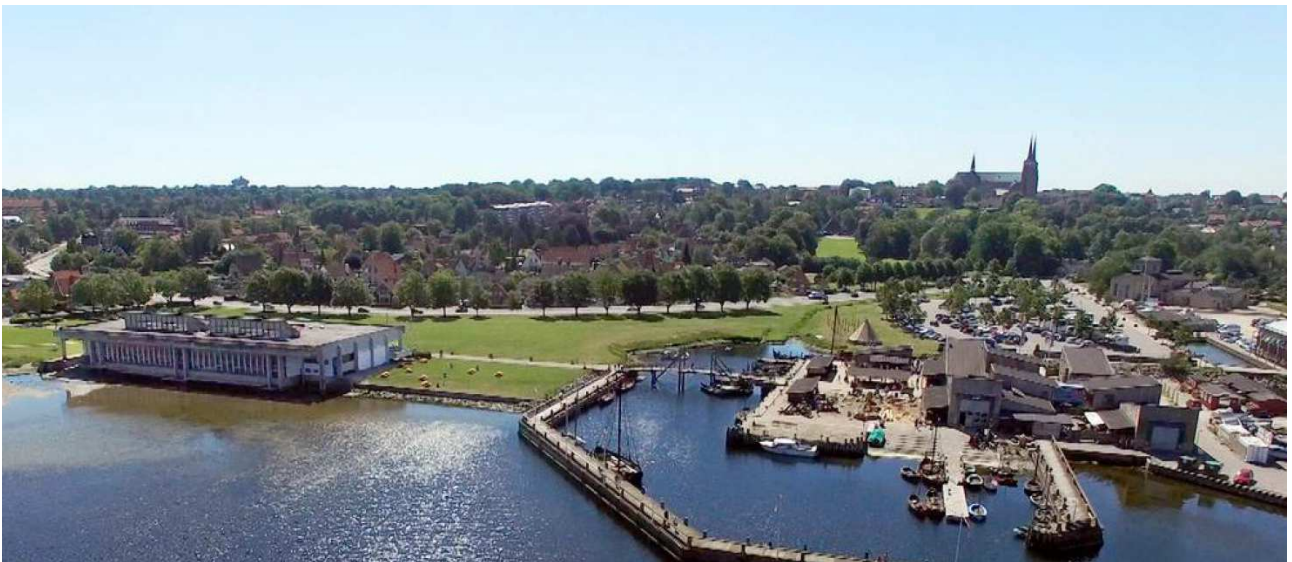


23. september 2019

# Foranalyse for nyt Vikingskibsmuseum på Roskilde Havn

## Rammer for og input til Vikingskibsmuseets helhedsplan



ROSKILDE  
KOMMUNE

# Foranalyse for nyt Vikingskibsmuseum på Roskilde Havn

## Rammer for og input til Vikingskibsmuseets helhedsplan

Denne rapport er udarbejdet af Roskilde Kommune i tæt dialog med Vikingskibsmuseet. Rapporten er et væsentligt input til Vikingskibsmuseets helhedsplan, som skal beskrive, hvordan et nyt og større museum kan flette fingre med havnens øvrige aktører og funktioner. Målet er, at udviklingen af Vikingskibsmuseet kommer til at ske i synergi med, og ikke på bekostning af, det øvrige havneliv.

Helhedsplanen skal sætte rammerne for en kommende arkitektkonkurrence for et nyt vikingskibsmuseum. Da Roskilde Kommune er både grundejer og planmyndighed i forhold til et nyt museumsbyggeri, udarbejdes helhedsplanen i et tæt samarbejde mellem Vikingskibsmuseet og Roskilde Kommune

Denne rapport samler op på eksisterende viden om havnen, og præsenterer samtidig ny viden, der er fremkommet gennem undersøgelser udført af hhv. Vikingskibsmuseet og Roskilde Kommune. Rapporten består af to dele.

Del 1 giver en introduktion til havnen med dens mangfoldige liv og aktørgalleri. Her beskrives kvaliteter og udviklingspotentialer, som skal indgå i helhedsplansarbejdet, og der redegøres for havneaktørernes ønsker gennem 8 temaer, som er blevet til gennem en række møder med aktørerne.

Del 2 beskriver en række tekniske forundersøgelser af forhold, som kan have betydning for projektets økonomi og for muligheden for at opnå de nødvendige tilladelser til byggeriet.

Der er tilknyttet en række primære og sekundære bilag til rapporten. De primære bilag refererer direkte til de beskrevne emner i rapporten, mens de sekundære bilag omfatter tidligere planer og øvrige baggrundsdokumenter.

## Indholdsfortegnelse

Introduktion.....	3
<b>Del 1 – Havn, by og aktiviteter .....</b>	<b>5</b>
Havnens historie og anvendelse frem til i dag .....	5
Sammenhæng med by og fjordlandskab.....	9
Aktører og arrangementer .....	11
Kvaliteter og udviklingspotentialer for havnen .....	15
Udviklingspotentialer .....	16
Inddragelse af havneaktørerne .....	17
<b>Del 2 – Tekniske forundersøgelser .....</b>	<b>19</b>
Trafik og parkering.....	19
Jordforurening .....	21
Geoteknik .....	24
Arkæologi.....	25
Havvand, overfladevand og grundvand .....	25
Regnvands- og spildevandsledninger .....	30
Planforhold .....	31
<b>Bilagsoversigt.....</b>	<b>34</b>

## Introduktion

Siden fundet af Skuldelevskibene i Roskilde Fjord tilbage i 1950 og beslutningen om opførelse af Vikingskibshallen på en strandgrund ved Roskilde Havn, der stod færdig til indvielse i 1969, har Skibene, Museet og Roskilde hørt sammen. I dag er Vikingemuseet en del af Roskildes DNA.

Den eksisterende museumsbygning kan ikke længere beskytte vikingeskibene mod vind og vejr, og Vikingskibsmuseet skal derfor finde nye løsninger for opbevaring af vikingeskibene. Nationalmuseet ejer vikingeskibene og har besluttet, at skibene højst må flyttes 500 meter, for at minimere risikoen for skader. Derfor skal Vikingskibsmuseet forsat ligge på Roskilde Havn.

Roskilde Havn er et af de vigtigste og mest betydende byområder i Roskilde By – et sted hvor borgere, besøgende og havnens brugere mødes og spejler sig i hinanden og i Roskilde by. Det aktive foreningsliv fylder havnen med robåde, sejlbåde, optimistjoller, kajaker, fritidsfiskere og vinterbadere m.m., som både er et aktivt tilbud og en attraktion i sig selv.

Vikingskibsmuseet bidrager med sejlads for museumsgæsterne, arbejdende værksteder på museumsøen og en international stemning, når folk fra hele verden lægger vejen forbi Roskilde Havn.

Endelig afholdes en række begivenheder på havnen med sommersalsa, biltræf om torsdagen, motionsløb, bådtræf, Jazzdays og meget andet, som flankeret af restauranter, caféer, turbåde og galleriudstillinger fuldender billedet af havnen som en levende og mangfoldig bydel.

Når Vikingskibsmuseet ønsker at udvikle et nyt museum har Roskilde Kommune derfor en stor interesse i at sikre et levende og attraktivt museum, samtidig med at der forsat sikres plads til havnens mange foreninger, erhvervsdrivende, borgere og besøgende. Derfor arbejder Roskilde Kommune og Vikingskibsmuseet tæt sammen om at udvikle et nyt vikingeskibsmuseum på Roskilde Havn, ud fra følgende tre programpunkter:

### **1. Museet skal være et levende sted, der bidrager til en levende havn**

Museet skal også fremadrettet være en integreret del af et aktivt og levende miljø på Roskilde Havn, der med sine aktiviteter og arealer fletter fingre med den øvrige havn under hensyn til at sikre en bæredygtig museumsforretning.

### **2. Havnens aktører skal sikres mulighed for at videreføre deres aktiviteter**

Udviklingen sker i respekt for havnens andre aktører og de muligheder, de har for at videreføre deres forskellige aktiviteter, og som alle på hver sin måde bidrager til oplevelsen af en mangfoldig og levende havn

### **3. Borgere og besøgende skal forsat have adgang til fjorden og vandet**

Udviklingen foregår ud fra en forståelse af Roskilde Havn, som et af de vigtigste og mest brugte kollektive byområder i Roskilde By, hvor adgangen til fjorden og vandet er central for borgere såvel som besøgende.

## Afgrænsning af helhedsplanen

Vikingskibsmuseets aktiviteter ligger i den østlige del af Roskilde Havn fra Roskilde Vandrehjem til Vikingskibshallen. Det er derfor dette område, der også bliver afgrænsning for den kommende helhedsplan. På kortet herunder ses området for helhedsplanen afgrænset ved den sorte stiplede linje. De grønne og blå områder angiver Vikingskibsmuseets interesser, mens de orange markeringer angiver øvrige aktører og aktiviteter. De gule markeringer er fælles faciliteter.



Afgrænsning af området for helhedsplanen

## **Del 1 – Havn, by og aktiviteter**

### ***Havnens historie og anvendelse frem til i dag***

Beliggende på fladen mod Roskilde Fjord og med Roskilde by og den karakteristiske byprofil med domkirke, boligbebyggelser, vandtårn og Kara på toppen af plateauet bag sig, udgør Roskilde Havn sit eget særlige område i byen.

Helt tilbage til vikingetiden har den beskyttede havn i bunden af Roskilde Fjord udgjort en sikker og tryk base for datidens lokale samfund. Samtidig sikrede det mulighed for kontakt med og adgang ud i verden, hvilket har haft stor betydning for Roskildes udvikling til magtcentrum for både konge og kirke i middelalderen og til Danmarks første hovedstad.

Oprindeligt var havn og by fysisk adskilt. Bydelen Sankt Jørgensbjerg lå på et lille men stejlt højdedrag umiddelbart vest for havnen med sit eget lokale byprofil og fungerede som sit eget bysamfund i et tæt samspil med havnen.

På vestsiden af havnen var et lille fiskerleje vokset frem på det smalle stykke strand neden for landsbyen Sankt Jørgensbjerg, hvor også ro- og sejlkлуб med tiden slog sig ned og voksede sig større i takt med den øgede velstand og fritidssamfundets opståen.

Havnen havde helt op til den tidlige industrialisering stor betydning som handels-, erhvervs- og trafikhavn, og flere af byens industrier valgte at placere sig her. Med tiden er byen og havnen vokset sammen, men byprofilen med de tre niveauer er stadig markant og tydeligt oplevet fra den indre del af Roskilde Fjord og med Byparken og Folkeparken som en træbevokset grøn flade mellem domkirke og havn. Fjordens lavvandede sejrender og komplicerede forløb betød sammen med udviklingen af større skibe, at havnen langsomt mistede sin betydning for industrien.

