

Ny jernbane over Vestfyn

Landskabsanalyse - Del I

VVM-redegørelse

Rapport 560 - 2016



Ny jernbane over Vestfyn

Landskabsanalyse, konsekvensvurdering
& konceptdesign - Del I og II
Rapport 560 - 2016

Udarbejdet af: GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS og COWI

Landskabsarkitekter: Anne Klinker Jørgensen (COWI),
Uffe Wainø (GPA) og Marise Hansen (GPA)
Projektleder: Per Fuglsang Birkelund (COWI)

Dato:

Juni 2016

Tryk:

Vejdirektoratet

ISBN (NET):

978-87-93436-31-2

ISBN (TRYK):

978-87-93436-30-5

Copyright:

Vejdirektoratet, 2016

En vellykket indpasning af baneanlægget i landskabet forudsætter, at anlæggets samspil med landskabets øvrige elementer som terræn, bevoksning, bebyggelse, motorvej og højspændingsledninger, udgør en meningsfuld helhed.

04 Indledning

LANDSKABSANALYSE

08 Metode
10 Det vestfynske landskab og overordnede landskabstræk

Karakterområde 1

12 Landskabskarakterbeskrivelse
12 Rumlige og visuelle forhold
12 Udsigtspunkter
12 Planlægning og udviklingstendenser

13 Analysekort karakterområde 1

Karakterområde 2

14 Landskabskarakterbeskrivelse
14 Rumlige og visuelle forhold
14 Udsigtspunkter
14 Planlægning og udviklingstendenser

15 Analysekort karakterområde 2

Karakterområde 3

16 Landskabskarakterbeskrivelse
16 Rumlige og visuelle forhold
16 Udsigtspunkter
16 Planlægning og udviklingstendenser

17 Analysekort karakterområde 3

Karakterområde 4

18 Landskabskarakterbeskrivelse
18 Rumlige og visuelle forhold
18 Udsigtspunkter
18 Planlægning og udviklingstendenser
19 Analysekort karakterområde 4

Karakterområde 5

20 Landskabskarakterbeskrivelse
20 Rumlige og visuelle forhold
20 Udsigtspunkter
20 Planlægning og udviklingstendenser
21 Analysekort karakterområde 5

KONSEKVENSVURDERING

24 Indledning

Konsekvensvurdering af ny bane og eksisterende motorvej

26 Overordnede forhold vedrørende linjeføringerne
26 Forslag Nord
26 Forslag Syd
26 Oplevelsen fra eksisterende motorvej

28 Konsekvensvurderings kort - eksisterende motorvej

Konsekvensvurdering af ny bane og udvidet motorvej

30 Motorvejsprojektet
30 Væsentlige konsekvenser af motorvejsudvidelsen
30 Overordnede forhold vedr. linjeføringsforslag Nord og Syd og den udvidede motorvej

30 Forslag Nord og den udvidede motorvej
31 Forslag Syd og den udvidede motorvej

32 Konsekvensvurderings kort - Forslag Nord og udvidet motorvej
34 Konsekvensvurderings kort -Forslag Syd og udvidet motorvej

Konsekvensvurdering af kombiforslag og udvidet motorvej

36 Overordnet om Kombiforslaget
36 Kombiforslaget og det omkringliggende landskab

37 Konsekvensvurderings kort - Kombiforslag

Sammenfattende konsekvensvurdering

38 Samspil mellem bane, motorvej og højspændingsledninger
38 Påvirkning af væsentlige landskabstræk, kulturmiljøer og bebyggede områder
38 Særlige rumlige og visuelle forbindelser på tværs af baneanlæg
38 Opsummering

KONCEPTDESIGN

Overordnede principper for konceptdesign

42 Bane og motorvej som én harmonisk helhed

42 Mellemland - parallelle strækninger og to separate anlæg
43 Regnvandsbassiner - knyttet til bane- og vejanlæg
44 Beplantning - tværgående landskaber, karakterområder, kig
45 Terræn - et samlet bane- og vejanlæg
46 Baneudstyr - mindst mulig visuel påvirkning
46 Bygværker - arkitektonisk helhed og samspil med motorvej

48 Oversigtskort - Opsamling Konceptdesign

VISUALISERINGER

51 Visualiseringer - Forslag Nord
81 Visualiseringer - Forslag Syd
103 Visualiseringer - Kombiforslaget

Indledning

Denne rapport er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København. Rapporten er udarbejdet af et samarbejde mellem VVM og Trafikministeriet.

Formålet med rapporten er at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København, og at beskrive de forskellige muligheder for at gøre det. Rapporten er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København.

Denne rapport er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København. Rapporten er udarbejdet af et samarbejde mellem VVM og Trafikministeriet.

Baggrund

Der er indgået politisk aftale om at igangsætte VVM-undersøgelse for en ny bane over Vestfyn. Banen består af en 35 km lang højhastighedsbane mellem Odense og Kauslunde. Den nye højhastighedsbane tilsluttes den eksisterende bane henholdsvis vest for Odense og øst for Kauslunde. Den nuværende bane bevares og anvendes til regional- og godstog.

Forudsætninger

Forudsætningen for opgaven er en samling af infrastrukturenanlæggene i en fælles transportkorridor over Vestfyn, således at banen placeres så tæt på den eksisterende motorvej som muligt, enten syd for, nord for eller i en kombination af begge dele. Denne beslutning er truffet ud fra argumentationen om at støj, barriereeffekter og landskabspåvirkninger således koncentrerer og begrænses mest muligt.

Dette udgangspunkt stiller store krav til den landskabelige indpasning, idet motorvej og bane har forskellig geometri. En sådan placering vil typisk afstedkomme store restarealer og udformningsmæssige udfordringer bl.a. hvor banen passerer motorvejens tilslutningsanlæg og krydsende lokalveje. Samtidig er strækningen præget af en række tekniske anlæg, hvor

vindmøller og højspændingsledninger er markante, ligesom banen er planlagt at passere igennem stærkt kuperede og flade åbne landskaber.

Formålet med rapporten er at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København, og at beskrive de forskellige muligheder for at gøre det. Rapporten er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København.

Denne rapport er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København. Rapporten er udarbejdet af et samarbejde mellem VVM og Trafikministeriet.

Formål med landskabsrapporten

Formålet med nærværende landskabsanalyse, konsekvensvurdering og konceptdesign er, at beskrive de eksisterende landskabelige forhold på strækningen vurdere og visualisere banens fremtidige påvirkning og indpasning i landskabet samt opstille koncepter for den landskabelige indpasning. Den vigtigste opgave er at sikre at det samlede anlæg bestående af motorvej og bane opleves som en helhed, og at der opnås en visuel ro i samspillet mellem de to anlæg. Formålet er i sidste ende at skabe et harmonisk samspil mellem landskab, motorvej og bane henover Vestfyn.

Rapporten omfatter indledningsvist en metodebeskrivelse og landskabsanalyse, der beskriver landskaberne omkring den fremtidige banestrækning. Herefter følger en landskabelig konsekvensvurdering af de forskellige linjeføringsforslag, Forslag Nord, Forslag Syd og Kombiforslaget enten med eller uden motorvejsudvidelse. Der vurderes i alt 5 forskellige alternativer. Alle vurderinger vil indgå som en del af den sammenfattende VVM-redegørelse, der danner

baggrund for projektets videre forløb.

Formålet med rapporten er at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København, og at beskrive de forskellige muligheder for at gøre det. Rapporten er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København.

Denne rapport er udarbejdet som led i arbejdet med at undersøge muligheden for at bygge en ny højhastighedsbane mellem Odense og København. Rapporten er udarbejdet af et samarbejde mellem VVM og Trafikministeriet.

baggrund for projektets videre forløb.

Rapporten afsluttes med en række koncepter for indpasning af den ny bane.

I denne del af rapporten beskrives og illustreres en række principielle retningslinjer og arkitektoniske koncepter for mellemland, regnvandsbassiner, beplantning, terræn, baneudstyr og bygværker samt en kort beskrivelse af den principielle landskabelige bearbejdning knyttet til de forskellige landskabskarakterområder, som anlægget passerer igennem.

Oversigtskort (ikke målfast)

Oversigtskortet viser landskabet mellem Odense og Middelfart, med de foreløbige forslag til linjeføringer (Rød: Forslag Nord, blå: Forslag Syd og lilla: Kombiforslaget.)



LANDSKABSANALYSE

Ny jernbane over Vestfyn

Metode

Denne metode er udviklet af Miljøministeriet og beskriver den grundlæggende tilgang til landskabsanalyse og landskabskaraktermetoden (LKM). Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse. Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse. Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Landskabskaraktermetoden

Landskabsanalysen danner baggrund for den landskabelige konsekvensvurdering af en ny bane over Vestfyn, og baseres på Landskabskaraktermetoden (LKM). LKM er en grundig analysemetode udviklet på initiativ af Miljøministeriet. Metoden beskriver landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Grundideen med metoden er en inddeling af landskabet i såkaldte landskabskarakterområder, som beskrives og vurderes i forhold til indpasningen af et anlæg. Metoden omfatter i alt fire faser - kortlægning, vurdering, strategi og implementering.

Metodeanvendelse og formidling af landskabsanalysen

LKM er en omfattende metode. Elementer fra de to første faser er aktuelle i relation til den analyse og vurdering af banens påvirkning, der præsenteres i denne rapport, mens elementer fra strategifasen kan anvendes i forbindelse med udviklingen af konceptdesign for landskab og bygværker, der præsenteres i et selvstændigt notat.

Denne rapport omfatter derfor kun essensen af en

landskabsanalyse, der er tilpasset dette projekts omfang og karakter. Analysen indledes således med en kort beskrivelse af de overordnede træk i det vestfynske landskab, og dernæst af de forskellige landskabskarakterområder banen passerer igennem.

Kortlægningen foretages indledningsvist som en forundersøgelse, hvor relevante plandokumenter, bindinger, luftfotos mv. over området indsamles, og hvor analysens skala forsøges fastlagt. Dette følges op af feltregistreringer, hvor der udføres en rumlig visuel analyse, fotoregistrering og inddeling af landskabet i karakterområder. Karakterområdernes landskabskarakter, rumlige visuelle forhold, udsigtpunkter samt planlægning og udviklingstendenser beskrives.

På baggrund af landskabernes styrke og sårbarhed overfor de ændringer en indpasning af banen forventes at medføre, foretages en altså landskabelig konsekvensvurdering af de tre linjeføringsforslag.

Nøglebegreber

I analysen anvendes en række nøglebegreber, hvoraf de væsentligste beskrives nærmere herunder.

Landskabskarakterområde

Et landskabskarakterområde er et område med en entydig landskabelig karakter og identitet. Området fremstår med et ensartet og genkendeligt samspil mellem natur- og kulturgrundlag, arealanvendelse og rumlige visuelle forhold, der bevirker at det adskiller sig fra de omkringliggende landskaber.

Skala

Begrebet skala - lille, middel og stor - belyser om et landskabskarakterområde består af små og findelte elementer og rum, eller af store og ensartede elementer og rum. Områdernes skala er væsentlig, fordi skalaen handler om landskabsområdernes visuelle bæredygtighed og sårbarhed overfor indpasning af et større anlæg.

Styrke

Et landskabskarakterområdes styrke er et udtryk for, hvor entydigt dets karakter opleves. Hermed menes, hvor tydeligt og i hvor høj grad karaktergivende landskabslementer, rumlige visuelle forhold og samspil med natur- og kulturgrundlaget fremtræder inden for karakterområdet. Et område med stor styrke tillægges ofte en høj landskabelig værdi, og dermed ofte en sår-

Landskabsbilleder

Det vestfynske landskab er meget sammensat og varierer fra fladt og åbent landsbrugslandskab til stærkt kuperet landskab med større skovområder og mindre landskabsrum.

Denne metode er udviklet af Miljøministeriet og beskriver den grundlæggende tilgang til landskabsanalyse og landskabskaraktermetoden (LKM). Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse. Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse. Metoden er udviklet til at beskrive landskabet som en helhed baseret på alle aspekter, bl.a. natur, kultur, æstetik og arealanvendelse.

barhed overfor indpasning af et større teknisk anlæg.

Sårbarhed

Sårbarhed er et udtryk for i hvilken grad oplevelsen af en landskabskarakter, dets delelementer og rumlige visuelle forhold påvirkes af ændringer i landskabet, såsom indpasning af et teknisk anlæg. Et sårbart landskab vil ofte være et landskab, der tillægges landskabelig værdi. En vurdering af sårbarhed er således væsentlig som grundlag for handlinger og initiativer, der kan være med til at beskytte de landskabelige værdier.



Udsigt fra Ravnebjerg mod syd



Skovrejsning ved landsbyen Elmelund

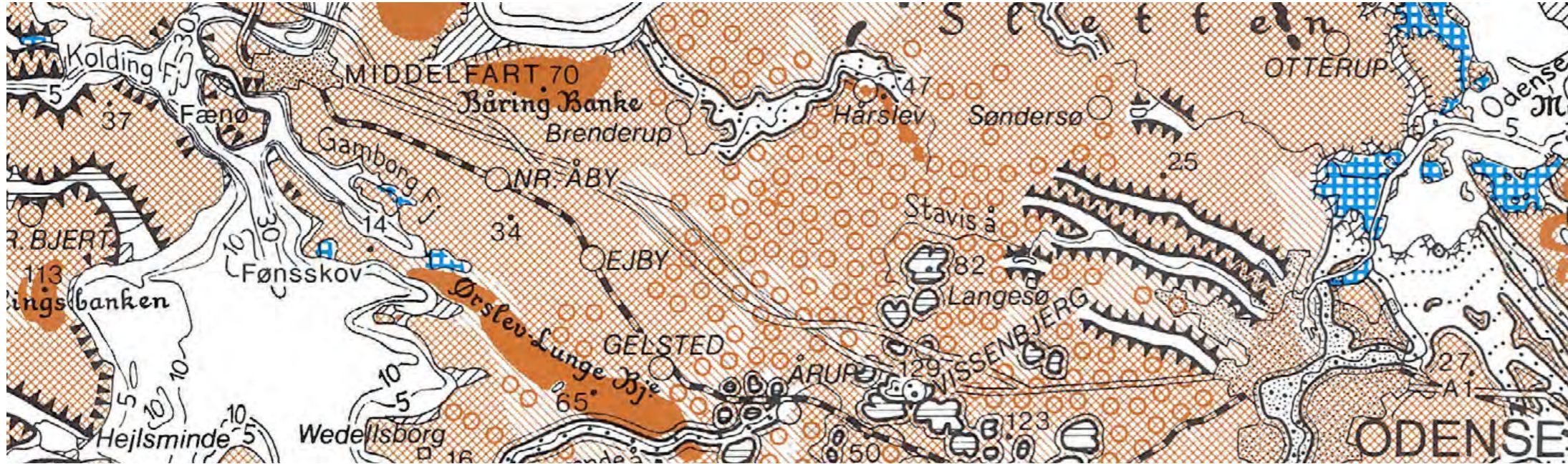


Udsigt fra banebroen ved Kauslunde



Rekreativt landskab ved gl. råstofområde ved Ålsbogaard lystfiskesøer

Det vestfynske landskab og overordnede landskabstræk



Karikeret landskabskort

Th: Det karikerede landskabskort der viser de væsentligste landskabstræk.

Per Smed kort

Tv: Per Smed kort der viser de overordnede naturgeografiske forhold for landskabet mellem Odense og Middelfart.

Det vestfynske landskab

Landskaberne omkring det påtænkte baneanlæg rummer meget markante og forskelligartede landskabstræk, der i høj grad er betinget af variationen i terræn- og jordbundsforhold afstedkommet af dannelsesprocesserne under sidste istid. Landskabet fra Middelfart i vest til Odense i øst kan således inddeles i følgende karakteristiske landskabsområder, primært defineret af de naturgeografiske forhold.

Åben landbrugsflade mellem Middelfart og Nørre Aaby

Den udstrakte moræneflade præges af den intensive landbrugsdrift og spredte samlinger af gårde og huse samt enkelte storlandbrug. Landskabet er meget åbent og uden megen bevoksning. Især i den vestlige del er terrænet meget fladt. Her præges landskabet en del af tekniske anlæg som vindmøller og højspændingsledninger samt dele af erhvervsområdet i byranden til Middelfart. Umiddelbart øst for Lillebælt falder terrænet kraftigt ned ad de skovbevoksede kystskrænter. Landskabet er generelt af relativt stor skala.

Bølget til småbakked landbrugslandskab med dalstrøg mellem Inslev/Nørre Aaby og Fjelsted/Grønnemose

Området præges af småbakkede til bølgede landbrugsflader med spredt bebyggelse, der gennemskæres af lavninger med delvis tilgroede moser og meget lidt bebyggelse. Landskabet er skovløst og varierer mellem åbne moræneplateauer og mere lukkede dødisområder og lavninger. Landskabet er af middel skala. Ved Nørre Aaby og Ejby samt langs den gamle landevej præges området af en del erhvervsmæssig bebyggelse og gårde.

Bakkelandskaber med mange småsøer og skove mellem Grønnemose og Odense

De kuperede landskaber præges af meget markante terrænformer, som varierer mellem dødisområder med mange småbakker og vandhuller og områder med større fladbakker. Området rummer desuden mange mindre skove og småbevoksninger, landsbyer og spredt bebyggelse. Mange steder fremstår landskabet med et meget intimt og lukket præg, og andre steder åbnes for vide udsigter. Især omkring Vissen-

bjerg kulminerer de bakkede terrænformer. Vest for Odense præges landskabet en del af bebyggelserne i byranden. Generelt er landskabet af middel skala.

Overordnede landskabstræk

Karakterområder

Overordnet set sker der et markant terrænmæssigt skift i landskabet mellem Kauslunde og Odense, hvor banen kommer til at forløbe fra et lavtliggende fladt landskab i vest til et højtliggende og stærkt kuperet landskab i øst. Banen knytter sig til fem overordnede landskabskarakterområder fra et fladt til let bølget landbrugslandskab i vest, et bølget landbrugslandskab gennemskåret af dalstrøg ved Ejby, et kuperet stjerneudstykket landbrugslandskab ved Ålsbo, et stærkt kuperet og skovpræget landskab omkring Vissenbjerg og et bølget landbrugslandskab længst mod øst ved Odense.

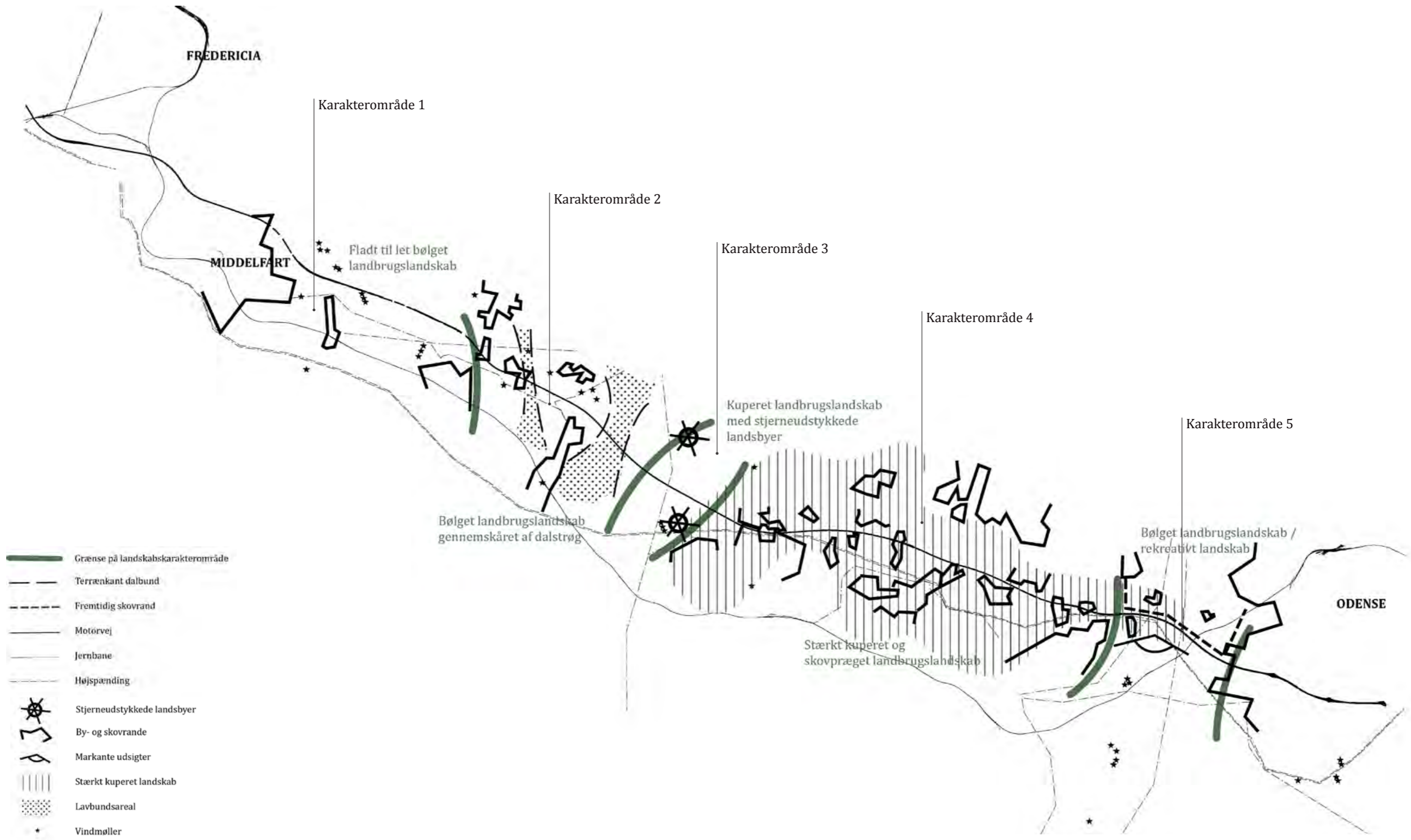
Rumlige visuelle forhold

Den fremtidige bane skal placeres i et landskab, der er præget af markante vindmøller og højspændingsledninger særligt i vest, og stærkt kuperede områder i øst og centralt på strækningen. Banen strækker sig

gennem store, åbne og flade landskaber til skiftevis åbne og lukkede skovrum samt højtliggende kuperede områder med lange værdifulde kig til det omgivende landskab.

