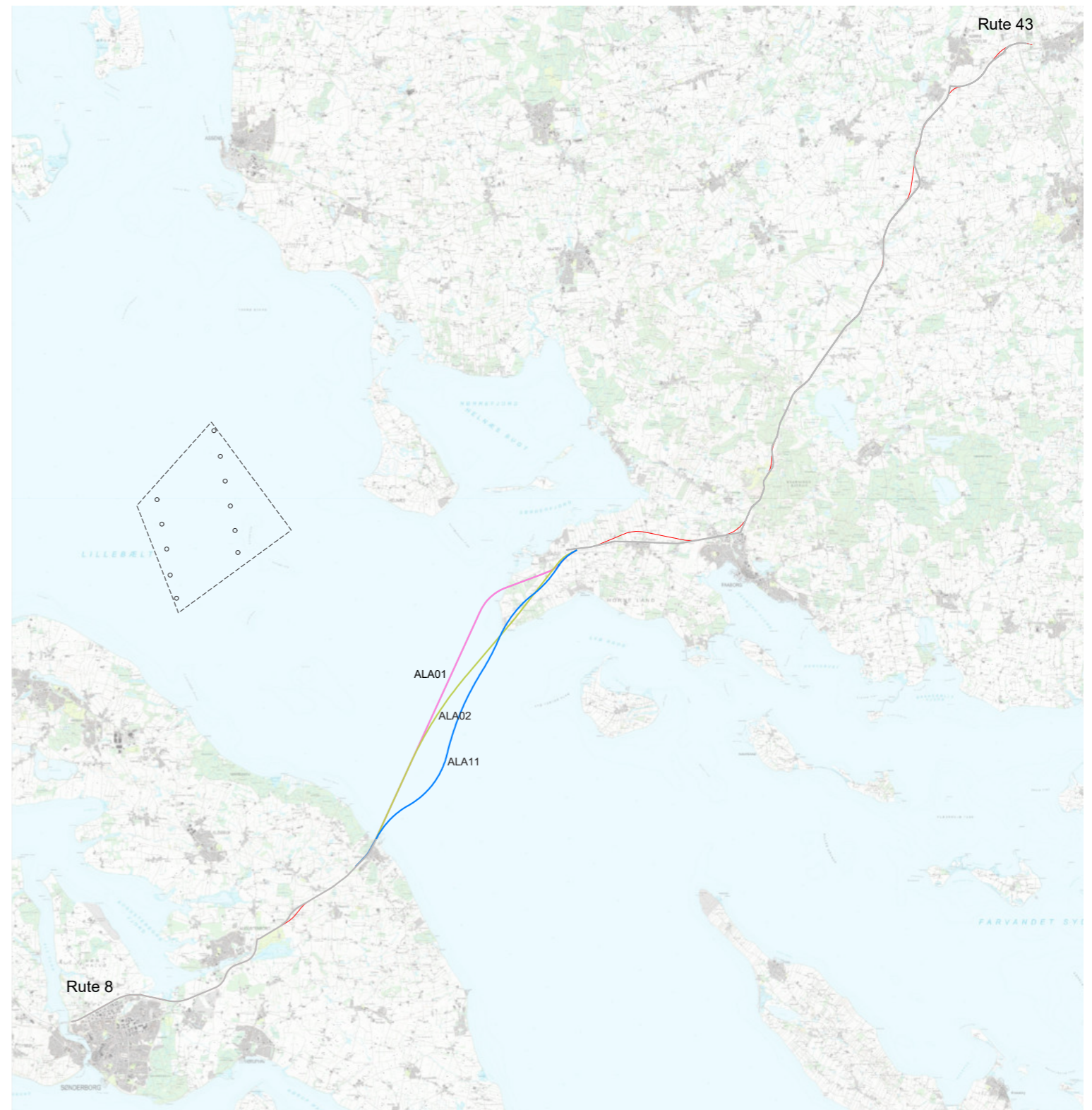


Forundersøgelse af en Als-Fyn forbindelse

Afdækning af visuelle effekter

2. september 2024



HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter

Indholdsfortegnelse

Kolofon

D. 2. september 2024

Udarbejdet for

Sund & Bælt

www.sundogbaelt.dk

Vester Søgade 10, 1601 København

Udarbejdet af

Hasløv & Kjærsgaard

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter

www.hogk.dk
+45 6020 8020

Marskensgade 7, 2100 København Ø

1. Sammenfatning..... 3

- 1.1 Introduktion
- 1.2 Landskabet
- 1.3 Registerings- og analysemetode
- 1.4 Samlet vurdering
- 1.5 Konklusion

2. Eksisterende visuelle forhold Als-Fyn 8

- 2.1 Lillebælt
- 2.2 Helnæs og Lillebælt
- 2.3 Fynshav
- 2.4 Fynshav Havn
- 2.5 Fynshav, Taksensand Fyr
- 2.6 Horne Land
- 2.7 Horne Land, syd for Dyndkrogen
- 2.8 Horne Land, Lavmose
- 2.9 Horne Land, Sønderhjørne

3. Vurdering af visuel påvirkning af fast forbindelse mellem Als og Fyn 17

- 3.1 ALA01, sænketunnel..... 17
- 3.2 ALA11, boret tunnel 23
- 3.3 ALA02, bro 26

4. Vurdering af visuel påvirkning af ændrede vejføringer på Als og Fyn 33

- 4.1 Omfartsvej, Asserballe St.
- 4.2 Omfartsvej, Horne
- 4.3 Vejføring udenom rundkørsel, Faaborg
- 4.4 Cykel- og gangbro, Svanninge Bakker
- 4.5 Omfartsvej, Heden
- 4.6 Tilslutningsanlæg, Årslev

1. Sammenfatning

1.1 Introduktion

Formålet med forundersøgelsen af de visuelle effekter ved en evt. kommende Als-Fyn-forbindelse er at tilvejebringe et grundlag for en politisk drøftelse og eventuelle principbeslutninger om projektets videre forløb. Nærværende rapport afdækker de visuelle konsekvenser af en fast forbindelse. Den består af en kyst-kyst-del og tilhørende landanlæg på Als og Fyn samt ændrede vejføringer på Als og Fyn. Forundersøgelsen indgår som et led i overvejelserne om forbindelsens realisering og udformning.

Rapporten er en syntese af Sund & Bælts og Vejdirektoratets beskrivelser af landskabets sårbarhed overfor projektet samt andet relevant materiale. Rapporten er udformet som en strækningsbeskrivelse af projektets visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen for den faste forbindelse og ændrede vejføringer på Als og Fyn.

Vurderingen belyser den visuelle påvirkning af tre forslag til en fast forbindelse mellem Als og Fyn:

ALA01 sænketunnel
ALA11 boret tunnel
ALA02 bro

Endvidere omfatter rapporten vurderinger af visuelle påvirkninger af landskabet, som følger af ændringer af eksisterende veje på Als og Fyn.

Linjeføringer for den faste forbindelse og ændrede vejføringer er vist i fig. 1.

Til illustrationer, kortlægning og beskrivelser er følgende datakilder anvendt:

- Forundersøgelse af en Als-Fyn-forbindelse, kyst-kyst, Sund & Bælt
- Forundersøgelse af en Als-Fyn-forbindelse, landanlæg, Vejdirektoratet
- Projektbasis Fase 1 Forundersøgelse for en fast forbindelse Als-Fyn – Landanlæg – vejteknik og miljø, Vejdirektoratet
- Landskabskarakteranalyser, Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune og Sønderborg Kommune
- Lillebælt Syd Vindmøllepark, Miljøkonsekvensrapport for vindmøllepark til havs, Lillebælt Vind A/S
- Kortgrundlag, Dataforsyningen
- Skråfoto og 4 cm kort, Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur
- 3D-model, Sund & Bælt
- Google Earth



Fig. 1 Kort over linjeføringerne ALA01 sænketunnel, ALA11 boret tunnel og ALA02 broforbindelse samt ændringer af eksisterede veje på Als og Fyn

1.2 Landskabet

Fremstødet af Lillebælts gletsjeren i istidens sidste faser ca. 12.000 år f.Kr. og den efterfølgende havvandsstigning fra ca. 6000 f.Kr. åbnede for gennemstrømningen mod Østersøen og har haft en afgørende betydning for udformningen af områdets landskab over og under vand omkring den i rapporten undersøgte faste forbindelse.

På Als er landskabet i dag kendetegnet ved et småbakked morænelandskab med dødisrelief. Landskabet ligger som et højt plateau og skræner i et langt forløb ned mod kysten ved Fynshav. Kysten her er mod nord præget af mindre kystskrænter og -klinter. Mod syd er der åbne enge og marker. Kystens landskab er især præget af tætte, sammenhængende skovbælter nord for Fynshav, med et underliggende småbakked landskab med mange lavninger og toppe. Ved Færgevej og Fynshav åbner landskabet sig, og byen indgår som en del af kystlandskabet med vide udsigter til kysten og Lillebælt. De bagvedliggende landskaber er kendetegnet ved skovområder, mindre byer og jordbrugslandskaber uden visuelle kontakter til Lillebælt og kysten.

På Fyn er halvøen Horne Land kendetegnet ved et højtliggende, bølget morænelandskab, der fra de centrale dele af halvøen skræner mod kysterne. Langs kysten findes tre marine forlande med tilknyttede afsnørede nor, hvoraf det ene befinder sig i forundersøgsområdet. Landskabet veksler med skovområder, mindre byer og landbrug med middelstore marker, afgrænset og opdelt af bevoksede diger, hegn og stengærder. Horne Land er en del af Det Sydfynske Øhav, som er på UNESCOs Verdensarvsliste. Kystlandskaberne og Lillebælt omkring Als-Fyn-forbindelsen ligger i dag uden påvirkning af større tekniske anlæg, byer m.m.

Der er planlagt en vindmøllepark nord for Als-Fyn-forbindelsen, som består af 11 vindmøller med en totalhøjde på 256 meter og en rotordiameter på 236 meter.

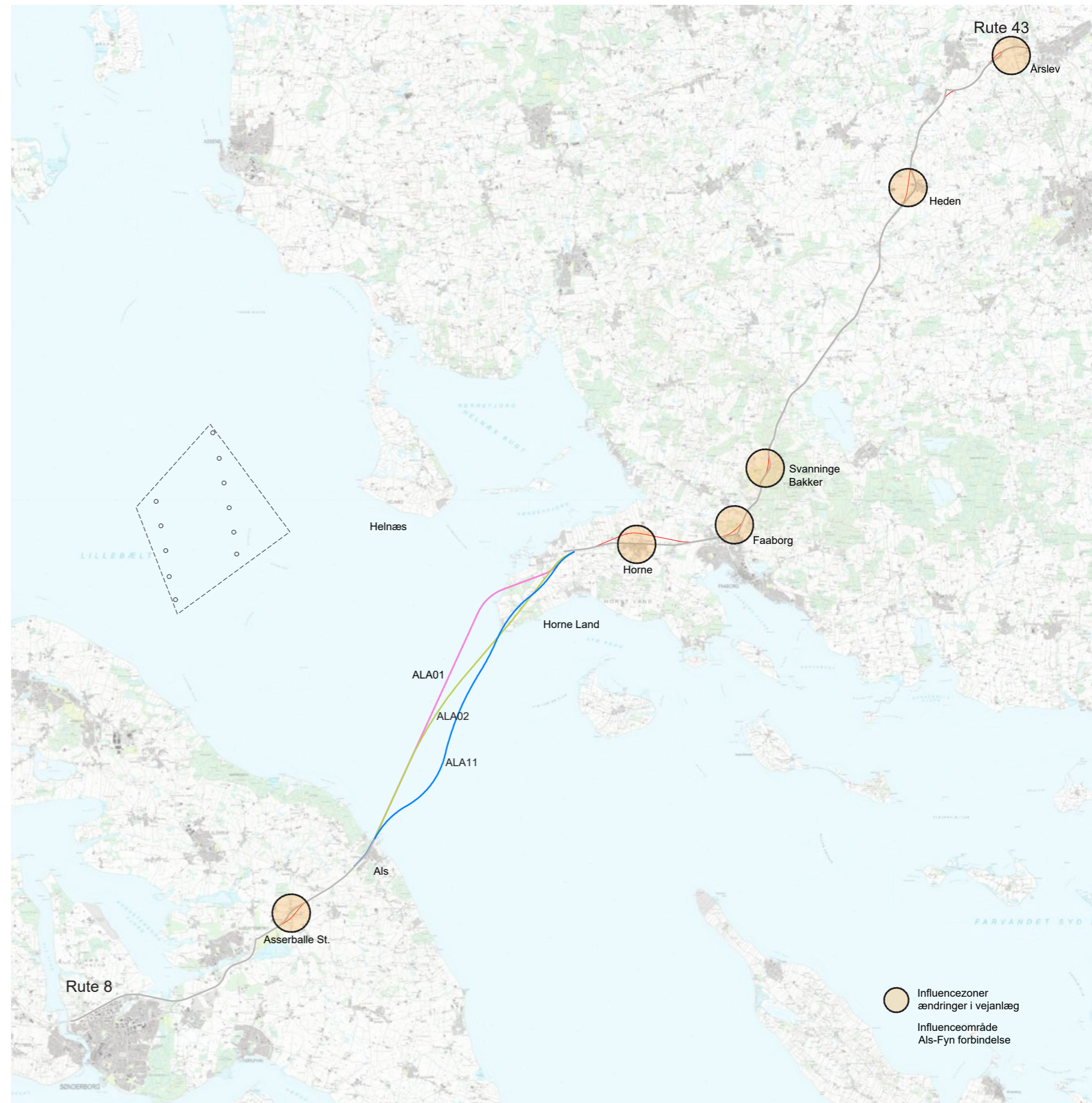
Påvirkning af landskabsoplevelsen

Figur 2, 'Landskaber som påvirkes af den faste forbindelse', viser de landskaber, hvor landskabsoplevelsen er vurderet til at blive påvirket af den faste forbindelse. For tunnelloøsningerne gælder det for landskabsoplevelsen omkring indføringspunkterne, mellemzonen, mens broforbindelsen både har indflydelse på landskabsoplevelsen ved indføringspunkterne, nærliggende kyster, men også fra Lillebælt og flere øer i Det Sydfynske Øhav, fjernzonen.