Vikingskibshallen blev opført på en opfyldning af strandengen vest for den gamle trafikhavn sidst i 60'erne. Museets udvidelse med Museumsøen kom til i 90'erne, hvor også den sidste industri i form af gasværk og rensningsanlæg på havnen blev nedlagt til fordel for vandrerhjem og en ny samlet ankomst til havnen.

I dag har havnen udviklet sig til en rekreativ og oplevelsesmæssig destination, der trækker borgere og besøgende til for at dyrke vandaktiviteter, deltage i arrangementer på land, som udgangspunkt for ture langs og ud på fjorden eller blot for at gå en tur og opleve havnens særlige stemning.

Havnens udviklingshistorie aflæses tydeligt gennem opdelingen i områder med hver sin karakter og overordnede anvendelse. (se kort side 6).

Mod vest ligger lystbådehavnen nedenfor Sankt Jørgensbjerg og udgør, sammen med de tidligere fiskerhuse i Strandgade, et charmerende miljø med et udpræget lokalt præg. Klubhuse til områdets foreninger ligger spredt langs havnepromenaden. Længst mod vest findes en række mindre bådebroer og både for svaj. Området bliver her mere uordnet og glider sømløst over i naturområdet Kællingehaven.

Det centrale havneområde er knudepunktet for ankomst til Roskilde Havn med sin direkte forbindelse til den indre ringvej og sammenhæng til bymidten ad stier gennem Byparken. Her ligger flere servicefunktioner, der understøtter havnens andre dele, såsom parkering, vandrerhjem til overnattende

gæster, vinteroplæg af både, administration til Vikingskibsmuseet og moleanlæg med servicekaj, slæbested og mastekran. Parkering og bygninger er udført som et samlet anlæg, men trods det fremstår området noget usammenhængende både internt og i sammenhæng med den øvrige havn. Længst mod syd ved indkørslen fra ringvejen ligger den tidligere gasværksbygning, som et sidste vidnesbyrd om havnens industrialisering.

Museumsøens karakteristiske træbygninger med skråtstillede tage, der hælder i forskellige retninger, opleves som sin egen lille landsby på havnen med museets arbejdende værksteder og museumshavnen som omdrejningspunkt. Bygningerne er disponeret omkring en øst-vestgående hovedsti med offentlig adgang, som betyder at museumsgæster og lokale borgere med andre ærinder på havnen her krydser hinanden og dermed får sat perspektiv på eget ærinde. Længst mod vest ligger to rækker med små rødmaledede skure til fritidsfiskere, mens havnens to turbåde er placeret ud mod fjorden.

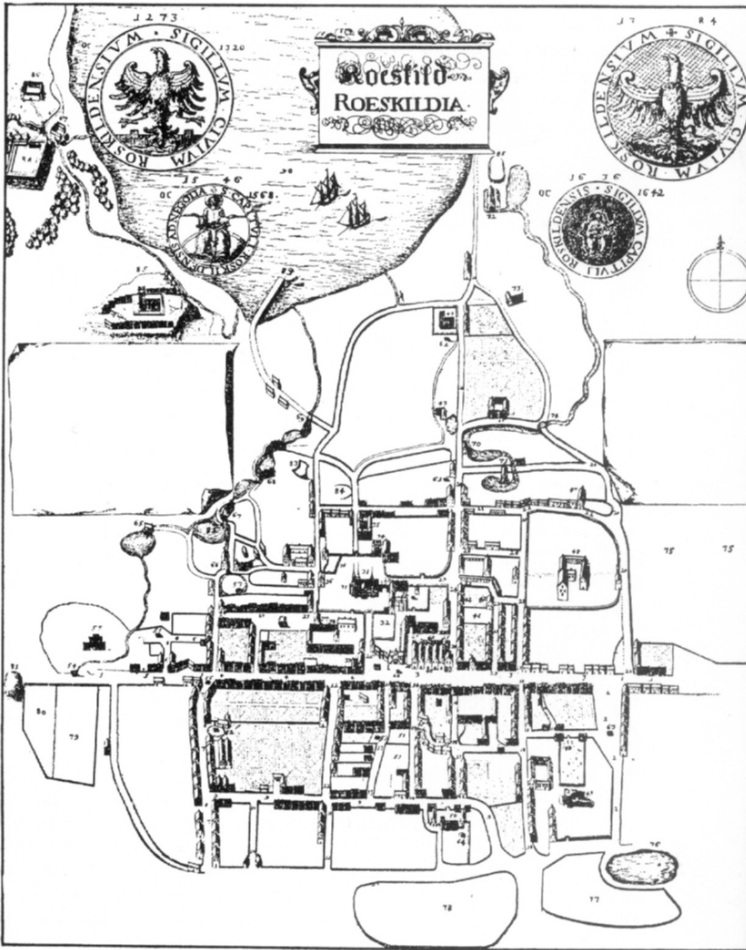
Midt for i Havneparken og helt på kanten af fjorden ligger Vikingskibshallen, som en stor udstillingsmontre for skibsfundene i Skuldelev. Fra Havneparkens store græsflade er der fra begge sider af Vikingskibshallen direkte kontakt til fjorden. Tømmergrunden ligger længst mod øst, som sit eget lille appendix til parken inden de private villaer langs Frederiksborgvej tager over.

En tværgående stiforbindelse skaber forbindelse mellem havnens forskellige områder, og videre langs fjorden til de rekreative områder Kællingehaven mod vest og Vigen Strandpark mod nord-øst. Forbindelsen indgår som en del af Fjordstien rundt om Roskilde Fjord, Holbæk Fjord, Lammefjorden og Isefjord på i alt 275 km.



Roskilde Havn, luftfoto 2019 - Havnens områder.

© SDFE og Roskilde Kommune



Peder Hansen Resens kort over Roskilde i "Danske Atlas" fra 1677.  
 - Havn og By ligger adskilt. Sct. Jørgensbjerg ses umiddelbart vest for havnen.



Akvarel af Ole Jørgen Rawert - 19. aug. 1820 - Det Kongelige Bibliotek. Digitalt restaureret 2015.  
 - Kig fra havnemolen tilbage mod land. Fiskerhuse ligger nedenfor Sankt Jørgensbjerg Kirke, der sammen med Domkirken tegner byprofilen.



*Roskilde Havn, luftfoto 1969.*

© SDFE og I-archive

*Gasværk og Rensningsanlæg ligger bag havnens moleanlæg. Lystbådehavnen er endnu i sin vorden. Opførelse af Vikingskibshallen er påbegyndt.*



## ***Sammenhæng med by og fjordlandskab***

Roskilde Havn er det primære koblings- og adgangspunkt mellem Roskilde By og Roskilde Fjord. Det er *stedet* hvor byen møder fjorden, og hvor strategier for byens udvikling og forvaltningen af fjordlandskabets naturværdier fletter fingre.

### **Roskilde Havn og den strategiske udvikling af Roskilde By**

Samlet spiller Roskilde Havn og Vikingskibsmuseet en vigtig rolle i arbejdet med den strategiske udvikling af Roskilde By, som det nordlige ankerpunkt i en kulturakse, der gennem parker fører til domkirken og den historiske bymidte med museer og kulturelle tilbud. Aksen forsætter via det kreative oplevelseshus INSP! videre til Roskildes kreative bydel Musicon og Ragnarock, hvor en planlagt stibro vil forlænge forbindelsen til Dyrskuepladsen og det internationale kunstlandskab (land art) Milen.

Roskilde Kommune arbejder på at knytte bymidten og havnen endnu tættere sammen, ved at skabe bedre forbindelse gennem Byparken. Her tænkes særligt de mange naturlige kilder i og omkring parken at kunne spille en rolle.

### **Roskilde Havn og Fjordlandskabet**

Roskilde Fjord og de tilstødende naturområder i form af øer og holme, bugter og vige, strandenge og kystskrænter udgør et varieret og unikt landskab. Fjorden rummer et rigt og varieret fugle og vanddyrsliv, og er udpeget til internationalt naturbeskyttelsesområde, ligesom store dele af det kystnære landskab også er fredet. Langs fjorden finder man rester af køkkenmøddinger og skaldynger, som vidner om at fjorden har været anvendt til sejlads og fiskeri siden jægerstenalderen.

Roskilde Havn er et naturligt omdrejningspunkt for rekreativ brug af fjord og tilstødende naturområder. Stier og rutefærgen forbinder havnen med det omkringliggende kystnære natur- og kulturlandskab og andre vigtige adgangspunkter til fjorden. Stiforbindelsen forsætter til Gl. Lejre, hvor Danmarks første kongeslægt Skjoldungerne, havde magtbase i jernalderen og vikingetiden ifølge sagnhistorien.

Roskilde Kommune arbejder gennem en grøn/blå strategi løbende på at forbedre adgangen til fjordlandskabet, og at styrke Roskilde Havns rolle som omdrejningspunkt for rekreative udfoldelse og naturoplevelser. Samtidig er havnen en vigtig port til historien om havnen og fjordlandskabet som del af et større kulturlandskab og af nationalparken Skjoldungernes Land. Roskilde Fjord udgør 40% af nationalparkens areal.



*Roskilde By - Den kulturelle akse*



*Roskilde havn, Roskilde Fjord, Kommunegrænse og afgrænsning af Nationalparken*

## **Aktører og arrangementer**

Roskilde Havn danner rammen om et mangfoldigt havneliv med mange forskellige aktører, aktiviteter og arrangementer, som tilsammen udgør det unikke miljø, der giver havnen sin helt egen særlige karakter og identitet. På side 12 ses et oversigtskort over havnens aktører.

### **Havnens aktører**

Havnens arealer ejes af Roskilde Kommune, med undtagelse af de private ejendomme langs Havnevej og Strandgade. Havnens aktører udgøres således primært af foreninger og erhvervsdrivende, som ejer, lejer eller låner lokaler eller arealer på havnen og som på hver deres måde bidrager til livet på Roskilde Havn.

Havneforum fungerer som en paraplyorganisation for mange interessenter, foreninger og virksomheder med interesse i Roskilde Havn, med det formål at koordinere på tværs af interesser og skabe grundlag for samarbejde.

Havneselskabet drifter størstedelen af havnens arealer og broanlæg i en aftale med Roskilde Kommune, og driver også servicekajen på den centrale havn med slæbested, kran og servicekaj samt diesel- og miljøstation. Havneselskabet er aktuelt ved at bygge et nyt havnehus i lystbådehavnen, som erstatning for det hidtidige, der var ramt af skimmel. Byggeriet skal huse faciliteter til Havneselskabets medlemmer og gæstesejlere samt havnekontoret, hvor havnefogeden har til huse. Havnefogeden er myndighed på hele havnen med ansvar for overholdelse af orden inden for havnens område.