I de åbne, flade landskaber særligt i vest er der mulighed for at overskue hele landskaber, og fornemme omgivelser og markante terrænbevægelser over store afstande. Den åbne karakter medfører at vindmøller og højspændingsledninger opleves markante og forstyrrende, og skaber samtidig værdifulde kig til kirker i de omkringliggende landsbyer. De lange værdifulde kig opleves ligeledes henover de markante dalstrøg ved Ejby.

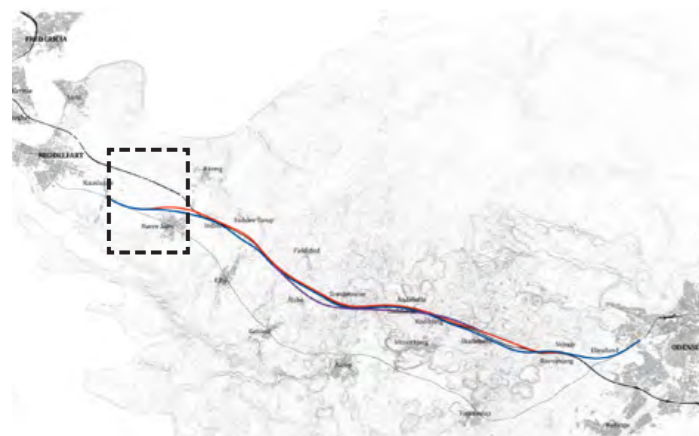
På de højtliggende, kuperede områder mod øst lukker terræn og skove sig skiftevis mod banen, så der sker en vekselvirkning mellem korte og lange kig til omgivelserne på denne del af strækningen. Det skovprægede, kuperede terræn skaber således mindre, mere afgrænsede og mere intime rumlige oplevelser end de mere flade landskaber i vest.



Karakterområde 1

Fladt til let bølget landbrugslandskab

Fra Kauslunde og Viby Mark til øst for Nørre Aaby



Fladt til let bølget storskala landbrugslandskab med spredt bevoksning og transparente hegn. Der ses mange tekniske anlæg i området og i horisonten. Det flade landskab giver mulighed for lange kig gennem landskabet.

Landskabskarakterbeskrivelse

Landskabet er karakteriseret som et fladt til let bølget landbrugslandskab med store markparceller, spredt bebyggelse, mange tekniske anlæg og lange kig. Der ses en del blandet bevoksning, specielt omkring de fritliggende gårde. Mellem markparcellerne er der ofte transparente hegn. Hegnenes hullede karakter bevirker at hegnstrukturen fremstår uklar. Landskabet opleves med flere kulisser, der rejser sig bag hinanden. Dette skyldes samspillet mellem det let bølgede terræn, hegnene og de lange kig. Arealanvendelsen er primært intensivt dyrkede landbrugsmarker, med små til mellemstore gårde.



Foto: Fra Søndergaardsvej mod Kauslunde

I karakterområdet udgør Middelfarts bykant samt Kauslunde by den vestlige afgrænsning, mens Nørre Aabys kant udgør afgrænsningen mod øst. I landskabet ses mange tekniske anlæg herunder motorvej og landeveje. De primære veje ligger i en retlinet struktur, der blandt andet giver mulighed for store sammenhængende markparceller.

Landskabet fremstår i sin helhed som et sammensat landskab pga. de mange tekniske anlæg men er ellers enkelt i sin struktur.

Rumlige og visuelle forhold

De rumlige og visuelle forhold for karakterområdet kendetegnes ved de lange kig, der afgrænses eller sløres af hegn og bevoksning. De mange tekniske anlæg, herunder vindmøller, siloer, master ved eksisterende jernbane præger oplevelsen af landskabet og skaber

tilsammen en vis uro. Generelt er vindmøller og højspændingsanlæg dominerende og har betydning for den visuelle oplevelse af landskabet.

I det delvist flade landskab opleves Nørre Aaby og Kauslundes bykanter tydeligt, dog med en rodet og uklar blanding af byggeri og beplantning. Specielt Nørre Aabys overgang til landskabet fremstår uklar.

Udsigtspunkter

Fra banebroen over den eksisterende jernbane, sydøst for Kosmose, er der udsigt over landskabet, blandt andet med kig til pyloner ved Lillebæltsbroen samt bakketoppen ved Båring, der rejser sig i landskabet.

Planlægning og udviklingstendenser

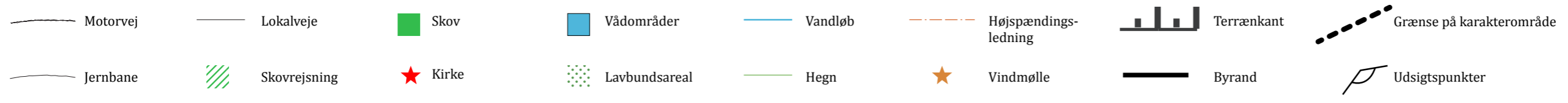
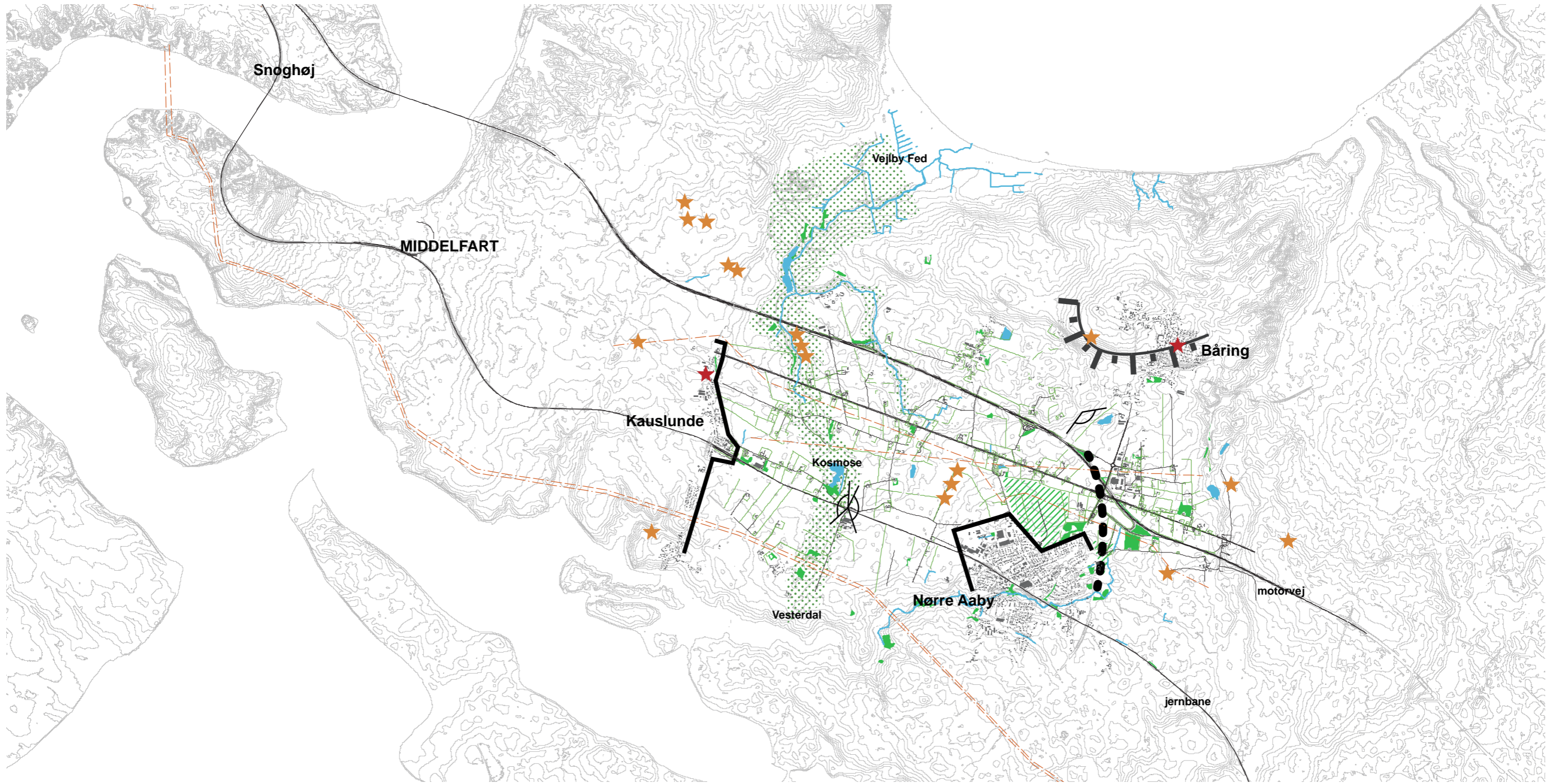
En økologisk forbindelse strækker sig gennem karakterområdet i nord-syd gående retning fra Vejlbj Fed og Ellemose nord for motorvejen forbi den østlige side

Analysekort over karakterområde 1, s. 13

Analysekortet viser de væsentligste landskabstræk og elementer der er med til at definere landskabsoplevelsen, herunder vindmøller, højspændingsledninger, veje, skove, bykanter, udsigter, udviklingsområder (by og skov) mv.

af Kauslunde og Kosmose til Vesterdal og Ellebæk Vig i syd. Udover Kosmose som det væsentligste naturområde i denne forbindelse ses flere mindre vådområder.

Et større område nord for Nørre Aaby ved Asperup Mark er udlagt til skovrejsning.



Karakterområde 2

Bølget landbrugslandskab gennemskåret af dalstrøg

Fra Nørre Aaby og Vestermose til terrænstigning vest for Ejby Mose



Bølget middelskala landbrugslandskab gennemskåret af dalstrøg og større moseområder. Generelt en tættere bebyggelses- og bevoksningsstruktur. Kombinationen mellem højderygge og lavninger gør terrænet rumdannende. Der ses en del tekniske anlæg.

Landskabskarakterbeskrivelse

Landskabet er kendetegnet ved et bølget middelskala landbrugslandskab med to nord-sydgående dalstrøg. Dalstrøgene ved Vestermose og Ejby Mose er markante landskabstræk i karakterområdet. Bebyggelses- og bevoksningsstrukturen er relativ tæt, og særligt omkring moseområderne er bevoksningsstrukturen mere markant. Vestermose ligger i et langstrakt dalstrøg, mens Ejby mose ligger i et mere bredt og delvist åbent landskabsrum. Begge dalstrøg afgrænses tydeligt af markante terrænstigninger.

Landskabet mellem Nørre Aaby og Ejby er kendetegnet ved det bølgede terræn og det smalle dalstrøg ved Vestermose. Bakketoppen ved Mosegård udgør den



Foto: Fra ny udstykning ved Eibyvej mod Ejby Mose.

sydlige grænse for Vestermose mens Ejby, placeret på en højderyg, danner den østlige grænse. Fra denne højderyg er der lange kig, særligt mod syd over Vestermose.

Landskabet mellem Ejby og den højderyg, der strækker sig mellem Gelsted Kirke i syd og forbi Hønnerup mod nord, domineres af Ejby mose. I det lavtliggende moseområde er der en del bevoksning. Umiddelbart nord for Ejby Mose ses et mindre område, der præges af landbrug og mindre gårde. Forlandet til højderyggen ved Hønnerup er delvist fladt på begge sider af den eksisterende motorvej, hvilket gør motorvejen tydelig i denne del af karakterområdet.

Forskellige typer højspændingsledninger dominerer landskabsoplevelsen, men skjules til tider af bevoksning og terræn.

Rumlige og visuelle forhold

De rumlige og visuelle forhold for karakterområdet kendetegnes ved de tydelige landskabsrum der

dannes ved de to dalstrøg, hvor terrænet har en stor betydning for oplevelsen af landskabet. Den til tider tætte bevoksning skaber en transparent afgrænsning i landskabet.

Landsbyerne er ofte placeret højt i terrænet, og det bevirker at der fra byernes ydre kanter er fin udsigt over dalstrøgene og ofte med lange kig. Specielt fra Ejby er der et langt kig over Ejby mose til Gelsted kirke og Hønnerup, hvor man tydeligt fornemmer overgangen fra den nærmest flade dalbund til det mere kuperede landskab mod øst.

Der ses både højspændingsledninger og vindmøller i karakterområdet, men grundet kombinationen af terræn og bevoksninger er de ikke dominerende i landskabsoplevelsen.

Udsigtspunkter

Fra dalstrøgenes kanter er der lange kig igennem landskabet. Specielt fra Ejbys østlige kant er der der lange kig over Ejby Mose til Lunge Bjerge, Gelsted

Analysekort over karakterområde 2, s. 15

Analysekortet viser de væsentligste landskabstræk og elementer der er med til at definere landskabsoplevelsen, herunder vindmøller, højspændingsledninger, veje, skove, bykanter, udsigter, udviklingsområder (by og skov) mv.

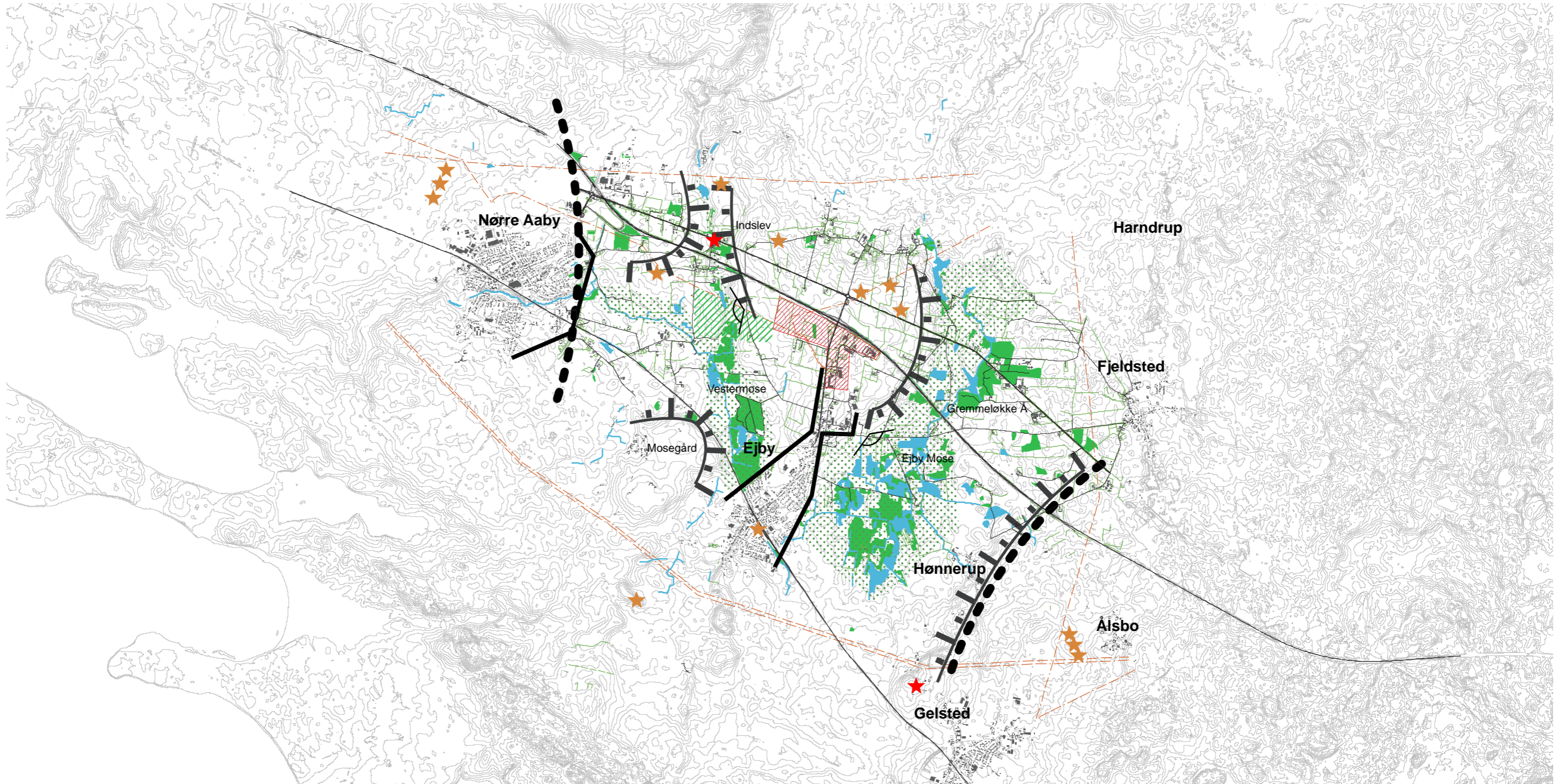
Kirke og Hønnerup.

Øst for Nørre Aaby er der indkig til Indslev Kirke.

Planlægning og udviklingstendenser

Nord for Vestermose på et terrænmæssigt højt plateau er et område udlagt til skovrejsning. På et større areal vest for Ejby, umiddelbart syd for motorvejen er planlagt et større byudviklingsområde.

Området omkring Ejby Mose er del af en økologisk forbindelse, der strækker sig fra den sydlige del af Ejby Mose til sydvest for Harndrup mod nord.



- | | | | | | | | | |
|----------|-------------|--------------|---------------|---------|---------------------|------------|---------------|--------------------------|
| Motorvej | Lokalveje | Skov | Vådområder | Vandløb | Højspændingsledning | Terrænkant | Kirke | Grænse på karakterområde |
| Jernbane | Byudvikling | Skovrejsning | Lavbundsareal | Hegn | Vindmølle | Byrand | Udsigtpunkter | |

Karakterområde 3

Kuperet landbrugslandskab med stjerneudstykkede landsbyer

Området omkring Ålsbo

Analysekort over karakterområde 3, s. 17
Analysekortet viser de væsentligste landskabstræk og elementer der er med til at definere landskabsoplevelsen, herunder vindmøller, højspændingsledninger, veje, skove, bykanter, udsigter, udviklingsområder (by og skov) mv.



Foto: Indsigt til Rørup Kirke fra Gelstedvej.

Kuperet middelskala landbrugslandskab med småskove og plantager. Stjerneudstyknin omkring landsbyer og et større råstofvindingsområde. De tekniske anlæg er kun markante i den sydlige del af karakterområdet, men forstyrrer generelt ikke den samlede landskabsoplevelse.

Landskabskarakterbeskrivelse

Landskabskarakterområdet er kendetegnet ved stjerneudstyknin omkring landsbyerne Ålsbo i syd og Fjeldsted mod nord. Denne struktur giver nogle større markparceller, hvor hegnene, der opdeler parcellerne, er tydelige i landskabet. Der ses en del småskove og plantager der er med til at danne afgrænsninger i landskabet. Det nordlige skovbryn ved Ålsbo Banke er særlig tydelig. Nord for motorvejen ligger et større råstofvindingsområde. Dele af området er i drift, mens andre

dele er omdannet til rekreative områder efter endt gravning med blandt andet fiskesøer.

Rumlige og visuelle forhold

De rumlige og visuelle forhold i dette karakterområde er kendetegnet ved en visuel ro i landskabet mod nord og øst, syd for motorvejen og vest for Ålsbo, er præget af tekniske anlæg. Generelt fremstår landskabet dog enkelt. Hegnstrukturen er væsentlig for oplevelsen af stjerneudstyknin.

Fra området omkring Ålsbo er der kig til henholdsvis Rørup Kirke, motorvejen samt en fabriksbygning med tilhørende skorsten ved grusgravområdet.

