

Ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund

- supplerende vurdering af
betalingsanlæg mv.

Dato 21. maj 2014, rev. Juli 2014
Sagsbehandler Rasmus Larsen
Mail r@vd.dk



Indhold

1. Indledning og baggrund.....	3
2. Konsekvenser af brugerbetaling.....	4
2.1. Trafikale effekter af brugerbetaling.....	4
2.2 Støj­mæssige konsekvenser af indførelse af brugerbetaling på en ny fjordforbindelse	5
2.3 Konsekvenser vedrørende emissioner.....	6
Konsekvensvurdering af trafikale og støj­mæssige effekter af brugerbetaling, samt emissioner	7
2.4 miljø­mæssige konsekvenser af etablering af betalingsanlæg.....	7
Samlet vurdering af to mulige placeringer af betalingsanlæg	10
3. Konsekvenser af andre projektændringer	11
Udpegningsgrundlag og konsekvenser for Natura 2000.....	11
Tilslutning til Frederikssundsvej.....	12
Ændret forløb af Ny Landerslevvej.....	13

1. Indledning og baggrund

I perioden fra 2007 til 2010 gennemførte Vejdirektoratet en VVM-undersøgelse for en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund. Der er i VVM-redegørelsen undersøgt 6 forslag og en række alternative løsningsmuligheder til en ny fjordforbindelse.

Resultatet af den gennemførte VVM-undersøgelse er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse. VVM-redegørelsen var i offentlig høring fra april til juni i 2010.

Som led i VVM-undersøgelsen foretog Vejdirektoratet nogle indledende beregninger af projektets potentiale for brugerfinansiering. I trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra november 2010, blev parterne enige om, at det var målet, at der etableres en ny sydlig forbindelse ved Frederikssund, idet forbindelsen som udgangspunkt skal finansieres gennem brugerbetaling. Parterne blev samtidig enige om at iværksætte en nærmere analyse af potentialet i en brugerfinansieringsmodel, og at Sund & Bælt Holding A/S skulle gennemføre analysen, der bl.a. bestod i, at afdække den faktiske betalingsvilje hos de potentielle brugere af fjordforbindelsen.

Med aftalen om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." af 21. marts 2013 blev forligskredsen enige om, at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny forbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag. Med aftalen blev det desuden aftalt, at Vejdirektoratet skulle igangsætte forberedelsen af projektet, og at Transportministeriet sammen med Finansministeriet skulle udarbejde forslag til den konkrete organiserings- og finansieringsmodel med henblik på forberedelsen af en anlægslov.

Formålet med nærværende notat er at beskrive de miljø- og støjmessige konsekvenser af at indføre brugerbetaling, samt at vurdere konsekvenserne af mindre projektændringer i forhold til de undersøgelser der blev foretaget i forbindelse med VVM-undersøgelsen. Etableringen af betalingsanlæg og de mindre projektændringer er indarbejdet i forslaget til anlægslov for en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

Nærværende notat vedlægges som bilag til forslaget til anlægslov for en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund i høringsperioden.



2. Konsekvenser af brugerbetaling

2.1. Trafikale effekter af brugerbetaling

I forbindelse med VVM-undersøgelsen blev der gennemført trafikberegninger, hvor bl.a. antallet af trafikanter der vil benytte en ny fjordforbindelse blev beregnet. Det var i trafikberegningerne ikke forudsat, at der skulle indføres brugerbetaling på en ny fjordforbindelse. Der blev dog i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget nogle indledende beregninger af potentialet for brugerbetaling. Disse beregninger er ikke medtaget i nedenstående.

I henhold til trafikaftalen af november 2010 gennemførte Sund & Bælt en analyse af brugerfinansieringspotentialet, og på baggrund heraf en vurdering af antallet af trafikanter der forventes at ville benytte en fjordforbindelse med brugerbetaling.

Resultaterne af trafikberegninger fra VVM-redegørelsen og Sund & Bælts analyse fremgår af tabel 1.