Havnens foreninger har sejlads og aktivitet på vand som fælles udgangspunkt. I lystbådehavnen ligger Roskilde Roklub med mulighed for motions-, tur- og kaproning, Roskilde Sejlklub med en aktiv ungdomsafdeling, seniorsejlerskole og kapsejlads, samt Strandjægerforeningen, der dyrker havjagt på fjorden. Længst mod vest i lystbådehavnen ligger Kællingehavens Brolaug, med lokalt vinteroplag til både og joller.

Pladsen på landjorden i lystbådehavnen er trang og vinteroplag af både foregår derfor hovedsagelig på den Centrale Havn, på arealer der i sommerhalvåret anvendes til parkering. Efter den seneste udvidelse af lystbådehavnen er pladsen til vinteroplag ved at være udfordret.

Roskilde Oplevelseshavn er et interessefællesskab, der er opstået ud fra et ønske om give besøgende spændende oplevelser med Roskilde Fjords liv og den omgivende natur. Oplevelseshavnen har en oplevelsesplatform og et lille aktivitetshus i lystbådehavnen. Herfra drives formidling af og aktiviteter med fjordens liv sammen med en velbesøgt skoletjeneste.

På Museumsøen huser de røde fiskerskure Fritidsfiskerforeningen og flere af foreningens medlemmer, der har garnfiskeri på fjorden som deres omdrejningspunkt. Længst ude mod fjorden har Roskilde Vinterbadere i vinterhalvåret deres omklædning samt en flydende sauna og badeplatform.

Der er to turbåde i Roskilde Havn, begge med kajplads på Museumsøen. Sagafjord M/S er et sejlede restaurantskib med daglige sejlads i sommersæsonen og lejlighedsvis events med musik og underholdning. Svanen M/S er startet op af nationalparken Skjoldungernes Land som en rutebåd, der forbinder Roskilde Havn med Gershøj Havn og Møllekrogen i den østlige del af Roskilde Fjord. Det er nu også muligt at tage en mindre rundtur mellem de faste afgang og at leje Svanen til private arrangementer og ture på fjorden.

På den nordvestlige del af Museumsøen er Liljeborg, der ejer Sagafjord, på trapperne med et byggeprojekt for en ny havnekejpe samt kontor og lager til Sagafjord. I en egen bygning etableres en permanent

omklædning til Roskilde Vinterbadere samt offentlige toiletter. Omklædning vil blive udlånt til andre brugere uden for vinterbadesæsonen. Projektet omfatter også en ny gangbro, der vil forbinde den vestlige del af museumsøen mere direkte med parkeringspladsen på den centrale havn.

Den nye havneknejspe kommer til at ligge ud til havnebassinet på den Centrale Havn. I lighed med Sagafjord, Havnekiosken og Paradis Is på grusarealet foran Roskilde Vandrerhjem vil Havneknejspen kun være åben i sommersæsonen. Modsat er Restaurant Snekken på den Centrale Havn sammen med Cafe Knarr på Museumsøen og Store Børs på Havnevej åben for havnens gæster og selskaber året rundt, og er på den måde med til at skabe liv på havnen også i den mere stille vinterperiode.

Det tidligere Gasværk ved tilkørslen til havnen anvendes i dag til galleri og huser en række atelier med værksteder og salg til besøgende.

Fjordlandet Outdoor er en kommerciel operatør, der tilbyder forskellige udendørsoplevelser rundt i hele nationalparken som fx vandre-, cykel-, kajakture. I sommerhalvåret har de deres udstyr på gruspladsen bagved Gasværket, hvorfra de arrangerer kajakpolo på spejlbassinet ved Vikingskibsmuseets administration og paddleboardture på fjorden.



### Havnens faste aktører

Med sin udstilling af Skuldelevskibene i Vikingskibshallen og byggeri af skibe under åben himmel på Museumsøen, trækker Vikingskibsmuseet besøgende til Roskilde Havn fra hele verden. Museets danske og internationale gæster giver deres særlige bidrag til havnens identitet, og museets aktiviteter er på flere måder flettet sammen med den øvrige havn. Således udlånes dele af museets moleanlæg fast til turfærge

samt til badeplatform og sauna til vinterbadere. Museet bidrager også til havnelivet ved udlån af lokaler til lokale foreninger og trædækket ved Cafe Knarr på Museumsøen til salsa og tango hele sommeren. Museets cafe (Cafe Knarr) er tilgængelig for alle besøgende på havnen.

Vikingskibsmuseets ejer selv Vikingskibshallen. Øvrige bygninger inklusive restaurant Snekken og alle museets udearealer er ejet Roskilde Kommune, og stillet til rådighed for museet gennem en aftale om brugsret, der sikrer anvendelse til museumsformål.

## Havnens arrangementer

Havnens arealer anvendes i løbet af året til utallige forskellige arrangementer, hvoraf flere er tilbagevendende begivenheder som fx Rødder, Fødder Stemmer – en folkemusikfestival, Vikingsvøm og SMUK Kvindeløbet. Vikingskibsmuseet bidrager til havnens aktiviteter dels ved egne arrangementer og engagement i fx træf for fjorden træskibe. Den årlige søsætning af Havhingsten trækker mange lokale til.

De mange arrangementer spænder bredere end det rent havnerelaterede, og er på den måde med til, at sikre liv og at endnu flere mennesker opdager havnen og dens herligheder og muligheder som et byområde i Roskilde By.

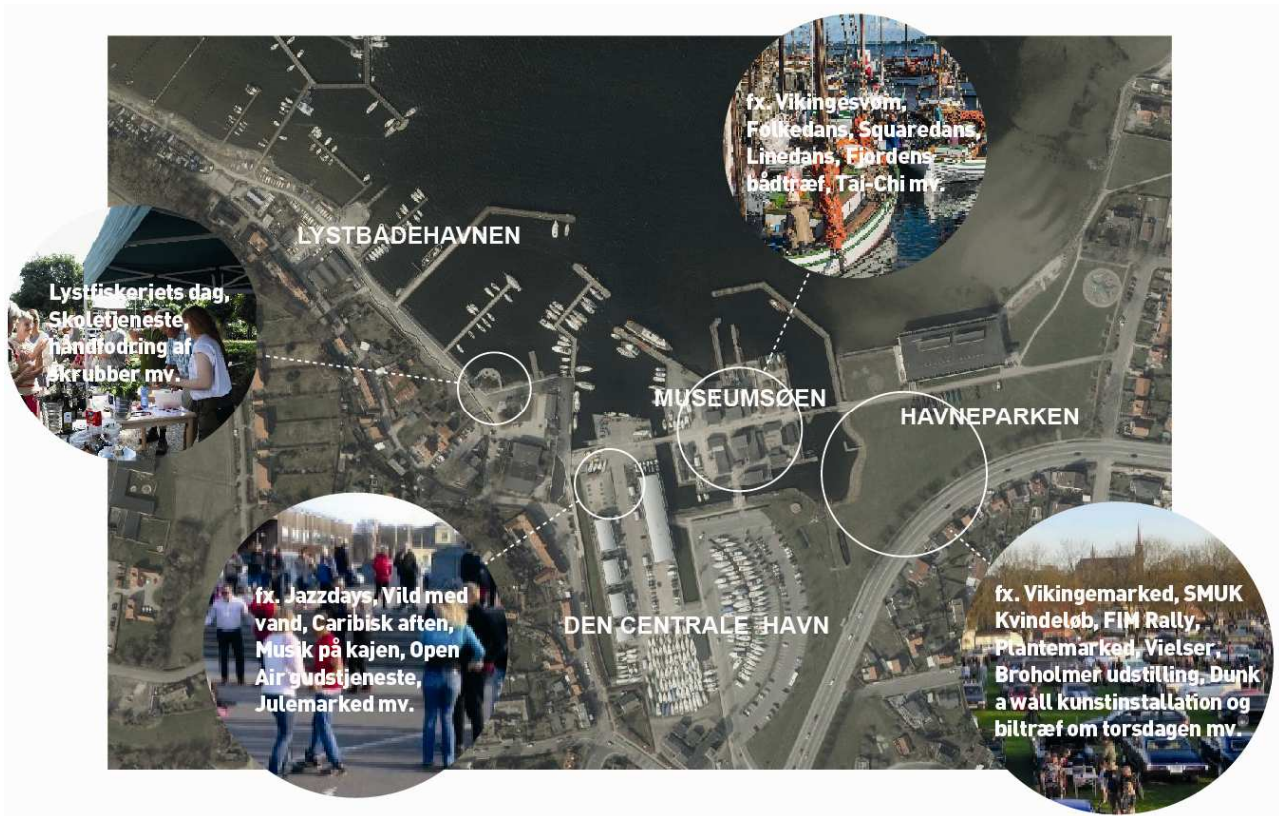
Roskilde Kommune styrer udlån af havnens arealer gennem sin arrangementsguide på nettet. På Roskilde Havn kan man låne grusområdet foran vandrerhjemmet, arealet foran Snekken og arealet mellem vandrerhjemmet og Snekken til forskellige arrangementer. Her holdes der typisk julemarked, Roskilde Jazz Days og lignende. Havneparken kan også lånes og bruges til fx vikingemarked, kulturelle udstillinger samt politiske arrangementer og idrætsarrangementer.

Havneparken anvendes også, sammen med parkeringspladsen på 'bananen', til parkering ved større arrangementer andre steder i Roskilde By, som fx Byparkskoncerter. Om torsdagen del af vejen mellem vandrerhjemmet og parkering bag Vikingskibsmuseets administration udlejet til madboder.

Lystbådehavnen er primært base for arrangementer fra de foreninger, der har hjemme i området, som fx kapsejls og kaproning. Roskilde Oplevelseshavn er løbende involveret i forskellige arrangementer og aktiviteter som fx Lystfiskeriets dag, håndfodring af skrubber og formidling af fiskeri på fjorden.

I 2021 vil havnen være en vigtig del af rammen for Tour de France etapestart i Roskilde By, hvor alle ledige arealer på havnen vil blive sat i spil.

Ud over de faste aktører er der mange andre som også anvender havnens offentlige arealer til deres aktiviteter uden egentlige aftaler. Der er fx Roskilde Motion, der anvender havnen som startsted for mange af deres løbeture, biltræffet om torsdagen, hvor bil- og motorcykelentusiaster og andre motorglade mødes på havnen og sparker dæk, eller Roskildes nybagte studenter, der har havnen som et populært samlingssted. Endelig er havnen et populært udflugtsmål for naboer og besøgende, til en gåtur langs fjord og havn, en picnic i Havneparken eller et stop på søstjernelejepladsen samme sted med ungerne en søndag formiddag.