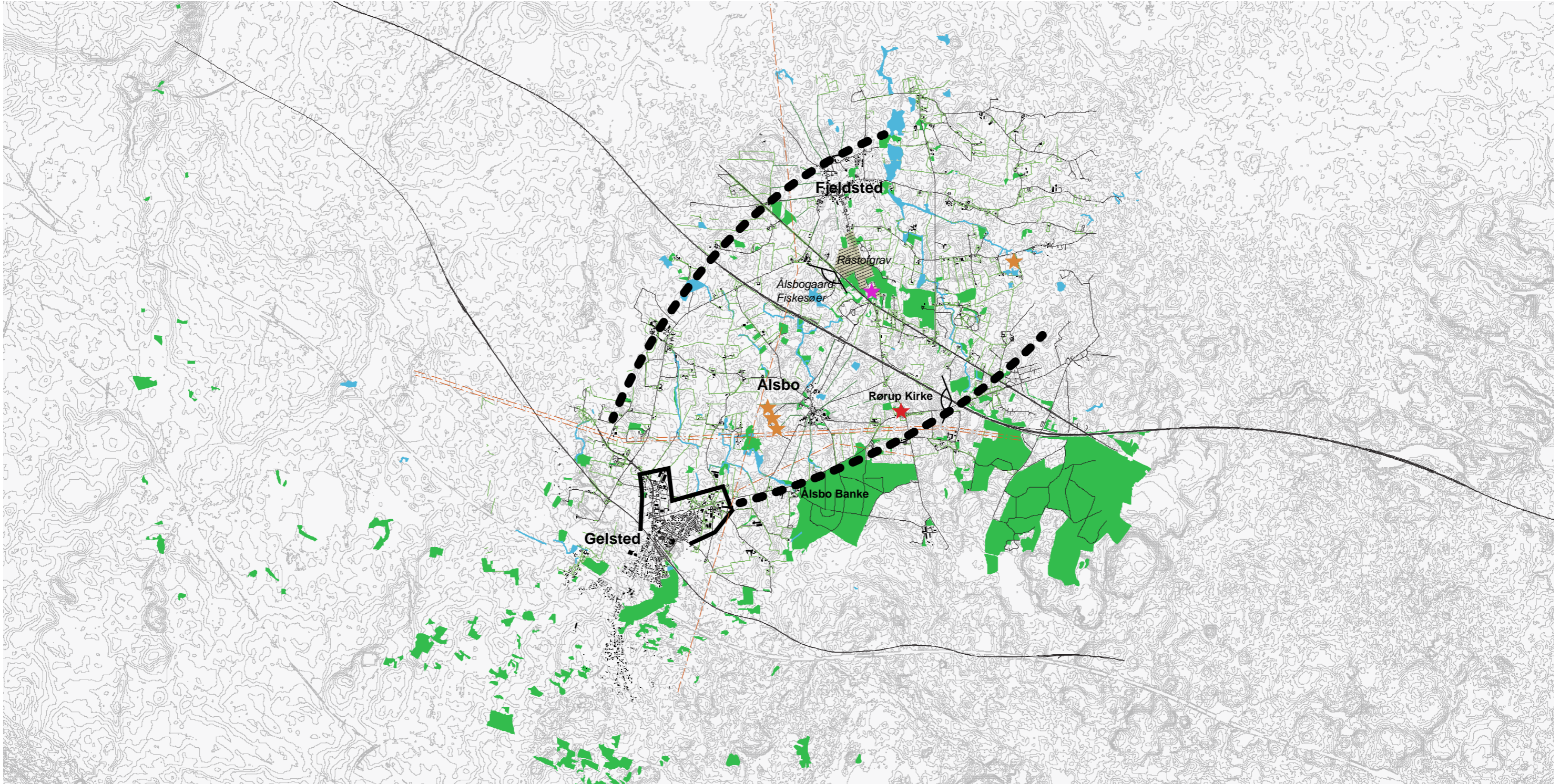
Udsigtpunkter

Fra Ålsbogaard lystfiskesøer, nord for motorvejen, er der lange kig fra det rekreative landskab mod syd til

Ålsbo og Ålsbo Banke.

Planlægning og udviklingstendenser

Der foreligger ingen planlægnings- eller udviklingstendenser.



Karakterområde 4

Stærkt kuperet og skovpræget landbrugslandskab

Øst for Ålsbo til Ravnebjerg



Foto: Det bakkede landskab bag Kildebjerg rasteplads set fra Langesøvej mod nord.

Stærkt kuperet og skovpræget middelskala landbrugslandskab med tydeligt dødispræg. Generelt et sammensat landskab med en blanding af lavninger og højdedrag, en del tekniske anlæg, og større skovområder der præger landskabsoplevelsen.

Landskabskarakterbeskrivelse

Karakterområdet strækker sig mellem området øst for Ålsbo til umiddelbart vest for Ravnebjerg. Landskabet er karakteriseret som et tydeligt dødislandskab med et stærkt kuperet terræn, hvor der er en stor variation mellem lavninger og højdedrag. I den sydlige del af karakterområdet, ved Hesbjerg Skov, ses særlige bakker med tydelige stejle skrænter, eksempelvis Bøllehøj, Nældebjerg og Store Ernebjerg.

Store sammenhængende skove præger landskabsoplevelsen med Østerskov og Hesbjerg Skov på den sydlige side af motorvejen samt Ruehede Skov på den

nordlige side. Derudover ses mange mindre skovpartier og plantager, der tilsammen giver landskabet en skovpræget karakter. Skovene består både af løv- og nåleskov, der flere steder præges af rydninger med nyplantet skov. Imellem skovene ses et intensivt landbrugslandskab, ofte med mindre markparceller.

De største landsbyer/byer i området er Gadsbølle, Andebølle, Vissenbjerg, Koelbjerg og Skallebølle. Vissenbjerg er den største, placeret centralt i karakterområdet og omgivet af større bakkeformationer. Landsbyerne i den nordlige del er generelt mindre end i den sydlige del, hvilket kan skyldes at terrænet mod nord er mere kuperet. Byerne har ofte udviklet sig langs landeveje, hvilket giver byerne nogle langstrakte forløb.

Der er forskel i oplevelsen af landskabet på henholdsvis den sydlige og den nordlige side af motorvejen. Den nordlige side fremstår mere enkel og uforstyrret i

sin karakter, mens den sydlige side er meget sammensat med blandet bevoksning, og flere tekniske anlæg. Umiddelbart nordvest for tilslutningsanlægget ved Blommenslyst ses et veldefineret og harmonisk landskabsrum ved Store Korsebjerg.

Der ses en del tekniske anlæg, herunder motorvej og højspændingsledninger, men deres fremtoning i landskabet er moderat, da de mange bevoksninger og skove ofte skjuler eller slører dem.

Rumlige og visuelle forhold

Terrænet er stærkt rumdannende i hele karakterområdet, hvilket giver en markant vekslen mellem lavninger med mere lukkede landskabsrum og højdedrag med lange kig på tværs af landskabet. Skovene og de mindre bevoksninger afgrænser de overordnede landskabsrum, mens det stærkt kuperede terræn yderligere opdeler landskabet i en vekslen af middelstore, transparente, og stedvist åbne til små og luk-

Analysekort over karakterområde 4, s. 19

Analysekortet viser de væsentligste landskabstræk og elementer der er med til at definere landskabsoplevelsen, herunder vindmøller, højspændingsledninger, veje, skove, bykanter, udsigter, udviklingsområder (by og skov) mv.

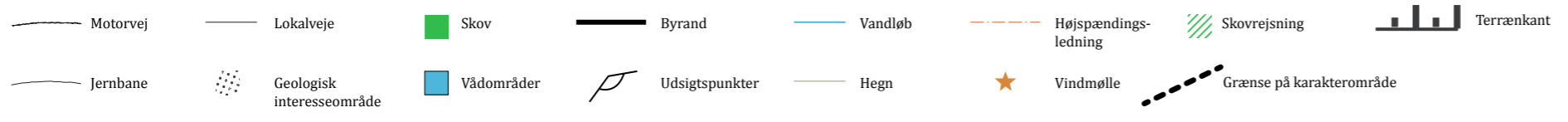
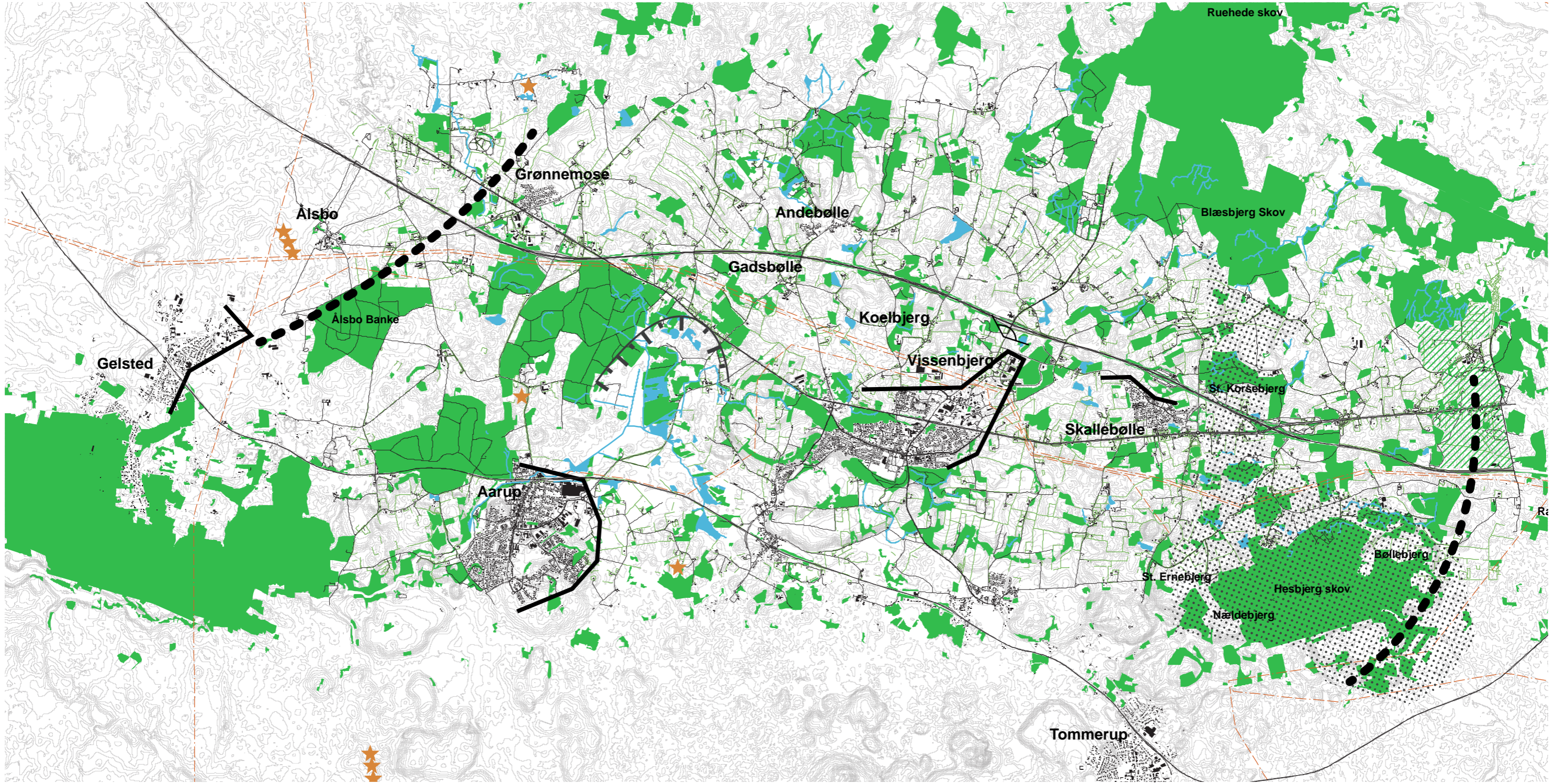
kede landskabsrum.

Udsigtspunkter

Særligt på den nordlige side af motorvejen, hvor bevoksningen ikke er nær så massiv som på den sydlige side, byder landskabet på mange bakketoppe der giver kortere udsigter. Fra Koelbjerg er der lange kig mod nordvest og nordøst.

Planlægning og udviklingstendenser

Vest for Koelbjerg mellem Koelbjergvej og Grøftebjergvej er udlagt et større skovrejsningsområde. Nord for Vissenbjerg på arealerne langs motorvejen er udlagt et større område til erhvervsudvikling. Umiddelbart øst for Skallebølle er udpeget et stort geologisk interesseområde, der strækker sig i et langstrakt nord-sydgående forløb på tværs af motorvejen.



Karakterområde 5

Bølget landbrugslandskab og rekreativt landskab

Fra Ravnebjerg til Odense bykant



Foto: Fra Ravnebjerg udsigtspunkt med kig mod Odense.

Bølget middelskala landskab, transparent afgrænset af skov og mindre bevoksninger. Generelt præget af bevoksninger og landbrugsdrift. Bebyggelsen ligger langs vejene, stedvist samlet i små landsbyer. Nærheden til Odense præger landskabet, ligesom særligt værdifulde udsigter forekommer flere steder.

Landskabskarakterbeskrivelse

Karakterområdet er en del af Hesbjerg Kilen, der strækker sig fra Odenses vestlige kant til Hesbjerg Skov mod vest. Landskabet i området er kendetegnet som et bølget morænelandskab med stedvist markant dødispræg. Arealanvendelsen er præget af skovbrug og jordbrug med intensiv drift. Middelstore marker afgrænses af store og små skovområder og hegn. Det bynære landskab ved Odense har en rekreativ karakter, med golfbaner, rekreative stier samt flere havefor- eninger og friluftsbad i overgangen til byen.

Karakterområdet afgrænses mod vest af bymæssig bebyggelse i et nord-sydgående bånd med landsbyerne Korup i nord til Holmstrup i syd. Landsbyen Elmelund, der ligger midt i karakterområdet er centreret om et gadekær med omkringliggende gårde og husmandssteder med karakteristisk bindingsværk. Landsbyens oprindelige struktur opleves stadig.

Rumlige og visuelle forhold

Nærheden til Odense præger landskabet ved højere intensitet af tekniske anlæg og nogle steder direkte visuelle sammenhænge til og hen over byen.

Udsigtspunkter

Kilen rummer også en række særlige udsigter, navnlig i den sydlige rand ved Ravnebjerg udsigtspunkt. Herfra er der et 360 grader kig, der er af stor værdi for den samlede oplevelse af landskabet.

Planlægning og udviklingstendenser

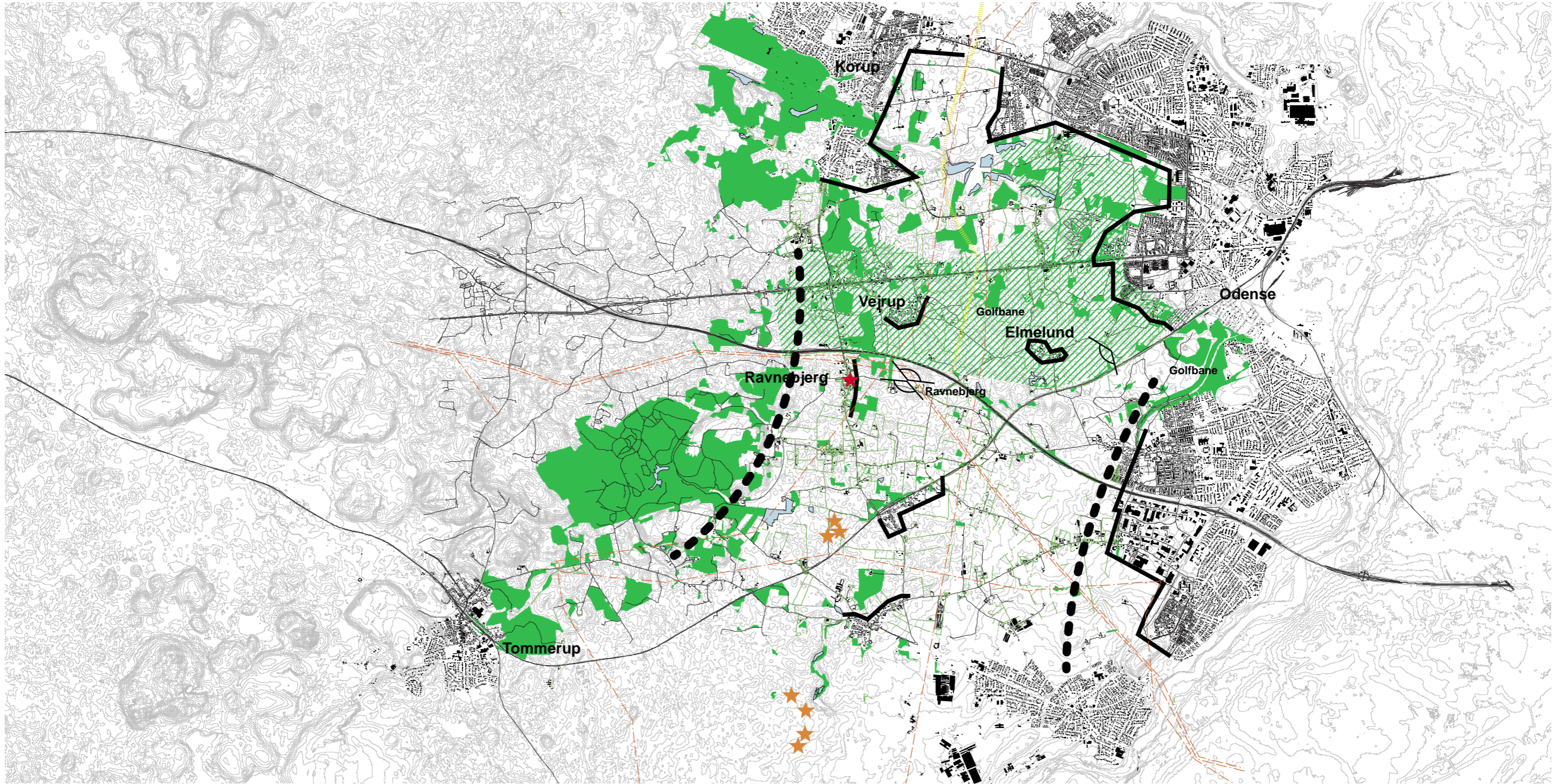
Store dele af karakterområdet er udlagt til skovrejsningsområder, særligt landskaberne omkring Elmelund på den nordlige side af motorvejen.

Rekreative stier er tænkt ind i den planlagte skov, og vil styrke det bynære områdes rekreative værdi. Den bynære skov plantes på 222 hektar landbrugsjord i Elmelund lige vest for Odense by. Det svarer i areal til mere end 2.000 parcelhusgrunde, og dermed bliver det den største skov i Odense Kommune. Skoven skal beskytte byens vandforsyning mod forurening, og samtidig skal den forbedre de nærrekreative forhold for Odense borgere.

Landsbyen Elmelund ligger centralt i skovrejsningsområdet og er udpeget som by med bevaringsværdig sammenhæng.

Analysekort over karakterområde 5, s. 21

Analysekortet viser de væsentligste landskabstræk og elementer der er med til at definere landskabsoplevelsen, herunder vindmøller, højspændingsledninger, veje, skove, bykanter, udsigter, udviklingsområder (by og skov) mv.



KONSEKVENSVURDERING

Ny jernbane over Vestfyn

Indledning

Referencefoto - Stettener Stein

Referencefotoet er et godt eksempel på et harmonisk samspil imellem bane, vej og landskab. Banen og vejens udformning indpasser sig i landskabet, og danner en helhed og visuel ro.

En vellykket indpasning af baneanlægget i landskabet forudsætter, at anlæggets samspil med landskabets øvrige elementer som terræn, bevoksning, bebyggelse, motorvej og højspændingsledninger, udgør en meningsfuld helhed.

Dette kapitel indeholder en landskabelig konsekvensvurdering af de tre linjeføringsforslag: Forslag Nord, Forslag Syd og Kombiforslaget for en ny højhastighedsbane over Vestfyn. Konsekvensvurderingen er udarbejdet med udgangspunkt i den forudgående landskabsanalyse, linjeføringsforslagene beskrives nærmere på de følgende sider.

I vurderingen er der lagt vægt på hvordan den fremtidige bane vil påvirke oplevelsen af de eksisterende landskabsværdier, herunder hvordan landskabet opleves fra banen og hvordan baneanlægget opleves fra omgivelserne. Da banen ønskes placeret tæt på den sydfynske motorvej medtages det i vurderingerne hvilken betydning den fremtidige bane vil få for oplevelsen af landskabet set fra motorvejen.

Den sydfynske motorvej er planlagt at blive udvidet. I vurderingen af den nye bane og den udvidede motorvej vil der være særlig fokus på de ændrede tilslutningsanlæg og deres påvirkning på landskabet. I vurderingen af Kombiforslaget vil fokus være på tunnelen og dennes møde med det omkringliggende landskab samt banens forløb på begge sider af motorvejskrydsningen.

Vurderingen tager udgangspunkt i linjeføringernes opfyldelse af tre hovedkriterier med hvilke, der kan opnås den mest harmoniske indpasning i landskabet:

- **Samspil mellem bane, motorvej og højspændingsledninger**
Linjeføringsforslaget følger motorvej tæt med samme geometri og i samme niveau terræn mæssigt og mindsker arealerhvervelsen til uhensigtsmæssigt mellemland.
- **Påvirkning af væsentlige landskabstræk, kulturmiljøer og bebyggede områder**
Linjeføringsforslag påvirker ikke visuelt og rumligt værdifulde landskabstræk og kulturmiljøer.
- **Særlige rumlige og visuelle forbindelser på tværs af baneanlæg**
Linjeføringsforslag opretholder og skaber særlige visuelle forbindelser på tværs af baneanlæg og motorvej.

I vurderingen af linjeføringen for Forslag Nord, Forslag Syd samt Kombiforslaget, er der derfor fokus på udpegning af kritiske lokaliteter og strækninger, hvor banen ikke kan opfylde disse kriterier.