Hverdagsdøgns trafik i 2018	Basis 2018 (Fra VVM-redegørelse)	Ny forbindelse uden brugerbetaling (Fra VVM-redegørelse)	Ny forbindelse med brugerbetaling (Fra Sund & Bælts analyse)	Ændring i antal køretøjer (%) med og uden brugerbetaling
Ny sydlig forbindelse (S1)	0	19.800	12.900	- 6.900 (35 %)
Kronprins Frederiks Bro	25.400	13.300	16.100	+ 2.800 (21 %)
I alt på broer (Fjordkrydsende trafik)	25.400	33.100	29.000	- 4.100 (12 %)

Tabel 1. Trafikberegninger fra VVM-undersøgelse og analyse af brugerfinansieringspotentiale.

Som det fremgår af tabel 1, vil ca. 6.900 færre køretøjer på et hverdagsdøgn benytte en ny fjordforbindelse med brugerbetaling, og ca. 2.800 flere køretøjer vil benytte den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, hvis der indføres brugerbetaling på den nye fjordforbindelse i forhold til hvis der ikke er brugerbetaling på forbindelsen.

I forhold til vurderingerne gennemført i VVM-undersøgelsen vil der stadig ske en væsentlig aflastning af trafikken over Kronprins Frederiks Bro samtidig med at trafikmængden på den nye fjordforbindelse mindskes. Den samlede fjordkrydsende trafik på Kronprins Frederiks Bro og en ny fjordforbindelse vil falde med ca. 4.100 køretøjer. Der vil således ikke ske en væsentlig ændring af de trafikale genevirkninger, der overstiger de i VVM-redegørelsen beskrevne konsekvenser.

Vejdirektoratet har foretaget en vurdering af de trafikale effekter ved indførelse af brugerbetaling på en ny fjordforbindelse på de lokale veje i området. Med baggrund i Sund & Bælts analyse og trafikaltal for de to broer, er den forholdsmæssige ændring analyseret i forhold til trafikken på det omkringliggende vejnet.

Det bemærkes, at analysen af brugerfinansieringspotentialet og Vejdirektoratets efterfølgende analyse adskiller sig fra trafikberegningerne i VVM-undersøgelsen ved, at 3. etape af Frederikssundsmotorvejen ikke er forudsat etableret, og at der indføres lastbilforbud på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

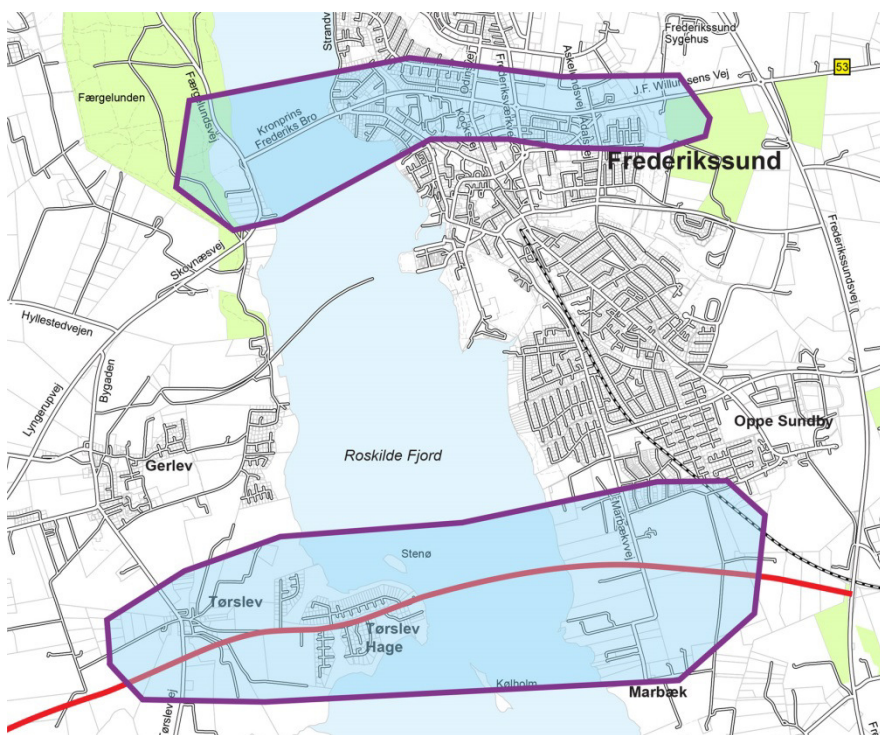
Der vil som følge af brugerbetaling på den nye fjordforbindelse stadig være en væsentlig trafikaf aflastning af eksempelvis J. F. Willumsens Vej og andre lokale veje med adgang til Kronprins Frederiks Bro, men aflastningen vil være mindre end i en situation med en ny fjordforbindelse uden brugerbetaling. Samtidigt vil der med brugerbetaling på en ny fjordforbindelse stadig være en forøgelse af trafik på lokale veje med adgang til en ny fjordforbindelse, som beskrevet i VVM-undersøgelsen, men ikke i samme omfang som i en situation uden brugerbetaling.