*Havnens arrangementer*

## ***Kvaliteter og udviklingspotentialer for havnen***

Med udgangspunkt i de tre programpunkter, som indledningsvist blev præsenteret på side 3, kan der identificeres en række kvaliteter på havnen, som er vigtige at fastholde, samt en række udviklingspotentialer, der er vigtige at tage med i en udvikling af Vikingeskibsmuseet og Roskilde Havn.

### **Kvaliteter der skal fastholdes**

#### **Oplevelsen af havnen som sit eget område i byen**

Oplevelsen af havnen som et eget område i byen neden for domkirken og byens parker og hvor byen møder fjorden, og hvor den nære, men visuelt tydelige adskillelse fra det kulturhistoriske miljø på Sankt Jørgensbjerg, bevares.

#### **Havnens mangfoldige liv og forskelligartede brugere**

De forskellige aktører og aktiviteter, spredt ud over havnens forskellige områder, skaber tilsammen en mangfoldighed, som er helt central for havnens særlige karakter og identitet.

#### **Arealer med fleksibel anvendelse som kan bruges til både større og mindre arrangementer**

De mange arrangementer på havnen - store som små - er en vigtig del af havnens liv, og den store bredde i typen af arrangementer er med til at binde havn og by sammen.

#### **God offentligt adgang til havn og fjord**

Den gode kontakt for offentligheden til havnebassin og fjord betyder, at havnen opleves som et sted for alle og fjorden som et fælles gode.

#### **Tværgående stiforbindelse på tværs af havnen**

En tværgående forbindelse over havnen skaber intern sammenhæng mellem havnens områder, forbinder havnen til det kystnære fjordlandskab og indgår i flere større rekreative stisystemer.

## Udviklingspotentialer

### **Styrke den fælles ankomst til hele havnen og bedre orientering for gæster og besøgende**

Ankomsten til Roskilde Havn fra byen opleves noget uklar, og det er svært at orientere sig om de mange muligheder, som havnen tilbyder. En styrket fælles ankomst vil kunne være til gavn for både aktører og besøgende, og rummer samtidig mulighed for at orientere sig bredere om hele fjorden, herunder nationalparken Skjoldungernes Land.

### **Forbedret adgang til fjorden for nye brugere og aktiviteter**

Vandaktiviteter, der har et selvorganiseret eller kommercielt udgangspunkt, oplever det svært af finde steder at komme i vandet. Bedre muligheder vil understøtte oplevelsen af Roskilde Havn som et sted med plads til alle.

### **Styrke den fysiske sammenhæng til bymidte og havn og museet som del af kulturel akse i Roskilde By**

Bedre forbindelse til Roskilde Bymidte gennem Byparken og Folkeparken, vil styrke sammenhængen til bymidten, og tydeliggøre havnen og Vikingskibsmuseet som ankerpunkt i en kulturel akse tværs gennem Roskilde By.

### **Styrke og udvikle Roskilde Havn som porten til Roskilde Fjord, det kystnære landskab og Nationalpark Skjoldungernes Land**

Roskilde Havn er det primære koblings- og adgangspunkt mellem Roskilde By og Roskilde Fjord, den blå del af den blå/grønne rekreative ring omkring Roskilde By og også vigtigt som hovedhavn i nationalparken, hvoraf Roskilde Fjord udgør 40% af parkens areal



## **Inddragelse af havneaktørerne**

Forvaltningen har afholdt individuelle møder med de aktører, der ejer, lejer eller låner en bygning eller et areal på Roskilde Havn, og som ligger inden for det område, som en kommende helhedsplan for Vikingeskibsmuseet forventes af kunne omfatte (se kort på side 4). Der er også afholdt møde med Havneforum, som repræsentativ for den bredere gruppe af andre interessenter på havnen herunder de mange arrangementer

På møderne har forvaltningen orienteret om den påtænkte udvikling af Vikingeskibsmuseet og hørt om aktørenes tanker og ønsker til deres og havnens udvikling. De forskellige tanker og ønsker har forvaltningen efterfølgende haft samlet til en række temaer, som har været fremlagt og diskuteret på et møde med aktørerne fra hele havnen. Dette er blevet til 8 temaer, som for nuværende kan ses som repræsentativt for de ønsker, havnens aktører har til havnens udvikling, og som Vikingeskibsmuseet opfordres til at medtage i den kommende helhedsplan.

Som berørte parter vil havnens aktører blive inddraget i det videre arbejde med helhedsplanen med mulighed for at påvirke og kommentere på arbejdet, som det skrider frem. Individuelle møder med enkelte aktører kan også komme på tale igen, hvis der skønnes behov.

Aktører og brugere af området uden faste aftaler som beskrevet ovenfor, og som ikke er repræsenteret gennem Havneforum, vil blive inddraget og have mulighed for at bidrage til udviklingen på linje med byens borgere generelt.

De 8 temaer fra dialogen med havneaktørerne er:

### **1. Orientering og information**

Det er vanskeligt for besøgende at orientere sig på havnen, samt at få indblik i de tilbud og muligheder, havnen rummer.

### **2. Central havneplads**

Der efterspørges en central, multifunktionel plads, med en fleksibel og robust indretning, der kan rumme forskellige aktiviteter.

### **3. Fælles affalds- og miljøgård**

Der er i dag mange forskellige affaldsløsninger på havnen, og der kunne med fordel skabes en samlet løsning med en tilhørende driftsmodel for, hvordan affaldet indsamles og bortskaffes.

### **4. Udsigt og imødekommende udearealer**

Der efterspørges bedre muligheder for udsigt til havn og fjord fra de centrale områder omkring Snekken, vandrerhjemmet samt den ønskede centrale havneplads. Samtidig efterspørges en mere imødekommende og sammenhængende løsning for udearealerne, dog med blik for at fastholde havnemiljøet og at området bliver ikke alt for velordnet.

### **5. Vandadgang for nye brugere**

Adgangen til fjorden er attraktiv og der er en øget interesse for at dyrke vandaktiviteter uden for foreningsregi. Derfor efterspørges øget offentlig adgang til fjorden til isætningen af kajaker mv.

### **6. Mulig udvidelse af vandrehjemmet**

Der er udpeget flere mulige byggefelter omkring vandrehjemmet, og der efterspørges en konkret udbygningsmulighed.

#### **7. Havnebad**

Der efterspørges et havnebad, som kan give nye rekreative muligheder og samtidig undgå farlige situationer, når der bades i havnebassinerne.

#### **8. Parkering og toilet**

Der efterspørges bedre parkeringsforhold og flere toiletter til besøgende især i forbindelse med større arrangementer på havnen.

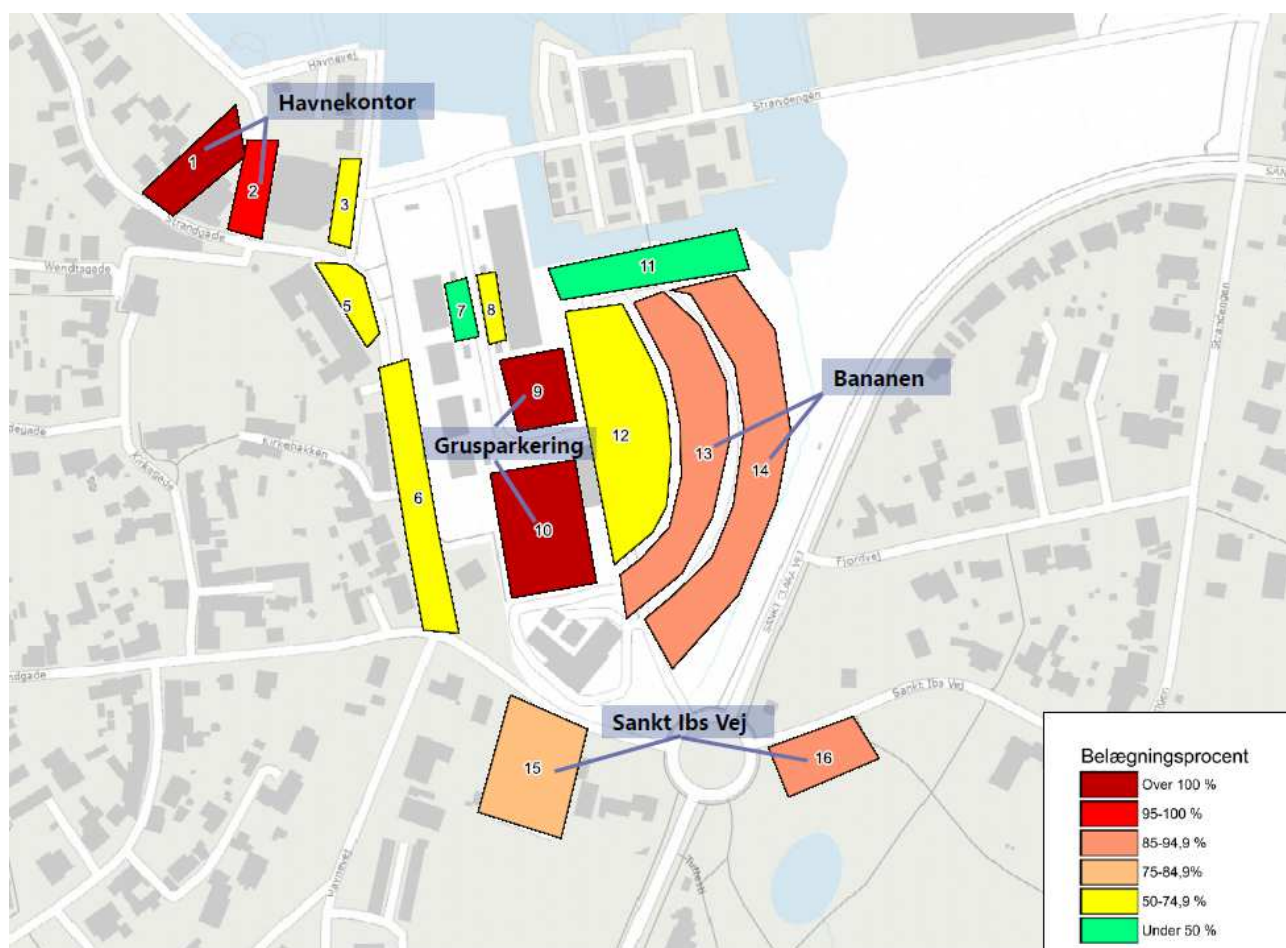
## Del 2 – Tekniske forundersøgelser

### Trafik og parkering

I forbindelse med udviklingen af et nyt vikingeskibsmuseum, skal der laves en trafikanalyse med henblik på dels at sikre tilstrækkelige parkeringsmuligheder og dels at sikre tilstrækkelig kapacitet på vejnettet til og fra Vikingeskibsmuseet. Denne analyse udarbejdes, når omfanget af det fremtidige museum er kendt og der ligger prognoser for hvor mange besøgende, der forventes, og hvordan disse vil fordele sig over dagen, ugen og året. Analysen skal komme med rammer og løsningsforslag, som dels kan omfatte krav om nyanlæg af parkeringspladser og trafik anlæg, og dels kan omfatte andre typer af tiltag, som kan være med til at sikre en god trafikafvikling omkring havnen.