Konsekvensvurderingen er inddelt i tre afsnit:

- En vurdering af Forslag Nord og Forslag Syd med eksisterende motorvej.
- En vurdering af Forslag Nord og Forslag Syd med udvidet motorvej.
- En vurdering af Kombiforslaget med udvidet motorvej.



Forslag Nord og forslag Syd

Konsekvensvurdering af ny bane og eksisterende motorvej

Forslag Nord og forslag Syd

Forslag Nord og forslag Syd

I det følgende gives en konkret beskrivelse af de to linjeføringsforlag (Nord og Syd), efterfulgt af et oversigtskort med udpegning af de kritiske lokaliteter i relationen mellem den eksisterende motorvej og hhv. forslag Nord og Syd.

Overordnede forhold vedrørende linjeføringerne
De to forslag til linjeføringer ligger henholdsvis nord og syd for den sydfynske motorvej. Nærmest Odense har de to et fælles forløb nord for motorvejen. Her planlægger Odense Kommune at etablere en ny ringvej, der forbinder motorvej E20 ved Blommenslyst med Bogensevej. Ringvejen skal i fremtiden kobles på linjeføringerne nær Blommenslyst. Kommunen har yderligere etableret et stort skovrejsningsområde vest for Odense, som gennemskæres af begge linjeføringer.

Begge linjeføringsforslag tilsluttes den eksisterende bane ved Kauslunde. Forslag Syd krydser motorvejen på en banebro umiddelbart vest for Odense, mens den forslag Nord krydser motorvejen i en afgravning ved Nørre Aaby.

Forslag Nord

Linjeføringen for forslag Nord er beliggende i landskabet nord for den fynske motorvej. De væsentligste påvirkninger fra forslag Nord berører følgende områder:

- TSA 57
- Nørre Aaby
- Indslev Kirke
- Gremmeløkke Å
- Kildebjerg Rasteplass
- Store Korsebjerg
- TSA 53

Ved TSA 57 Nørre Aaby i vest føres banen under motorvejen, og ligger i et forløb syd for motorvejen frem til Kauslunde. På størstedelen af denne strækning ligger banen i afgravning, dog på dæmning ved flade og lavtliggende landskabsområder. I landskabet mellem Grønnemose og Ravnebjerg (jf.

side 18 om karakterområde 4 i landskabsanalysen), hvor landskabet er karakteriseret ved sit dødispræg og store bakker og lavninger, forekommer der en vekslen mellem afgravning og dæmning. Afgravningerne er ofte dybe pga. store lokale terrænforskelle, men vil ikke opleves så markante grundet de mange små rum, bakker og bevoksninger der for en stor del af strækningen vil få en afskærmende effekt.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Banen krydses af højspændingsledninger ved Nørre Aaby. Her er der planlagt et større skovrejsningsområde nord for byen. Ved forslag Nord levnes en større del af skovrejsningsområdet som bynær skov end med forslag Syd. Samtidig vil banens master være mindre visuelt forstyrrende, set fra Nørre Aaby, end med den sydlige linjeføring, hvis skoven ikke bliver etableret. Der vil også være færre støjgener pga. større afstand til byen.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Indslev Kirke påvirkes visuelt da banen føres på dæmning og skaber visuel barriere for indblik til kirken fra motorvejen ligesom banens placering tæt på kirken vil påvirke nærmiljøet omkring kirken.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Påvirkningen på dallandskabet ved Gremmeløkke Å er markant. Der er i dag gode visuelle forbindelser med lange kig på tværs af ådalen og længere ud i landskabet mod nord set fra motorvejen. Den nye bane ligger i et parallelt forløb med motorvejen, men med forskellige længdeprofiler. Banen ligger væsentlig højere i landskabet end motorvejen, og blokerer eller sløre de visuelle oplevelsesmuligheder.

Linjeføringen for forslag Nord passerer gennem landskabet umiddelbart nord for Kildebjerg Rastanlæg. Landskabet fremstår som et værdifuldt rekreativt landskab der vil blive påvirket af linjeføringen. Længere mod øst, umiddelbart nordvest for TSA 53 Odense V, gennemskærer linjeføringen en værdifuld landskabelig sammenhæng ved Store Korsebjerg, et markant og veldefineret landskabsrum.

Forslag Syd

Linjeføringen for forslag Syd har et fælles forløb med forslag Nord mellem Kauslunde og Nørre Aaby. De væsentligste påvirkninger fra forslag Syd berører følgende områder:

- Nørre Aaby
- Indslev Kirke
- Ejby Erhvervsområde
- Gremmeløkke Å
- Ålsbo og Rørup Kirke
- Koelbjerg
- Skallebølle
- TSA 53
- Banebro
- Ravnebjerg

Forslag Nord og forslag Syd

Ved Nørre Aaby ligger banen tættere på byen end den forslag Nord, og den vil derfor være mere synlig fra byen, hvis skovrejsning ikke bliver etableret. Til gengæld giver det mulighed for at opretholde et større areal mod motorvejen til landbrugsdrift.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Ved Indslev føres banen på kanten af et landsbymiljøet syd for motorvejen. Påvirkningen på Indslev Kirke er lille.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Ved Ejby føres banen væk fra motorvejen for at passere syd om industrivirksomhederne langs motorvejen.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Ved Gremmeløkke Å og Ejby Mose ligger banen stort set i terræn og i niveau med motorvejen, og er således bedre placeret end forslag Nord, der skærmer for kig mod nord på denne strækning. Generelt er forslag Syds forløb, særligt over ådalen, i harmoni med motorvejen. For landskabsoplevelsen er dette at foretrække da de to anlæg nemmere opfattes som ét og derved begrænser den samlede påvirkning.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Stjerneudstyknngen omkring Ålsbo er et af de væsentligste landskabselementer i dette karakterområde, hvor hegnene understøtter de kulturhistoriske spor af

stjerneudstyknngen, særligt omkring landsbyen Ålsbo. Forslag Syd vil bryde gennem en del af disse hegn, og når hegnene brydes så påvirker det muligheden for at opleve den karakterfulde stjerneudstykning i landskabet. Placeringen af forslag Syd medfører at kig til Rørup Kirke visuelt forstyrres af bane og master.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Ved Koelbjerg vil etablering af skovrejsningsområdet syd for motorvejen delvist skærme for de dybe afgravninger ved forslag Syd.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Efter udfletningen af det eksisterende baneanlæg vest for Odense krydser linjeføringsforslaget den fynske motorvej på en banebro, og passerer herefter igenem landskabet nord for Ravnebjerg. Afstanden til Ravnebjerg landsby og kirke er stor, så påvirkningen vil være begrænset. Banen påvirker tilgængæld landsbyen Skallebølle væsentlig da dele af den nordlige by gennemskæres ligesom de bynære rekreative arealer berøres.

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Generelt ligger linjefæringen for forslag Syd tættere på flere bymiljøer end forslag Nord og på flere delstrækninger ligger forlsag Syd i et parallelt forløb med eksisterende højspændingsledninger.

Oplevelsen fra eksisterende motorvej

De væsentligste påvirkninger på oplevelsen af linjeføringsforslagene fra motorvejen er følgende:

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

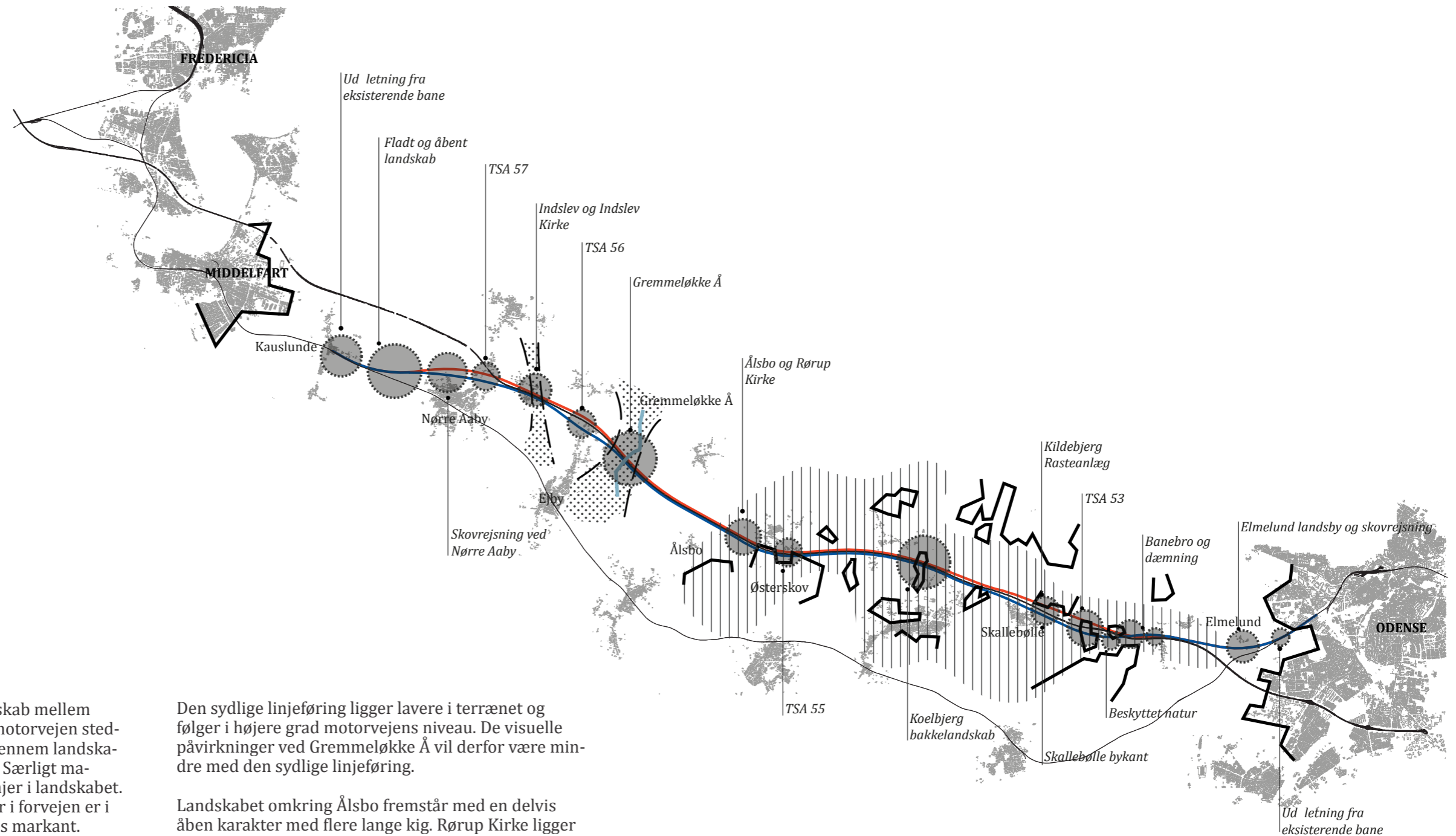
Forslag Nord fra motorvejen

- Visuel barriere ved Gremmeløkke Å
- Påvirker i nogen grad kig til Indslev Kirke
- TSA 57 teknificeres yderligere
- Visuelt påvirkes kigget ved Store Korsebjerg
- Stor afgravning ved Koelbjerg opleves tydeligt fra motorvejen

Udsnit af landskabskortet med de nævnte lokaliteter

Forslag Syd fra motorvejen

- Mindre visuel påvirkning ved Gremmeløkke Å
- Visuel påvirkning på kig til Rørup Kirke
- Banebroen vil være markant over motorvejen



I det delvist åbne og let bølgede landskab mellem Kauslunde og Nørre Aaby er der fra motorvejen stedvis lange kig mod syd. En ny bane igennem landskabet vil kunne opleves fra motorvejen. Særligt masterne langs banen vil ses som nye linjer i landskabet. Grundet de mange tekniske anlæg der i forvejen er i området vil påvirkningen ikke opleves markant.

På strækningen mellem Nørre Aaby og Østerskov er der fra motorvejen flere lange åbne kig ud i landskabet. På den nordlige side er Fjeldsted Skov et tydeligt element men særligt opleves det åbne dalstrøg ved Gremmeløkke å. Længere mod vest er der et kortvarigt kig til Indslev Kirke mod nord. På den sydlige side gemmer Ejby Mose sig, men der forekommer lange kig til det bagvedliggende landskab hvor tekniske anlæg er dominerende.

Særligt den nordlige linjeføring vil ved krydsningen af Gremmeløkke å og dalstrøget delvist fungere som en visuel barriere for de lange kig fra motorvejen.

Den sydlige linjeføring ligger lavere i terrænet og følger i højere grad motorvejens niveau. De visuelle påvirkninger ved Gremmeløkke Å vil derfor være mindre med den sydlige linjeføring.

Landskabet omkring Ålsbo fremstår med en delvis åben karakter med flere lange kig. Rørup Kirke ligger markant i landskabet ligesom højspændingsledninger er synlige. Det er ikke muligt at se Ålsbo fra motorvejen og dermed opleve stjerneudstykningsområdet omkring landsbyen fra motorvejen. Den sydlige linjeføring vil med sine master påvirke den visuelle forbindelse og indkigget til Rørup Kirke.

Efter Ålsbo og frem til Odense bevæger motorvejen og dermed også linjeføringerne sig igennem mange mindre landskabsrum hvor terræn og bevoksning definerer grænserne. Det medfører mange lokale kig til mindre og intime rum. Generelt lukker landskabet sig omkring motorvejen. Højspændingsledning på den sydlige side er markante.

1 BEGGE LINJEFØRINGSFORSLAG
Sammenfletning med eksisterende bane, herunder dæmninger, afgravninger, nye og eksisterende master, vil visuelt påvirke oplevelsen af det åbne og flade landskab, og skabe et mere teknisk præget landskab omkring den økologiske forbindelse ved Kosmose.

3 FORSLAG NORD
Banedæmning og overført lokalvej vil blive synlig i landskabet og banens master vil dykke i landskabet, når banen går fra dæmning til afgravning. Planlagt skovrejsning nord for Nørre Aaby vil kunne fungere som afskærmning. Krydser eksisterende højspændingsledninger og passerer transformerstation.

FORSLAG SYD
Banedæmning og overført lokalvej vil blive synlig i landskabet og banens master vil dykke i landskabet, når banen går fra dæmning til afgravning. Banen føres forholdsvis tæt på Nørre Aaby, hvor et skovrejsningsområde vil kunne fungere som afskærmning.

5 FORSLAG NORD
Banen føres på dæmning og skaber visuel barriere for indblik til Indslev Kirke fra motorvejen ligesom dens placering tæt på kirken vil påvirke det nærmiljøet omkring kirken.

FORSLAG SYD
Banen føres på kanten af et landsbymiljø ved Indslev. Påvirkningen på kirken er lille.

Vest for Indslev er der fint kig mod Indslev Kirke. Den sydlige linjeføring vil forstyrre denne visuelle forbindelse mellem kirken og det omkringliggende landskab.

7 FORSLAG NORD
Banen føres på dæmning gennem ådalen og skaber visuel barriere fra motorvejen, hvor der i dag er stedvise kig over landskabet mod nord. Sporadisk beplantning langs motorvejen begrænser kigget.

FORSLAG NORD
Gennemskærer erhvervsudviklingsområde.

FORSLAG SYD
Bane er placeret meget tæt på højspændingsledning på kanten af Østerskov.

9



2 BEGGE LINJEFØRINGSFORSLAG
Banen ligger på dæmning og vil udfordre muligheden for lange kig henover det åbne og flade landskab ligesom master vil synes i landskabet.

4 FORSLAG NORD
Ved tilslutningsanlæg TSA 57 tilføres flere tekniske elementer som over- og underføringer samt bane- og vejdstyr, der vil dominere området visuelt. Der opstår restarealer mellem bane og motorvejsanlæg.

FORSLAG SYD
Banen føres syd om tilslutningsanlæg TSA 57, et større landskabsområde vil blive visuelt påvirket af tekniske elementer, som motorvejsanlæg, tilkørselsveje, et krydsende højspændingsanlæg. Der opstår langstrakte restarealer mellem bane og motorvejsanlæg.

6 FORSLAG NORD
Banen føres i dyb afgravning gennem markant bakkeformation der afgrænser dallandskabet ved Gremmeløkke Å i vestlig retning.

FORSLAG SYD
Bane føres mod syd i en dyb afgravning, hvor den rumligt opdeler et eksisterende og fremtidigt erhvervsudviklingsområde.

8 FORSLAG NORD
Bane og master bliver synlige i et landskab, der i dag opleves forholdsvis uforstyrret.

FORSLAG SYD
Bane og master bliver synlige i et landskab, der i dag opleves forholdsvis uforstyrret. Placeringen medfører at kig til Rørup Kirke visuelt forstyrres af bane og master.

10 BEGGE LINJEFØRINGSFORSLAG
 Både den nordlige og den sydlige linjeføring føres i dyb afgravning gennem Koelbjerg, en markant bakkeformation. Markante skråninger vil ændre det eksisterende landskabs karakter.

FORSLAG SYD
 Der er udlagt skovrejsning nord for Koelbjerg, skovrejsning på dette sted vil kunne afværge den landskabelige påvirkning som de dybe afgravninger medfører.

12 FORSLAG NORD
 Linjeføring skaber store restarealer mellem bane og motorvej, og banen gennemskærer et veldefineret og harmonisk landskabsrum ved Store Korsebjerg. Banen føres i dyb afgravning mellem bebygget område, og det teknisk prægede landskab vil brede sig over et større område end i dag.

FORSLAG SYD
 Linjeføring skaber store restarealer mellem bane og motorvej, og gennemskærer en økologisk forbindelse og beskyttede naturtyper. Det teknisk prægede landskab vil brede sig over et større landskabsområde end i dag.

14 FORSLAG NORD
 Banen gennemskærer eksisterende beskyttet sø. Skovrejsningsområdet vil kunne afhjælpe den visuelle påvirkning.

FORSLAG SYD
 Banen føres over motorvejen på en banebro, der vil være et markant element ved færdsel på motorvejen og være synlig fra det omgivende landskab.

Banedæmning/brofæster fra banens krydsning af motorvejen vil have en markant visuel påvirkning set fra motorvejen mod nord. Skovrejsningsområdet vil kunne få en afskærmende virkning, såfremt den etableres.

BEGGE LINJEFØRINGSFORSLAG
 Banedæmning over forlæggelse af eksisterende banespor vil skabe visuelle og fysiske barrierer i den bynære rekreative skov. Banens master vil skabe visuel uro og øge det tekniske præg i landskabet.

Den nye banes udledning fra eksisterende bane vil påvirke landskabet og miljøet ved kolonihaveforeningen.

Skovrejsning i området vil kunne afhjælpe den visuelle påvirkning.

17



11 FORSLAG NORD
 Banen gennemskærer værdifuldt bakkelandskab der udgør en del af Kildebjerg Rasteplads.

FORSLAG SYD
 Syd for Kildebjerg Rasteplads forløber banen tæt på Skallebølle og gennemskærer boligområde, friarealer og markant bakke i afgravning.

13 FORSLAG SYD
 Banen er tæt placeret på højspændingsledning og føres i afgravning gennem beskyttet natur, herunder en sø. Eksisterende højspændingsledning og bane er placeret meget tæt i et parallelt forløb.

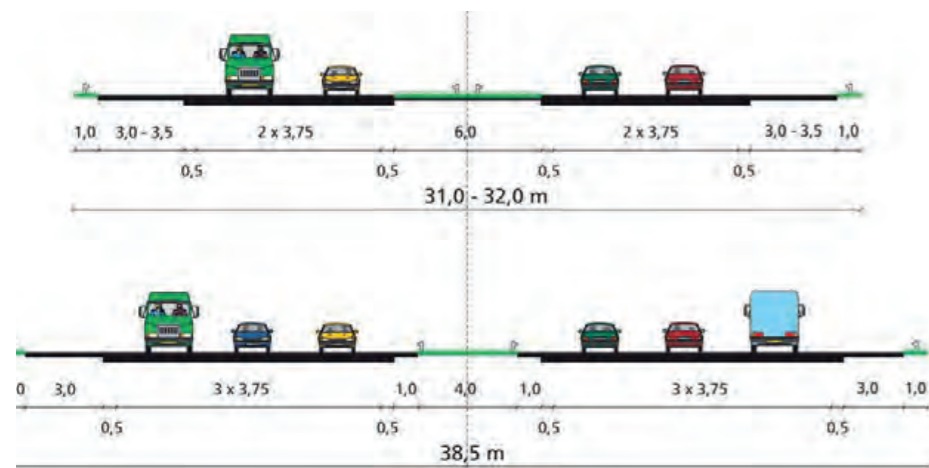
15 FORSLAG NORD
 Banen ligger i dyb afgravning og master vil være visuelt markante fra motorvejen, særligt hvis skovrejsningsområdet ikke etableres.

FORSLAG SYD
 Banen gennemskærer skovrejsningsområdet i en mindre afgravning. Der opstår et mellemrum til den eksisterende motorvej. Det vurderes at linjeføringen ikke påvirker Ravnebjerg Kirke, da der ikke er visuel kontakt mellem kirke og bane.

16 BEGGE LINJEFØRINGSFORSLAG
 Banen vil få en stor visuel påvirkning på det værdifulde kulturmiljø (bevaringsværdig sammenhænge) og den beskyttede natur knyttet til landsbyen Elmelund.

Konsekvensvurdering af ny bane og udvidet motorvej

Forslag Nord og forslag Syd



Tværsnit af den eksisterende og den udvidede motorvej (VVM-redegørelse, Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart).