2.2 Støjmæssige konsekvenser af indførelse af brugerbetaling på en ny fjordforbindelse

I forhold til VVM-redegørelsens vurdering af de støjmæssige konsekvenser af en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund (forslag S1) er der foretaget en supplerende undersøgelse af de støjmæssige konsekvenser, som følge af den ændrede trafik ved indførelse af brugerbetaling på en ny fjordforbindelse.

De trafikale ændringer som følge af brugerbetaling vil primært have betydning for boliger mv. omkring J.F. Willumsens Vej i nord samt for sommerhusområdet ved Tørslev Hage og Sydbyen i syd. I nord vil trafikken, og dermed støjbelastningen, blive aflastet en smule mindre end forudsat i VVM-redegørelsen. Omvendt vil støjbelastningen fra den sydlige forbindelse blive en smule mindre end forudsat i VVM-redegørelsen, som følge af mindre trafik over fjorden.

På den baggrund er der foretaget en beregning af støjen i to delområder, som det fremgår af nedenstående oversigtskort. Resultatet af støjkortlægningen fra VVM-undersøgelsen er sammenholdt med de to delområder, dvs. antal støjbelastede boliger og sommerhuse i henholdsvis referencesituationen (Basis 2018) og den nye fjordforbindelse (S1).



Figur 1. Oversigtskort med undersøgte delområder

Opgørelse af antal støjbelastede boliger og sommerhuse i de forskellige scenarier kan ses af nedenstående tabel. Ifølge Miljøstyrelsens er den vejledende grænseværdi for acceptabel støj i boligområder 58 dB (L_{den}), mens den vejledende grænseværdi for sommerhusområder er 53 dB (L_{den}).

	Støjniveau ved facade i dB (L_{den})					
	53-58	58-63	63-68	68-73	over 73	I alt
	Antal helårsboliger					
Reference (basis 2018)		245	119	52	1	417
Uden takst (S1)		202	103	27	1	333
Med takst		190	100	44	1	335
	Antal sommerhuse					
Reference (basis 2018)	0	0	0	0	0	0
Uden takst (S1)	90	13	0	0	0	103
Med takst	79	7	0	0	0	86

Tabel 2. Antal støjbelastede boliger og sommerhuse i de to undersøgte delområder

I forhold til resultaterne fra VVM-redegørelsen vurderes den ændrede trafik, som følge af brugerbetaling, kun at medføre mindre ændringer i den samlede støjbelastning i undersøgelsesområdet. Antallet af støjbelastede helårsboliger vil, både med og uden takst over fjorden, medføre et fald fra 417 boliger i Basis 2018 til 333 boliger uden takst og til 335 boliger med takst. Antallet af sommerhuse vil stige fra 0 boliger i Basis 2018 til 103 sommerhuse uden takst og til 86 sommerhuse med takst.

2.3 Konsekvenser vedrørende emissioner

Påvirkninger fra trafikken som følge af brugerbetaling vedrører alene driftsfasen, hvor brugerbetalingen ved krydsning af broen over Roskilde Fjord medfører ændringer i forhold til VVM-redegørelsen, som beskrevet i afsnit 2.1.

Som vist i tabel 1, vil den samlede fjordkrydsende trafik falde med indførelse af brugerbetaling sammenlignet med situationen uden brugerbetaling.

Da der er sammenhæng mellem hverdagsdøgntrafikken, energiforbruget og emission af kvælstof og partikler, betyder det samlede fald i trafikken udløst af brugerbetalingen, at der ligeledes vil være et fald i den trafikafledte emission af kvælstof og partikler.