Afdækningen af de visuelle effekter har fokuseret på et område inden for en 10 kilometers afstand af kyst-til-kyst forbindelsen. Broen vil dog kunne være synlig på endnu længere afstande. De visuelle effekter er vurderet i forhold til:

- det store landskab, fjernzonen
- udvalgte områder, mellemzonen
- og særlige lokationer, nærzonen

Påvirkninger i forbindelse med ændrede vejføringer på Als og Fyn er vist for seks afgrænsede områder – influenszoner. De er udvalgt med udgangspunkt i Vejdirektoratets angivelser af mulige udvidelser af vejføringerne på strækningerne for Als og Fyn. Influenszoner er vist på figur 2, 'Landskaber som påvirkes af den faste forbindelse'.



Figur 2. Landskaber som påvirkes af den faste forbindelse

1.3 Registerings- og analysemetode

Udarbejdelsen af rapporten er foregået i en vekslen mellem indsamlede oplysninger, kortstudie af 4 cm kort og orthofotos. Illustrationerne er udført baseret på luftfotos fra Google Earth, 3D-modeller af tunnel- og broforbindelser udarbejdet af Sund & Bælt, og 3D-modeller af væsentlige landskabelige markører udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard. Da projektet er en forundersøgelse, hvor mange detaljer endnu er ukendte, er illustrationerne udført som skitse-mæssige stregtegninger for at sætte fokus på den overordnede diskussion af linjeføringernes visuelle påvirkning af landskabet. Alle illustrationer viser landskab og den faste forbindelse set fra luften.

Visualiseringspunkter til vurdering af kyst-til-kyst forbindelsen mellem Als og Fyn

De tre forslag til en fast forbindelses visuelle påvirkning af landskabet er belyst i en serie illustrationer af eksisterende og fremtidige forhold for at illustrere den faste forbindelses kyst-til-kyst- og landanlægs dimensioner og karakter i sammenhæng med landskabet på Als, Horne Land, Helnæs og Lillebælt.

De er visualiseret fra ni lokaliteter for at belyse linjeføringernes påvirkning i fjernzonen, mellemzonen og nærzonen. Illustrationerne er udført med samme synsvinkel og skala for hver zone. Fjernzonen viser linjeføringen fra Als mod Fyn og visualiserer hele den faste forbindelse, mellemzonen visualiserer landanlægget på land i Fynshav og Horne Land, og nærzonen visualiserer, hvordan indføringen opleves tæt på landanlægget. Fig. 3-5 er eksempler fra følgende rapport på de tre zoner. Illustrationernes udsnit er valgt med udgangspunkt i Sund & Bælts undersøgelsesområder beskrevet i 'Forundersøgelse af en Als-Fyn-forbindelse, kyst-kyst'. Se figur 6 på s. 6 for oversigt over samtlige visualiseringspunkter.

Visualiseringspunkter til vurdering af udvidelse af vejføringer på Als og Fyn

De visuelle påvirkninger af landskabet som følge af ændringer af vejføringer på Als, Rute 8, og Fyn, Rute 43, er belyst i en serie illustrationer af eksisterende og fremtidige forhold for at illustrere de ændrede vejføringers dimensioner og karakter i sammenhæng med landskabet på Als og Fyn. Illustrationerne er udført med samme synsvinkel og skala.

Ændringer af vejføringer er illustreret ud fra seks influenszoner, som er valgt med udgangspunkt i Vejdirektoratets opdeling af undersøgelseskorridorernes delstrækninger, som beskrevet i 'Forundersøgelse af en Als-Fyn-forbindelse, kyst-kyst', og efter hvor den største visuelle påvirkning af landskabet finder sted. Se figur 7 på s. 6 for oversigt over samtlige visualiseringspunkter.



Fig 3. Eksempel på fjernzonen
Viser samspillet mellem de store landskaber



Fig. 4. Eksempel mellemzonen
Viser sammenspillemet udvalgte områder

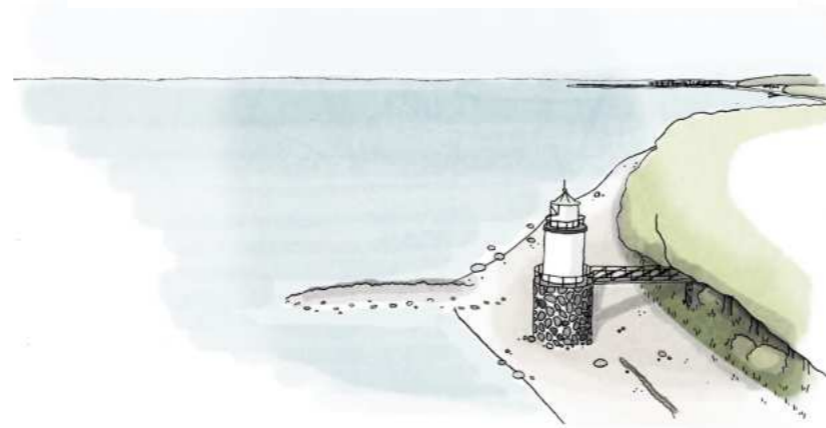


Fig. 5. Eksempel nærzonen
Viser samspillet med særlige lokationer

Visualiseringspunkter

1. Lillebælt
2. Helnæs og Lillebælt
3. Fynshav
4. Fynshav Havn
5. Fynshav, Taksensand Fyr
6. Horne Land
7. Horne Land, syd for Dyndkrogen
8. Horne Land, Lavmose
9. Horne Land, Sønderhjørne

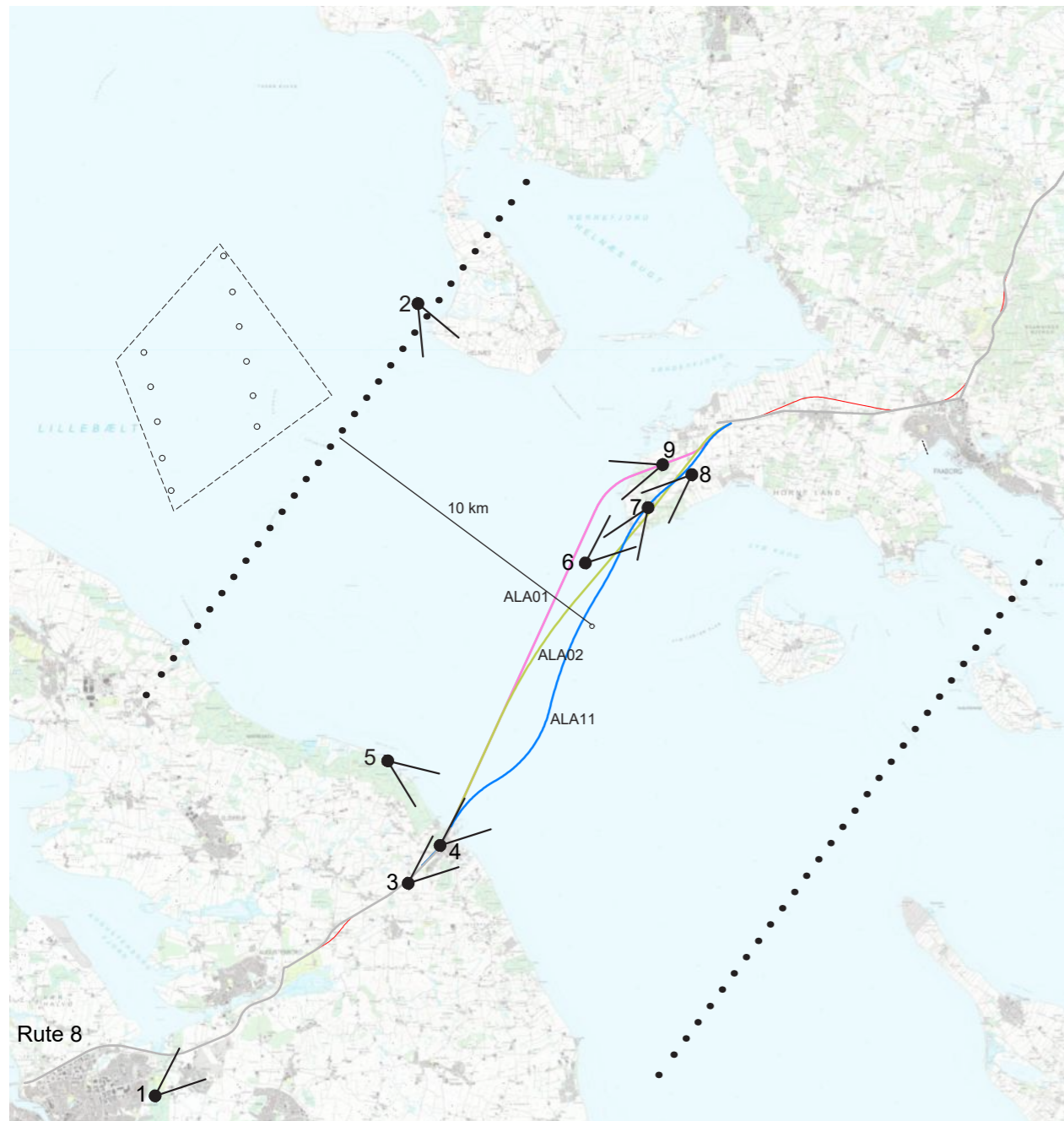
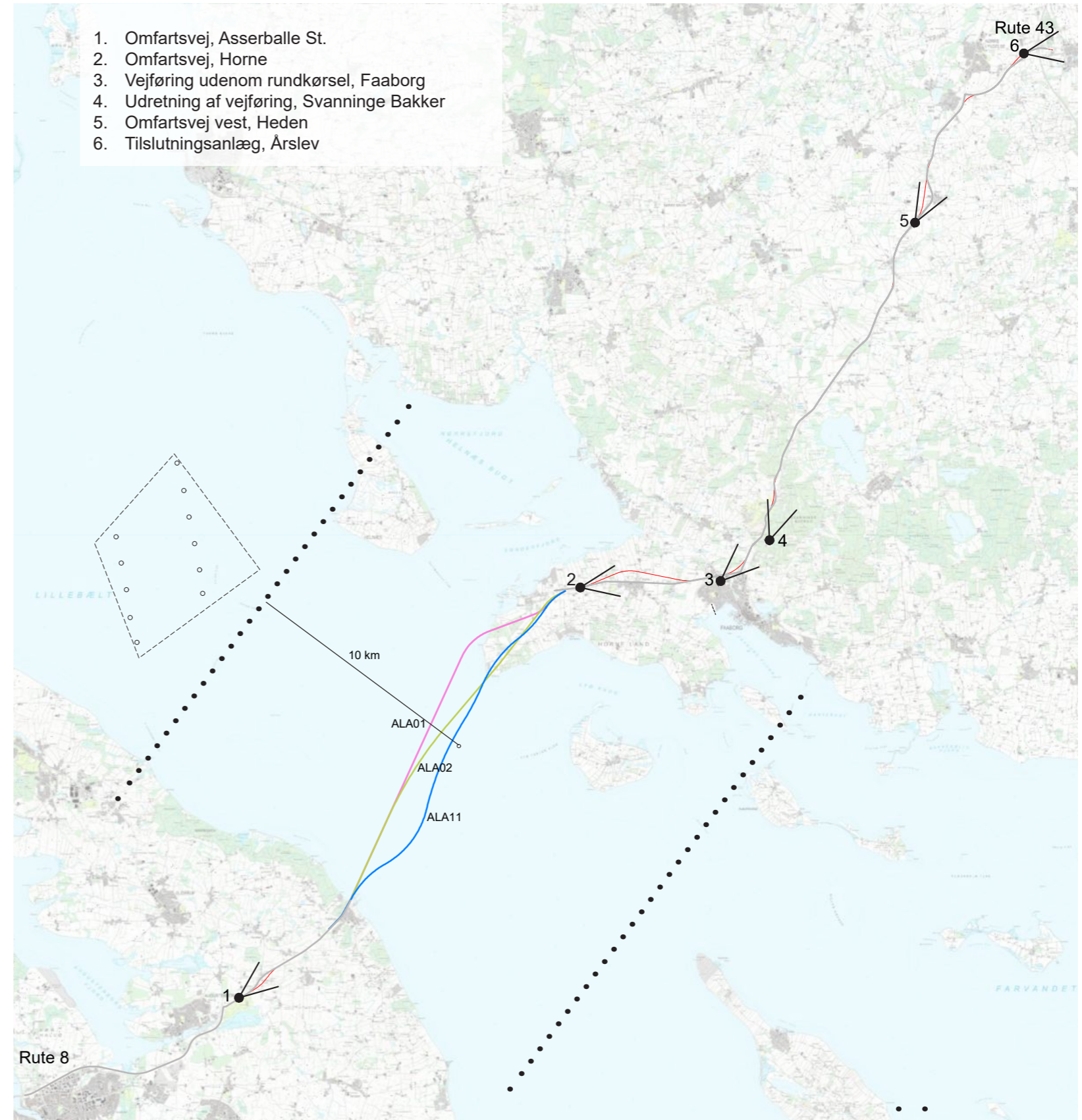


Fig. 6. Visualiseringspunkter Als-Fyn forbindelse



1. Omfartsvej, Asserballe St.
2. Omfartsvej, Horne
3. Vejføring udenom rundkørsel, Faaborg
4. Udretning af vejføring, Svanninge Bakker
5. Omfartsvej vest, Heden
6. Tilslutningsanlæg, Årslev

Fig. 7. Visualiseringspunkter ændrede vejføringer på Als-Fyn

1.4 Samlet vurdering

Vejudbygningens visuelle påvirkning af landskabet på Als

På Als udbygges den eksisterende vej mellem motorvejsnettet ved Sønderborg og kysten ved Fynshav. Den udbyggede vejføring passerer primært gennem et fladt eller jævnt bølgende landskab med lille variation i topografien. Landskabet bærer præg af spredtliggende bymiljøer, erhvervsjendomme og urbanisering. Uden for bymiljøerne er landskabet åbent, uden større skovbevoksninger, og med udsigter over store, sammenhængende markflader. Tættere på Fynshav opleves landskabet mere sammensat, med et småbakked landbrugslandskab, hegn og spredt beplantning. Landskabet bærer præg af at være påvirket og tilpasset den eksisterende vej, som opleves som en dominerende struktur i landskabet.