I foranalysen er der alene set på belægningen af de eksisterende parkeringspladser på havnen for at have et udgangspunkt for den kommende trafikanalyse.

Der findes forskellige parkeringsmuligheder på havnen. Der er fire områder med i alt 325 tidsubegrænsede p-pladser til personbiler, som på nedenstående kort er betegnet hhv. Bananen, Grusparkering, Havnekontor og Sankt Ibs vej. Af kortet fremgår også den samlede belægningsgrad, når de forskellige tællinger ses under ét.

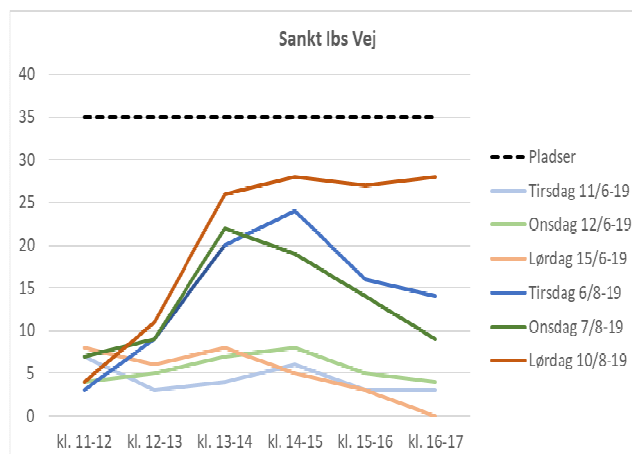
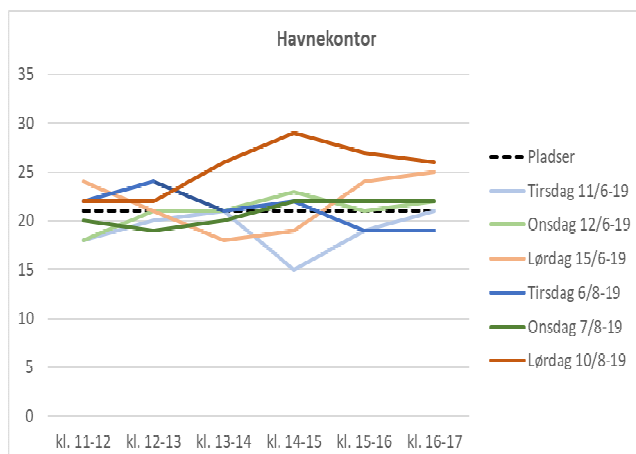
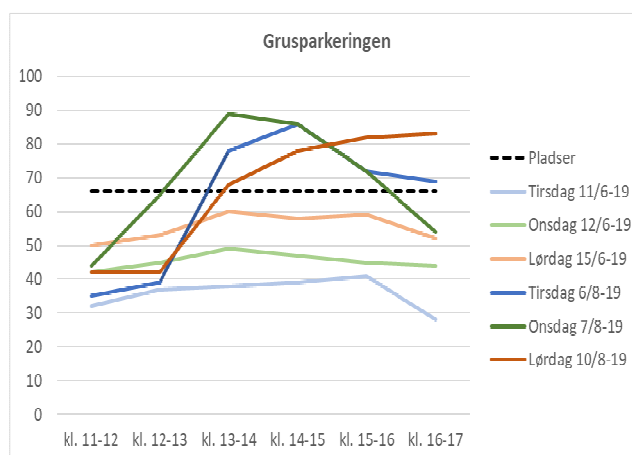
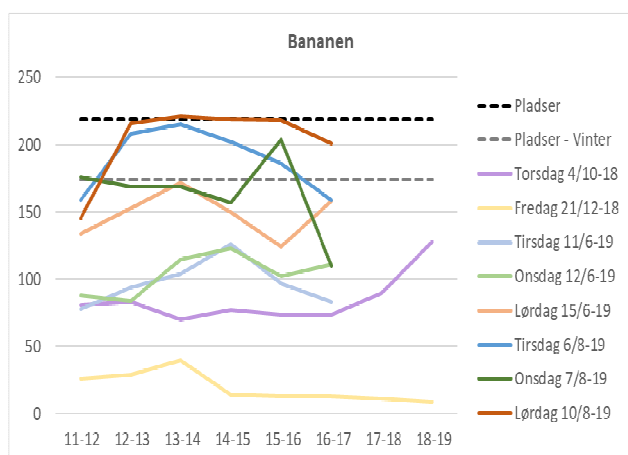


Samlet belægningsgrad på tværs af alle tællinger

Når der på enkelte pladser er angivet en belægning på over 100 % skyldes det, at der er parkeret biler udenfor p-båsene eller, for grusparkeringsens vedkommende så tæt og uhensigtsmæssigt, at det vanskeliggør ind- og udkørsel til pladsen.

”Bananen” er hovedparkeringspladsen, som ligger lige op til museets indgang på Museumsøen. Bananen og grusparkeringen henvender sig til både Vikingeskibsmuseets og havnens gæster, mens parkeringen ved havnekontoret henvender sig til havnens brugere. Parkeringspladserne på Sankt Ibs vej er af sekundær betydning for Museets og havnens gæster. Parkeringspladsen ved Byparken (med 16 pladser) er af midlertidig karakter, hvorfor den forventes lukket indenfor en overskuelig tidshorizont. P-pladsen med nr. 12 er busparkering, mens pladsen med nr. 11 er motorcykelparkering. De øvrige parkeringspladser er korttids- og handicapparkering.

Der er talt parkeringen i 1-times intervaller på 6 dage henover sommeren 2019, og derudover er Bananen talt i efteråret 2018. Herunder er vist belægningen på de enkelte dage og tidspunkter på de fire områder med tidsubegrænset parkering for personbiler.



Alle tællinger af tidsubegrænsede p-pladser på havnen

Parkeringsmønstret varierer over dagen, ligesom der også er stor forskel på belægningen fra dag til dag, hvilket blandt andet afhænger af vejrforhold og arrangementer på museet og havnen.

Fra 1. oktober til 1. maj benyttes pladserne med nummer 10, 12, samt halvdelen af 13 til vinteropbevaring af havneselskabets både. Derfor er der i vinterhalvåret anført et lavere antal p-pladser på Bananen.

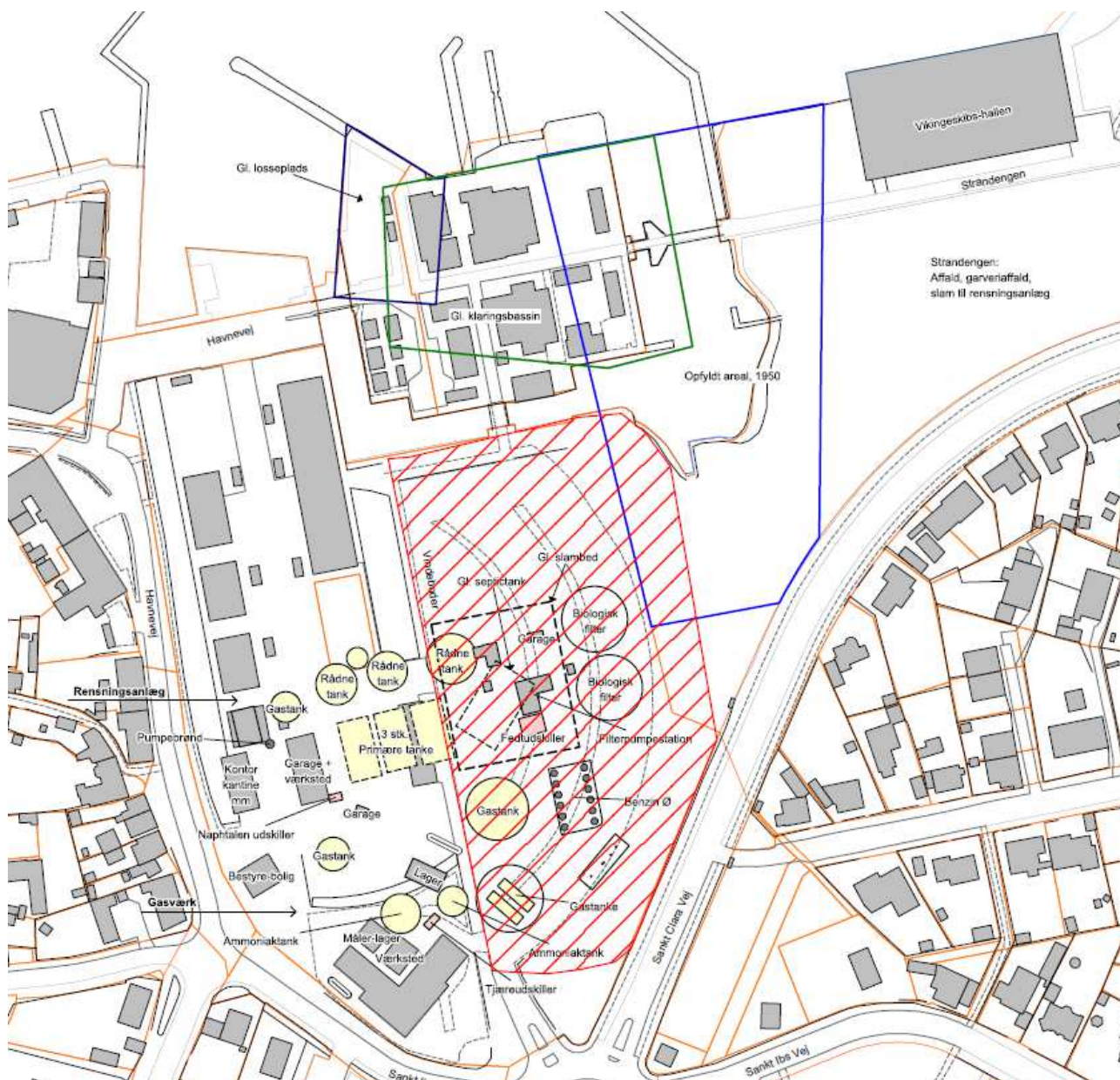
En mulig, men omkostningsfuld, udvidelse af parkeringskapaciteten består i en nedgravet parkeringsløsning. Dette fordyres af højtstående grundvand og jordforurening. En helt indledende vurdering peger på en anlægsudgift på 175.000 – 350.000 kr. pr. plads. Dermed anslås anlægsudgiften til fx 400 nedgravede p-pladser til 70 – 140 mio. kr.

