

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 frem 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 tunnellsnning 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 kødannelse 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



re 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 tunnelloøsning 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 etable-



ring af flugtveje mv. En overdækning ville medføre at en række foranstaltninger omkring trafik-sikkerhed, 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 hørings svar Vejdirektoratet modtager i høringsperioden. På den baggrund vil der blive udarbejdet et høringsnotat, som vil fremsendt 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.