På denne strækning sker der primært en opgradering af den eksisterende vej. Den visuelle påvirkning af landskabet vil især ske ved Færgevej og Fynshav, hvor nye landanlæg vil påvirke udsigter og sammenhængen langs med kystlandskabet og Lillebælt. Oplevelsen af landskabet ved Asserballe St. påvirkes også, her foreslås en ny omfartsvej syd om byen.

Den faste forbindelses visuelle påvirkning af landskabet på Als, Fyn og Lillebælt

På Als ligger de tre forslag til en fast forbindelse med det samme ilandføringspunkt vest for Fynshav Færgehavn. Alle forslag forudsætter en dæmning ud fra kysten. På Horne Land er der tre forskellige ilandføringspunkter, placeret og tilpasset tunnel- og brokonstruktioner, befolkede områder og områdets fredede natur og fortidsminder. Ilandføringspunkterne ligger enten så højt eller så langt inde på land, at de ikke forudsætter en dæmning ud fra kysten ligesom på Als.

Visuelt ligner sænketunnelen og den borede tunnel hinanden; begge består af en dæmning på Als, en tunnel under vand og tunnelportaler med forskellig indføring inde på Horne Land. Broforbindelsen begynder ligeledes på Als med en dæmning og har et højt indføringspunkt på Horne Land ved Sønderhjørne. Brokonstruktionen består udover kyst-til-kyst forbindelsen af et større gennemsejlingsfag uden for kysten på Als. Alle tre løsninger vil medføre skiltning, belysning mm., som vil påvirke landskabsoplevelsen.

Sænketunnel

På Als etableres en frembygget dæmning vest for den eksisterende færgehavn. Dæmningen vil væsentligt ændre landskabsoplevelsen af kysten og udsigten over Lillebælt, både når man færdes på og langs kysten omkring Fynshav og som trafikant på Færgevej til og fra sænketunnelen. Den nye vejføring til tunnelen skal sænkes. Kyststien og opmarchearealerne på havnen skal derfor ændres, det vil påvirke det beskyttede grønne område, der ligger mellem Fynshav Havn og Fynshav Bådehavn. Tunnellen får begrænset betydning for oplevelsen af landskabet bag kystlinjen på grund af kystskovene.

Sænketunnelen forudsætter ændringer af vej- og stinettet ved Fynshav, det får betydning for cyklister, der kommer fra Sønderborg, som fremover skal cykle via Gyden til Fynshav Havn og ikke langs den karakteristiske Færgevej. Oplevet fra nærområderne nord og syd for Fynshav og kysten, bl.a. ved Taksensand Fyr, vil dæmningen blive et nyt, markant element i kystlandskabet. For lystsejlerne vil den kystnære rute med et visuelt attraktivt forløb tæt under land skulle lægges i større afstand fra kysten.

På Horne Land ligger indføringspunktet tæt på kysten, inde på land mellem marker og plantager syd for Dyndkrogen, i et område, der i dag er upåvirket af større tekniske anlæg. Rampen ned til tunnelportalen placeres i et tæt beplantet landskab, hvor synlighed og udsyn er begrænset. Da indføringspunktet ligger et stykke inde på land, påvirkes landskabsoplevelsen ved kysten, klinterne og det kystnære landskab ikke. Genetableringen af kystklienten efter anlægsperioden vil dog påvirke oplevelsen af klinten, da det er komplekst at genskabe de aflejringer, som klinten over 1000-vis af år er opbygget af.

Boret tunnel

Indføringspunktet på Als for en sænketunnel og en borede tunnel er tilnærmelsesvis ens og derfor ikke yderligere beskrevet for den borede tunnel. På Horne Land ligger landanlægget inde i landbrugslandet mellem marker og plantager ved Lavmose og påvirker ikke landskabsoplevelsen af kysten, klinten og det kystnære landskab. Ved Lavmose påvirkes landskabsoplevelsen af tunnelportalen, dens rampe m.m., da området i dag er upåvirket af tekniske anlæg. Landskabet er her mindre følsomt for landanlægget, da det har en mellemstor skala og vejføringen tilnærmelsesvis følger eksisterende landskabslinjer.

Bro

Broforbindelsen vil være den mest synlige forbindelse, men vil også skabe nye, vide udsigtsmuligheder ud over Als, Det Sydfynske Øhav og Horne Land. Ved ilandføringen på Als etableres en frembygget dæmning vest for den eksisterende færgehavn. På Als vil dæmningen og broen med det høje gennemsejlingsfag tæt på kysten væsentligt påvirke landskabsoplevelsen. Dæmningen og broen har, på grund af skovpartierne langs kysten, kun mindre betydning for oplevelsen af landskabet bag kystlinjen. Men oplevet fra nærområderne nord og syd for Fynshav, bl.a. ved Taksensand Fyr, vil dæmningen og broen blive et markant element i kystlandskabet. For lystsejlerne vil den kystnære rute med et visuelt attraktivt forløb tæt under land skulle lægges i større afstand fra kysten. Broforbindelsen forudsætter de samme ændringer af vej- og stinet omkring Færgevej som tunnelloserne.

Broens indføring på Horne Land er markant synlig, da indføringspunktet ligger på den høje klint ved Sønderhjørne, som i dag er upåvirket af tekniske anlæg. Oplevelsen af kystlandskabet på Horne Land og dets samspil med Det Sydfynske Øhav påvirkes væsentligt, både på syd- og østsiden. Landskabet på Sønderhjørne er kendetegnet ved et åbent marklandskab afgrænset af sommerhusene ved Sandageren i vest og Horne Næs Skov i øst. Broen og den nye vejforbindelse vil påvirke oplevelsen af det åbne landbrugslandskab væsentligt. Den nye vejføring kommer på denne del af Horne Land til

at ligge højt, og mulighederne for udsyn til broen fortsætter derfor langt ind i land.

Vejudbygningens visuelle påvirkning af landskabet på Fyn

Vejene på Fyn, der fortsætter forbindelsen mod nord mod Odense, løber gennem eller tæt på flere byområder, i et landskab der er præget af urbane miljøer, mange mindre landejendomme, kulturmiljøer, kirker, et landbrugsland med mange sten- og jorddiger, og lejlighedsvis vide udsigter. Landskabet er også præget af skove, mindre træbeplantninger og veksler mellem åbent landbrugsland og unikke naturområder som Svanninge Bakker, Svanninge Bjerge og Arreskov Sø. Især på den nordlige del af strækningen er der store, åbne landbrugslandskaber med mulighed for at overskue større landskaber og opleve terrænbevægelser over store afstande. Den eksisterende vej opleves generelt som en dominerende struktur i landskabet, hvor omgivelserne, bebyggelser og beplantning gennem tiderne har tilpasset sig vejens forløb.

På Horne Land foreslås tre forskellige vejføringer, hvor landskabet påvirkes væsentligt. De nye vejføringer kommer til at ligge højt i et åbent landskab med vide udsigter, hvor de passerer gravhøje, historiske markskel, gamle stendiger og gårde. Det er mindst tilfældet for broløsningen og mest for sænketunnelen.

Ved Horne etableres en omfartsvej, som krydser flere historiske markskel som ændrer oplevelsen af det åbne, kuperede landskab, men som også åbner for vide udsigter mod Horne Krog. Horne Kirkes markante placering i landskabet påvirkes ikke.

Ved mødet mellem Nyborgvej og Odensevej etableres en ny vej, der i et buet forløb, uden om den nuværende rundkørsel, fører op mod Svanninge Bakker. Der vil blive et tidligt udsyn til bakkelandskabet og skovene i Svanninge Bakker.

Landskabets særlige visuelle karaktertræk vurderes ikke at blive påvirket omkring Svanninge Bakker og Bjerge, idet vejen ikke udbygges på denne strækning. Der vil dog ske en påvirkning af oplevelsen af landskabet pga. den markant forøgede trafik. Den nye gang- og cykelbro og faunapassager vil forbedre tilgængeligheden mellem de naturskønne områder.

Længere nordpå, ved Heden, vil en ny omfartsvej føre vest om byen. Den vil krydse historiske markskel i et landskab, der allerede er påvirket af erhvervsbygninger.

I Åslev har nærheden til motorvej og Odense ændret landskabet betydeligt. En ny rundkørsel indpasses i det eksisterende, infrastrukturprægede område uden at forstyrre nære byområder.

1.5 Konklusion

Sammenfatning af vejudbygningernes visuelle påvirkninger

Samlet set er strækningerne en opgradering af eksisterende veje, og vejudbygningerne er planlagt med omtanke for at minimere den visuelle påvirkning. Dog vil der uundgåeligt ske ændringer af landskabsoplevelsen i visse områder. Her bør især fremhæves landskaberne omkring Horne, Faaborg og Svanninge Bakker og -Bjerger. Ved Horne lægges vejen nord om byen og bryder en række historiske markskel og uforstyrrede udsigter til Horne Krog fra Horne. En ny vejføring øst for Faaborg forbinder Nyborgvej og Odensevej uden om den eksisterende rundkørsel og vil skabe en harmonisk landskabelig oplevelse af ankomsten til Svanninge Bakker og -Bjerger. På delstrækningen mellem Svanninge Bakker og -Bjerger udbygges vejen ikke og der sker ikke væsentlige ændringer af selve landskabet. Oplevelsen vil dog påvirkes af markant øget trafik, navnlig af lastbiler.

Sammenfatning af kyst-til-kyst forbindelsens visuelle påvirkning af kystlandskabet

Den visuelle påvirkning af landskabet ved Fynshav bliver væsentligt påvirket af alle tre forslag til en fast forbindelse mellem Als og Fyn. På Als er det især dæmningen, som vil være nødvendig for alle tre løsninger, der bliver et dominerende element i kystlandskabet. På Horne Land er der mange lange kig over det let bølgende, skrående landskab, og alle landanlæggene vil derfor påvirke landskabsoplevelsen både i nærzonen men også over lange afstande. Fælles for oplevelsen af landskabet ved Als, Horne Land og Lillebælt er, at det kun er broløsningen, som påvirker de visuelle oplevelser i fjernzonen. Mens alle tre forslag påvirker landskabsoplevelsen i både nær- og mellemzonen på Als og Horne Land. Alle forslag påvirker landskabsoplevelsen for lystsejere, som vil skulle lægge afstand til kysten ved Als.

For bilister vil tilkørslen til tunnelportalen på Als højt på Færgevej give udsigt over kysten og Lillebælt, mens tunnelportalerne på Horne Land ikke vil give visuelle oplevelser af kysten eller Lillebælt, da de er placeret inde på land. Her vil broen, som den eneste af de tre forslag, åbne for vide udsigter på hele den faste forbindelse over Lillebælt og kystlandskabet.

Broforbindelsen vil samtidig være den mest synlige løsning, da den som den eneste af de tre forslag har hele sin forbindelse over vand. Den vil således ikke kun påvirke oplevelsen af landskabet ved landanlæggene, men også selve oplevelsen af Lillebælt og Det Sydfynske Øhav. Oplevelsen af broen og særligt det høje gennemsejlingsfag vil kunne ses fra kysterne på Horne Land og flere steder langt ind på land, men også fra Helnæs, Lyø, Avernakø og Ærø. På Als vil den kunne ses fra flere kystnære steder, men også længere op i landskabet syd for Fynshav, Færgevej og Fynshav Havn. Udsigten til så stort et visuelt dominerende anlæg vil utvivlsomt dele vandene. Broen vil af nogle opleves som et forstyrrende element tæt på eller langt ude i horisonten, mens andre vil have en smuk landskabsoplevelse, særligt når man ankommer fra Fyn, kører ud til spidsen af Horne Land ved Sønderhjørne og fortsætter ud over Lillebælt med vide udsigter over Lillebælt, Østersøen, Als og Det Sydfynske Øhav.

Sænketunnelen og den borede tunnel har mange af de samme kvaliteter. Både på Als og Horne Land har de deres største visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen i mellem- og nærzonen ved deres landanlæg og de nye vejføringer. Fordelen ved både sænketunnelen og den borede tunnel på Horne Land er, at den visuelle oplevelse af kystlandskabet ikke forstyrres, ligesom det forstyrres på Als med en stor visuelt dominerende dæmning ud i Lillebælt eller et stort landanlæg ved kysten, som det er tilfældet for broen ved Sønderhjørne. Den visuelle oplevelse af klinterne påvirkes dog ved etablering af både sænketunnel og borede tunnel. Genskabelsen af klinten, særligt syd for Dyngkrogen, vurderes som særlig sårbar over for etableringen af en sænketunnel.

Samlet set vil alle tre forslag til en fast forbindelse mellem Als og Fyn påvirke landskabsoplevelsen. Den borede tunnel vil have den mindste påvirkning, hvor den største påvirkning er omkring indføringspunkterne, særligt dæmningen ud for Als. Sænketunnelen besidder mange af de samme kvaliteter som den borede tunnel. Men dæmningen ud for Als og påvirkningen af oplevelsen af klinten syd for Dyngkrogen, vil få stor påvirkning på landskabsoplevelsen. Broforbindelsen vil have den største visuelle påvirkning af landskabet, både fra land og Lillebælt, men vil også kunne tilbyde bilisterne nye måder at opleve landskabet og de vide udsigter over Lillebælt, Als og Det Sydfynske Øhav.

2.1 Eksisterende forhold Lillebælt

Illustration vist fra Als mod Horne Land og Det Sydfynske Øhav i øst



I dette afsnit beskriver ni udvalgte visualiseringer nogle af de væsentlige visuelle, landskabelige forhold, der kendetegner kystlandskabet omkring en kommende kyst-til-kyst-forbindelse mellem Als og Fyn.

I afsnit 3 vurderes de fremtidige forhold – hvordan tre løsningsmuligheder – sænketunnel, boret tunnel og bro – vil påvirke landskabet.