Med hensyn til påvirkning af mennesker er det i VVM-redegørelsen vurderet, at ændringerne i trafikarbejdet og emissioner i forhold til Basis 2018 ikke vil give anledning til overskridelse af grænseværdierne ved de omkringliggende boliger. Med den ændrede fordeling af trafikken som følge af brugerbetaling vurderes dette fortsat at være gældende både for den eksisterende forbindelse over Kronprins Frederiks Bro og en ny fjordforbindelse

Det vurderes derfor, på baggrund af de ændrede trafikale effekter som følge af brugerbetaling, som beskrevet i afsnit 2.1., at der ikke vil være væsentlige konsekvenser vedrørende emissioner (luft og klima) der overstiger dem som allerede er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Konsekvensvurdering af trafikale og støjmæssige effekter af brugerbetaling, samt emissioner

Det vurderes således, at de ændrede trafikale og støjmæssige effekter af indførelse af brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, ikke vil have væsentlige konsekvenser der overstiger de i VVM-redegørelsen beskrevne konsekvenser for trafik, emissioner og støj, og derfor ligger indenfor rammerne af den gennemførte VVM-undersøgelse.

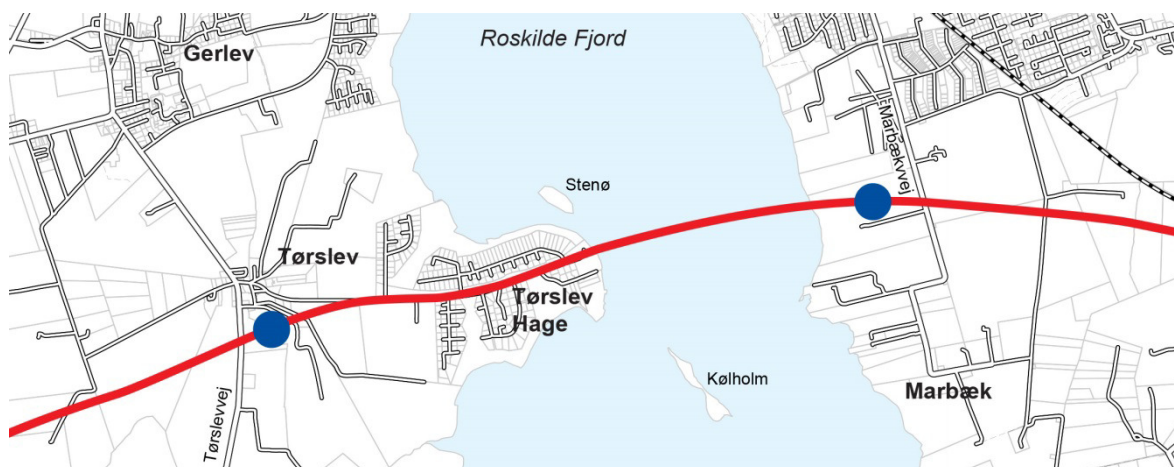
2.4 Miljømæssige konsekvenser af etablering af betalingsanlæg

Med indførelse af brugerbetaling skal der etableres et betalingsanlæg til registrering af køretøjer som passerer en ny fjordforbindelse. Betalingsanlægget forventes udformet som et system uden bomme eller andet udstyr som sænker køretøjernes hastighed ved passage. Ved betalingsanlægget opstilles op til 3 portaler over kørebanen. På portalerne opsættes fotoudstyr til registrering af køretøjer uden udstyr til elektronisk betalingsopkrævning (som eksempelvis Brobizz), samt registreringsanlæg til køretøjsudstyr til elektronisk betalingsopkrævning.

Portalerne kan visuelt sammenlignes med de almindelige skilteportaler langs vejene i Danmark. Anlægget er dermed ikke arealkrævende, og vejen forløber med samme tværprofil under portalerne. Ved anlægget vil kun forekomme lys på informationskilte, da fotograferingen af nummerplader sker med infrarødt lys.

Betalingsanlægget skal etableres mellem tilslutningsanlægget ved Marbækvej (øst for fjorden) og Ny Landerslevvej (vest for fjorden). Der er på denne baggrund foretaget en vurdering af konsekvenserne af en placering ved Marbæk og ved Tørslev. De to mulige placeringer for betalingsanlægget fremgår af figur 2.

