's habitatdirektiv (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, red.), er at beskyttelsen af arter og naturtyper ikke kan fraviges. I vejledningen om habitatdirektivet er det anført, at der kun kan ske fravigelse af beskyttelsen af arter og natur, når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af økonomisk eller social art, og hvor der ikke findes alternativer. Bemærkede hertil, at der findes alternativer til en sydlig løsning.
- I vejledningen beskrives, at forsigtighedsprincippet gøres gældende, dvs. at der er omvendt bevisbyrde. Det skal kunne bevises, at de foreslåede afværgeforanstaltninger ved et nyt vejanlæg kan hindre varig skade på arter og natur. Grundejerforeningerne mener ikke, det er bevist, at der ikke sker varig skade på omgivelserne ved en sydlig løsning.
- Det nordlige område, ved den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, er også omfattet af habitatdirektivet, men her er der allerede en bro.
- Fremførte, at forligsparterne besluttede sig for en sydlig forbindelse, inden Vejdirektoratet havde fremlagt resultatet af høringen om VVM-redegørelsen.
- Udtrykte forundring over, at Vejdirektoratet til transportministeren har indstillet en sydlig fjordforbindelse, idet VVM-redegørelsen konkluderer, at en nordlig løsning giver de færreste miljømæssige påvirkninger. Fremførte endvidere, at Vejdirektoratet på borgermødet ved fremlæggelsen af VVM-redegørelsen havde påpeget, at det ikke var muligt for Vejdirektoratet at anbefale enten en sydlig eller en nordlig løsning.
- By- og Landskabsstyrelsen har i bemærkningerne til VVM-redegørelsen, forud for en egentlig principgodkendelse, anbefalet en nordlig løsning, ud fra miljømæssige hensyn i



forhold til åbent land interesser og den samlede påvirkning af fjordlandskabet, og i forhold til de støjmæssige konsekvenser. Herudover anbefales det, at man undlader at afvande vådområder, fordi det vil medføre varig skade på miljøet. En forudsætning for at gennemføre samtlige sydlige forslag er, at grundvandstanden sænkes i anlægsfasen.

- Finder det chokerende, at der kun findes vejledende støjgrænser ved planlægning af nye bolig- og sommerhusområder langs en vej, men at der ikke findes grænseværdier for, hvor meget nye veje må belaste omgivelserne. Er derfor ikke tilfreds med, at det tilstræbes, at støjen ikke overstiger de vejledende grænseværdier for nye boliger, eller at det er muligt at søge om erstatning for støjgener.
- Bemærkede, at markfirben, som er en særlig beskyttet bilag IV-art, findes på Tørslev Hage. Ved VVM-undersøgelsens feltundersøgelser er der ikke observeret markfirben på Tørslev Hage.
- Fremførte, at en lastbil typisk har et støjniveau på 80 dB ved forbiørsel, og 65 dB, hvis man opholder sig bag en støjskærm. Den vejledende støjgrænse for sommerhusområder er 53 dB som det gennemsnitlige støjniveau over året.
- Grundejerforeningen finder det uacceptabelt at indføre brugerbetaling for at finansiere en ny fjordforbindelse, så det medfører, at borgere i kommunen skal betale for at krydse fjorden.
- Mener ikke, der er lovhjemmel til at opkræve brugerbetaling på den eksisterende vejforbindelse, og hvis kommunen overtager den eksisterende bro, i forbindelse med nedklassificeringen af J.F. Willumsens Vej, vil kommunen og dermed borgerne blive udsat for yderligere udgifter.
- Der blev i sin tid udlagt en korridor igennem Tørslev Hage til en eventuel fjordforbindelse. Korridoren blev efterfølgende solgt tilbage til grundejerforeningen Stenøgård. Sommerhusejerne på Tørslev Hage har derfor i god tro udbygget og forbedret sommerhuse mv. i forvisning om, at der ikke kom en vejforbindelse gennem sommerhusområdet.
- På grund af de miljømæssige konsekvenser anbefales en nordløsning, med støjafskærmninger og niveaufrie kryds gennem Frederikssund.