I afsnit 4 beskrives seks udvalgte visualiseringer af eksisterende og fremtidige forhold, hvor der vil ske ændringer af de eksisterende veje på Als og Fyn.

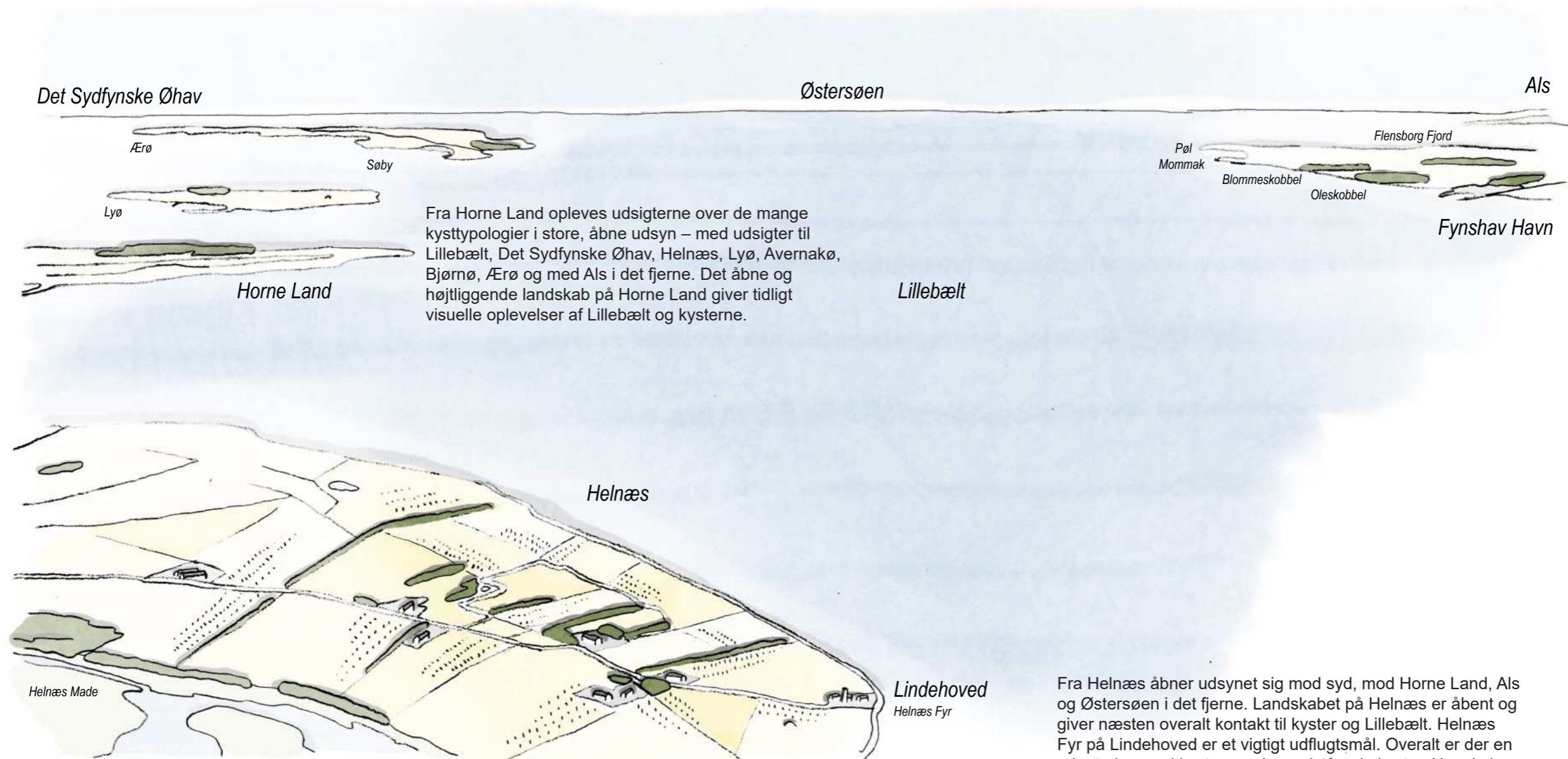
Lillebælt og kysterne ved Fyn er karakteriseret af dynamiske kystlinjer, hvor bæltet i samspil med fjorde, bugter og sund, mange øer, klinte, kystnære skove, strandenge, store landbrugsområder, små havne og kystbyer skaber et unikt blå/grønt landskab.

Lillebælt og kysten ved Als er karakteriseret ved et langt, sammenhængende kystlandskab med store kystnære skovområder.

Lillebælt er præget af en livlig trafik, fra fragtskibe i mange størrelser til lystfartøjer på nogle af Danmarks mest befærdede 'Blå Hovedveje' for lystfartøjer. Kystlandskaberne er kun lidt præget af større bebyggelser og tekniske anlæg.

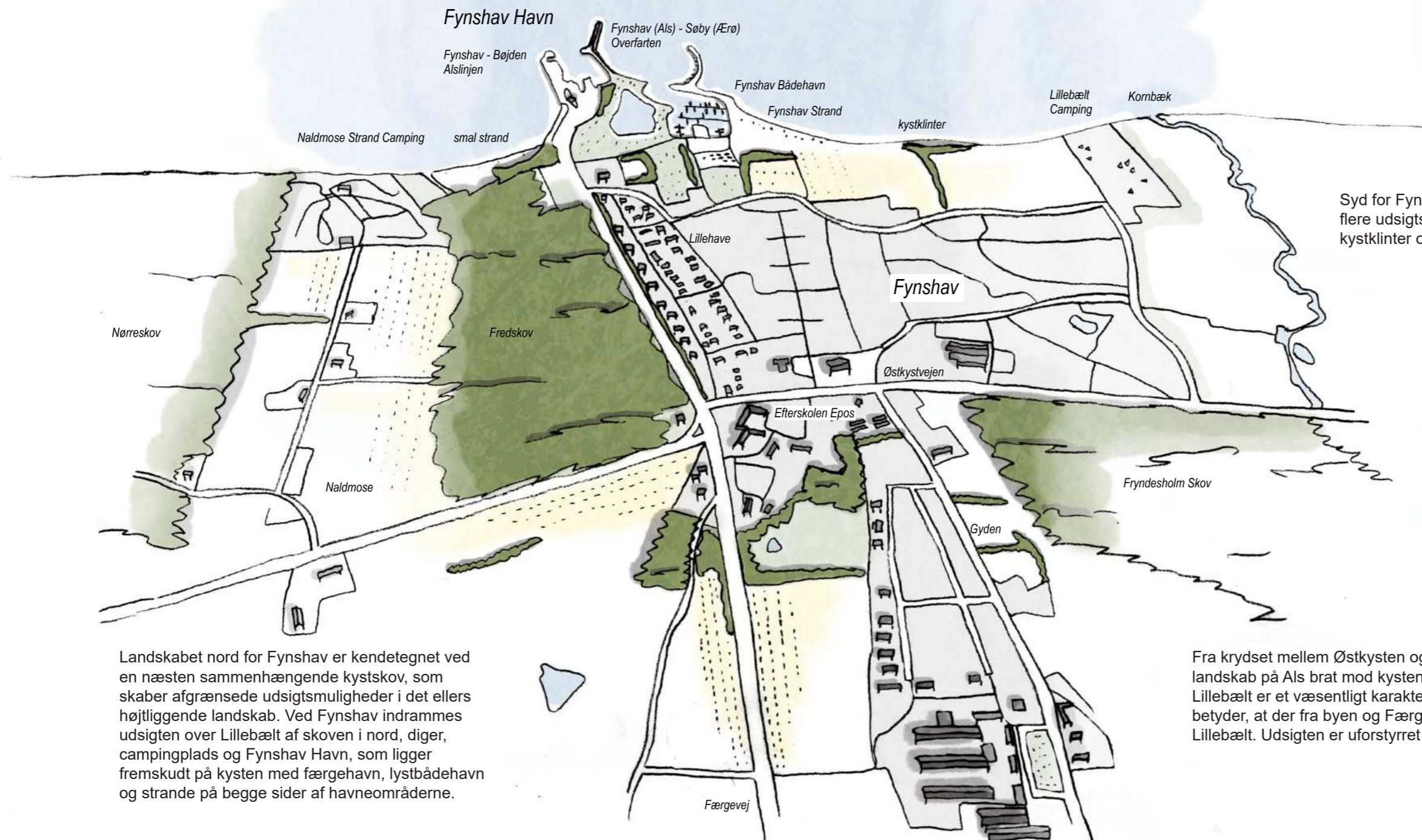
2.2 Eksisterende forhold Helnæs

Illustration vist fra Helnæs mod Lillebælt og Det Sydfynske Øhav og Als i syd



2.3 Eksisterende forhold Fynshav

Illustration vist fra Færgevej mod Lillebælt og Horne Land i øst



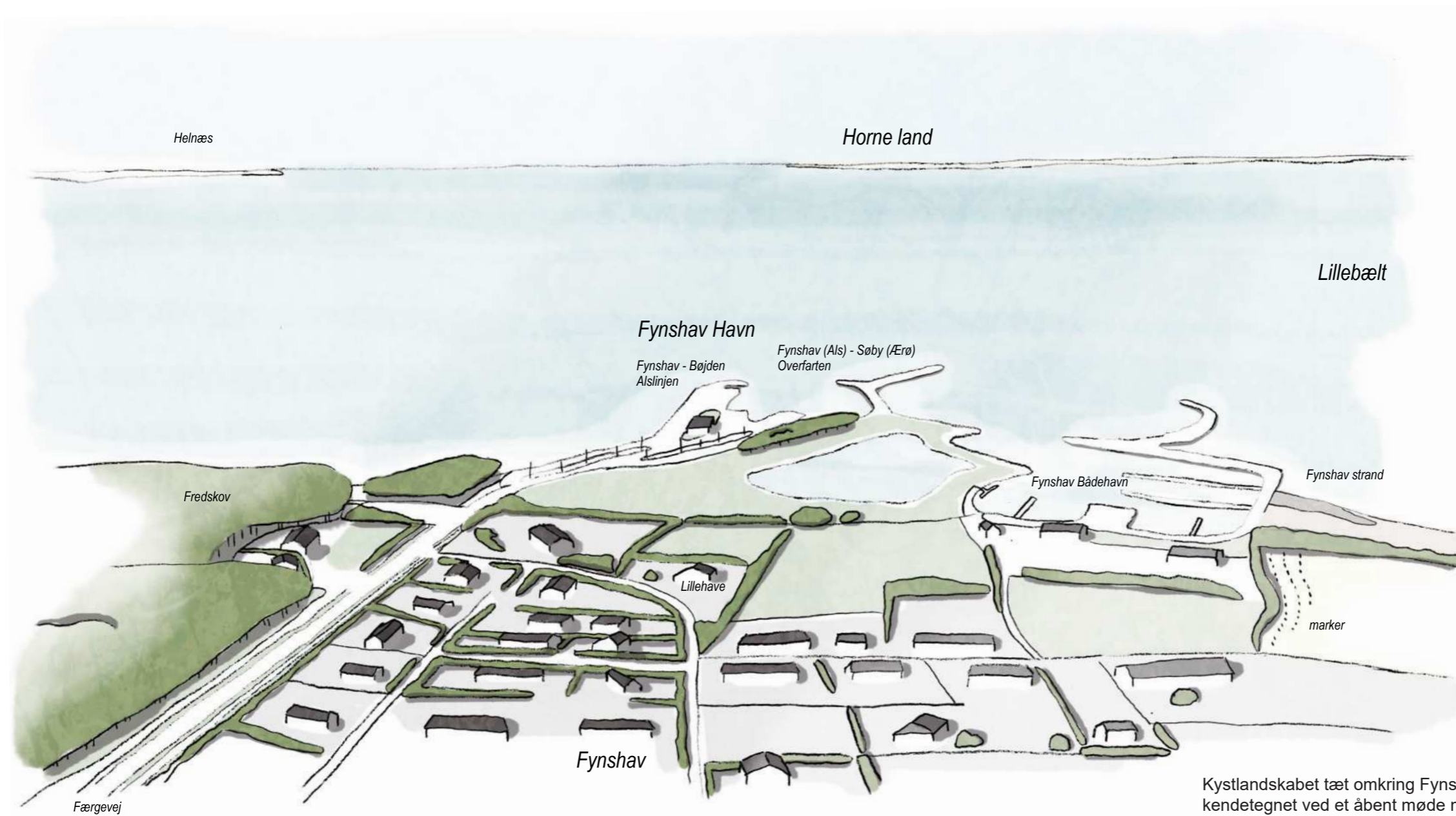
Syd for Fynshav er landskabet mere åbent med flere udsigtsmuligheder fra byområder, strande, kystklinter og campingpladser.

Landskabet nord for Fynshav er kendetegnet ved en næsten sammenhængende kystskov, som skaber afgrænsede udsigtsmuligheder i det ellers højtliggende landskab. Ved Fynshav indrammes udsigten over Lillebælt af skoven i nord, diger, campingplads og Fynshav Havn, som ligger fremskudt på kysten med færgehavn, lystbådehavn og strande på begge sider af havneområderne.

Fra krydset mellem Østkysten og Færgevej skræner det højtliggende landskab på Als brat mod kysten. Det skrånende terræn ned mod Lillebælt er et væsentligt karaktertræk ved ankomsten til Fynshav og betyder, at der fra byen og Færgevej er mange udsigtsmuligheder til Lillebælt. Udsigten er uforstyrret af større tekniske anlæg.