Parkeringspladserne på havnen har også en funktion som bufferparkering i fbm. arrangementer i fx Byparken, ligesom græsplænen foran Vikingskibsmuseet også lejlighedsvis åbnes for eventparkering. Derfor vil en eventuel indskrænkning af græsarealet og en mere intensiv udnyttelse af parkeringen på havnen også have konsekvenser for parkering i forbindelse med afvikling af større arrangementer i fx Byparken.

## ***Jordforurening***

Mange af havneområdets tidligere aktiviteter har resulteret i jordforurening. Der har ligget losseplads, gasværk og rensningsanlæg på havnen, og derudover er det lavtliggende strandområdet blevet fyldt med forurenede jord fra blandt andet garverier samt spildevandsslam. Derfor må det forventes at store dele af den jord, der vil skulle bortskaffes i forbindelse med et nyt byggeri, vil være forurenede. Samtidig skal det sikres, at landskabsarbejderne ikke øger udvaskningen af forurenende stoffer til fjorden.

COWI har beskrevet historikken i området med henblik på tidligere benyttelser, forureningsundersøgelser og kendte forureninger. På nedenstående figur er med gult markeret de tidligere forureningskilder fra henholdsvis rensningsanlæg og gasværk. Rester af anlæggenes fundamenter findes stadig i jorden, og der er ikke foretaget en systematisk oprensning af området. Området med den røde skravering angiver, hvor der er deponeret forurenede jord fra udgravningen omkring Museumsøen i 1994.



Oversigt over tidligere benyttelser og forureningskilder på havnen

Cowi har henover sommeren 2019 gennemført indledende forureningsundersøgelser af arealet omkring den eksisterende vikingskibshal og et muligt byggefelt i det nordøstlige hjørne af parkeringspladsen Bananen (se nedenstående kort).



Oversigt over geo- og miljøtekniske undersøgelser foretaget i sommeren 2019. De to undersøgelsesområder markeret med sorte stiplede linjer. De lilla tracéer viser hvor, der er foretaget kontinuerte målinger af metangas ved jordoverfladen, mens de blå punkter viser enkeltmålinger af metangas i jorden. De grønne punkter angiver miljøtekniske boringer, mens de orange punkter angiver kombinerede geo- og miljøtekniske boringer.

Det samlede undersøgelsesomfang er:

- Gasscreening langs ca. 300 m fladedækkende tracéer i begge delområder (de lilla tracéer).
- Poreluftmåling for lossepladsgas i 5 punkter langs screeningstracéerne (de blå punkter).
- 3 miljøtekniske boringer ført til 5 m u.t. (de grønne punkter). Der er taget prøver af fyldjorden i boringerne, og af grundvandet i to forskellige højder dér, hvor det er muligt (Der var ikke grundvand til stede i alle boringer).
- 5 kombinerede geo- og miljøtekniske boringer (de orange punkter) ført til intakte lag maksimalt til 18 m u.t. Der er taget prøver af fyldjorden i boringerne, og af grundvandet i to forskellige højder dér, hvor det er muligt. (De orange punkter på kortet)

De overordnede resultater af analyserne påviser forurenede jord til en dybde af 2-2,5 m u.t., mens der er påvist lettere forurenede jord i enkelte boringer til 3-4 m u.t. Den påviste forurening er karakteriseret ved at være tung/immobil, hvilket nedsætter risikoen for afdampning af miljøskadelige stoffer. Der er generelt lavest forureningsgrad i de østligste boringer.

I to af prøverne på strandengen er påvist forhøjet indhold af Chrom i jorden, hvorfor der kan opstå en kontaktrisiko, hvis den eksisterende græsbevoksning fjernes. Øvrige forureningskomponenter, der er påvist at være tilstede i jorden, i koncentrationer der overskrider afskæringskriteriet, er alle påvist i større dybde.

Der er derfor risiko for at komme i kontakt med disse miljøskadelige stoffer i forbindelse med grave- og anlægsarbejder.

Vandprøverne viser blandt andet et forhøjet indhold af bly i tre prøver, af nikkel i to prøver og af cadmium i én prøve. Desuden er detektionsgrænsen for Crom VI i flere prøver højere end Miljøstyrelsens kvalitetskriterium.

De udførte gasmålinger viser, at der sandsynligvis foregår produktion af deponigas eller sumpgasser i mindre lommer i undergrunden, men at den opsivende metan nedbrydes således, at gassen ikke udgør en risiko i forhold anvendelsen af græsarealerne omkring Museumsbygningen.

Det er dog erfaringen, at der – uagtet at der kun foregår en meget beskedent gasproduktion – kan registreres en koncentrationen af metan under bygninger, som kan være væsentligt højere end på ubebyggede arealer. Dette kan skyldes at nedbrydningen af metan under bygningerne bliver hæmmet af f.eks. en dårligere luftudveksling med atmosfæren. På baggrund af den udførte undersøgelse, kan det derfor ikke afvises, at der er risiko for, at der kan opstå gaslommer under eventuelle kommende bygninger. Bygninger der etableres med kælderdek eller terrændæk i umættet zone, bør derfor sikres mod eventuelt opsivende metan, f.eks. ved etablering af et ventileret drænlag under bygningen.

Se bilag 5 og 6 for yderligere information.

## **Geoteknik**

Området omkring Vikingskibsmuseet har et øvre lag af affald, gytje, spildevandsslam m.v. som ikke er egnet til fundering. Derfor er det indledningsvist undersøgt, hvordan et nyt byggeri kan funderes, herunder skal dybden til regulære jordlag, der kan funderes på, afdækkes.

Undersøgelsen baserer sig på de 5 kombinerede geo- og miljøtekniske borer, som er beskrevet i det foregående afsnit. Boringerne giver en beskrivelse af de geotekniske forhold i de konkrete borer, men skal suppleres af mere omfattende undersøgelser inden et endeligt byggeri kan færdigprojekteres.

De indledende udførte geotekniske borer viser, at der træffes intakte bæredygtige aflejringer mellem 1,5 m – 12,8 m under eksisterende terræn. Generelt er der kortest afstand til funderingseget underlag i den østlige del af området omkring den eksisterende Vikingskibshal, og størst afstand i området ved parkeringspladsen Bananen.

De bæredygtige aflejringer består af senglacialt smeltevandssand eller glacialt aflejret moræneler med indskudte lag af morænesand og smeltevandssand. Med de konstaterede jordbunds- og vandspejlsforhold vurderes den mest fordelagtige funderingsmetode at være en kombination af pælefundering og direkte fundering efter udskiftning.

Med et observeret højtstående vandspejl, vil en direkte fundering medfører håndtering af vand. Da omfanget af det fremtidige bygværk ikke er kendt, anbefales der i nærværende rapport kun en funderingsløsning på rammede jernbetonpæle.

Se bilag 7 for mere information.



## **Arkæologi**

Vikingskibsmuseet har fået gennemført geoscanninger på strandengen ved Vikingskibshallen og på søterritoriet i en afstand af 50 meter ud for museet. Geoscanningerne skal afdække, om der er afvigende strukturer i undergrunden, som kan indikerer arkæologiske fund, som skal afdækkes og evt. sikres inden et fremtidigt byggeri kan påbegyndes.

De arkæologiske undersøgelser afsluttes i løbet af efteråret 2019.

## **Havvand, overfladevand og grundvand**

### **Havvand**

Området omkring Vikingskibsmuseet er lavt beliggende og derfor udsat for oversvømmelse som følge af stormfloder og fremtidige klimabetingede vandstandsstigninger. Ved stormfloden Bodil, hvor vandstanden var 2.06 m DVR90 blev museumshallen omgivet af vand og bølger slog med stor kraft ind på den store glasfacade mod fjorden.

Niras forventer på baggrund af FNs klimapanel (IPPC) at havvandsstanden i havene omkring Danmark vil stige med 100-150 cm frem til år 2120. Endvidere forventes hyppigheden af stormfloder med midlertidig forhøjet vandstand at øges.

Der pågår en dialog med Nationalmuseet, der stiller det endelige krav til sikringshøjden for de 5 Skuldelevskibe. Derudover skal det øvrige byggeri sikres til vandstandsstigninger frem til år 2120, med dertil kommende stormfloder og bølgetillæg.

Se bilag 8 for mere information.

### **Kystsikring**

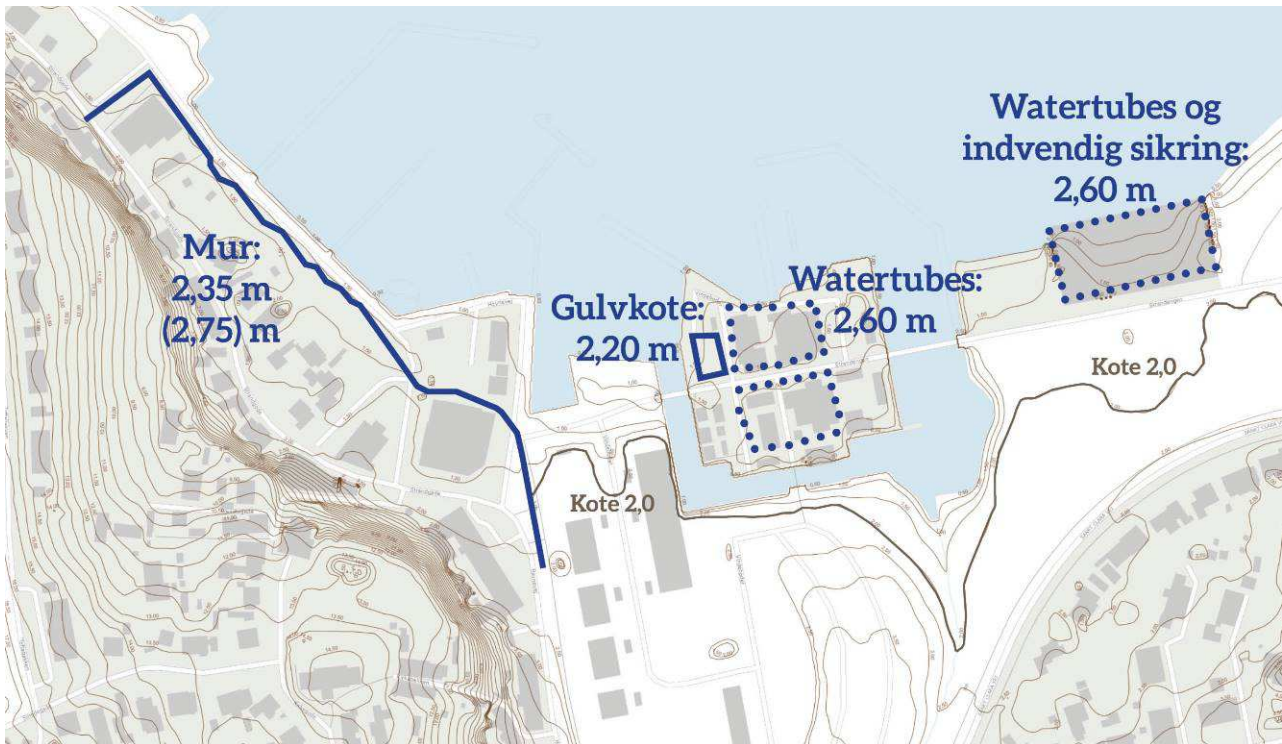
Efter stormen Bodil i 2013 har Roskilde kommune sammen med borgere og havnens brugere (Roklub, Sejlklub, Vikingskibsmuseum) etableret kystsikringer i inderfjorden / havnen. Der er etableret 2 sikringer og endnu en vil etableres i 2020.