I dette afsnit, der omhandler konsekvensvurderingen for linjeføringsforslag Nord og Syd i forhold til en udvidet motorvej, fokuseres på de to linjeføringsforhold til den udvidede motorvej, og deres samlede konsekvenser for landskabet. Et oversigtskort viser udpegning af de kritiske lokaliteter i relationen mellem den udvidede motorvej og hhv. forslag Nord og forslag Syd. Der vil i denne konsekvensvurdering særligt være fokus på tilslutningsanlæg for det udvidede motorvejsprojekt. Der henvises i øvrigt til beskrivelser af linjeføringsforslag på side 26.

Motorvejsprojektet

I VVM-redegørelsen "Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odense Vest og Middelfart" beskrives den kommende motorvejsudvidelse der strækker sig mellem Odense Vest og Middelfart. Motorvejen anlægges på hele udbygningsstrækningen som en 6-sporet motorvej med et 38,5 m bredt tværprofil. Jf. VVM-redegørelsen bør udbygningen udføres som en symmetrisk udbygning, hvilket betyder, at motorvejens centerlinje og midterrabattens midtlinje fastholdes, således at udbygningen sker ved en ligelig udvidelse i begge vejens sider.

Væsentlige konsekvenser af motorvejsudvidelsen

Den udvidede motorvej medfører nogle overordnede

konsekvenser, de væsentligste er listet herunder:

- Rydning af eksisterende vejsideplantninger
- Udvidelse af tilslutningsanlæg
- Etablering af regnvandsbassiner

Beplantning

På grund af den valgte løsning med en symmetrisk udbygning af motorvejen, bliver den landskabelige påvirkning ofte begrænset til de nære sidearealer langs motorvejen. Denne påvirkning vil særligt opleves på den østlige del af strækningen, hvor landskabet i dag har en mere lukket karakter pga. et mere varieret terræn og en tættere beplantningsstruktur. Udvidelsen vil derfor medfører rydning af den eksisterende beplantning der i dag er med til at definere landskabsrummet omkring motorvejen.

Tilslutningsanlæg

Omkring tilslutningsanlæg vil motorvejens samlede areal udvides og rampeanlæg tilpasses, derved vil den samlede landskabelige påvirkning ændres på disse specifikke steder.

Regnvandsbassiner

Udbygningen af motorvejen medfører, at en stor del af det eksisterende afvandingssystem skal udskiftes.

Der anlægges ca. 29 regnvandsbassiner. Alle bassiner er beliggende tæt ved og på begge sider af motorvejsanlægget. Langt hovedparten af bassinerne vil være eksponeret fra motorvejen, såfremt denne ligger i terræn eller over terræn. Det er derfor vigtigt at der tages stilling til bassinernes udformning.

Overordnede forhold vedr. linjeføringsforslag Nord og Syd og den udvidede motorvej

Såvel forslag Nord og forslag Syd af højhastighedsbanen over Vestfyn knytter sig til motorvejens forløb. På lange strækninger forløber de to trafik anlæg parallelt med hinanden med en forholdsvis konstant afstand i det horisontale plan.

På visse strækninger bryder baneforløbet dette samspil hvor banen føres udenom anlæg som rastepladser eller tilslutningsanlæg i tilknytning til skærende veje. Også hvor banen må krydse motorvejen ændres banens geometri i forhold til motorvejens - med henblik på at undgå alt for skrå og dermed lange krydsninger.

Det indbyrdes samspil mellem bane- og vejanlæg vil visuelt set fremstå mest harmonisk på strækninger hvor de to anlægs geometri følger hinanden. Dette lader sig ikke gøre hvor banen føres væk fra sit forløb langs motorvejen ved henholdsvis Elmelund og Kauslunde, men på det resterende forløb vil det være af stor betydning at undgå store udsving i de to anlægs indbyrdes geometri.

Udover de visuelle konsekvenser ved ændringer i afstanden mellem bane og vej betyder det også at større arealer inddrages og kommer til at indgå i det "mellemland" der tages ud af sin landskabelige sammenhæng og kommer til at henligge mellem de to anlæg. Gennemgang af tilslutningsanlæg hvor "mellemland"

Karikeret landskabskort

Det karikerede landskabskort viser de væsentligste landskabstræk samt de udpegede kritiske lokaliteter ift. den udvidede motorvej og den nye bane. De kritiske lokaliteter er nærmere beskrevet på de følgende sider.

Øverst: Linjeføringsforslag NORD

Nederst: Linjeføringsforslag SYD

gøres bredere af hensyn til rampernes forløb har også betydning for sammenhængen mellem bane og vej. Afstanden mellem motorvej og bane kan evt. minimeres så den svarer til de tilstødende strækninger. Dette opnås f.eks ved anvendelse af støttemure mellem ramper og motorvejen.

Forslag Nord og den udvidede motorvej

Forslag Nord er beliggende i landskabet nord for den fynske motorvej. De væsentligste påvirkninger fra forslag Nord og motorvejsudvidelsen berører følgende områder:

- TSA 57 - anlæg kompimeres, pga. underføring optages nyt mellemland
- TSA 56 - nyt mellemland og erhvervsområde
- TSA 55 - der optages areal ved udviklingsområde
- TSA 54 - "uberørt" landskab berøres
- TSA 53 - stort mellemland, Kildebjerg Rasteplads

Ved TSA 57 Nørre Aaby i vest føres banen under motorvejen, og ligger i et forløb syd for motorvejen frem til Kauslunde. Størstedelen af strækningen ligger i afgravning, dog på dæmning ved flade og lavtliggende landskabsområder.

Forslag Nord har flere længere forløb med mellemland særligt i forbindelse med udvidelse af motorvejens tilslutningsanlæg. Det drejer sig om strækningen mellem TSA 57 og TSA 56, ved TSA 55 og på strækningen mellem TSA 54 og TSA 53. Særligt omkring TSA 53 drejer banen væk fra motorvejens forløb for at passere forbi det store tilslutningsanlæg.

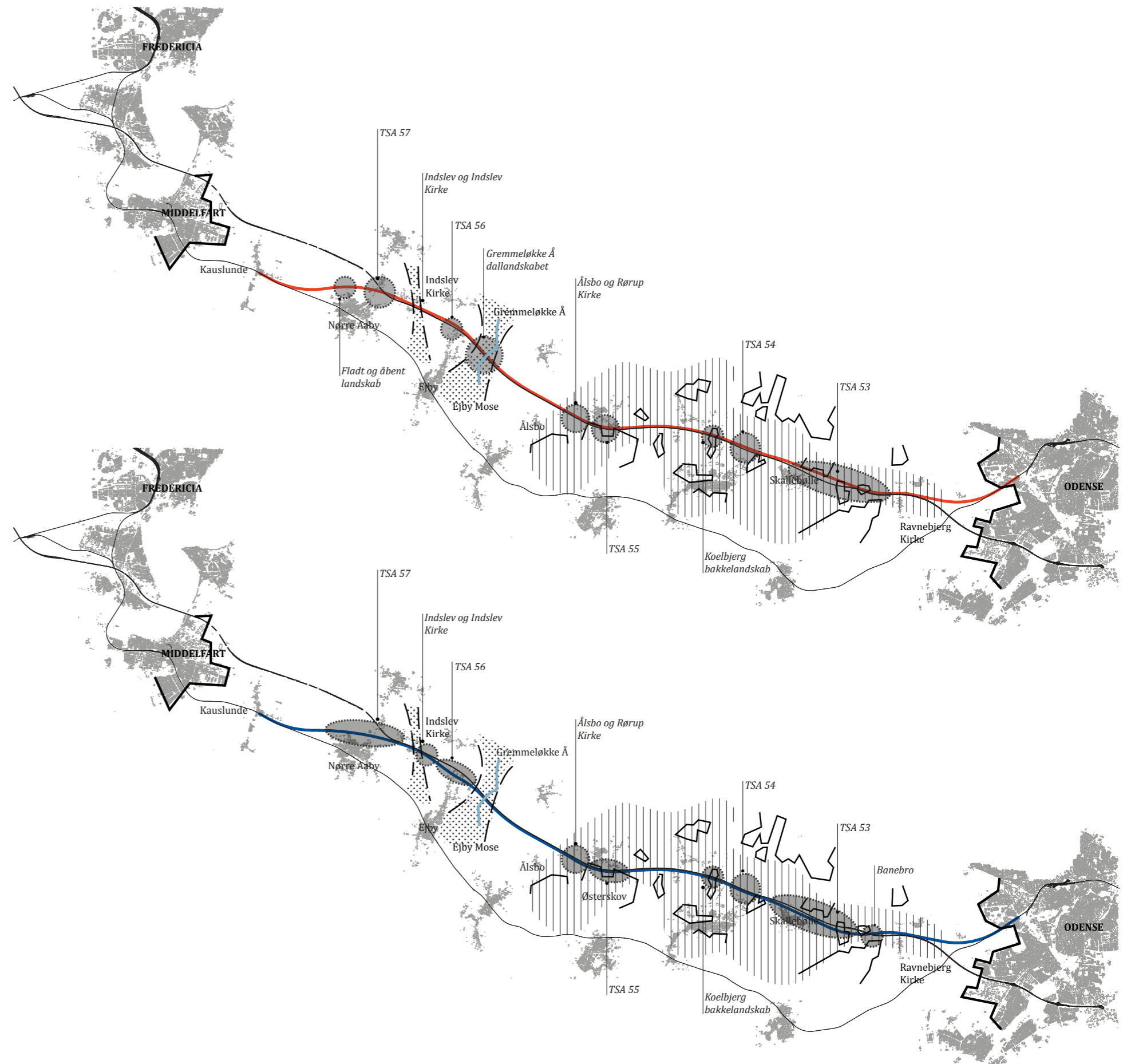
Forslag Syd og den udvidede motorvej

Forslag Syd er beliggende i landskabet nord for den fynske motorvej. De væsentligste påvirkninger fra

forslag syd og motorvejsudvidelsen berører følgende områder:

- TSA 57 - synlig men skovrejsning afværger
- TSA 56 - nyt mellemland og erhvervsområde
- TSA 55 - ingen mellemland med højspændingsledning
- TSA 54 - Nye ramper på nordlig side af motorvej til være synlige
- TSA 53 - stort mellemland, påvirkning på Skallebølle by
- Banebro vil være markant

Mellem Kauslunde og Nørre Aaby har den fælles forløb med forslag Nord. Vest for Odense, efter udfletningen fra det eksisterende baneanlæg krydser forslag Syd den fynske motorvej på en banebro. Generelt ligger forslag Syd tættere på flere bymiljøer end forslag Nord og på flere delstrækninger ligger linjeføringen for forslag Syd i et parallelt forløb med eksisterende højspændingsledninger. Forslag Syd består af strækninger hvor mellemlandet mellem bane og vej er bredt, ofte pga. de udvidede tilslutningsanlæg, dog ikke så mange som forslag Nord. På linjeføringen for forslag Syd drejer det sig om TSA 55 og omkring TSA 53, hvor linjeføringen passerer gennem bykanten ved Skallebølle og danner et stort mellemland i forsøg på at svinge uden om TSA 53.



Forslag Nord og udvidet motorvej

1 Lokalvej (Margaardvej) overføres den nordlige bane på en lang dæmning. Denne overføring vil være synlig i det flade landskab men en eventuel skovrejsning vil skærme og afdæmpe den visuelle påvirkning. Banen krydses af højspændingsledning. Samspillet mellem bane og højspænding bør forenkles.

3 Det vurderes at den nordlige linjeføring og motorvejsudvidelsen har en påvirkning på Indslev kirke. Banens placering nord for motorvejen betyder at den passerer i nærheden og der vil være visuel kontakt mellem bane og kirke. Den massive skovplantning syd for kirken vil nedtone påvirkningen. Enkelte indsigter til kirken, særligt fra syd mod nord vil dog påvirkes, da banen inkl. baneudstyr vil optræde i forgrunden, og derved påvirke kig mod kirken fra det omkringliggende landskab.

5 Den nordlige linjeføring er visuelt disponeret fra motorvejen idet motorvejsudvidelsen vil medføre rydning af eksisterende vejsideplantninger. Det påvirker den visuelle oplevelse af det markante landskabstræk og dallandskabet ved og omkring Gremmeløkke å.

Den nordlige linjeføring er placeret i den sydlige del af erhvervsudviklingsområdet ved Grønnemose. Tilslutningsanlægget (TSA 55) og rampernes udformning optager areal og skaber nyt mellemland. Mellemlandet medfører at der tages unødigt areal fra udviklingsområdet.

7



2 Tilslutningsanlægget (TSA 57) er komprimeret ift. det eksisterende anlæg. Der er mange regnvandsbassiner omkring tilslutningsanlægget. Den nordlige linjeføring underføres den udvidede motorvej og der skabes et større mellemland mellem bane og vej på strækningen mellem (TSA57) og Indslevvej.

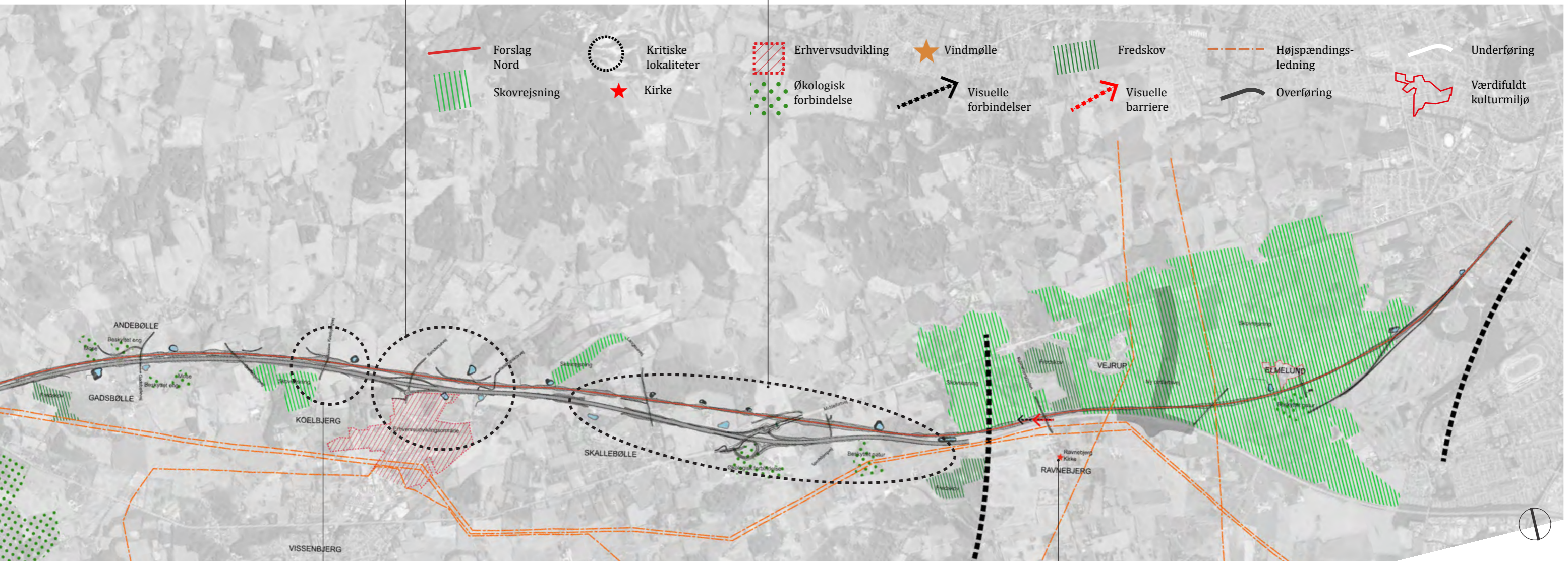
4 Der opstår mere mellemland mellem bane og vej pga. tilslutningsanlægge (TSA 56) og rampernes udformning. Det udvidet mellemland strækker sig fra øst for Indslev Kirke og frem til Gremmeløkkevej.

6 Den nordlige linjeføring påvirker ikke kigget mod Rørup Kirke fra motorvejen og med sin placering på den nordlige side af motorvejen er påvirkningen på Ålsbo og det karakteristiske landskab med stjerneudstykning minimal.

9 Udformningen af tilslutningsanlægget (TSA 54) og rampeanlægget optager areal så der opstår mellemland mellem bane og vej. Det eksisterende landskab på den nordlige side af motorvejen fremstår på denne strækning delvist uberørt med åbne markparceller langs motorvejen afgrænset af markante skovbryn mod nord. En ny bane igennem dette landskab vil være et nyt element der vil være synlig over en længere strækning.

10 På denne strækning opstår der et massivt mellemland mellem bane og motorvej. Afstanden bliver så stor at banen og vejen ikke længere opfattes som et samlet anlæg. Den nordlige linjeføring passerer på bagsiden af Kildebjerg rasteanlæg og påvirker det rekreative landskab, der ligger i forbindelse med rasteanlægget.

Ved tilslutningsanlægget (TSA 53) føres banen i dyb afgravning under Middel-fartvej og der vil være visuel kontakt mellem vejen og banen. Store Korsebjerg gennemskæres



8 Den nordlige linjeføring føres i massiv afgravning ved Koelbjerg. På den nordlige side har landskabet en åbenhed så der vil være en stor visuel kontakt mellem motorvejen og banen. Fra motorvejen vil man kigge ned i banegraven.

11 Det vurderes at den sydlige linjeføring ikke påvirker Ravnbjerg Kirke og det samlede landsbymiljø. Der vil ikke være visuel kontakt mellem kirken og banen, pga. afstand, beplantning og landskabets formationer.

Forslag Syd og udvidet motorvej



1 Forslag Syd forløber syd for tilslutningsanlæg (TSA57) og placeres tæt på Nørre Aaby. Forslag Syd vil på denne strækning være mere synlig end den nordlige der ligger i dybere afgravning. Såfremt skovrejsningen nord for Nørre Aaby gennemføres, vil banens påvirkning på Nørre Aaby mindskes. Banen følger motorvejsforløbet fint på strækningen fra øst for Indslev og frem til krydsning af Assensvej. Forløbet fremstår harmonisk og anlægget fremstår samlet.

2 Det vurderes at forslag Syd og motorvejsudvidelsens påvirkning på Indslev Kirke er lille. Der er i forvejen stort set ingen visuel kontakt mellem eksisterende motorvej og kirken. Det vurderes at dette forhold vil ændres men uden den store betydning for oplevelsen af kirken i nærmiljøet. Enkelte indsigter til kirken, særligt fra syd mod nord vil dog påvirkes, da banen inkl. baneudstyr vil optræde i forgrunden og derved slører kig mod kirken fra det omkringliggende landskab. Forslag Syd vil til gengæld påvirke Indslevs landsbymiljø syd for motorvejen.

3 Forslag Syd bliver mere synlig pga. motorvejens udvidelse og påvirker derved den visuelle oplevelse af landskabskigget mod sydvest over Vesteremose.

4 Der opstår et stort mellemland mellem bane og vej pga. tilslutningsanlægget (TSA56) og rampernes udformning som følge af at banen skal passere syd om en større virksomhed. Det udvidet mellemland strækker sig fra øst for Indslev Kirke og frem til Gremmeløkkevej. Erhvervsområdet opdeles pga. den store afgravning.

Forslag Syd har et tæt forløb med motorvejen og udvidelsens af denne samt udformning af tilslutningsanlæg (TSA55) og ramper er løst så der ikke opstår unødigt mellemland. Banen har sammenfald med højspændingsledning, som skal flyttes på denne strækning. En del af den nordlige kant af Østerskov samt en del fredskov ryddes for at gøre plads til linjeføringen for forslag Syd.