2.4 Eksisterende forhold Fynshav

Illustration vist fra Fynshav Havn og Færgevej mod Lillebælt og Horne Land i øst

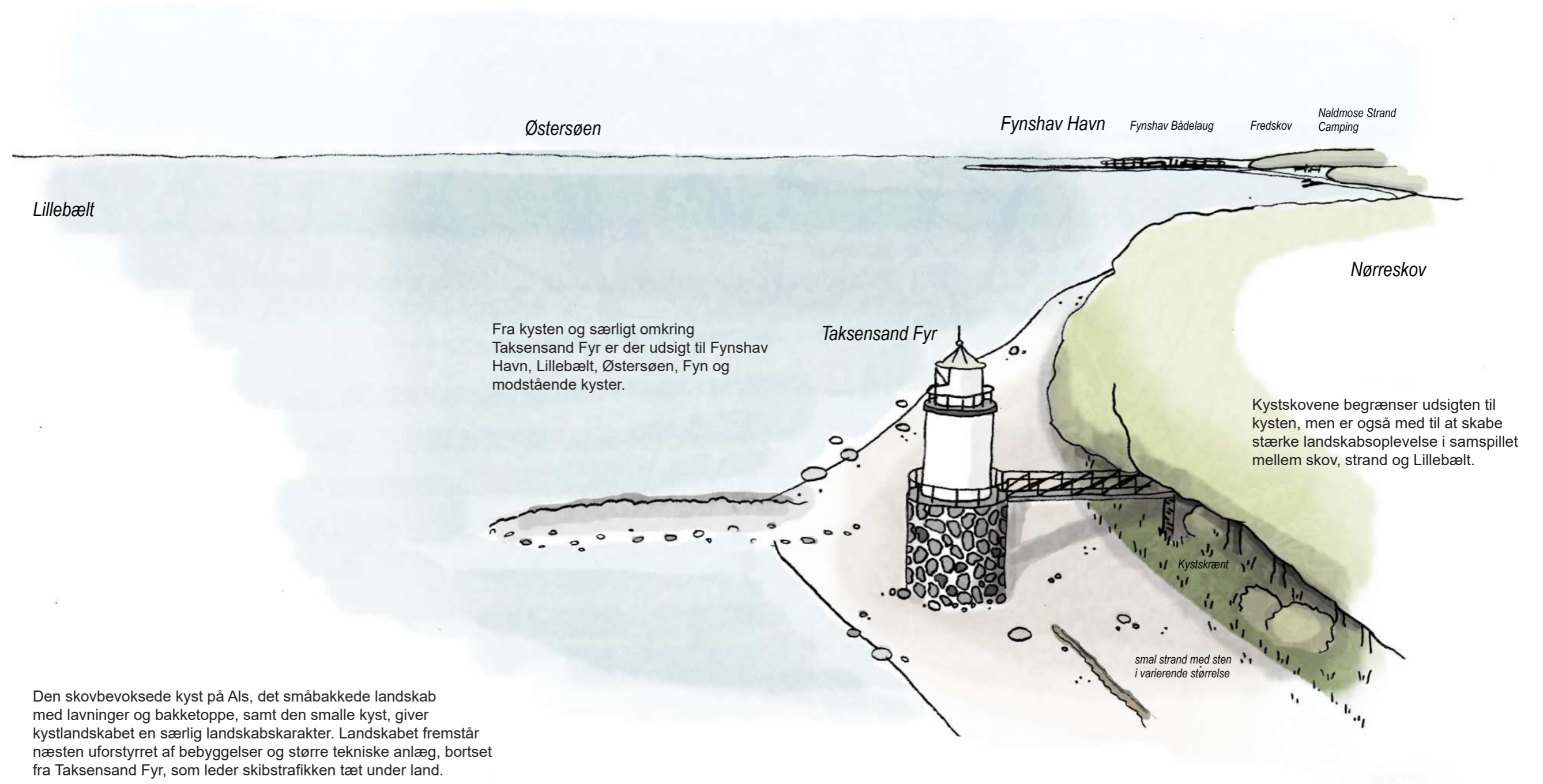


Færgevej er præget af markante grønne træer, Fredskov mod nord og byområdet i Fynshav mod syd. Begroede diger præger grænsen mellem Færgevej og Fredskov, mens grænsen mellem Færgevej og Fynshav er præget af hække og stier, som fører hele vejen ned til Fynshav Havn og kysten. Færgevej skaber et markant møde med kysten og Lillebælt – for bilister, cyklister og gående.

Kystlandskabet tæt omkring Fynshav Havn er åbent, kendetegnet ved et åbent møde mellem kystlinje, havneområde, strande og enge med mange muligheder for udsyn til kysten. Det skrående landskab skaber udsigtsmuligheder, der fortsætter ind bag kystlinjen. Havneområderne er store, med færgehavn, hvorfra der sejles til Bøjden på Horne Land og Ærø, opmarcharealer, et stort, grønt, fredet område og en lille bådehavn. Byens lave bygninger ligger tilbagetrukket fra kysten, hvoraf flere har udsigt til kysten. Landskabet er uforstyrret af større tekniske anlæg.

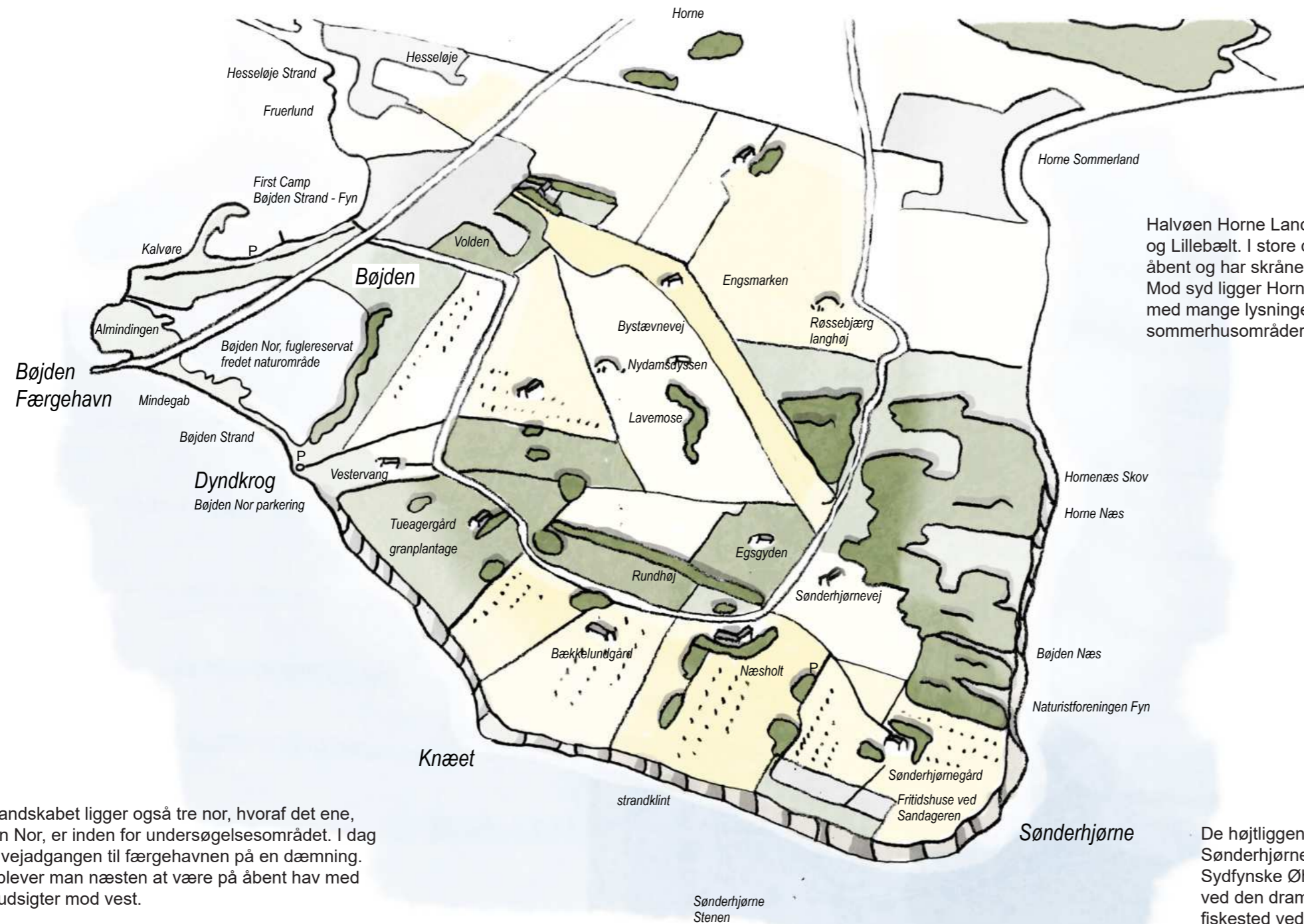
2.5 Eksisterende forhold Als og Lillebælt

Illustration vist fra kysten ved Taksensand Fyr med udsyn mod Fynshav Havn i syd



2.6 Eksisterende forhold Horne Land

Illustration vist fra indføring på Horne Land mod Horne by i øst



Halvøen Horne Land præges overalt af nærheden til kysten og Lillebælt. I store dele af området ligger landskabet højt, er åbent og har skrånede morænelandskaber mod kysterne. Mod syd ligger Hornenæs Skov som et stort skovområde med mange lysninger. Mod vest og nord ligger mindre sommerhusområder, marker og flere store plantageområder.

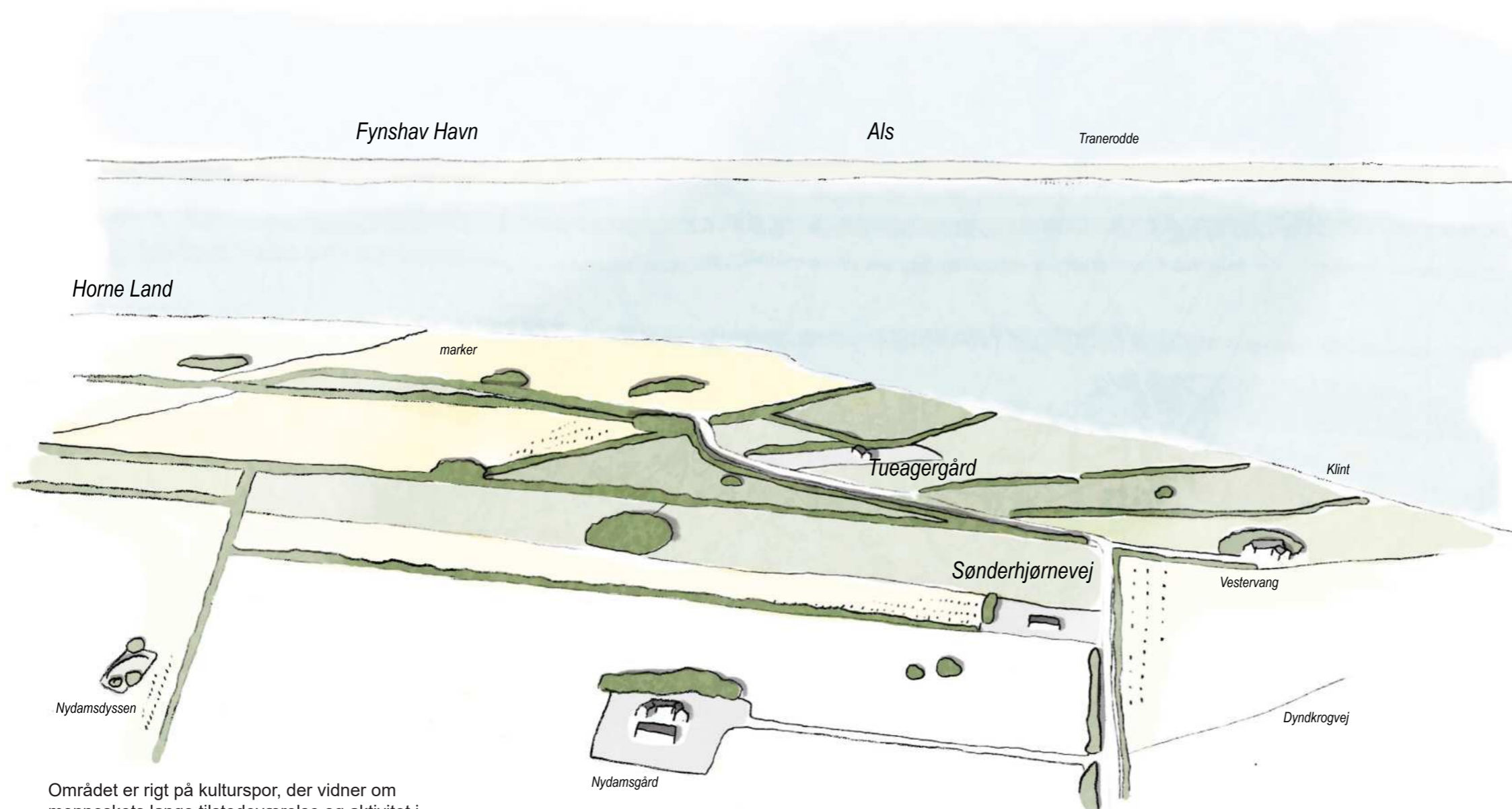
Landskabet er karakteriseret ved middelstore markfelter, spredtliggende gårde, flere fortidsminder, bakker, mindre skovområder, hegn, stengærder og sporadisk bevoksede diger, som indrammer udsigtsmuligheder og forstærker landskabsoplevelsen af kystlandskabet og modstående kyster.

I kystlandskabet ligger også tre nor, hvoraf det ene, Bøjden Nor, er inden for undersøgelsesområdet. I dag ligger vejadgangen til færgehavnen på en dæmning. Her oplever man næsten at være på åbent hav med åbne udsigter mod vest.

De højtliggende klinte, Knæet og Sønderhjørne, giver vide udsigter over Det Sydfynske Øhav. Sønderhjørne er kendetegnet ved den dramatiske klint og et populært fiskested ved Sønderhjørne Stenen.