I forbindelse med Mona Striib's indlæg blev der afleveret en CD med lydoptagelser på Tørslev Hage, samt optagelse af lyden bag en støjskærm langs en trafikeret vej (Ballerup Byvej).

Jens Ross Andersen, fra Foreningen for en Bedre Fjordforbindelse

- Foreningen er stiftet for ca. 10 år siden med det formål at skabe bedre mobilitet på tværs af Roskilde Fjord.
- Foreningen ønsker en sydlig løsning. Om det er en bro eller tunnel er mindre vigtigt - det vigtigste er at få anlagt en ny forbindelse hurtigst muligt.



- Foreningen er imod en løsning, hvor de lokale brugere skal betale for passage af fjorden, men har ingen indvendinger imod at gennemkørende trafik skal betale. Foreningen nævnte også OPP som en finansieringsmulighed.

Kenneth Jensen, fra Foreningen TUNNEL NU!

- Er glad for, at det med transportaftalen er besluttet, at der skal etableres en ny fjordforbindelse.
- Det er vigtigt at få en ny fjordforbindelse hurtigst muligt, men ikke for enhver pris, da der skal tages hensyn til de menneskelige omkostninger. Foreningen er derfor imod en højbroløsning.
- Foreningen foretrækker en tunnellsøsning, og ideelt set uden en tilslutning til Marbækvej.
- Foreningen mener ikke, at en tunnel behøver være dyrere end en højbroløsning.
- Henviste til VVM-redegørelsen, der konkluderer, at tunnellsøsningerne har færre miljømæssige konsekvenser end højbroløsningen.
- Henviste til et forsøg, foreningen havde gennemført ved Tørslev Hage. Der var blevet hængt en højtaler op i en kranlift i 20 m's højde, svarende til højbroen, og afspillet lyden af en vej, svarende til den trafik, der er forudsat at køre på en ny fjordforbindelse.
- Fremførte, at Energinet.dk af miljømæssige årsager - for at fjerne synlige og visuelle barrierer i Roskilde Fjord - har fået bevilget 218 mio. kr. til nedgravning af højspændingsledningerne over Roskilde Fjord (placeret ca. 1,5 km syd for Tørslev Hage, red.). Planlægning og udførelse af projektet er berammet til 2011-2014.
- Spurgte, om det giver mening, at staten bruger næsten en kvart mia. kroner på at forskønne fjorden, og forbedre miljøet, for blot for få år efter at bygge en højbro få hundrede meter derfra?
- Mente, at man bør kombinere projekterne, og lægge en tunnel sydpå i fjorden – når nu man tilsyneladende mener det er muligt med kablerne?

Supplerende bemærkninger fra salen:

Palle Simonsen, Hornsherred

- Indlægget, der var henvendt til borgmester Ole Find Nielsen, drejede sig om forslaget om "Ny Landerslevvej", som forudsættes tilsluttet til en ny sydlig forbindelse, og som mod nord løber over i den nuværende Landerslevvej.
- En ny sydlig vejforbindelse over Roskilde Fjord, med forbindelse mod Landerslev og Jægerspris m.m. 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 blev det nævnt, at Landerslevvej er skolevej for en del skolesøgende børn.

- Spurgte borgmester Ole Find Nielsen, om det er en rimelig pris for Ny Landerslevvej, at man skal ødelægge landsbyen Landerslev for at spare en ekstra køretid på ca. 1 min, og for at få ekstra 2.000 biler over en ny fjordforbindelse, i stedet for at benytte det eksisterende vejnet, dvs. Lyngerupvej/Skovnæsvej og Hyllestedvej.