Påvirkningen er vurderet på baggrund af udarbejdede visualiseringer af fremtidige forhold for betalingsanlæggenes placering ved de valgte lokaliteter og VVM-redegørelsen for Fjordforbindelsen, herunder gældende planforhold i relation til landskabsinteresser og beskyttelsesinteresser i nærområdet.



Figur 2. Betalingsanlæggets mulige placeringer øst og vest for fjorden.

Placering ved Tørslev

Området er beliggende inden for et udpeget beskyttelsesområde for landskab, natur og kultur og et udpeget område med landskabelige værdier, jf. Frederikssund Kommuneplan. Derudover er området beliggende inden for kystnærhedszonen.

Betalingsanlæggets placering kan ligeledes være beliggende inden for yderkanten af en fortidsmindebeskyttelseslinje. Formålet med fortidsmindebeskyttelseslinjen er at sikre fortidsminders værdi som landskabselementer. Samtidig skal bestemmelsen sikre de arkæologiske lag i området omkring fortidsminderne. Etablering af betalingsanlægget på dette sted forudsætter dispensation efter naturbeskyttelsesloven.

Inden for det berørte område etableres motortrafikvejen i afgravning, og selve vejanlægget kommer derved til at virke mindre fremtrædende. I nærområdet etableres overføringer af lokale veje over motortrafikvejen.



Figur 3. Visualisering af fremtidige forhold af betalingsanlæggets placering mellem Tørslev og Tørslev Hage set mod øst.

Betalingsanlægget fremstår som et højt teknisk element i det omgivende landskab. Både portalerne enkle udtryk, placeringen i afgravning og den eksisterende høje bevoksning begrænser oplevelsen af betalingsanlægget, således at det samlet set påvirker det værdifulde landskab i mindre grad.

Placering ved Marbæk

Det eksisterende landskab karakteriseres af at være et fladt, åbent kystlandskab med spredte landbrugsejendomme, hvor der er et tydeligt samspil imellem det åbne land og fjorden.

Området er beliggende inden for et udpeget beskyttelsesområde for landskab, natur og kultur og et udpeget område med landskabelige værdier, jf. Frederikssund Kommuneplan. Derudover er området beliggende inden for kystnærhedszonen.

Fra vejtilslutningen af Marbækvej etableres motortrafikvejen på en dæmning, der danner afsæt for højbroen. Dæmningen er udformet med naturlige skråninger med lav og tæt beplantning. Derudover forventes opsat en støjskærm på vejens nordside fra Marbækvej til brofæstet. Betalingsanlægget kan placeres centralt på vejdæmningen, hvilket fremgår af figur 4.



Figur 4. Visualisering af fremtidige forhold af betalingsanlæggets placering mellem fjordkysten og Marbækvej set mod vest.

Kystlandskabet på østsiden af fjorden vurderes på grund af dets åbenhed og flade terræn at være sårbart over for det samlede infrastrukturanlæg på grund af dets type og skala. Betalingsanlægget vil visuelt hænge sammen med oplevelsen af vejanlæg, højbro, støjskærme på nordsiden mv. Alligevel vil betalingsanlægget, på trods af anlæggets enkle udtryk, forstærke denne væsentlige visuelle påvirkning, da det høje anlæg placeres på den høje vejdæmning i det åbne, flade kystlandskab.

Påvirkningen kan minimeres ved at placere betalingsanlægget så tæt på tilslutningsanlægget ved Marbækvej som muligt. Denne placering af anlægget er mere lavt i terrænet, hvorved anlæggets fremtræden begrænses.

Samlet vurdering af to mulige placeringer af betalingsanlæg

Ud fra såvel funktionelle som landskabelige vurderinger vurderes det, at den mest hensigtsmæssige placering af betalingsanlægget vil være i området ved Tørslev, ud fra de to vurderede placeringer. Her vil anlægget dels ligge i moderat afgravning dels i niveau med det relativt flade landskab. Samlet set vil betalingsanlægget fremtræde mindre synligt i landskabet ved Tørslev end ved en placering ved Marbæk.

Såfremt der ved teknologisk udvikling viser sig mulighed for at begrænse antallet af portaler eller på anden vis kan begrænse udformningen af betalingsanlæg, vil dette søges indarbejdet i projektet.