2.7 Eksisterende forhold indføring Horne Land

Illustration vist syd fra Dyndkrogen med udsigt mod Fynshav i øst

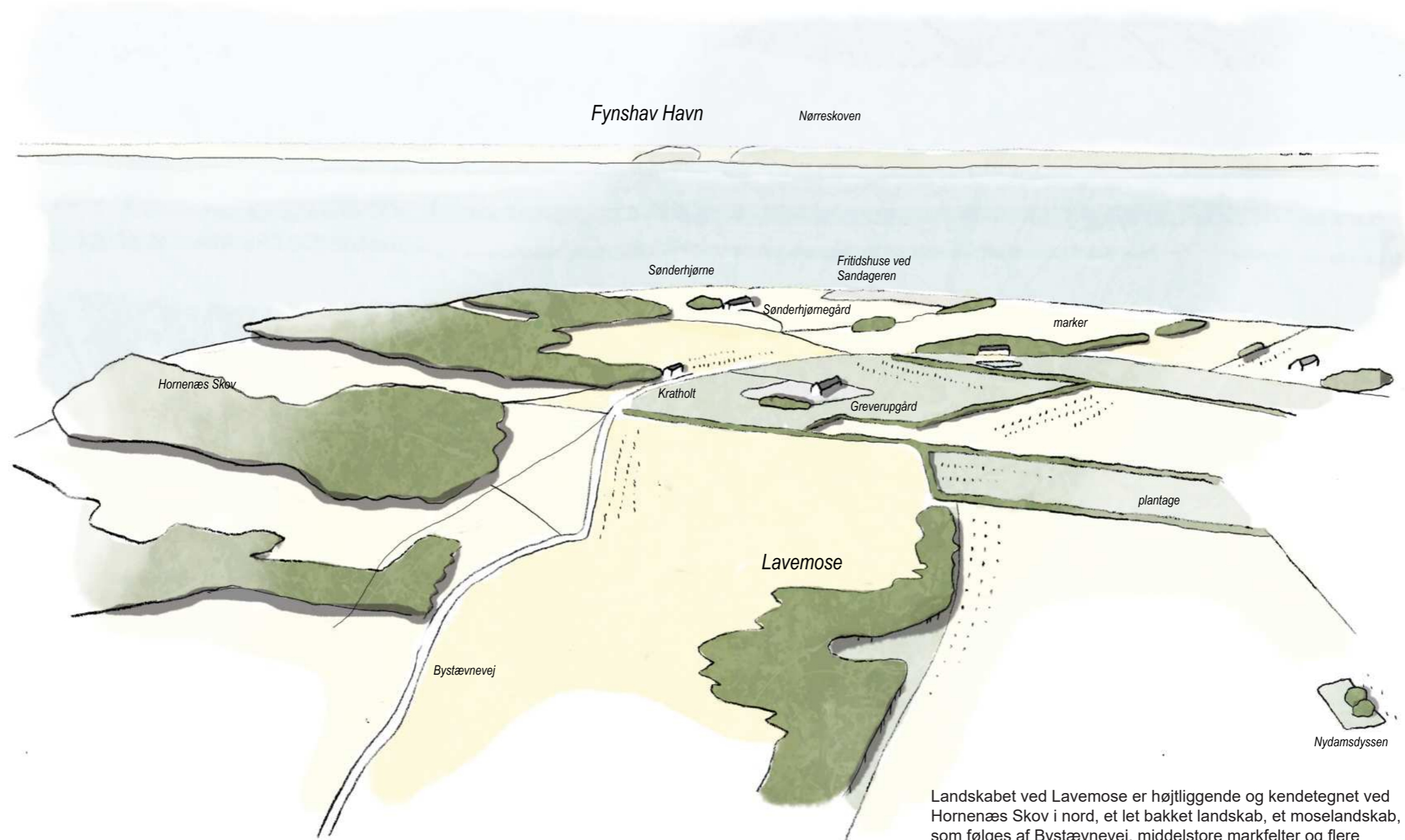


Området er rigt på kulturspor, der vidner om menneskets lange tilstedeværelse og aktivitet i landskabet, såsom Nydamdyssen, diger og hegn. Landskabet er uforstyrret af større tekniske anlæg.

Kysten ved Dyndkrogen er præget af lavere klinter. Landskabet længere inde på land er kendetegnet ved spredt beliggende gårde, et let bølget terræn og store sammenhængende granplantager, som strækker sig gennem området, og hvis tætte beplantning påvirker områdets muligheder for udsyn.

2.8 Eksisterende forhold indføring Horne Land

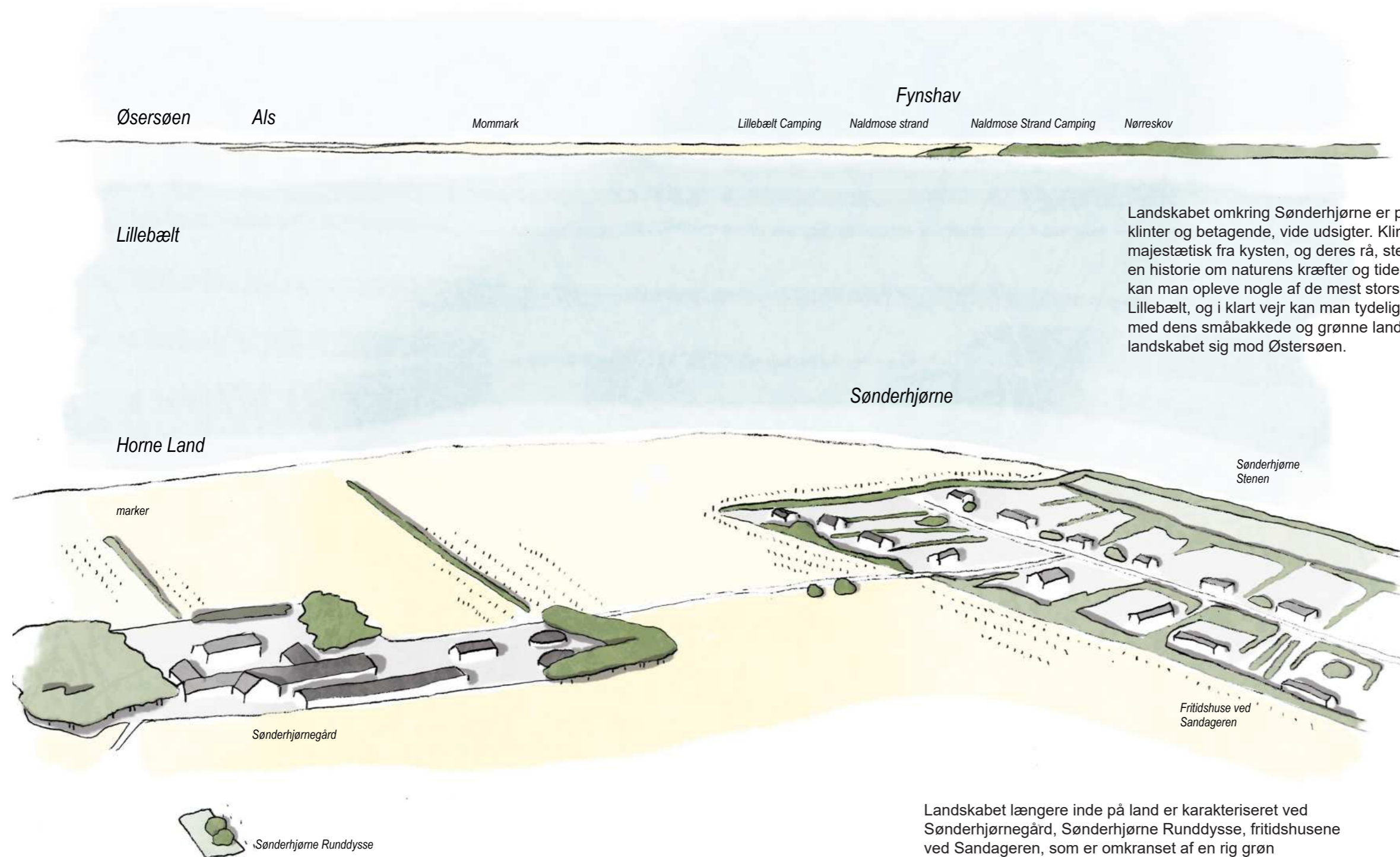
Illustration vist fra Lavemose mod Fynshav i øst



Landskabet ved Lavemose er højtliggende og kendetegnet ved Hornenæs Skov i nord, et let bakket landskab, et moselandskab, som følges af Bystævnevej, middelstore markfelter og flere granplantager. Der er spredt liggende gårde, mindre plantninger og hegn, der bryder det åbne landskab og tilføjer stor variation. Hertil findes flere fortidsminder, bevoksede diger, stengærder og Nydamdyssen. Flere steder er der vide udsyn til Lillebælt. Landskabet er uforstyrret af større tekniske anlæg.

2.9 Eksisterende forhold indføring Horne Land

Illustration vist fra indføring ved Sønderhjørne mod Fynshav i øst

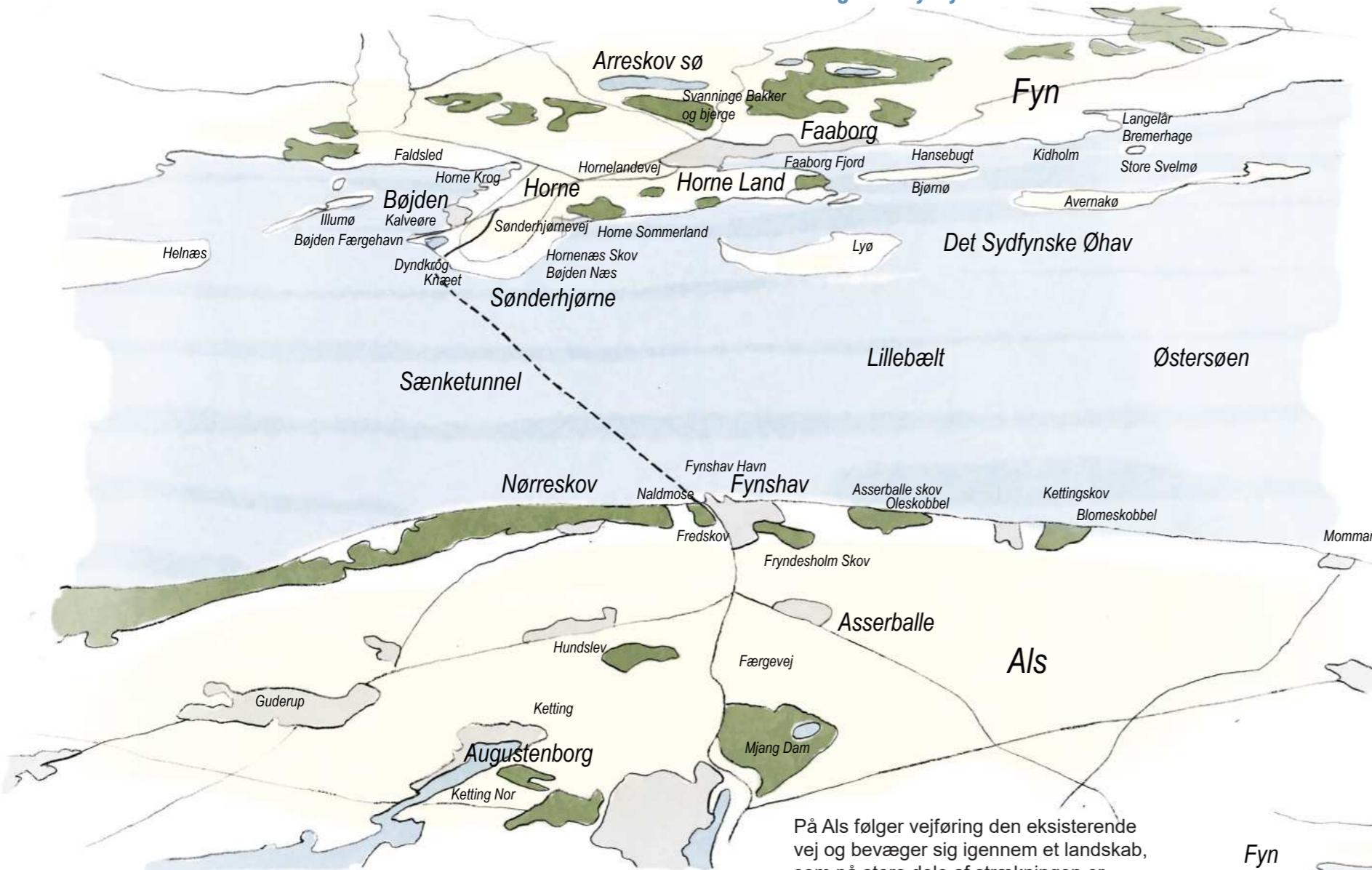


Landskabet omkring Sønderhjørne er præget af dramatiske klinter og betagende, vide udsigter. Klinterne rejser sig majestætisk fra kysten, og deres rå, stejle skråninger fortæller en historie om naturens kræfter og tidens påvirkning. Herfra kan man opleve nogle af de mest storslåede udsigter over Lillebælt, og i klart vejr kan man tydeligt se konturerne af Als med dens småbakkede og grønne landskaber. Mod øst åbner landskabet sig mod Østersøen.

Landskabet længere inde på land er karakteriseret ved Sønderhjørnegård, Sønderhjørne Runddysse, fritidshusene ved Sandageren, som er omkranset af en rig grøn beplantning, samt store markfelter omkranset af Hornenæs Skov i øst og sommerhusene ved Sandageren i vest. Landskabet opleves åbent med fokus på den storslåede, vide udsigt. Landskabet er uforstyrret af større tekniske anlæg.

3.1 Sænkettunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist fra Als mod Horne Land og Det Sydfynske Øhav i øst



På Horne Land ilandføres sænkettunnelen syd for Dyndkrogen, her er den største visuelle påvirkning af landskabet. Landskabsoplevelsen fra kysten, strandene, klinterne og udsigten til modstående kyster forstyrres ikke.

Den nye vejføring tæt på ilandføringen på Horne Land krydser flere historiske markskel, dysser, hegn og diger. Inde på Horne Land og videre følger forbindelsen eksisterende veje, og bevæger sig igennem et landskab, som er påvirket af byudvikling, randbebyggelse og store, fredede naturområder - Arreskovsø og Svanninge Bakker og Bjerge.

På Als følger vejføring den eksisterende vej og bevæger sig igennem et landskab, som på store dele af strækningen er påvirket af urbanisering.