Der er etableret en permanent kystsikring af Strandgade. Sikringen strækker sig fra spejlbassinet vest for Vandrerhjemmet til og med Sejlklubben. Kystsikringen består af en betonmur og mobile løsninger, og sikringshøjden er her 2,35 men er forberedt til en udbygning til kote 2,75 i fremtiden.

Vikingskibsmuseet har indkøbt mobil sikring (watertubes) til sikring af vitale dele på museumsøen, endvidere er lavet mobile sikringer omkring og indenfor selve Museumshallen. Sikringerne af Museumsø og Museumshal kan etableres op til ca. kote 2,60

En ny havneknejspe bliver bygget i 2020. Her er gulvkoten i kote 2,20 og bygningen udføres så den kan sikres yderligere. Havneknejspe samarbejder med Museet om den nye bygning kan indgå i sikringen af Museumsøen, men dette er pt. uafklaret.

På figuren herunder ses de permanente og midlertidige kystsikringsløsninger på havnen. Af figuren fremgår også højdeforholdene, hvor kote 2,0 er fremhævet. Ækvivalens er 0,5 meter.



*Permanente og midlertidige kystsikringsløsninger på havnen*

## Kilder og vandløb

Roskilde Kommune ønsker på sigt at åbne flere af byens kilder og at føre disse på overfladen ned mod havnen med udløb i fjorden. Det vil dels udnytte kildernes rekreative værdi og dels styrke fortællingen om kildernes historiske betydning for byen. Endelig kan det også skabe en bedre visuel forbindelse mellem centrum og havnen, og dermed også for Roskildes to største turistattraktioner Vikingskibsmuseet og Domkirken.

For arbejdet med et nyt vikingskibsmuseum kan det betyde, at der på sigt kan komme mere kildevand til havnen, som derfor kan spille en større rolle i landskabet omkring museet. Der løber i dag 13 liter vand pr. sekund til udløbet ved havnen, som primært kommer fra Maglekilden. Disse kan suppleres med yderligere 8 l/s fra Hellig Kors Kilden og med yderligere 5 l/s med udløbet fra Folkeparken, så vandmængden ved havnen fordobles til 26 l/s.

NIRAS har undersøgt en række forskellige scenarier for, hvordan kilderne kan aktiveres. På nedenstående kort er vist 4 forskellige mulige scenarier. De blå linjer er mulige forløb for kildevandet på terrænoverfladen, mens de stiplede linjer er rørlagte strækninger.



Mulige scenarier for synliggørelse af kilder og afløb fra Folkeparken.

I Scenarie 1a ledes vand fra Hellig Kors Kilden i rør over til bækken ved Tuttesti, som løber ned igennem Byparken. I scenarie 1b pumpes vandet op til udløbet af Sankt Hans Kilde, så bækken trækkes helt op til Domkirken. I scenarie 2 bibeholdes vandet fra Hellig Kors Kilden på terrænoverfladen hele vejen til udløbet ved havnen.

Scenarie 3 fører afløbsvandet fra søerne i Folkeparken på overfladen frem til udløbet ved havnen, mens scenarie 4 opretholder dagens situation, hvor vandet ledes i en åben rende ud til Kong Valdemars Vej, hvorfra det er rørlagt ud i fjorden.

Der er på nuværende tidspunkt ikke vedtaget hverken anlægsprojekt eller finansiering af de beskrevne scenarier.

Analysen af kilderne er stadig pågående ved rapportens afslutning. Analysen færdiggøres ultimo september 2019.

## Skybrudsveje

Roskilde Kommune har fået foretaget analyser af hvilke ruter, store mængder regnvand i forbindelse med fremtidige skybrud vil følge, og hvor der vil blive oversvømmelser som følge af dette. Ved skybrud, der overstiger afløbssystemets kapacitet, afstrømmer størstedelen af regnvandet fra Roskilde by ned mod Roskilde Fjord og Vikingskibsmuseet.

I forbindelse med udviklingen af Vikingskibsmuseet skal det sikres, at skybrudsvand også fremadrettet kan afstrømme til Roskilde Fjord. Ved at kende de nuværende strømningsveje og mængder kan dette inddrages som en designparameter i et nyt byggeri, så dette ikke forværrer risikoen for u hensigtsmæssig oversvømmelse omkring museet.

Fra Roskilde by løber tre større strømningsveje ned mod Roskilde Fjord i området ved museumsgrunden. Den ene strømningsvej kommer ned langs Frederiksborgvej og løber direkte over museumsgrunden og tæt forbi bygningerne til Vikingskibsmuseet. De to andre strømningsveje løber til hhv. havneområdet vest for museumsgrunden og til Tømmergrunden mod nord. Det er således kun én af de tre hovedstrømningsveje, der løber direkte gennem Museumsgrunden. De tre overordnede strømningsveje er vist på nedenstående figur.



*Strømningsveje for skybrudsvand*

Imidlertid kan disse skybrudsveje også få overskredet deres kapacitet, så regnvandet "løber over" og oversvømmer andre områder. På nedenstående kort ses, at dette kan føre til oversvømmelser af regnvand på græsarealet øst for Vikingskibshallen.



*Risiko for oversvømmelse af skybrudsvand ved Vikingeskibsmuseet*

Figuren viser, at når kapaciteten af skybrudsvejen på Frederiksborgvej mod Tømmergrunden (1) overskrides, så løber skybrudsvandet via baghaver og Strandengen (2) til lavningen øst for Vikingeskibshallen (3). Fra vest kommer en større skybrudsvej fra lavningen på Sankt Clara Vej (4). Hovedstrømningsvejen løber vest om museet, men analysen viser, at når lavningen flyder over, vil vandet ligeledes aflede øst om museet (5). Når der opstår forbindelse mellem de to lavninger (3 og 4), vil afstrømningen forbi den østlige side af Vikingeskibshallen øges markant.

Ovenstående figur viser oversvømmelse ved en såkaldt 100 års-hændelse, som ved et nutidigt klima må forventes rent statistisk at indfinde sig 1 gang for hvert 100 år. Det forventes, at 100 års-hændelser fremover vil indfinde sig med kortere mellemrum end 100 år, efterhånden som klimaet ændres.

Samlet set viser analysen, at de to rundkørsler på Sankt Clara Vej er kritiske punkter. Når kapaciteten af rundkørslerne overskrides, vil skybrudsvand løbe ad Sankt Clara Vej, hvorfra det løber til arealerne ved museet.

Sikring af skybrudsveje indgår ikke i Roskilde Kommunes Vand- og Klimatilpasningsplan, hvorfor der på nuværende tidspunkt ikke er vedtaget konkrete tiltag i forhold til skybrudsveje.

Analysen af skybrudsvejene er stadig pågående ved rapportens afslutning. Analysen færdiggøres ultimo september 2019.

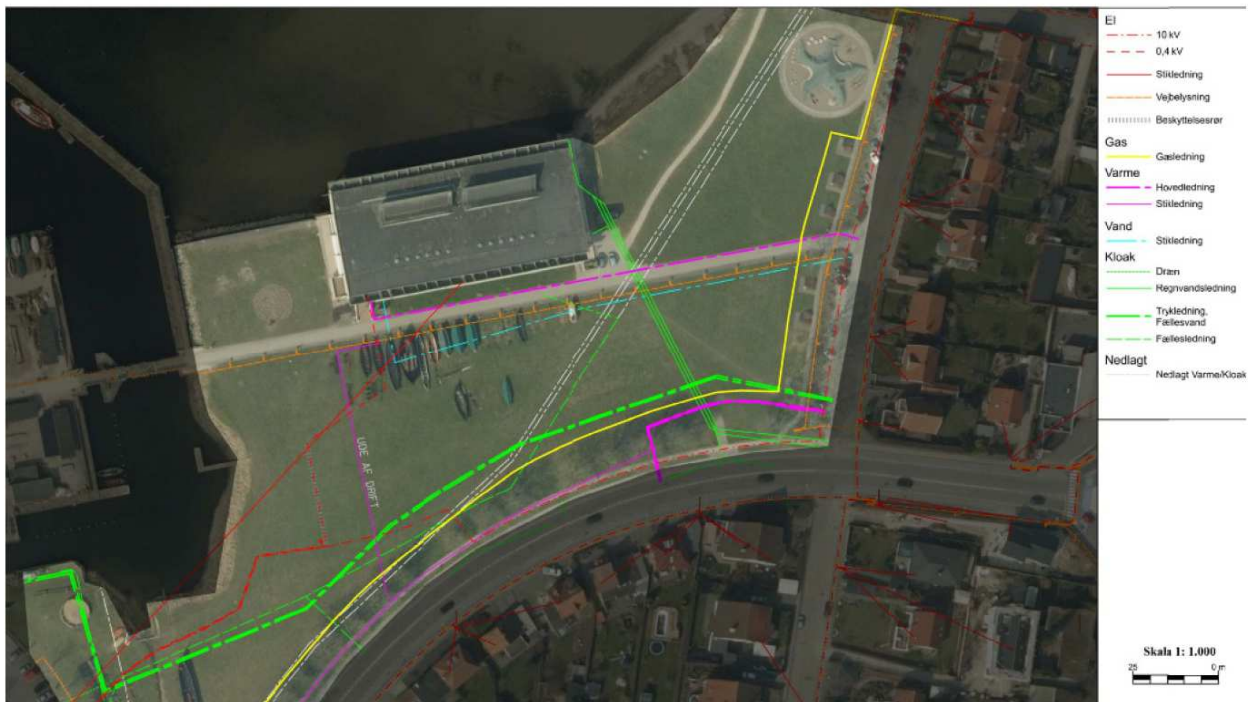
## Grundvand

Scenarier med Roskilde Kommunes detaljerede grundvandsmodel vil kunne simulere grundvandsstanden frem mod år 2100 i både normalsituationer og for perioder med ekstrem regn.