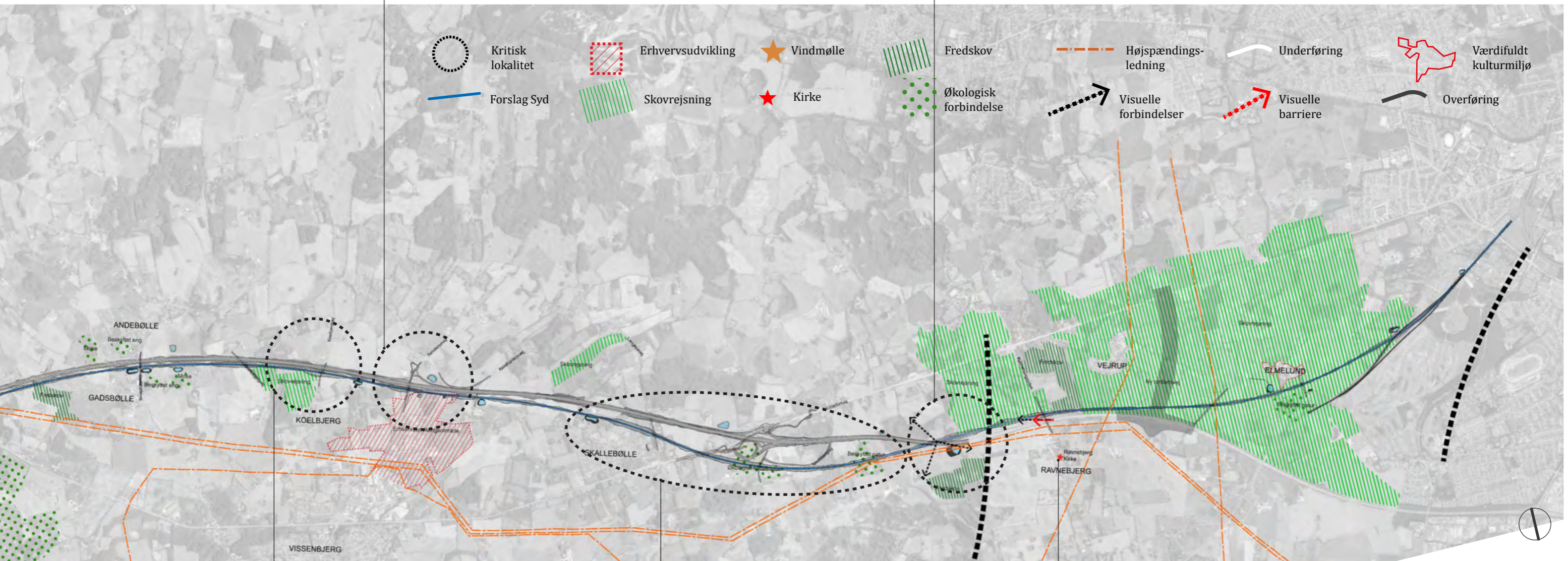
5 Forslag Syd bliver synlig pga. motorvejens udvidelse samt rydning af eksisterende vejsideplantninger. Dette påvirker indkigget til Rørup Kirke fra motorvejen betydeligt da banen kommer til at ligge i forgrunden og vil sløre det ellers uforstyrrede kig. Fra kirken vil der ligeledes være visuel kontakt til forslag Syd der sammen med master og andet baneudstyr vil have en mindre påvirkning landskabet omkring Alsbo og den karakteristiske stjerneudstyking.

6

8 Forslag Syd placeres tæt på motorvejen og vil fremstå som et samlet anlæg. Derved optages der mindre areal og påvirkning på erhvervsudviklingsområdet er lille. Der er på den nordlige side af motorvejen en stor visuel åbenhed. Tilslutningsanlæg (TSA54) udvides på den nordlige side med nye ramper og rundkørsel der påvirker landskabet visuelt og kan opleves på lang afstand, særligt ved kørsle på motorvejen i retning mod Middelfart.

10 Forslag Syd føres over motorvejen på en banebro, der vil være et markant element ved færdsel på motorvejen og være synlig fra det omgivende landskab.

Banedæmning/brofæster fra banens krydsning af motorvejen vil have en markant visuel påvirkning set fra motorvejen mod nord. Skovrejsningsområdet vil kunne få en afskærmende virkning, såfremt den etableres.



7 Forslag Syd føres i en massiv afgravning der vil påvirke landskabet ved Koelbjerg væsentligt. Landskabet fra Koelbjerg mod vest er et delvist uberørt landskab med meget sporadisk visuel kontakt fra motorvejen. Motorvejsudvidelsen og forslag Syd vil ændre denne oplevelse markant. Såfremt skovrejsning opføres nord nordvest for Koelbjerg by vil den landskabelige påvirkning nedtones.

9 Pga. tilslutningsanlægget (TSA53) føres forslag Syd i en stor bue mod syd. Der opstår et massivt mellemland hvor bane og vej ikke vil fremstå som et samlet anlæg. Påvirkningen på Skallebølle er stor, da hele byens nordlige kant med nærrecreative områder gennemskæres. ved at føre banen syd om tilslutningsanlægget skal den passere gennem flere beskyttet naturområder.

11 Det vurderes at forslag Syd ikke påvirker Ravnebjerg Kirke og det samlede landsbymiljø. Der vil ikke være visuel kontakt mellem kirken og banen, pga. afstand, beplantning og landskabets formationer.

Konsekvensvurdering af kombiforslag og udvidet motorvej

Kombiforslaget

Denne rapport beskriver konsekvensvurderingen af kombiforslaget og udvidet motorvej. Rapporten er udarbejdet af Rambøll og er en del af projektforslaget til udvidelse af motorvejen mellem Odense og Koelbjerg. Rapporten er udarbejdet i samarbejde med de lokale myndigheder og interessenter. Rapporten beskriver konsekvensvurderingen af kombiforslaget og udvidet motorvej. Rapporten er udarbejdet af Rambøll og er en del af projektforslaget til udvidelse af motorvejen mellem Odense og Koelbjerg. Rapporten er udarbejdet i samarbejde med de lokale myndigheder og interessenter.

Dette afsnit, omhandler konsekvensvurderingen af kombiforslaget hvor forslag Nord og forslag Syd kombineres med en krydsning under motorvejen ved Koelbjerg.

I konsekvensvurderingen af kombiforslaget fokuseres på krydsning af motorvejen ved Koelbjerg i kombination med den udvidede motorvej og deres samlede konsekvenser for landskabet.

Oversigtskortet viser et udsnit af kombinationsløsningen.

Overordnet om Kombiforslaget

På strækningen mellem Odense og Koelbjerg følger kombiforslaget overordnet forslag Nord og mellem Koelbjerg og Kauslunde følger den overordnet forslag Syds forløb. Kombiforslaget som den eneste af de tre alternativer forberedt til en hastighed på 300km/t. Dette har medført en opretning af banens kurvegeometri. Landskabeligt har det den konsekvens, at banen flere steder fjerner sig fra motorvejens forløb og et større område påvirkes af den nye bane.

Landskabet omkring Koelbjerg er et naturligt terrænmæssigt højdepunkt på Vestfyn. Motorvejen ligger i en mindre afgravning i forhold til det omkringliggende terræn ved krydsningen af Koelbjergvej, men på mindre dæmninger både før og efter krydsningen. Tunnelen forventes, at have en samlet længde på ca. 500 meter. Banemæssigt giver løsningen et godt længdeprofil, da banen vil ligge nogenlunde i terræn umiddel-

bart før og efter tunnelmundingerne. Af banetekniske årsager kræver kombiforslaget at linjeføringen føres i en større bue væk fra motorvejens forløb på både den nordlige og den sydlige side ved krydsningen af motorvejen. Det skyldes at banen skal ramme så ”vinkelret” som muligt ved krydsningen. Dette geometriske krav betyder at der opstår mere mellemland på begge sider af motorvejen både før og efter tunnelen.

Der opstår flere mellemland mellem bane og motorvej der påvirker større landskabsområder. Flere situationer hvor bane og motorvej ikke følger hinanden. Ved tunnelloøsningen undgår man den markante krydsning af flyover for forslag Syd, men fløjvægge/vanger ved tunnelmundingerne er lange, specielt på den side, hvor de ligger ind mod/langs med motorvejen. Dette er et nyt visuelt element der påvirker den samlede oplevelse af bane og vej.

De væsentligste konsekvenser er listet herunder:

- Der opstår flere mellemland mellem bane og motorvej der påvirker større landskabsområder
- Flere situationer hvor bane og motorvej ikke følger hinanden
- Ved tunnelloøsningen undgår man den markante krydsning af flyover for forslag Syd, men fløjvægge/vanger ved tunnelmundingerne er lange, specielt på den side, hvor de ligger ind mod/langs med motorvejen. Dette er et nyt visuelt element der påvirker den samlede oplevelse af bane og vej.

Kombiforslaget og det omkringliggende landskab
Koelbjerg er beliggende i landskabskarakterområde 4. Landskabet i dette område er kendetegnet ved det stærkt kuperede terræn og skovprægede landbrugslandskab hvilket giver en vekslen mellem dæmning og afgravning for linjeføringerne der passerer gennem landskabet.

I kombinationsforslaget drejer linjeføringen ud fra forslag Nord øst for Kelstrupskovvej, umiddelbart

efter passeringen af Kildebjerg Rasteplads. Terrænet er i dette område markant med store bakkeformationer og bakkedale. Kombinationsforslagets linjeføring vil derfor ligge skiftevis i afgravning eller på dæmning. Fra motorvejen er der flere steder indkig til landskabet mod nord, et landskab der i dag stort set er friholdt for tekniske elementer. Det vil betyde at ved der en større visuel åbenhed, så den kommende bane vil være mere synlig som et nyt element i landskabet. Efter krydsningen af Søndersøvej, umiddelbart før banen føres i tunnel under Koelbjerg, ligger banen i terræn. Banens master og øvrig aptering vil påvirke landskabet i dette område. På denne strækning er der ligeledes visuel forbindelse fra motorvejen hvor der vil være indkig til banen, master og tunnelåbning vil være et synligt og nyt element i landskabet.

Landskabet på den sydlige side af motorvejen, umiddelbart vest for Koelbjerg, er generelt bakket med flere lokale bakkepartier. Der er stor variation mellem bakketop og bakkedal. Samtidig er der en del mindre skovpartier og et skovrejsningsområde. Der opstår et mellemland mellem motorvej og banen hvor den relative massive beplantningsstruktur betyder at der fra motorvejen kun er få og sporadiske visuelle forbindelser mellem motorvejen og banen. Det udlagte skovrejsningsområde ved Koelbjerg er med til at afværge for den påvirkning tunnelen og banen vil have på landskabet.

Landskabet på den sydlige side af motorvejen, umiddelbart vest for Koelbjerg, er generelt bakket med flere lokale bakkepartier. Der er stor variation mellem bakketop og bakkedal. Samtidig er der en del mindre skovpartier og et skovrejsningsområde. Der opstår et mellemland mellem motorvej og banen hvor den relative massive beplantningsstruktur betyder at der fra motorvejen kun er få og sporadiske visuelle forbindelser mellem motorvejen og banen. Det udlagte skovrejsningsområde ved Koelbjerg er med til at afværge for den påvirkning tunnelen og banen vil have på landskabet.

Omkring Rørup Kirke og Ålsbo, der ligger i det karakterområde 3, vil Kombiforslaget have et forløb der

ligger sig væsentlig tættere på både kirke og landsby. Banens påvirkning vil være markant, da landskabet i dag har en åben karakter og de visuelle konsekvenser vil være store. Ligeledes vil påvirkningen på det karakteristiske stjerneudstykkede landskab ved Ålsbo være stor, da banen vil skærer gennem den genkendelige hegnsstruktur.

De væsentligste konsekvenser er listet herunder:

De væsentligste konsekvenser er listet herunder:

- Stort mellemland og stor visuel påvirkning på strækning mellem Kildebjerg rasteplads og Koelbjerg
- Tunneludmundinger er visuelt dominerende ved Koelbjerg både nord og syd for motorvej
- Mellemland på strækning mellem Koelbjerg og Roldvej
- Stort mellemland og visuel påvirkning på strækning mellem Bogensevej og Hønnerupvej
- Nærhed til Rørup Kirke og gennemskæring af stjerneudstyknig omkring Ålsbo

Konsekvensvurderings kort - Kombiforslag

Konsekvensvurderings kortet viser de udpegede kritiske lokaliteter ift. den udvidede motorvej og den ny bane.

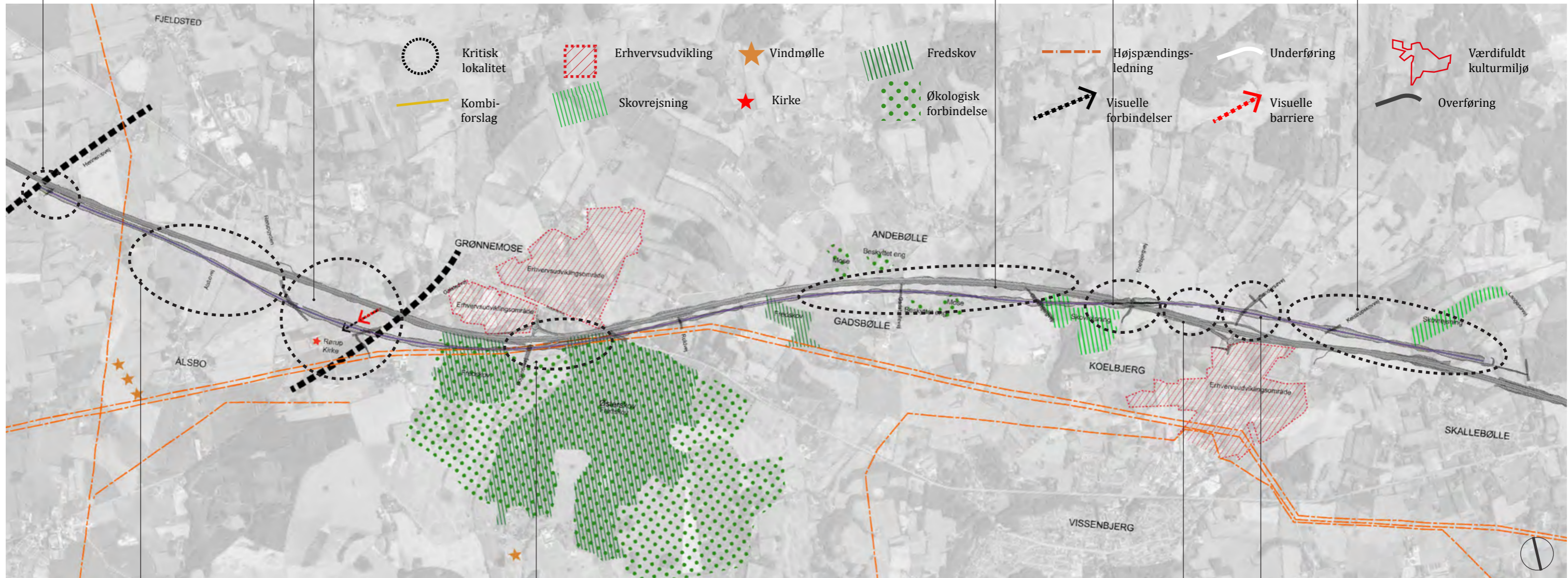
1 Kombiforslaget ligger i afgravning på denne strækning og motorvejen i terræn. Samtidig har de et tæt forløb, så der vil fra motorvejen være tydeligt kig ned i banegrav og baneudstyret vil have stor påvirkning på den visuelle oplevelse af landskabet fra motorvejen.

3 Pga. opretning af kurvegeometrien placerer kombiforslaget sig på afstand af motorvejen. Dette medfører at der opstår et nyt mellemland mellem bane og vej. Banen føres tæt på Rørup Kirke og vil have stor visuel påvirkning på Kirken og miæjøet omkring denne. Banen ligger i dyb afgravning, men den vil stadig ændre de landkabelige forhold væsentlig. Særligt fra Rørupgyden og Gelstedvej, der begge føres over banen vil banen opleves tydeligt.

Landskabet er generelt bakket med mange lokale bakkepartier. Det medfører at banen på den vestlige side af Grøftebjerg føres i massiv afgravning.

5 Tunneludmundingerne er synlige i landskabet, særligt på den nordlige side af motorvejen. Landskabsbearbejdning og tilpasning omkring fløjvægge vil kunne indpasse tunnelen i landskabet. Skovresningen på den sydlige side vil afværge for den landskabelige påvirkning. Der er et mellemland mellem bane og vej.

9 Kombiforslaget fjerner sig fra motorvejen og der opstår et mellemland. Det vil være en stor påvirkning på et ellers "uberørt" landskab. I det bakkede landskab vil massive afgravninger gennemskærer landskabet. Der er stor visuel kontakt mellem bane og motorvej, så banen inkl. udstyr vil opleves tydelig.



2 Kombiforslaget har stor påvirkning på den karakteristiske stjerneudstyknin omkring Ålsbo. Landskabet omkring Ålsbo og Rørup Kirke er sårbart og en bane igennem dette landskab vil bryde de karakteristiske hegn og ændre oplevelsen af landskabet.

4 Kombiforslaget føres i dyb afgravning. Der vil være sammenfald mellem banen og motorvejens skråningsanlæg. Banen har sammenfald med højspændingsledning, som skal flyttes på denne strækning. En del af den nordlige kant af Østerskov samt en del fredskov ryddes for at gøre plads til linjeføringen for kombiforslaget.

Banen ligger stort set i terræn og på denne strækning er der stor visuel kontakt fra motorvejen. Landskabet har på dette sted en åben karkater efter rydning af vejsideplantning ved motorvejsudvidelse. Banen vil være et nyt element i dette landskab og vil påvirke den samlede oplevelse af landskabet.

7 8 Banen føres i massiv afgravning på den østlige side af Søndersøvej og vil have stor påvirkning på det lokale miljø der opstår omkring boligbebyggelserne i området. Det samlede anlæg med bane og tilslutningsanlæg vil brede sig over et stort område og vil ikke fremstå som et samlet anlæg. Der opstår et mellemland mellem bane og vej. Fra tilslutningsanlægget og overføringen af Søndersøvej vil banegraven være markant.

Forslag Nord og Syd

Sammenfattende konsekvensvurdering

Forslag Nord, Forslag Syd og Kombiforslaget

Forslag Nord og Syd

Den sammenfattende vurdering af Forslag Nord, Forslag Syd og Kombiforslaget beskrives i det følgende ved at sammenholde dem i forhold til:

- Samspil mellem bane, motorvej og højspændings-ledninger
- Påvirkning på væsentlige landskabstræk, kulturmiljøer og bebyggede områder
- Særlige rumlige og visuelle forbindelser på tværs af anlægget

Forslag Nord og Syd

Sammenfatningen omfatter de mest væsentlige forhold og forskelle på de tre linjeføringer.

Forslag Nord og Syd

Samspil mellem bane, motorvej og højspændingsledninger

Forslag Nord er på hovedparten af strækningen placeret parallelt med den eksisterende motorvej og der er derfor ganske få mellemlandsarealer knyttet til denne linjeføring. Hvor linjeføringen underføres motorvejen ved TSA 57 fjerner den sig en smule fra motorvejen, og skaber derved et mellemland på strækningen frem mod tilslutningsanlægget. I forhold til højspændingsledninger krydser Forslag Nord dem kun på enkelte steder.

Forslag Nord og Syd

Forslag Syd forløber på noget af strækningen parallelt med den eksisterende motorvej, men skaber også flere mellemlandsarealer. Hvor den krydser motorvejen på en banebro opstår der mellemland før og efter banebroen. Linjeføringen fjerner sig desuden fra motorvejen ved dens forløb syd om en eksisterende virksomhed i et erhvervsområde ved Ejby. I forhold til højspændingsledninger så krydser Forslag Syd dem enkelte steder og ligger også langs med og tæt på ledningerne på enkelte strækninger.

Forslag Nord og Syd

Kombiforslaget er identisk med Forslag Nord mellem Odense og Skallebølle og Forslag Syd mellem Ejby og Kauslunde. Mellem Skallebølle og Ejby adskiller linjeføringen sig fra de to øvrige forslag, idet den slår store slag ud i landskabet ved krydsningen af motorvejen.

På ganske få og korte strækninger ligger Kombiforslaget således parallelt med motorvejen, og skaber på hovedparten af strækningen mange og store mellem-landsarealer. I forhold til højspændingsledninger så krydser Kombiforslaget dem enkelte steder og ligger også langs med og tæt på dem på enkelte strækninger.

Forslag Nord og Syd

I forhold til at skulle skabe et samlet teknisk anlæg, der opleves som én harmonisk helhed, vurderes Forslag Nord at være den mest optimale løsning.

Påvirkning af væsentlige landskabstræk, kulturmiljøer og bebyggede områder

Ved skovrejsningen vest for Odense og landsbyen Elmelund har de tre forslag samme linjeføring, og får dermed samme landskabelige og visuelle konsekvenser for landsbyen og de landskabelige og rekreative omgivelser.

Forslag Nord og Syd

Forslag Nords mest væsentlige påvirkninger knytter sig til landskaberne ved Store Korsebjerg, Kildebjerg Rasteplads, Gremmeløkke Å og landskabet omkring TSA 57. Linjeføringen gennemskærer et værdifuldt landskabsrum ved Store Korsebjerg og et kuperet bakkelandskab nord for Kildebjerg rasteplads. Her vil landskaberne blive visuelt forstyrret af banen, dens udstyr og de nødvendige påfyldninger og afgravninger. Der vil dog med udgangspunkt i den eksisterende landskabskarakter være gode muligheder for at afskærme for dette med skovplantninger. Ved Gremmeløkke Å vil banen forstyrre den visuelle kontakt til dallandskabet mod nord idet den ledes på dæmning henover åen, og dermed påvirker kigget fra motorvejen. Når banen underføres motorvejen ved TSA 57 påvirkes et større landskab af tekniske elementer end i dag. Dog er dette et landskab der allerede i dag er påvirket af tekniske elementer knyttet til den eksisterende motorvej.

Forslag Nord og Syd

Forslag Syds mest væsentlige påvirkninger knytter sig til Skallebølle by, Rørup Kirke, Ålsbo landsby, Ejby erhvervsområde, Indslev landsby og Nørre Aaby. Når linjeføringen har krydset motorvejen forløber den gennem Skallebølle by og nogle dertilhørende bynære

rekreative arealer. Her vil banen få stor visuel, landskabelig og funktionel betydning for byen og dens borgere. De visuelle konsekvenser vil ligeledes være store, hvor linjeføringen passerer forbi Rørup Kirke og Ålsbo, idet master og baneskråninger vil gennemskære det stjerneudstykkede kulturlandskab ved Ålsbo og forstyrre kirkeomgivelserne. De bymæssige konsekvenser opstår yderligere ved Ejby, hvor Forslag Syd medfører en uhensigtsmæssig gennemskæring og opdeling af det eksisterende og fremtidige erhvervsområde nord for byen. Linjeføringen forløber derefter tæt på Indslev Landsby, og tæt på Nørre Aaby gennem et udlagt skovrejsningsområde, hvor den vil påvirke nye landskabsområder der i dag er friholdt for tekniske elementer.