Fremtidige forhold I Fyns Hav påvirker sænkettunnelen især landskabsoplevelsen for enden af Fæergevej, hvor en ny dæmning bliver et markant nyt element i kystlandskabet. Den vil kunne ses fra kysten på Als, fra Fynshav, Fynshavn, Fæergevej og af lystsejlerne på Lillebælt.

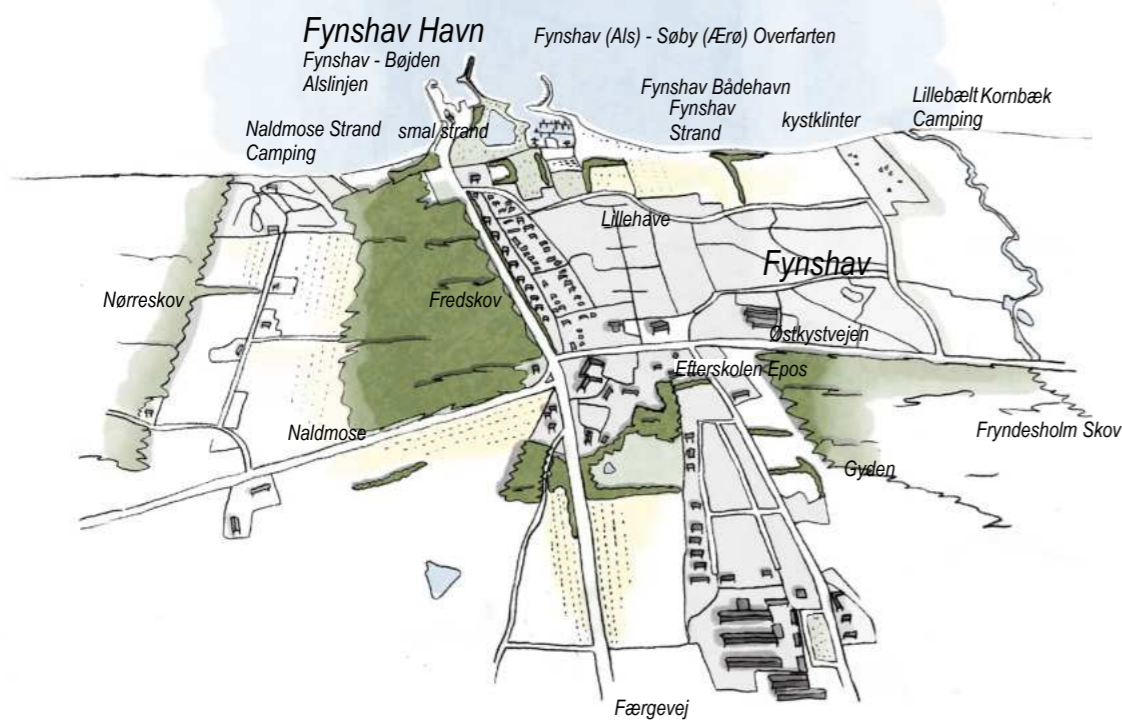
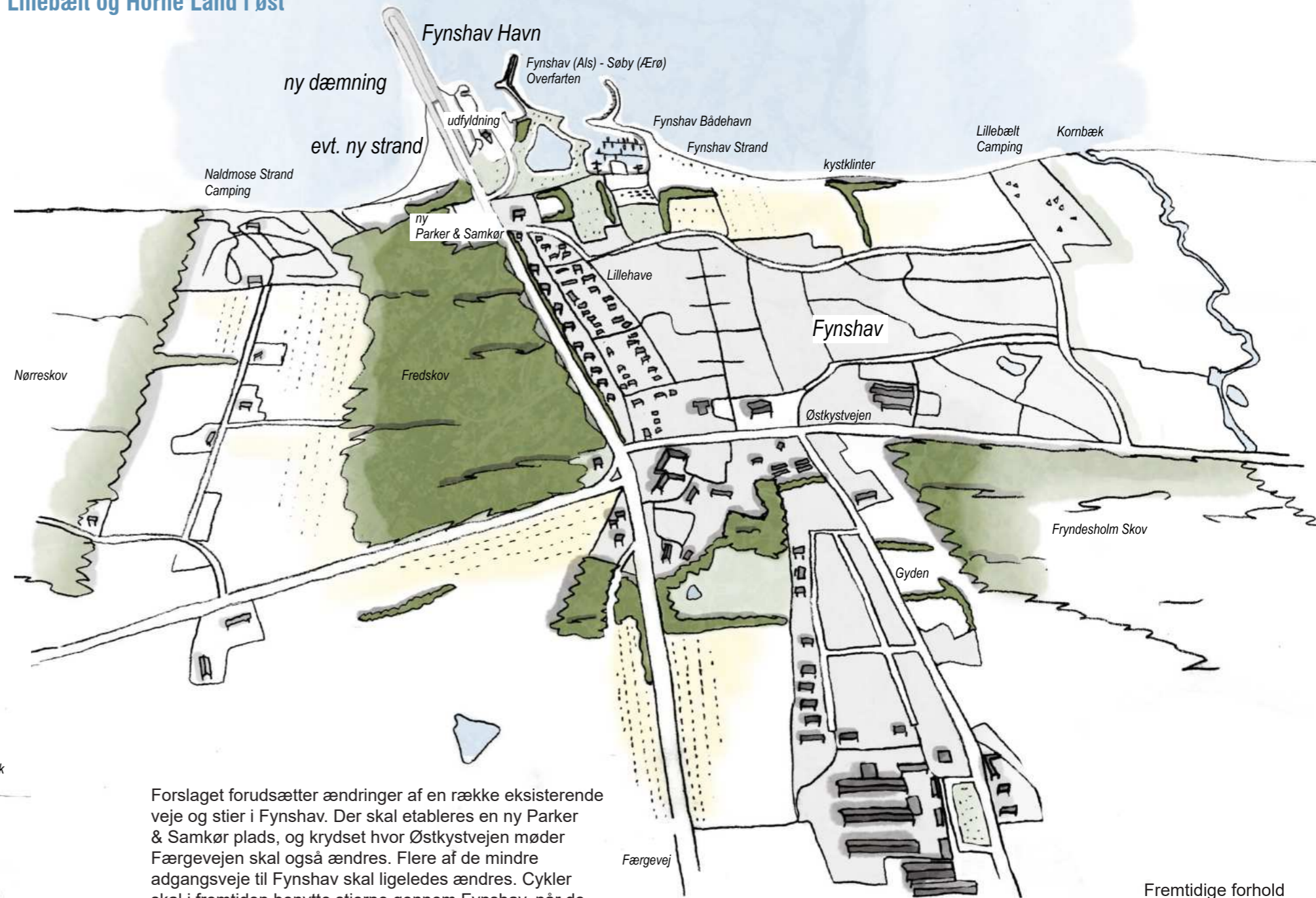


Eksisterende forhold. Se s. 9 for beskrivelse.

3.2 Sænkettunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist fra Færgevej på Als mod Lillebælt og Horne Land i øst

Færgevej fortsættes vest om færgehavnen, og føres ud i Lillebælt ad en rampe. Rampen bygges ind i en dæmning, der vil få en højde, der beskytter tunnelen imod stormfloder. Dæmningen placeres så færgehavnen forsat kan benyttes af færgeruten til Søby på Ærø. Dæmningen omkring nedkørslen til tunnelen vil væsentligt ændre landskabsoplevelsen af kysten, både når man færdes på og langs kysten omkring Fynshav og som trafikant på Færgevej til og fra tunnelen. På nordsiden af dæmningen, op mod Naldmose Strand Camping, opstår en bugt hvor der evt. kan skabes en bredere strand.



Forslaget forudsætter ændringer af en række eksisterende veje og stier i Fynshav. Der skal etableres en ny Parker & Samkør plads, og krydset hvor Østkystvejen møder Færgevejen skal også ændres. Flere af de mindre adgangsveje til Fynshav skal ligeledes ændres. Cykler skal i fremtiden benytte stierne gennem Fynshav, når de skal til færgen til Søby, og stien langs Færgevej mellem Østkystvejen og Lillehave nedlægges.

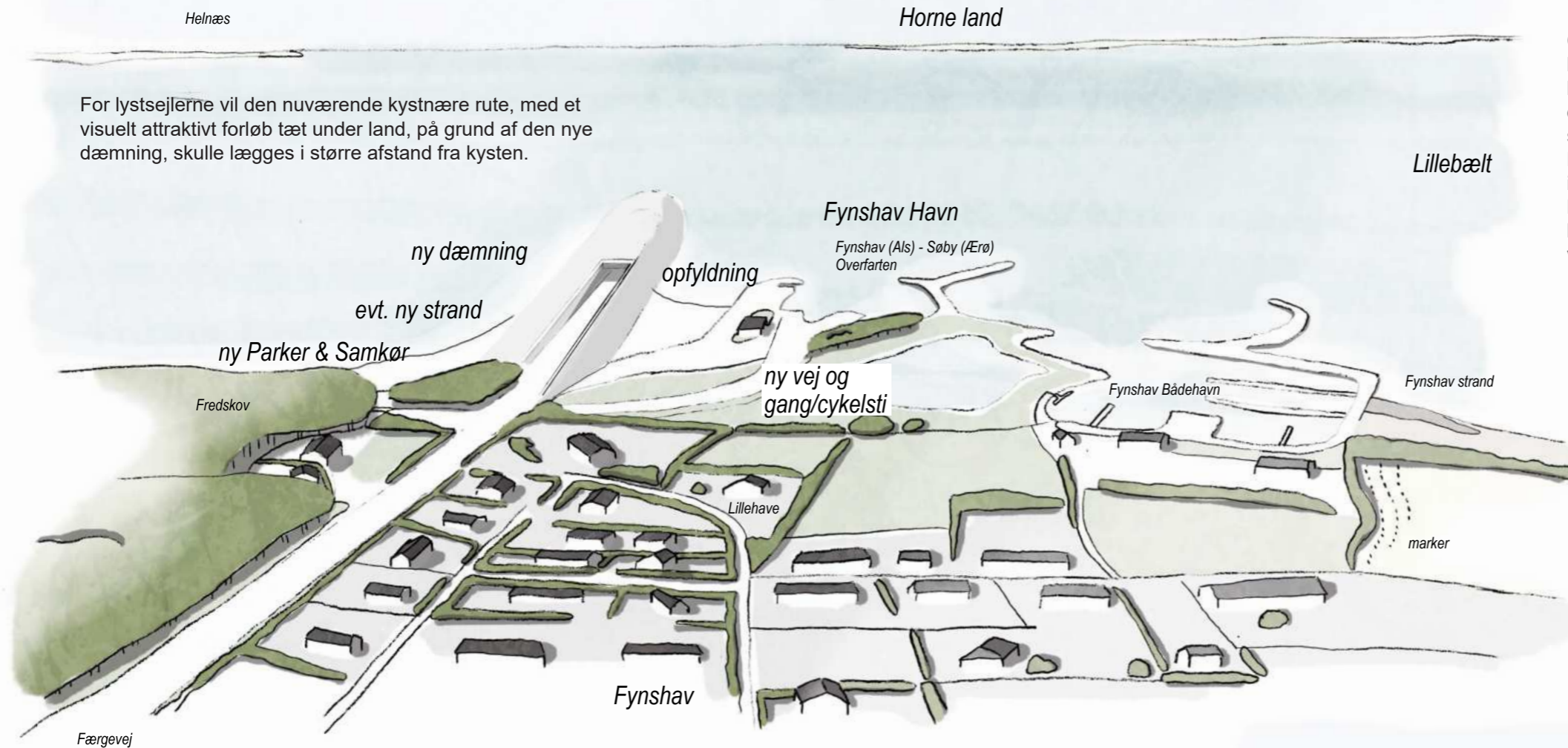
Den visuelle oplevelse af landskabet bag kystlinjen påvirkes ikke på grund af de store kystskove. Den største ændrede oplevelse bag kystlinjen er for cyklister som kommer fra Sønderborg, som nu skal cykle via Gyden til Fynshav Havn og ikke langs den karakteristiske Færgevej.

Eksisterende forhold. Se s. 11 for beskrivelse.

Fremtidige forhold

3.3 Sænkettunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist fra Fynshav Havn fra Færgevej mod Lillebælt og Horne Land i øst

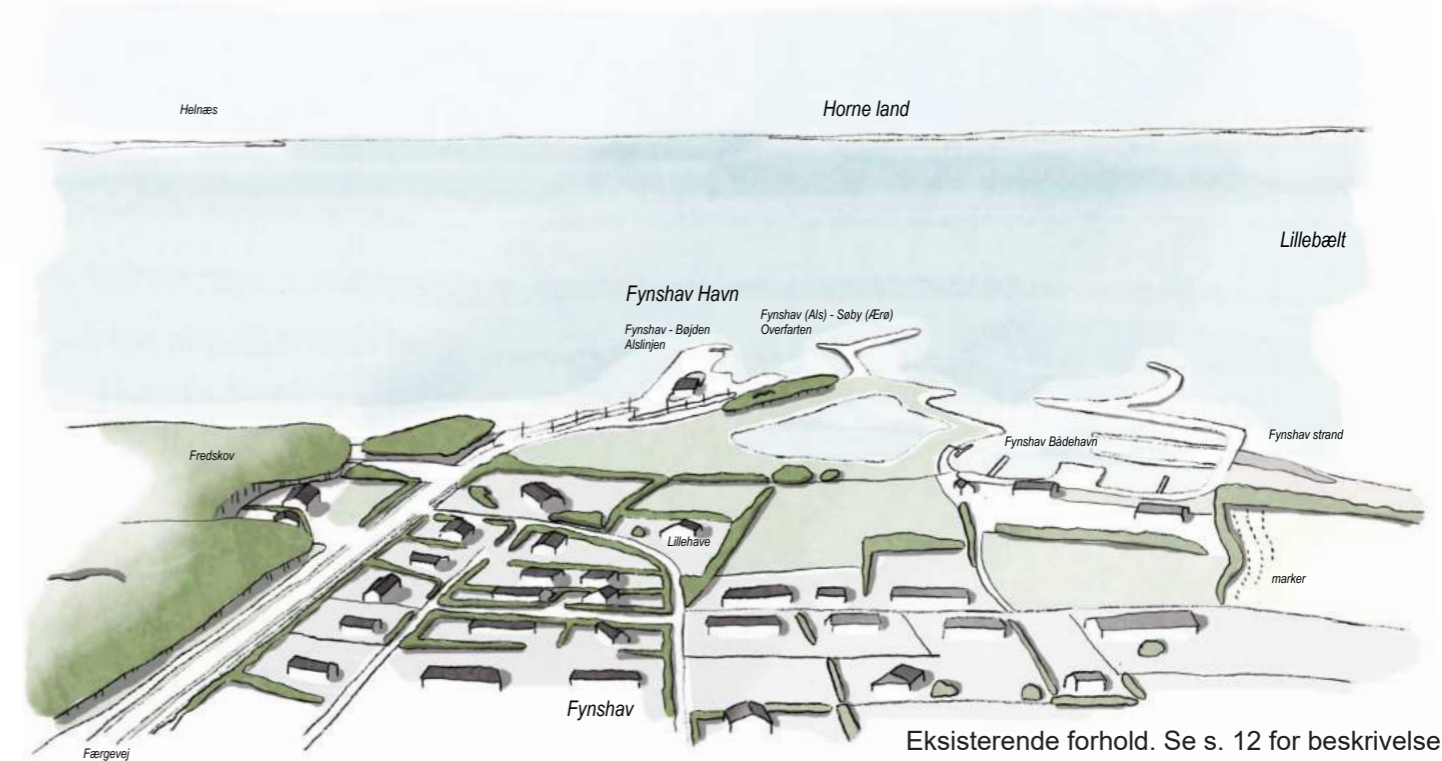


For lystsejlerne vil den nuværende kystnære rute, med et visuelt attraktivt forløb tæt under land, på grund af den nye dæmning, skulle lægges i større afstand fra kysten.