Området omkring Vikingskibshallen ligger dog så tæt på fjorden, at grundvandet generelt må antages at følge havvandstanden, og dermed vil stige mindst 1 m frem mod år 2100 og dermed nærme sig det nuværende terræn. Det skal derfor analyseres, hvilke forholdsregler der skal tages i forbindelse med fundering af en kommende bygning.

## Regnvands- og spildevandsledninger

Der løber to store regnvandsledninger igennem undersøgelsesområdet ud til fjorden. Den ene løber under vikingskibsmuseet, mens den anden løber under Museumsøen. Der går ligeledes en stor spildevandledning på tværs af havnen, som krydser græsarealet syd for vikingskibsmuseet, og pumper spildevand ud til rensningsanlægget på Bjergmarken. Regnvandsledningerne modtager overløb fra spildevandssystemet ved meget kraftige regnskyl.



*Kort over ledninger omkring Vikingskibsmuseet*

Uanset projektets endelige udformning, skal den regnvandsledning, der løber under Vikingskibsmuseet, udskiftes i forbindelse med projektet. Der har været en indledende dialog med forsyningsselskabet Fors a/s om dette, og der er aftalt, at der arbejdes videre med forskellige scenarier i forhold til at flytte regnvandsledningen og eventuelt forlænge denne længere ud i fjorden. Beskrivelsen af de forskellige scenarier koordineres med den igangværende dialog med Kystdirektoratet og Miljøstyrelsen, som indebærer forskellige scenarier for en eventuel udbygning af muset i søterritoriet.

## **Planforhold**

Et nyt vikingskibsmuseum kræver et godkendt plangrundlag. Dette kræver som minimum en godkendt lokalplan samt en byggetilladelse, som begge gives af Roskilde Kommune. Derudover er det sandsynligt at der skal foretages en VVM-miljøvurdering. Denne skal i så fald udarbejdes af museet, som er bygherre, og godkendes af Roskilde Kommune.

Da museet ligger med den nordlige facade i vandlinjen, vil både et renoverings-, nedrivnings- og/eller nybygningsprojekt påvirke søterritoriet, hvorfor der skal søges tilladelse om dette hos Kystdirektoratet. Roskilde Fjord er udpeget som naturbeskyttelsesområde (Natura 2000), hvorfor der skal redegøres for, at aktiviteterne i fbm. museumsbyggeriet ikke påvirker naturen negativt. Der skal derfor indledningsvist foretages en analyse af det eksisterende naturgrundlag i de område, som anlægsarbejdet kan tænkes at påvirke.

For både VVM-vurdering og tilladelse fra Kystdirektoratet gælder, at vurderingen sker på et kendt projekt. Der må gerne være "albuerum" for tilpasning af detaljer, men projektets hovedgreb eller grundtræk skal ligge så meget fast, at dets påvirkninger kan vurderes konkret. Det betyder, at der først i en sen fase af projektet kan gives en endelig godkendelse af projektet. Derfor er det vigtigt at have en løbende dialog med de forskellige myndigheder igennem hele forløbet, så der er størst mulig sandsynlighed for, at det endelige projekt er realisérbart.

## **VVM**

Projektet skal som minimum screenes for at afgøre, om der skal laves en egentlig VVM-redegørelse. Med forbehold for udformningen af projektet kan der evt. opstå konflikter i forhold til: Beboere, offentlig adgang til havn og vandkant, trafik, parkering, andre havneinteresser, klimasikring, kulturarv (både hallen og skibe). Potentielle konflikter skal belyses i evt. miljøvurdering/VVM-redegørelse.

Der har været en indledende dialog med Kystdirektoratet om muligheden for, at udvide det eksisterende Vikingskibsmuseum ud på søterritoriet. Af referatet fra møde med Kystdirektoratet d. 7. juni 2019 fremgår følgende:

### *Tilladelse til byggeri på søterritoriet*

Kystdirektoratet er myndighed i fht. at opnå tilladelse til et byggeri på søterritoriet. Kystdirektoratet er i udgangspunktet restriktive med at give tilladelse til at opføre byggeri på søterritoriet, medmindre der er gode begrundelse for dette. Kystdirektoratet anerkender dog Vikingskibsmuseets relation til fjorden og vandet, samt Vikingskibsmuseets nationale betydning som gode begrundelser, der taler for at en udbygning på søterritoriet kan komme på tale. Museet ligger allerede i Søterritoriet, hvorfor der ved museets opførelse er givet en tilladelse.

Kystdirektoratet er derfor indstillet på at se velvilligt på Vikingskibsmuseets ønske om at udvide på søterritoriet, men en tilladelse kan kun gives på et konkret projekt. Både det færdige projekt og anlæggets udførelse har betydning, hvorunder anlægsfasen sandsynligvis har den største miljøpåvirkning.

En eventuel opfyldning af søterritorium skal ske med respekt for omgivelserne og udsivning af forurening skal undgås ved dokumenterede løsninger (membraner, m.v.). Det er vigtigt at forureningsdelen belyses grundigt.

Referat af møde med Kystdirektoratet findes i bilag 9.

## **Natura 2000**

Søterritoriet, som Vikingeskibsmuseet allerede berører i dag, er et af Danmarks internationalt beskyttede Natura 2000-områder, der er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at komme videre med at belyse mulighederne for at bygge længere ud i søterritoriet, skal der derfor laves en habitatkonsekvensvurdering. Miljøstyrelsen vurderer umiddelbart, at anlægsfasen er den mest kritiske del af projektet.



*Naturbeskyttelse af Roskilde Fjord - Natura-2000 området er angivet med grøn skravering*

Natura 2000 bestemmelserne kan kun fraviges i helt særlige tilfælde, og der skal derfor arbejdes på at finde en løsning, der er forenelig med naturbeskyttelsen.

Der har været afholdt møde med Miljøstyrelsen, som har anbefalet en arbejdsgang, der omfatter en kortlægning af de berørte områder med henblik på naturtyper og udpegede arter, samt en beskrivelse af de præmisser, der lægges til grund for et eventuelt museumsbyggeri. En mulighed er, at arbejde med forskellige scenarier for, hvor langt et eventuelt museumsbyggeri går ud i Natura 2000 området. Der kan i undersøgelsen ses på om der er mulighed for at integrere afværgende foranstaltninger i projektudformningen, som sikrer, at projektet ikke medfører skade på miljøet.

På baggrund af habitatkonsekvensvurderingen kan det vurderes, om der kan argumenteres for, at projektet er foreneligt med naturbeskyttelsen.

Uanset Miljøstyrelsens eventuelle godkendelse, så kan et eventuelt anlæg påklages til Naturplagenævnet, som kan stoppe projektet, hvis de finder at betingelserne for anlægget i fht. Natura 2000 ikke er opfyldt. Det anbefales derfor, at der udarbejdes en juridisk vurdering af vikårene og processen for en mulig tilladelse til at opføre en ny bygning i søterritoriet med særligt fokus på Natura 2000 bestemmelserne. Dette for at belyse den risiko, der er forbundet med at lade søterritoriet indgå i konkurrenceområdet.



Referat af møde med Kystdirektoratet findes i bilag 10.

## Kommuneplan og lokalplan

Projektet skal forholde sig til kommuneplanens rammeområde, bestemmelser og kulturmiljøer. Projektområdet ligger i indsigtskiler til Roskilde Domkirke, der skal friholdes for byggeri og anlæg der kan hæmme indsigten til kirken.

Der skal udarbejdes en ny lokalplan i fbm. det nye vikingeskibsmuseum.

## Bilagsoversigt

Grundet deres stor omfang er bilagene er ikke tilknyttet rapporten direkte. Bilagene ligger i kommunens arkivsystem Fics og fremsendes efter forespørgsel.

### *Primære bilag*

1. Oversigt over arrangementer på Roskilde Havn 2019
2. Formidlingsårshjul 2019 for Vikingskibsmuseet
3. Oversigt over lån af Vikingskibshallen og Dansegulvet på Museumsøen 2019
4. Bruttoliste med input fra havneaktører (indenfor helhedsplansområdet), Roskilde Kommune 2019
5. Projektområde ved Vikingskibshallen og Roskilde havn - Historik (forurening og geoteknik), COWI 2019
6. Vikingskibsmuseet Roskilde: Indledende miljøteknisk undersøgelse, COWI 2019
7. Delarealer ved Vikingskibshallen og Roskilde Havn (Geoteknik), COWI 2019
8. Sikringskote mod stormflod, Niras 2019
9. Referat af møde med Kystdirektoratet d. 7. juni 2019
10. Referat af møde med Miljøstyrelsen d. 13. august 2019
11. Screening af Natura 2000-forhold, Orbicon 2019

### *Sekundære bilag*

12. Pixibog for Roskilde Havn, Roskilde Kommune 2005
13. Roskilde Havn – Helhedsplan, SLA 2007
14. Rammer for udviklingen af den centrale del af Roskilde Havn, Roskilde Kommune 2017
15. Analyse af Roskilde Havn, Praksis Arkitekter 2016
16. Delarealer ved Vikingskibshallen og Roskilde Havn (oplæg til undersøgelse), COWI 2019
17. Roskilde, Museumsøen, Nyt byggeri, Geoteknisk undersøgelse, GEO 2019
18. Roskilde Havn. Opførelse af havneknejspe. Miljøteknisk undersøgelse af poreluft, GEO 2015
19. Roskilde Havn, Opførelse af havneknejspe (Fundering og gassikring), GEO 2015
20. Roskilde Havn, Opførelse af havneknejspe, Geo- og miljøteknisk undersøgelse, GEO 2015
21. Teknisk notat - Gentagelseshyppighed for ekstremvandstand i Roskilde Fjord, DHI 2019
22. Natura 2000 basisanalyse 2016-21 - Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov, Miljøstyrelsen 2013
23. Natura 2000 plan 2016-21 - Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov, Miljøstyrelsen 2016
24. Forslag til køreplan for nyt vikingskibsmuseum (Natura 2000), Orbicon 2019
25. Lokalplan nr. 310: Vikingskibshallens museumshavn, Roskilde Kommune 1996
26. Lokalplan nr. 278 - Roskilde Havn, Vest-området, Roskilde Kommune 1996
27. Topografisk kort med højdekurver