Kåre Fogh, Grøn trafik i bycirklen

- Fremførte, at en ny fjordforbindelse løser et lokalt kapacitetsproblem, men at projektet i den store sammenhæng bidrager til en udvikling, der går i den forkerte retning.
- En ny fjordforbindelse vil medføre en ekstratrafik på ca. 5.000 køretøjer i døgnet.
- Fjordforbindelsen vil på sigt medføre øget udvikling og udbygning af Hornsherredsområdet, og derved betyde yderligere pendlertrafik, som der ikke er taget højde for i VVM-redegørelsen.
- I princippet burde løsningen ikke medføre ekstra biltrafik. Foreslog derfor en boret tunnel-løsning til betjening af S-tog.
- Foreslog, at en eventuel afgift for benyttelse af fjordforbindelsen samtænkes med den kollektive trafik. Eksempelvis kunne trafikanter fra Hornsherred, der havde betalt en afgift for at komme over fjorden, benytte sig af gratis kollektiv trafik fra St. Rørbæk.

Kurt B. Andersen, Langtunnel.dk

- Forundret over forligsparternes grundlag for en beslutning om at lægge sig fast på en sydlig forbindelse.
- Foreningen har i sit hørings svar argumenteret imod en sydlig forbindelse af miljømæssige hensyn.
- Henviste til de øvrige miljøorganisationer, der alle har talt for en nordlig løsning og bemærkede, at de nordlige løsninger er billigere end en højbro-løsning.
- Er imod en højbro-løsning, som ikke kan indpasses i fjorden.

Morten Pedersen, Lyngerup

- Kan ikke forstå, at der kan etableres en sydlig forbindelse i et Natura 2000-område, idet han henviste til, at han ikke har kunnet få tilladelse af kommunen til etablering af en lille skinnebane pga. hensynet til naturen.
- Med en sydlig løsning vil man fordele støjen ligeligt mellem nord og syd – ”når der er nogen der skal lide, så skal vi alle sammen lide”.
- Indlægsholderens bolig vil med en sydlig forbindelse blive udsat for et støjniveau på 63 dB sammenlignet med, at der i dag ingen støj er.



- En nordlig løsning er den billigste løsning, og støjen på J.F. Willumsens Vej vil blive reduceret i forhold til i dag.
- Fremførte, at det ikke er den eksisterende bro, der skaber kapacitetsproblemerne, men trafikreguleringen igennem Frederikssund.
- Henstillede, at beslutningen om en sydlig forbindelse genovervejes.

Kim Nielsen, Sydbyen

- Henviste til, at der mange år efter indvielsen stadig er mange støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen på Amager, og er derfor bekymret for, om det samme vil ske, hvis der anlægges en ny sydlig fjordforbindelse.
- Henviste til, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB er ensbetydende med, at 15 % af befolkningen stadig vil føle sig stærkt generet af støjen.
- Henviste til Helga Theil Thomsens indlæg, hvor det blev fremført at Sydbyen maksimalt vil opleve 58 dB ved en sydlig løsning.
- Ifølge VVM-redegørelsen vil flere boliger i Sydbyen blive udsat for støj over grænseværdien ved en sydlig løsning.
- Henviste til, at der i kommunens lokalplaner for Sydbyen er krav om, at støjbelastningen ikke må overskride 55 dB, mens støjbelastningen viser 58 dB i VVM-redegørelsen.
- Hvis tilslutningen af Marbækvej til motortrafikvejen droppes, vil støjproblemerne blive væsentligt mindre.
- Tilstuttede sig Henrik Pantmans forslag om at flytte en sydlig forbindelse ca. 400 m længere mod syd på Marbæksiden.
- Foretrækker en tunnellsøsnung. En broløsning bør etableres længst muligt mod syd. En sydlig løsning skal være uden tilslutning til Marbækvej.
- VVM-redegørelsen anfører, at mange bilister vil fravælge at benytte en sydlig forbindelse, hvis der opkræves 10 kr. pr. tur. Indlægsholderen spurgte, hvad Vejdirektoratet mener om grundigheden af undersøgelsen af denne påstand.

Yvonne Meyer, Tørslev Hage

- Fremførte, at sommerhusområdet på Tørslev Hage bliver den store taber ved en ny sydlig forbindelse på grund af støj.

Preben Ravnholt, Frederikssund

- Er imod en brugerbetalt løsning.



- Spurgte borgmester Ole Find Nielsen, om byrådet har accepteret at overtage J.F. Willumsens Vej, Kronprins Frederiks Bro, Dæmningsvej, Skovnæsvej, Lyngerupvej og Skibbyvej?