Forslag Nord og Syd

Kombiforslaget påvirker Store Korsebjerg og Kildebjerg Rasteplads på samme måde som Forslag Nord, og Rørup Kirke, Ålsbo Landsby, Ejby erhvervsområde, Indslev Landsby og Nørre Aaby ligesom Forslag Syd. Dog er påvirkningen på Rørup Kirke og Ålsbo langt større idet Kombiforslaget slår et stort slag mod syd og dermed forløber væsentligt tættere på Rørup og Ålsbo end Forslag Syd. Samtidig føres Kombiforslaget tæt på Gadsbølle by i forbindelse med tunnelunderføringen ved krydsningen af motorvejen.

Forslag Nord og Syd

Hvor Forslag Nord primært påvirker landskabstræk, så får Forslag Syd og Kombiforslaget yderligere konsekvenser for en del by- og kulturmiljøer. I forhold til påvirkninger på væsentlige landskabstræk, kulturmiljøer og bebyggede områder vurderes Forslag Nord at være den mest skånsomme linjeføring.

Særlige rumlige og visuelle forbindelser på tværs af baneanlæg

Forslag Nord får betydning for de rumlige og visuelle forbindelser ved Gremmeløkke Å og Indslev Kirke. Linjeføringens dæmningsanlæg over Gremmeløkke Å vil forstyrre den visuelle kontakt til dallandskabet mod nord set fra motorvejen. Forslag Nord ligger yderligere tæt på Indslev Kirke. Men da kigget til kirken er begrænset og kortvarigt set fra motorvejen, og kirkeomgivelserne allerede er påvirket af nærheden til

Forslag Nord og Syd

motorvejen, vurderes linjeføringen ikke at have nogen væsentlig visuel konsekvens. Forslag Syd får nogle rumlige og visuelle konsekvenser i forbindelse med dens krydsnings af motorvejen på en banebro samt ved Rørup Kirke, Ålsbo landsby og Indslev Kirke. Banebroen over motorvejen vil opleves som et markant og dominerende bygværk set over store afstande, ligesom banebroens landingsanlæg vil stå som markante visuelle barrierer i landskabet. Ved Rørup og Ålsbo vil linjeføringen visuelt forstyrre indblikket til Rørup Kirke og oplevelsen af den stjerneudstykkede landsby Ålsbo. Idet Indslev Kirke opleves mest tydeligt på afstand og fra lokalevejene særligt syd for motorvejen, vil Forslag Syd også påvirke kigget til Indslev Kirke.

Forslag Nord og Syd

Kombiforslaget vil ligesom Forslag Syd påvirke Rørup Kirke, den stjerneudstykkede landsby Ålsbo samt Indslev Kirke. Samtidig vil dens krydsning af motorvejen i en tunnel medføre at fløjvægge ved tunneludmundingerne vil stå som fremmede elementer i landskabet.

Forslag Nord og Syd

I forhold til at skulle sikre de rumlige og visuelle forbindelser på tværs af baneanlæg vurderes Forslag Nord at være den mest optimale løsning.

Forslag Nord og Syd

Opsummering
Ud fra et landskabeligt og visuelt synspunkt vurderes Forslag Nord at være den mest hensigtsmæssige løsning i alle tre aspekter. Forslagets krydsning af motorvejen ved TSA 57 vil have en mindre landskabelig og visuel påvirkning end Forslag Syds flyover (banebro) og Kombiforslagets tunnelløsning. Forslag Nord ligger ligeledes på en længere strækning parallelt med motorvejen, skaber mindst muligt restareal mellem bane og motorvej, og dermed et bedre udgangspunkt for mindst mulig forstyrrelse af værdifulde kig på tværs af det samlede anlæg, både i forhold til større omgivende landskaber og specifikke fikspunkter. Samtidig påvirker den færre værdifulde landskaber, kulturmiljøer og bebyggede områder.



Visualiseringen viser Forslag Nord ved Indslev Kirke.



Visualiseringen viser Forslag Nord ved udfletning Kauslunde. Det er et landskabeligt ønske, at dæmninger anlægges med flade skråninger. En sådan landskabelig bearbejdning er ikke vist på denne visualisering.



Visualiseringen viser Forslag Syd med kig mod Indslev Kirke.



Forslag Syd ved Rørup Kirke

KONCEPTDESIGN

Ny jernbane over Vestfyn

Overordnede principper for konceptdesign

- én harmonisk helhed

Konceptdesignet tager afsæt i landskabsanalysen og de deri definerede landskabskarakterområder, som er beskrevet i foregående kapitler samt den landskabelige målsætning (jf. side 24).

Bane og motorvej som én harmonisk helhed

En trafikåres linjeføring gennem landskabet passerer ofte vidt forskellige landskabstyper. Nogle steder er landskabet karakteriseret ved store åbne flader, og andre steder af dramatisk terræn i form af vekslende bakker og dale.

Samspillet mellem landskabets karakter og en motorvejs eller jernbanes geometri har stor betydning for, hvordan landskabet opleves fra henholdsvis vejen og banen, men også for hvordan trafik anlægget opleves fra landskabet.

På strækningen over Vestfyn har udgangspunktet været at placere den nye højhastighedsbane i et forløb, der knytter sig så tæt som muligt på motorvejen mellem Odense og Middelfart. På grund af de to anlægs forskellige krav til geometri ligger der store udfordringer i at få det samlede anlæg til at fremstå som en helhed i harmoni med det omgivende landskab.

Behandlingen af det mellemland, der opstår mellem bane og motorvej spiller derfor en særlig rolle i dette projekt. Ud fra et landskabeligt synspunkt er den vigtigste opgave at skabe grundlag for, at bane og motorvej opleves som én harmonisk helhed, og at samspillet mellem dem fremstår med en visuel ro.

I dette kapitel beskrives og illustreres hvordan dette kan opnås gennem en række principielle retningslinjer for mellemland, beplantning, terræn, baneudstyr og bygværker samt via en kort beskrivelse af den principielle landskabelige bearbejdning knyttet til de forskellige landskabskarakterområder, som anlægget passerer igennem. (j.f. diagram side 48).

Mellemland

- parallelle strækninger og to separate anlæg

De to anlægs forskellige geometriske forløb betyder, at der for den samlede strækning fremkommer arealer med varierende bredde og højde mellem bane og motorvej - et mellemland.

På lange strækninger følges anlæggene ad på det horisontale plan. På disse parallelle strækninger forekommer der variationer på det vertikale plan, så bane og vej ligger enten i niveau, over eller under hinanden. På andre strækninger fjerner vej og bane sig fra hinanden, så der her er tale om to separate anlæg.

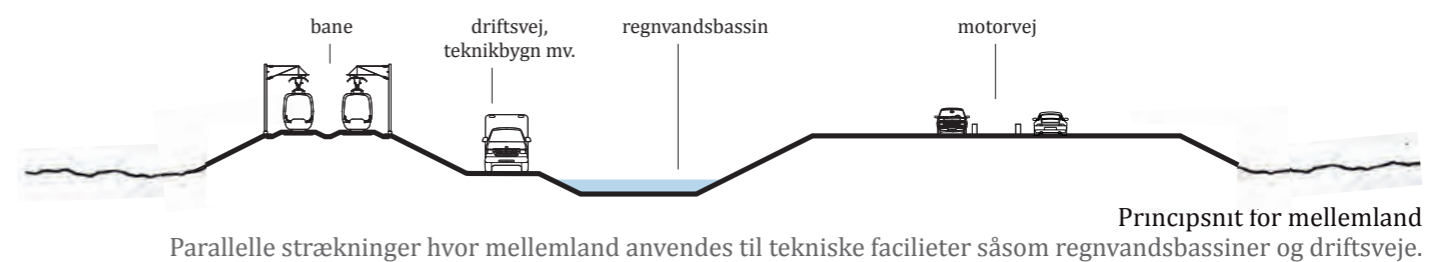
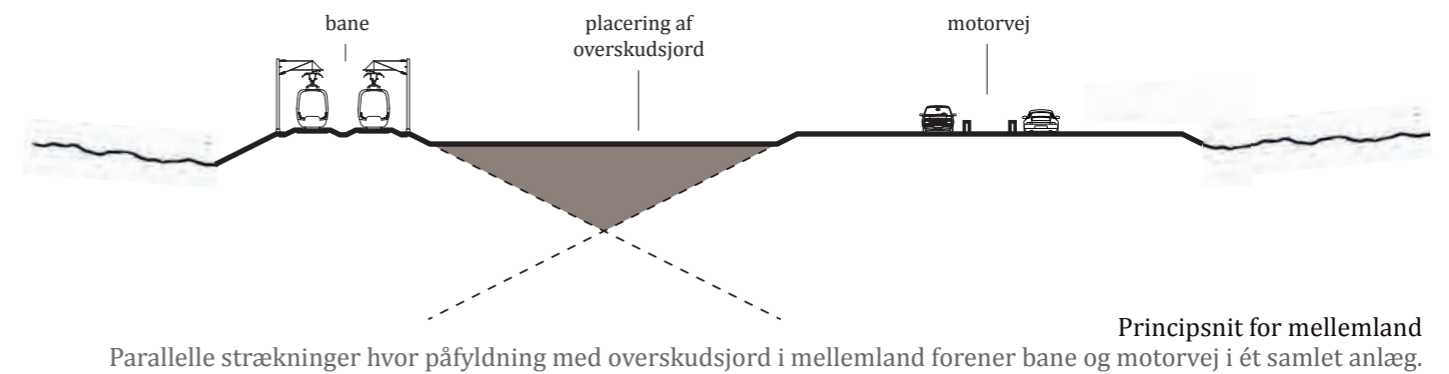
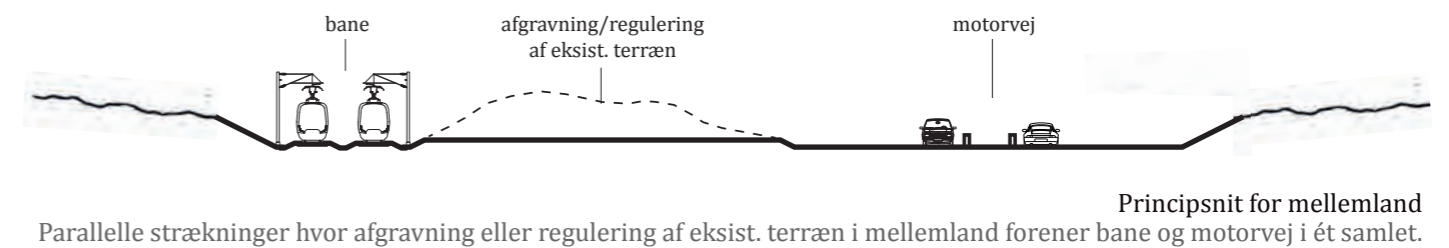
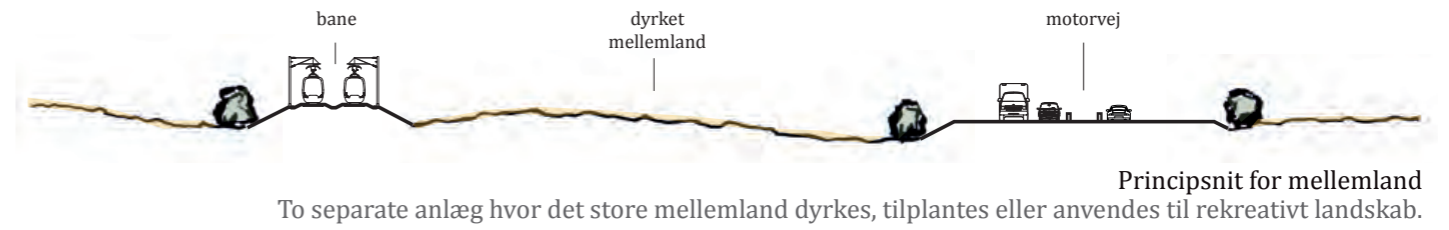
Mellemlandet består således af forskellige typer arealer fra relativt smalle restarealer til større landskabsrum, som er afskåret fra deres oprindelige sammenhæng med omgivelserne. Samtidig opstår der særlige former for mellemland ved tilslutningsanlæg i forbindelse med motorvejens rampeanlæg. Ved de smalle mellemlande er målet at få bane og vej til at fremstå som et samlet anlæg, mens der ved de store mellemlande skal tages stilling til hvorvidt arealet skal dyrkes, tilplantes eller tillægges nye rekreative eller bymæssige funktioner.

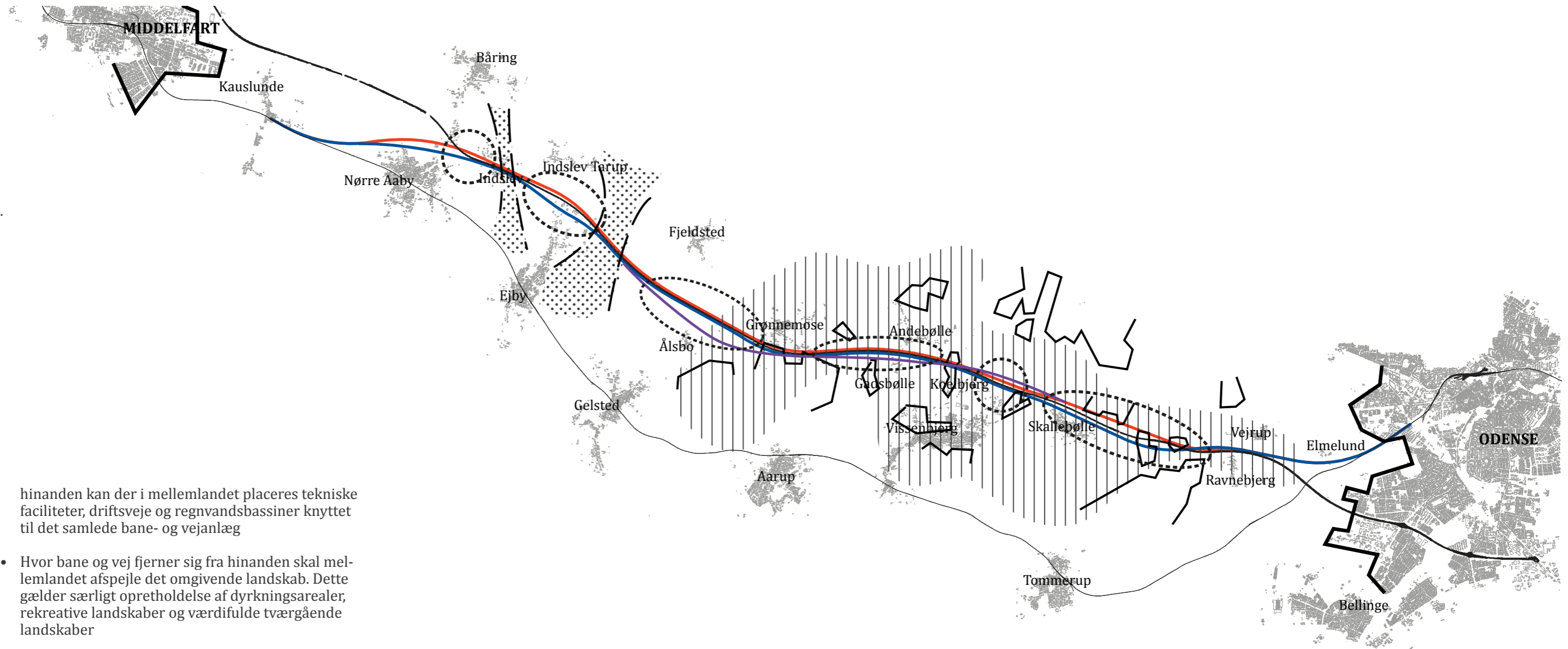
Overordnede principper for mellemland:

- Mellemlandet skal afspejle det omgivende landskab, så det kan opfattes på tværs af anlægget
- Hvor bane og motorvej har parallelforløb tæt på hinanden udformes mellemlandet, så det forener de to anlæg. Enten ved opfyldning med overskudsjord eller afgravning af toppe. Hvis ikke det er muligt at bortkøre jord fra toppe reguleres de ud mellem anlæggene.
- Hvor bane og motorvej har parallelforløb tæt på

Oversigtskort - Mellemland

Oversigtskortet viser oversigt over de væsentligste mellemlands zoner. Områder der åbner mulighed for yderligere landskabsbearbejdning og tilpasning til omgivelserne.





hinanden kan der i mellemlandet placeres tekniske faciliteter, driftsveje og regnvandsbassiner knyttet til det samlede bane- og vejanlæg

- Hvor bane og vej fjerner sig fra hinanden skal mellemlandet afspejle det omgivende landskab. Dette gælder særligt opretholdelse af dyrkningsarealer, rekreative landskaber og værdifulde tværgående landskaber

Regnvandsbassiner - knyttet til bane- og vejanlæg

For at understrege den tekniske funktion placeres og udformes regnvandsbassiner, så de knytter sig til bane- og vejanlæg. Bassinerne udformes som præcise geometriske former, så de fremstår som en del af det samlede bane- og motorvejsanlæg.

Regnvandsbassiner knyttet til motorvejen bør sam-tænkes med bassiner knyttet til baneanlægget, så der kan skabes en helhedsløsning for det samlede bane- og motorvejsanlæg.

Beplantning - tværgående landskaber, karakterområder og kig

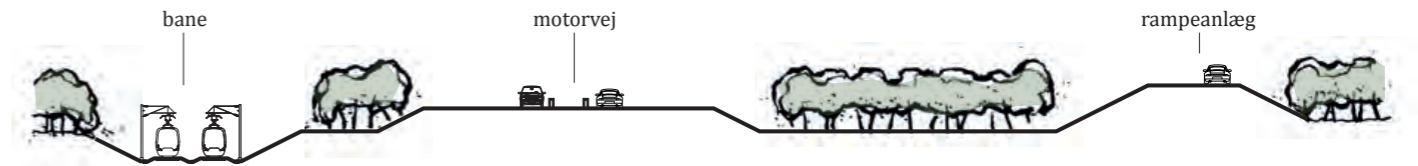
Den overordnede beplantningsstrategi bidrager til at den nye bane over Vestfyn indpasses i sin landskabelige kontekst. På den samlede banestrækning vil der være behov for forskellige tilpasninger, afskærmninger og styrkelser af baneanlæg og omgivende landskab.

Formålet er at få det fremtidige anlæg til at indgå i et harmonisk samspil med de forskellige landskabskarakterområder, som banen passerer igennem, samt at styrke og bevare de landskabelige strukturer og værdifulde kig på tværs af det samlede bane- og motorvejsanlæg.

Den efterfølgende pleje af nye plantninger, hvad enten der er tale om samlede volumener, hegn, mindre grupper eller lignende er væsentlig for at undgå utilsigtet tilgroning og for at sikre at projektet også i fremtiden lever op til de landskabelige intentioner.

Overordnede principper for beplantning:

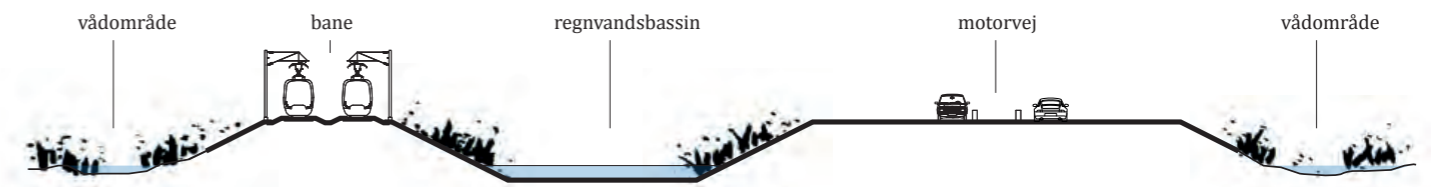
- Der anvendes egnskarakteristisk beplantning
- Rytmen af lukkede og åbne rum omkring anlægget styrkes
- Udsigter til særlige fikspunkter og landskaber friholdes for beplantning
- Store, pladskrævende tilslutningsanlæg afskærmes med karaktergivende plantninger
- Værdifulde landskabelige strukturer på tværs af bane- og motorvejsanlæg styrkes
- På skrånninger i baneafgravninger må der anvendes lave buske i det omfang de ikke markerer sig visuelt i det omgivende landskab over skråningstoppe.
- Ved særlige nedslag placeres plantninger, der forankrer anlægget i landskabet, f.eks. ved regulering af lokalveje og gennemskæringer af vandløb og vådområder.