Til etablering og drift af betalingsanlægget er der behov for et mindre areal langs vejen til portalerne og til servicering af anlægget. Portalerne kan sammenlignes med andre typer skilteportaler, og det vurderes, at etableringen af betalingsanlæg ligger inden for rammerne af VVM-undersøgelsen.

Placering og udformning af antal portaler og arealbehov til betalingsanlæg fastlægges endeligt i forbindelse med detailprojekteringen.

3. Konsekvenser af andre projektændringer

Udpegningsgrundlag og konsekvenser for Natura 2000

Udpegningsgrundlagene for habitatområderne justeres med jævne mellemrum og som udgangspunkt hvert sjette år. Den seneste opdatering er sket i 2012 på baggrund af en gennemgang af områderne og på grundlag af en offentlig høring. Det reviderede udpegningsgrundlag trådte i kraft i januar 2013.

I EF-Habitatområde H120 i Roskilde Fjord er der sket en opdatering af udpegningsgrundlaget, i forhold til det anvendte udpegningsgrundlag i VVM-undersøgelsen. Ændringen består i, at arten sumpvindelsnegl (1016) er tilføjet udpegningsgrundlaget. Der er ingen arter eller naturtyper, der er taget ud af udpegningsgrundlaget for habitatområdet.

I EF-Fuglebeskyttelsesområde F105 i Roskilde Fjord er der sket en opdatering af udpegningsgrundlaget, i forhold til det anvendte udpegningsgrundlag i VVM-undersøgelsen. Skeand er som trækfugl således tilføjet udpegningsgrundlaget, og havørn er udpeget som ynglefugl udover at være trækfugl.

De ovennævnte arter var således ikke behandlet i VVM-redegørelsen. Nedenfor beskrives påvirkningen af en ny Roskilde Fjordforbindelse i forhold til et ændret udpegningsgrundlag.

Sumpvindelsnegl er en landsnegl, der lever på ofte våde lokaliteter, hvor vandet står lige omkring jordoverfladens niveau, f.eks. ellesumpe og rigkær. Sneglene lever af den mikroflora, der findes på stænglerne af især høje stararter (fx kærstar), høj sødgræs, pindsvineknop eller dunhammer. Arten er ny på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag for Roskilde Fjord, og der forekommer ingen beskrivelse af, hvor den lever i hverken Natura 2000-plan, Naturhandleplan eller i plejeplanen for Natura 2000-området. I forbindelse med feltundersøgelserne i 2008 er arten eftersøgt på egnede biotoper, men er kun registreret på en enkelt lokalitet nord for landsbyen Tørslev (lokalitet v2036). Projektet berører ikke denne lokalitet og det vurderes således at projektet ikke vil medføre påvirkning af sumpvindelsnegl.

Skeand er som trækfugl ny art på udpegningsgrundlaget og forekommer i Danmark primært som trækfugl i marts-maj, når skeænderne er på vej til yngleområderne i fx Rusland og igen i august-september, når fuglene trækker til vinterkvartererne i bl.a. Holland, Belgien og Frankrig. Bestanden af trækfugle af skeand tæller omkring 3000-6000 fugle om efteråret i Danmark. Der foreligger ikke systematiske registreringer af skeand i Roskilde Fjord, men der er i 2010 observeret 65 fugle (oktober) og i 2012 observeret 187 fugle (september). Det fremgår ikke af observationerne, hvor i Roskilde Fjord fuglene nærmere er registreret. Artens fordeling i fjorden er påvirkelig af variationer i vind- og vejforhold. Generelt vil skeænderne være at finde på lave vanddybder, hvor der er vegetation med dafnier og smådyr, som skeand udnytter til fouragering. Forekomsten af skeandens fødeemner hænger sammen med forekomsten af vandplanter, og derfor er det af stor betydning, at vandkvaliteten er så god, at der er et rigeligt bunddække af vandplanter. Det kan sikres ved at begrænse udledningen af næringsstoffer. I det fuglene dels er spredt over store dele af Roskilde Fjord, og dels forventes at kunne vænne sig til anlægsaktiviteterne i de ca. 24 måneder (ca. 2 - 3 rasteperioder), som denne fase varer, forventes det, at skeænderne fortsat kan udnytte fjordens lavvandede områder til fouragering og rast indtil ca. 250 m fra anlægsområdet eller alternativt andre områder i fjorden. I driftsfasen forventes fuglene at tilpasse sig en bro. En broløsning kan poten-

tielt medføre risiko for kollision for fugle. Som beskrevet i VVM-redegørelsen forventes den valgte udformning af broen ikke at medføre at fugle kolliderer med broen i en grad, at det vurderes at påvirke bestande på udpegningsgrundlaget.