Flemming Vest, Sydbyen

- Spurgte, hvorfor Marbækvej skal anvendes som indfaldsvej til Frederikssund, og hvordan har man tænkt sig at løse de støjmæssige og trafikale problemer langs Marbækvej, hvis der skal køre 6.000 køretøjer i døgnet?
- Hvordan har man tænkt sig at sikre skolevejen for børnene i området?

Morten Petersen, Skuldelev

- Er imod en højbroløsning og brugerbetaling af en fjordforbindelse.
- Frederikssund Kommune vil ikke overtage Kronprins Frederiks Bro.

Majbrit Tang, Sydbyen

- Er bekymret for trafikken og støjen langs Marbækvej.
- Er bekymret for sikkerheden for børnenes skolevej.
- Vigtigt at man ikke bare flytter de trafikale problemer fra et sted i kommunen til et andet sted.
- Spurgte, hvorfor Vejdirektoratet har udlagt støjreducerende asfalt på J.F. Willumsens Vej.
- Opfordrede Frederikssund Kommune til at gå i dialog med Vejdirektoratet mht. problematikken omkring Marbækvej.
- Opfordrede til at bibeholde eksisterende fødeveje til Frederikssund.
- Spurgte, hvad man ville kunne spare ved at undlade tilslutningsanlægget ved Marbækvej. Man kunne evt. bruge de sparede penge til at etablere en tunnel.

Ulrik Jensen, Frederikssund

- Spurgte om den tid, der vil gå med myndighedsbehandling i forbindelse med tilladelser til at bygge i Natura 2000-området, herunder behandling af klagesager og eventuel EU-retssag, er indregnet i tidsplanen for en sydlig løsning?

Torsten Thomsen, Sydbyen

- Fortalte, at årsagen til, at han havde bosat sig i Sydbyen for snart 20 år siden, var naturen, stilheden og udsigten ud over fjorden.
- Nu er der udsigt til at få gener fra en fremtidig højbro.
- De samlede fordele ved en nordlig løsning vil være større end de samlede ulemper. Dette er ikke tilfældet med en sydlig løsning.



- Opfordrede transportministeren til at genoverveje beslutningen om en sydlig løsning.

Niels Petersen, Hornsherred

- Henviste til en ny rapport fra Det Økonomiske Råd om støjforurening, som konkluderer, at støj medfører helbredsproblemer.
- Fremførte, at en nordlig løsning, vil mindske støjen langs J.F. Willumsens Vej i forhold til i dag.

Bruno Andersen, Frederikssund

- Fremførte, at en ny fjordforbindelse vil skære kommunen midt over.
- Opfordrede lokalpolitikere til at sige fra overfor brugerbetaling.

Eva Nielsen, Frederikssund Klimaforening

- Går ind for at udbygge S-togsforbindelserne frem for en billøsning.
- Henviste til regeringens Energiplan 2050 og målsætningerne om CO₂-reduktion.

Borgmester Ole Find Jensens bemærkninger til tidligere indlæg:

- Mht. Marbækvej og "Ny Landerslevvej" er det ikke rigtigt, at kommunen har insisteret på tilslutningerne af disse til motortrafikvejen. Kommunen har villet sikre sig, at vejforbindelserne indgik i undersøgelserne. Spørgsmålet om tilslutning af "Ny Landerslevvej" til Landerslevvej, og om Marbækvej som fødevej til bymidten i Frederikssund vil stadig kunne diskuteres. Byrådet har endnu ikke truffet en endelig politisk beslutning om disse veje.
- Til Kåre Fogh blev det bemærket, at det er en god idé at indtænke den kollektive trafik i forbindelse med en fjordforbindelse, således at pendlere kan stille bilen ved St. Rørbæk Station og fortsætte turen til København med S-toget. Dette er også en del af planen for den kommende St. Rørbæk Station.
- Det kan bekræftes, at kommunen ikke har accepteret at J.F. Willumsens Vej, Kronprins Frederiks Bro mv. overgår til kommunen ved en sydlig forbindelse. Vilkår i forhold til overtagelse af de statslige vejanlæg skal i givet fald forhandles med staten.
- I forbindelse med byrådets hørings svar blev fordele og ulemper ved henholdsvis de nordlige og de sydlige løsninger afvejet. Byrådet kom frem til, at generne ved en nordlig løsning ikke vil blive mindre end ved en sydlig løsning.