Principssnit for beplantning
Afskærmende beplantning ved større, pladskrævende tilslutningsanlæg, f.eks. tilslutningsanlæg 57 ved Nørre Aaby



Principssnit for beplantning
Lave buske holdes under skråningstoppe i baneafgravninger for at undgå en visuel påvirkning i landskabet



Principssnit for beplantning
Værdifulde landskaber på tværs af det samlede anlæg bevares og styrkes i beplantningskarakteren, f.eks. Gremmeløkke Å



Principssnit for beplantning
Udsigter til fikspunkter friholdes for beplantning, f.eks. ved Rørup Kirke

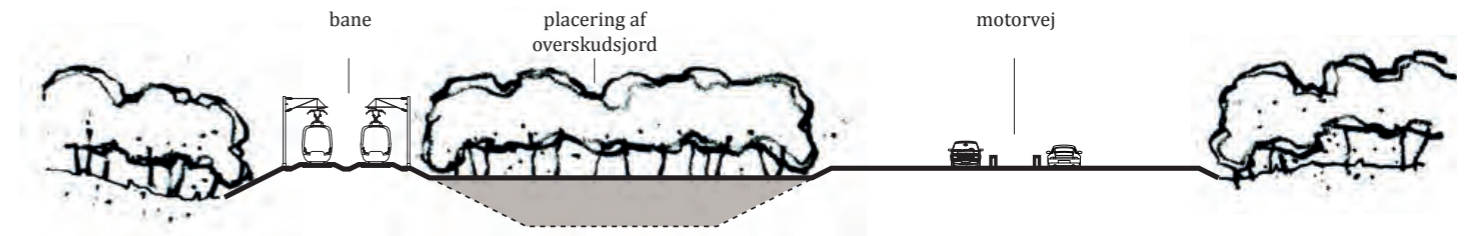
Terræn - et samlet bane- og vejteknisk anlæg

Den overordnede vision for terrænreguleringer knyttet til den nye bane er, at banen udadtil tilpasser sig det tilstødende landskabs topologi, og indadtil - i rummet mellem bane og motorvej - understøtter at bane- og motorvejsanlæg fremstår som et samlet teknisk anlæg. Mens terrænreguleringer udadtil nænsomt tilpasses overgangen til eksisterende landskab, har terrænreguleringer således til formål indadtil at løse de konstruktionsmæssige forhold, og skabe en mere funktionel og stiliseret landskabsbearbejdning.

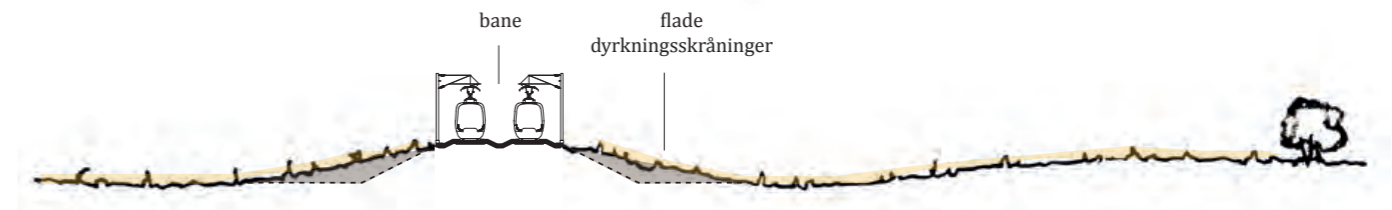
Der kan forekomme situationer hvor der af andre hensyn ikke bør optages mere land end nødvendigt til skråningsanlæg. I disse situationer må et mere stilistisk udtryk udadtil accepteres, og der kan i sådanne tilfælde arbejdes med et særligt nedslag, hvor plantninger nedtoner eventuelle markante skråningsanlæg. Se nærmere om dette "Beplantning". På strækninger hvor der er stor afstand mellem bane og motorvej, og de ikke opleves som et samlet anlæg, vil der opstå et større mellemland. Se nærmere om dette under "Mellemland".

Overordnede principper for terræn:

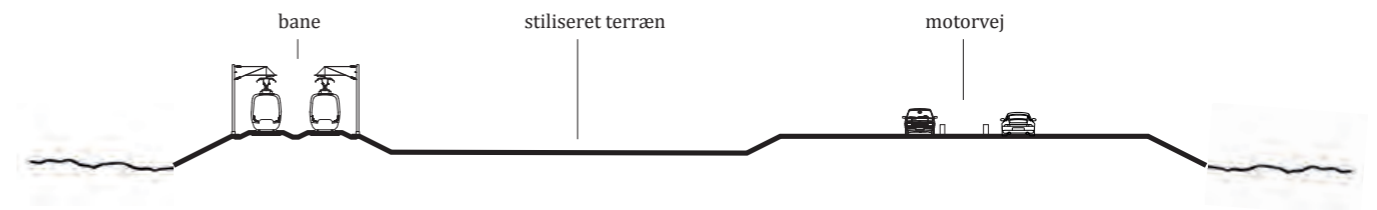
- Hvor bane og motorvej har et parallelt forløb tæt på hinanden anlægges skråningsanlæg i rummet mellem dem med et stiliseret og funktionelt udtryk.
- Når der opstår uhensigtsmæssige afgravninger og påfyldninger imellem bane og motorvej, kan der under hensyntagen til de landskabelige omgivelser enten placeres overskudsjord eller fjernes jord imellem anlæggene.
- Banens skråningsanlæg mod omgivende landskab tilpasses det tilstødende terræn.
- Dæmninger anlægges med flade skråninger der gør det muligt at dyrke dem, og så de synes mindre i landskabet. Dette gælder særligt i åbne og flade landskaber.



Principssnit for terræn
Overskudsjord kan placeres når der opstår uhensigtsmæssige niveauforskelle mellem bane og motorvej



Principssnit for terræn
Dæmninger anlægges med flade skråninger, der gør det muligt at dyrke dem så tæt på banen som muligt. Gælder særligt i flade landskaber som mellem Kauslunde og Nørre Aaby



Principssnit for terræn
Hvor bane og motorvej ligger tæt anlægges skråningsanlæg mellem dem med et stiliseret og funktionelt udtryk

Baneudstyr

- mindst mulig visuel påvirkning

Af hensyn til indpasningen af banen er det et landskabsmæssigt ønske at det arkitektoniske design af baneudstyr bidrager til skabelsen af et helstøbt, samlet anlæg. Apterung gennemføres med en enkel og ensartet arkitektonisk udformning på den samlede strækning, særligt hvad angår master, skærmtage, rækværk og baneskærme. Målet er at mindske banens visuelle påvirkning på omgivelserne så meget som muligt. Her skal være et særligt fokus på tilslutningsanlæg og bynære områder, hvor baneudstyret skal indgå i samspil med andre tekniske elementer.

På udvalgte strækninger kan baneskærme udføres med særlige beklædninger, så der kan laves lokale tilpasninger mod omgivende landskab og by, og så der kan tages hensyn til skærmens fremtræden mod motorvejen.

Overordnede principper for baneudstyr:

- Der anvendes et gennemgående, enkelt og ensartet designkoncept på al baneudstyr på den samlede strækning
- Der anvendes et enkelt mastedesign med mindst mulig visuel påvirkning på omgivelserne
- Der anvendes et enkelt design på rækværk og skærmtage med mindst mulig påvirkning på omgivelserne
- Design for baneudstyr skal sikre at det indadtil er let at drifte, og udadtil kan tilpasses lokale forhold

Bygværker

- arkitektonisk helhed og samspil med motorvej

Koncept for bygværker skal sikre et arkitektonisk familieskab på den samlede banestrækning og et samspil med motorvejens bygværker. Bygværker omfatter over- og underføringer, tunnel- og faunapassage samt banebro/flyover og støttmure. De konkrete design skal tilpasses lokalt i forhold til terræn, niveauforskel-le mellem bane og motorvej samt krydsende veje.

Samspelet mellem banens og motorvejens bygværker er særlig væsentlig på strækninger, hvor de ligger tæt på hinanden, og vil kunne opleves samlet. I disse situationer bør bygværker knyttet til begge anlæg udføres med samme konstruktion og arkitektoniske udtryk. Når bane og motorvej fjerner sig fra hinanden vil der være større frihed til at behandle bygværkerne individuelt under hensyn til de overordnede design-principper.

Overordnede principper for bygværker:

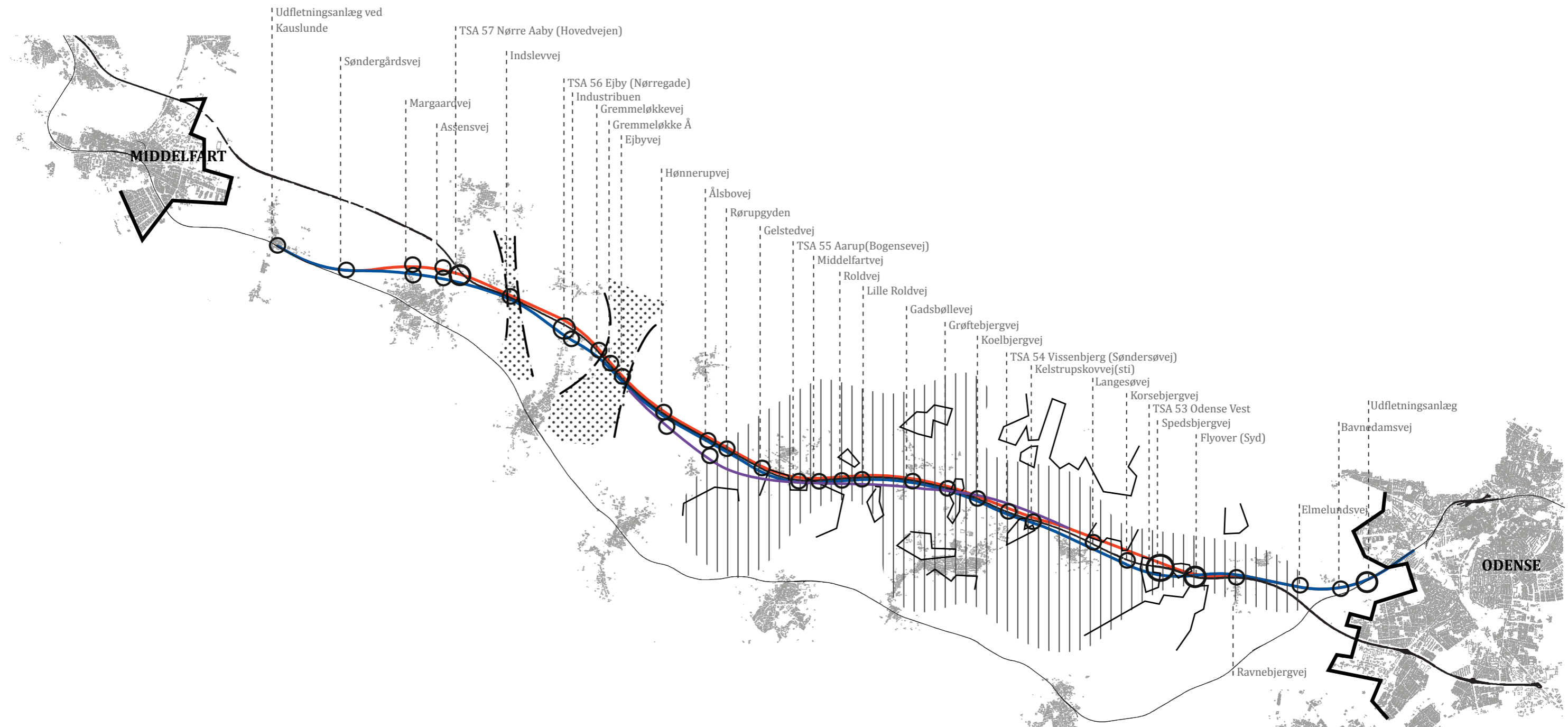
- Hvor bane og motorvej har et parallelløb tæt på hinanden udføres banens bygværker med et arkitektonisk familieskab med motorvejens bygværker
- Alle konstruktioner udføres som insitu-støbte betonkonstruktioner
- Broer i flere fag udføres med en svag hældning indad på brosøjlerne
- Stiunderføringer udføres med skrå vægge, bl.a. af tryghedshensyn for gående og cyklister
- Tunnelpassage til Kombiforslaget udføres

overdækket og med så korte fløjvægge ved tunneludmundinger som muligt, så den opleves som en åbning i terrænet.

- Når banen føres under tilslutningsanlæg anvendes terrænregulering til at begrænse nødvendigheden af og længden på støttmure, der optager terræn i forlængelse af banens underføring
- Faunapassage ved Gremmeløkke Å udføres som rammetunnel med skrå endevægge, så der tages mest mulig hensyn til det tværgående landskab. Det anbefales at denne løsning også anvendes ved motorvejen. Begge passager bør udføres med en højde, der giver mulighed for fri passage for dyr og mennesker.
- Hvor bane føres under skærende veje, og hvor skærende veje føres under bane sker dette via en rammekonstruktion med gennemgående lige vægge (parallelfløje) tilsvarende vejunderføringer på motorvejsprojektet
- Banebro ved Forslag Syds krydsning af motorvejen udformes så den fremstår som en helhed. Form og funktion skal harmonere, konstruktionen skal kunne opleves let aflæselig for de forbipasserende og der skal være overensstemmelse mellem broens arkitektur og banens master og køreledninger.
- Stioverføringer udføres som lette og åbne broer.
- Trugkonstruktioner udføres som betonkonstruktioner, hvor væggene vil fremstå på samme måde som støttmure.

Oversigtskort - Bygværker

Oversigtskortet viser bygværker knyttet til de tre linjeføringer - Forslag Syd, Forslag Nord og Kombiforslaget



Kuperet landbrugslandskab med stjerneudstykkede landsbyer - området omkring Ålsbo

Kendetegnet ved den karaktergivende stjerneudstyknin ved Ålsbo og kig til Rørup Kirke. Bane og motorvej ligger tæt og mellemlandet behandles stiliseret og funktionelt, så de to anlæg forenes.

Ved Ålsbo og Rørup Kirke hvor mellemlandet bliver stort genplantes der på tværs af baneanlæg under hensyntagen til kulturlandskabet og kigget til kirken. Her kan anvendes linjeformede plantninger, der understøtter hegnsstrukturen knyttet til stjerneudstyknin samt mindre skovplantninger på udvalgte steder langs banen. Kig til Rørup Kirke fra motorvejen bevares ved at friholde det for beplantning, og dæmninger anlægges med flade skrånin ger, så arealerne kan dyrkes så tæt på banen som muligt.

Bølget, skovpræget landbrugslandskab med markante udsigter - fra Ravnebjerg til Odenses vestlige bykant

Kendetegnet ved store rekreative skovrejsningsområder ved Odense og markante udsigter ved Ravnebjerg. Tilpasning af baneanlæg skal ske under hensyntagen til det fremtidige landskab med massive skovplantninger og rekreative forbindelser. Her opstår kun mellemland ved banens udfletning fra Odense, hvor det eksisterende landskab kiler sig ind. Mellemland opret holdes med skovplantninger og rekreative funktioner.

Inden for skovrejsningsområderne kan banens indpasses med større skovplantninger, mens områder med markante udsigter og særlige visuelle forbindelser friholdes for beplantning. For at gøre indgrebet i det omkring liggende landskab så nænsom som muligt, anlægges baneskrånin ger så stejle som muligt. De markante skrånin ger kan ofte afskærmes med nye skovplantninger.

Fladt til letbølget landbrugslandskab - fra Kauslunde og Viby Mark til øst for Nørre Aaby

Kendetegnet ved et åbent og fladt landskab med lange kig, spredt bevoksnin g og transparente hegn.

Mellemlandet opretholdes så vidt muligt som dyrkningsarealer så tæt på banen som muligt. De lange kig fastholdes, hvorfor massive plantninger ikke er ønskelige, og banedæmninger anlægges med flade skrånin ger, så åbenheden bevares og arealerne kan dyrkes.

Her kan anvendes en sporadisk beplantningsstrategi, der i karakter og ud seende læner sig op af det eksisterende udtryk. Hvor banen går i afgravning kan der eventuelt anvendes punktvis slørende beplantning, for at mindske den visuelle påvirkning af banens master, der dykker i landskabet.

Bølget landbrugslandskab gennemskåret af dalstrøg - fra Nørre Aaby og Vestermose til vest for Ejby Mose

Kendetegnet ved rumdannende terræn omkring dalstrøg, lange kig og om råder med tætte bevoksnin gsstrukturer. Her kan anvendes sammenhæn gende bevoksnin ger omkring og langs banen, der bidrager til at fastholde landskabets karakter.

Visse områder friholdes for kraftige beplantninger og dæmningsanlæg, så værdifulde kig kan bevares. Dette gælder ved dalstrøg og Indslev Kirke. I det tilfælde hvor baneanlæg forhindrer kig til Indslev Kirke kan der etableres en større beplantning, der skaber sammenhæng med eksisterende landskab og skovbeplantninger på tværs af bane- og motorvejsanlæg.

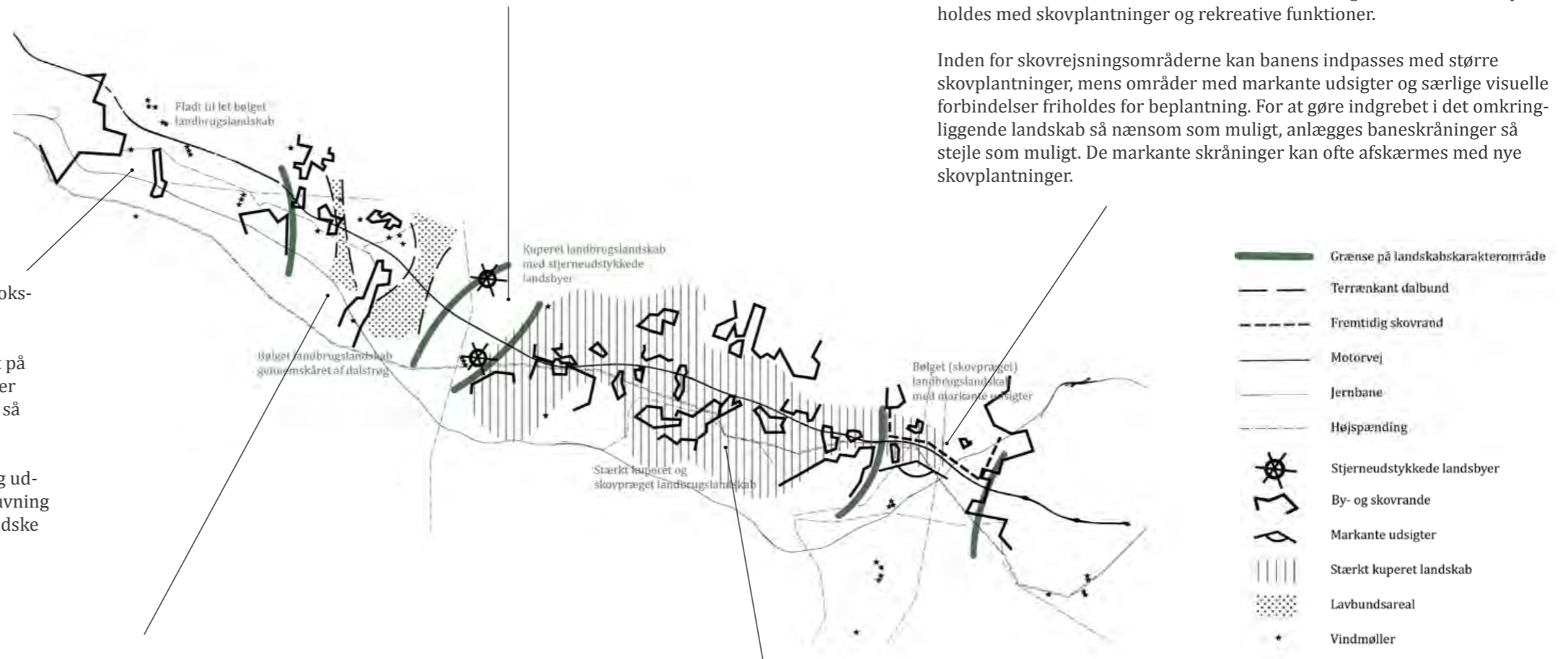
Ved TSA 57 anvendes afskærmende beplantning i mellemlandet, og ved erhvervsområdet ved Ejby opretholdes mellemlandet som åbne eller dyrkede arealer frem mod en egentlig udvikling af erhvervsområdet.

Stærkt kuperet og skovpræget landbrugslandskab - øst for Ålsbo til Ravnebjerg

Kendetegnet ved mange forholdsvist små landskabsrum, dødshuller og skov. Her kan anvendes større og mindre skovplantninger, der understøtter området vekslen mellem små, åbne og intime landskabsrum og de tættere beplantede og mere lukkede rum.

Hvor eksisterende skovarealer bliver ryddet indpasses baneanlægget ved etablering af nye skovplantninger, der bidrager til at opretholde karakteren i området. For at gøre indgrebet i det omkring liggende landskab så nænsom som muligt, anlægges baneskrånin ger så stejle som muligt. De markante skrånin ger kan ofte afskærmes med nye skovplantninger.

Ved Koelbjerg, Kildebjerg Rasteplads og tilslutningsanlæg etableres skovplantninger i mellemlandet så de tværgående landskaber styrkes. Ved TSA 53 opleves bane og motorvej som to separate anlæg. Her opretholdes dyrkningsarealer, landskabsstrukturer og åbenhed så vidt muligt i mellemlandet.





Visualiseringen viser Forslag Syd ved Skallebølle Bykant. Det er et landskabeligt ønske, at der skal ske en bearbejdning og tilpasning af dæmningsanlæggene. En sådan landskabelig bearbejdning er ikke vist på denne visualisering.

Vejdirektoratet har lokale kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved og Skanderborg
samt hovedkontor i København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