Havørn er på udpegningsgrundlaget som trækfugl og nu også som ynglefugl. Det er navnlig omkring selve ynglelokaliteten, at forstyrrelse kan være kritisk. Ynglelokalitet for havørn er indtil videre ved Bognæs i den sydlige del af Roskilde Fjord. Derfor vil der ikke være risiko for forstyrrelse af ynglende havørn som følge af anlæg og drift ved en højbrosløsning.

Tilslutning til Frederikssundsvej

Det var i VVM-redegørelsen forudsat, at 3. etape af Frederikssundsmotorvejen var etableret og at en ny fjordforbindelse skulle tilsluttes hertil. Da der ikke er truffet politisk beslutning om finansieringen af Frederikssundsmotorvejens 3. etape, skal tilslutningen af motortrafikvejen for en ny fjordforbindelse til Frederikssundsvej justeres.

Vejdirektoratet har vurderet forskellige løsninger, som bl.a. tilslutning i en rundkørsel eller i et lysreguleret kryds på Frederikssundsvej, under forudsætning af trafikmængderne og muligheden for at kunne genbruge mest muligt af anlægget ved etableringen af 3. etape af Frederikssundsmotorvejen.

Området, hvor tilslutningsanlægget forventes placeret, er beliggende i det åbne land (landzone) jf. Forslag til Frederikssund Kommuneplan. Området er desuden indeholdt i VVM-redegørelsen for Frederikssundsmotorvejen.

Området er beliggende indenfor kystnærhedszonen, som er 3 km bred og kystområderne her skal friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af en placering tæt på kysten. Nye arealer i byzone eller planlægges i landzone kan kun inddrages, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering.

Der er mindre fredskovsområder jf. skovloven på begge sider af eksisterende Frederikssundsvej lige syd for jernbanen. Der er derudover ingen registreringer, beskyttelsesinteresser eller udpejninger i området.

Miljøvurdering

Som det gælder for den øvrige del af den sydlige linjeføring til højbroen følger projektet de overordnede planlægningsmæssige retningslinjer i Fingerplan 2007, i relation til trafikplanlægningen inden for Frederikssundfingeren. Dernæst er der i Frederikssund Kommunes kommuneplan indarbejdet retningslinjer for de trafikale løsninger i kommunen, hvor en ny fjordforbindelse er indarbejdet. Projektet kan medføre påvirkninger af planmæssig karakter på det mere detaljerede niveau i kommunens planlægning.

Da der er et planmæssigt grundlag for vejprojektet hhv. sydlig forbindelse over Roskilde Fjord og Frederikssundsmotorvejen er projektet med et tilslutningsanlæg ikke i modstrid med kystnærhedszonen.

For så vidt angår områder med fredskovspligt vil der være krav om tilladelse til anlæg og terrændringer på vilkår om etablering af fredskov på et andet areal, jf. § 1 i bekendtgørelse om erstatningsskov. Dette sker efter konkret ansøgning til og vurdering af Naturstyrelsen.

Derudover er der ingen øvrige påvirkninger.

Den endelige udformning af tilslutningen til Frederikssundsvej fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen, og i dialog med Frederikssund Kommune.

Ændret forløb af Ny Landerslevvej

Frederikssund Kommune ønsker, at ny Landerslevvej kun etableres til Lyngerupvej/Rute 53 og ikke helt op til Landerslevvej som beskrevet i VVM-redegørelsen. Vejdirektoratet har tilsluttet sig Frederikssund Kommunes ønske.

Afkortningen af Ny Landerslevvej medfører, at to beskyttede diger friholdes for påvirkning, og at et V1 kortlagt område friholdes for påvirkning.