Plandirektør Helga Theil Thomsens bemærkninger til tidligere indlæg:

- At undlade tilslutningsanlægget ved Marbækvej vil ikke kunne finansiere merudgiften til en tunnellsøsnig.
- Vejdirektoratet er i forbindelse med VVM-undersøgelsen blevet bedt om at udføre en indledende vurdering af konsekvenserne ved brugerbetaling. Efterfølgende er det så politisk besluttet at få Sund & Bælt til at lave en mere grundig analyse heraf.



- Asfaltbelægningen på J.F. Willumsens Vej har været meget nedslidt, og er derfor sidste efterår blevet udskiftet til en støjreducerende belægning. Dette er i dag normal praksis, når Vejdirektoratet i forbindelse med vejvedligeholdelsen fornyer belægninger igennem byområder.
- For så vidt angår belastningen af fjordmiljøet, er det Vejdirektoratets vurdering, at VVM-undersøgelsen viser, at det er muligt at gennemføre alle løsningsforslag uden at skade Natura 2000-områdets integritet.
- Forklarede at forskellen mellem grænseværdierne for støj fra vejtrafik i lokalplanerne for Sydbyen (55 dB) og i Miljøstyrelsens grænseværdi for helårsbeboelse (58 dB) skyldes, at Miljøstyrelsens værdi er opgjort efter en nyere beregningsmetode. De to oplyste grænseværdier er de facto helt ens.
- Forklarede forskellen mellem midlertidig og permanent arealerhvervelse. Ved midlertidig arealerhvervelse skal arealerne kun bruges i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til lodsejerne.

Afsluttende bemærkninger, ved transportminister Hans Chr. Schmidt

- Takkede for en god debat.
- Gjorde opmærksom på, at der endnu ikke er truffet nogen endelig beslutning om en ny forbindelse skal være en bro eller en tunnel, og at der endnu er en række forhold, der skal afklares omkring beslutningen vedrørende en ny fjordforbindelse.
- Det er logisk at hvis man vil investere i infrastruktur og gøre det lettere for borgerne at komme til og fra arbejde, så er man nødt til at acceptere, at det vil medføre vækst og byudvikling.
- Forstår godt udmeldingerne omkring brugerbetaling. Foreløbigt har forligskredsen besluttet at lade Sund & Bælt undersøge potentialet for en brugerbetalt forbindelse, herunder mulige modeller for brugerbetaling.
- Frederikssund har forhold, der ikke kan sammenlignes med andre steder i landet. Derfor er det næppe sandsynligt, at der er nogen i forligskredsen, der mener, at den gamle bro skal være en betalingsbro.
- Det er klart, at man ikke skal anlægge en ny forbindelse, som der så ikke er ret mange, der vil benytte p.g.a. brugerbetaling.
- Er åben overfor en diskussion vedrørende tilslutningen til Marbækvej.
- Vejdirektoratet har bekræftet, at man godt kan etablere en ny sydlig forbindelse uden at genere Natura 2000-områdets integritet.



- Er opmærksom på støjproblematikken, men bemærkede samtidig, at lige meget hvilken løsning, der vælges, vil det have nogle konsekvenser.
- Til spørgsmålet om energiforbrug og CO₂-udledning blev bemærket, at det er målsætningen at styrke den kollektive trafik, men at vi ikke kan undvære bilerne til den daglige transport. Bilerne bliver stadig mere energieffektive, og vi kender i dag slet ikke de brændsler, der skal anvendes i 2050.
- Opfordrede afslutningsvis til, at Frederikssunds borgere og politikere samler kræfterne og bliver enige om en løsningsmodel for en ny fjordforbindelse.