Omkring rampen, der fører ned til tunnelen, skal etableres en høj dæmning for at beskytte sænkettunnelen mod stormfloder og havstigninger. Dæmningen vil have en markant indvirkning på den visuelle oplevelse af kystlandskabet i nærområdet, og vil med sin størrelse og placering fremstå som en dominerende struktur. Den lukker den tidligere ubrudte horisont, og vil væsentlig ændre indtrykket af kystlinjen når man færdes i området. Udsynet til Lillebælt vil blive mere begrænset og påvirke de åbne udsigter langs kysten og til modstående kyster. Evt. skiltning, belysning mm. vil også påvirke den visuelle oplevelse af landskabet.

Fremtidige forhold

Projektet forudsætter en ny føring af Færgevej, som fra kysten via en rampe skal møde indkørslen til tunnelen. Rampen vil få betydning for den nuværende kyststi, som skal flyttes lidt væk fra kysten, tættere på Lillehave. Rampen medfører også ændringer af veje, cykelstier og stier til færgehavnens opmarcharealer. Den nye adgangsvej til opmarcharealerne vil også påvirke landskabsoplevelsen af det beskyttede naturområde, der i dag ligger uforstyrret mellem Fynshav Havn og Fynshav Bådehavn.

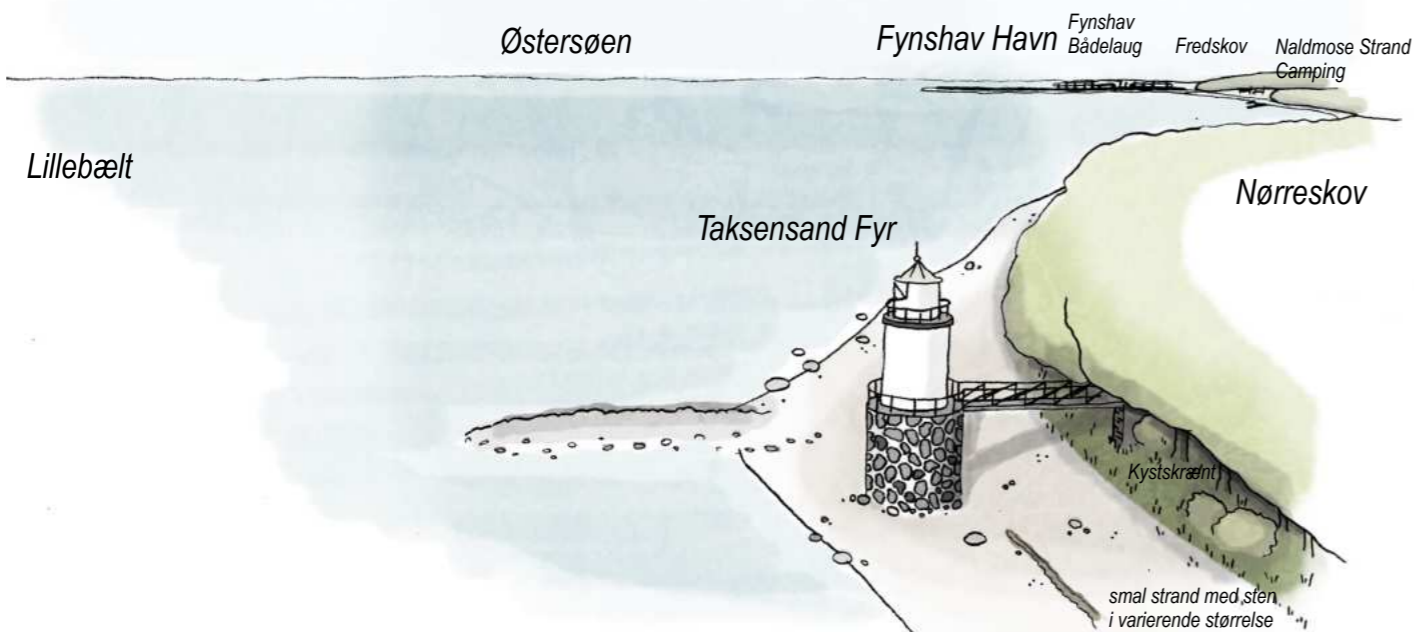
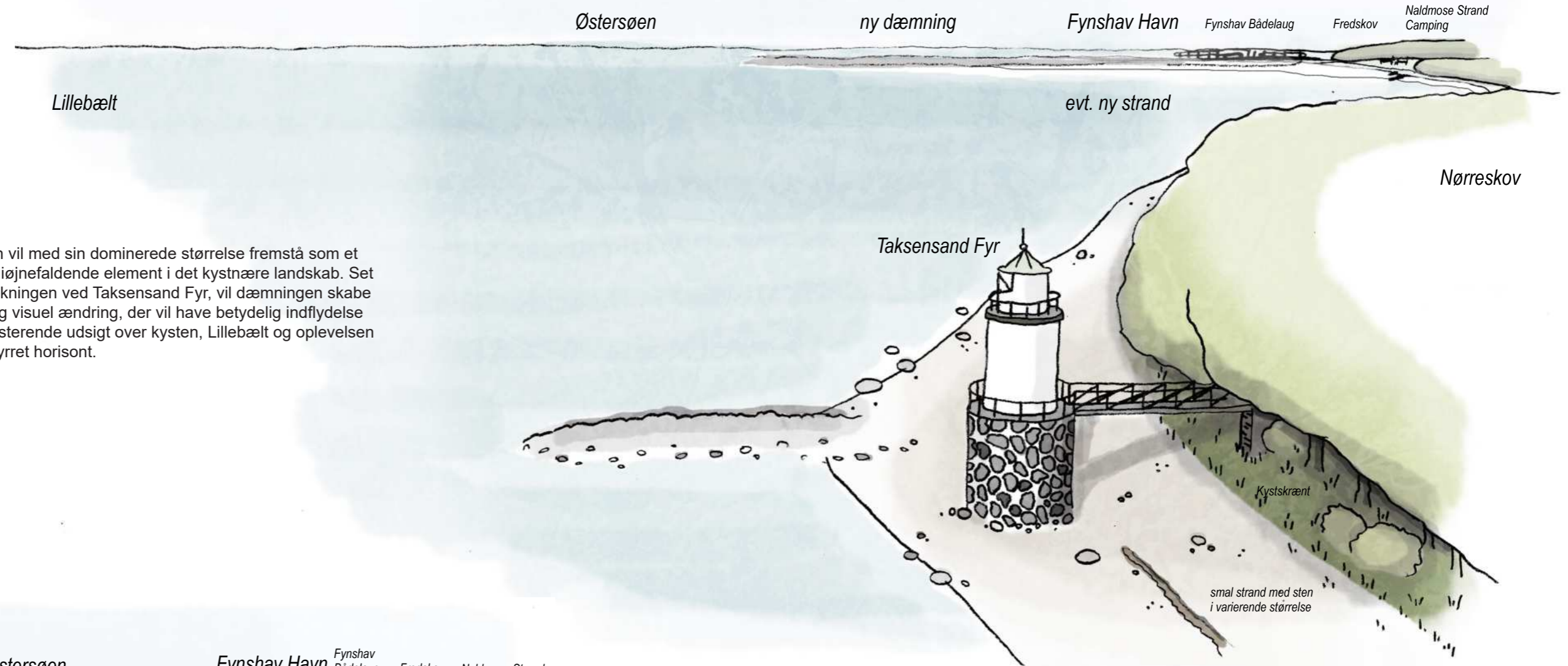


Eksisterende forhold. Se s. 12 for beskrivelse.

3.4 Sænketunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist fra kysten ved Taksensand Fyr mod ny dæmning og broforbindelse i syd

Dæmningen vil med sin dominerede størrelse fremstå som et markant og iøjnefaldende element i det kystnære landskab. Set fra kyststrækningen ved Taksensand Fyr, vil dæmningen skabe en væsentlig visuel ændring, der vil have betydelig indflydelse på den eksisterende udsigt over kysten, Lillebælt og oplevelsen af en uforstyrret horisont.



Eksisterende forhold. Se s. 13 for beskrivelse.

3.5 Sænketunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist fra indføring på Horne Land mod Horne by i øst

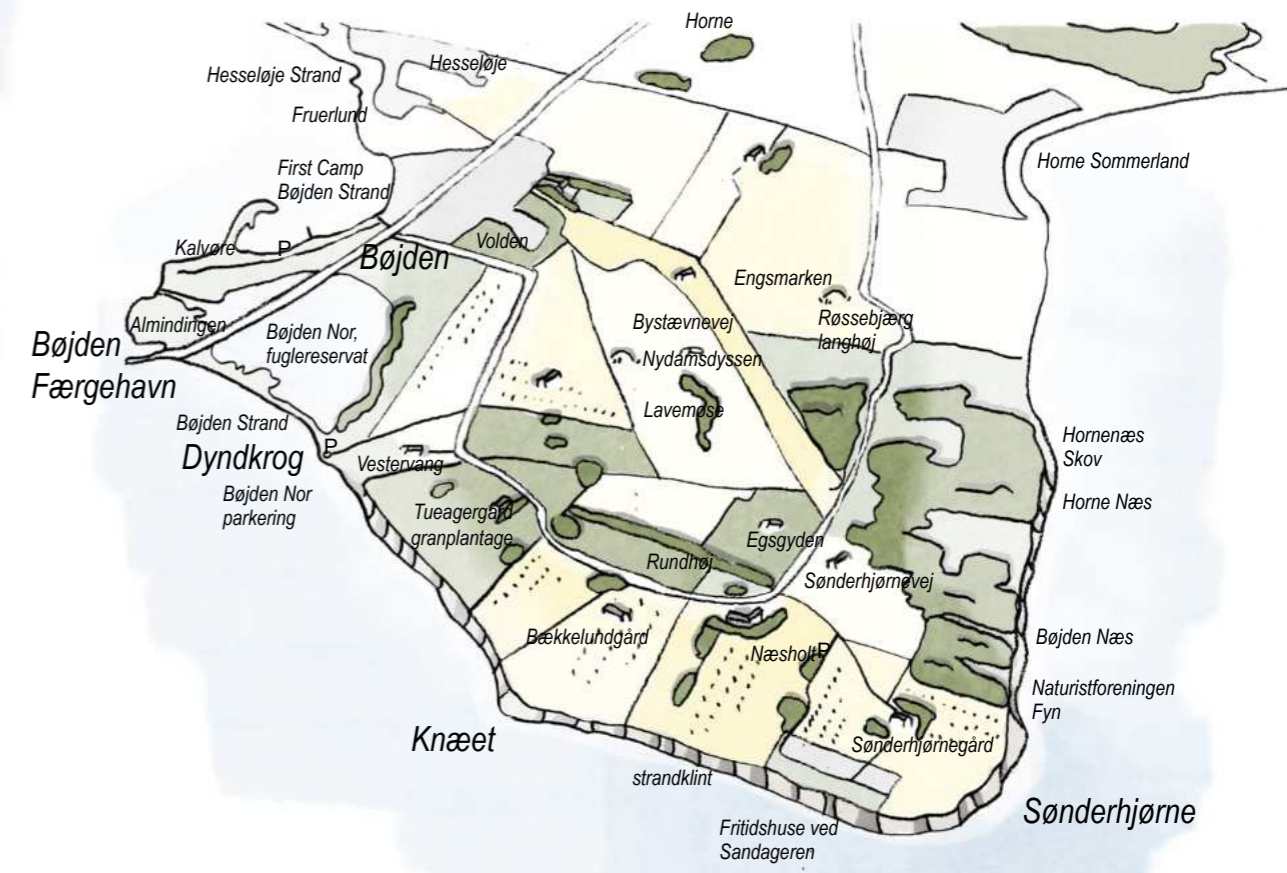
Oplevelsen af landskabet omkring den nye vejføring bag kysten, som fører op til Hornelandevej, vil blive væsentligt ændret. Den vil passere flere gravhøje, stendiger og gårde og krydse markskel, som har eksisteret siden 1800-tallet. Ved at skære igennem disse markskel introducerer vejføringen en ny og anderledes inddeling, som bryder med den, der har formet landskabet i århundreder. Den visuelle oplevelse af det åbne kulturlandskab, påvirkes også af den nye, moderne vejs tracering og tilpasning til terræn.

Indføringen for sænketunnelen er fastlagt under hensyntagen til terrænforholdene, størst mulig afstand til Bøjden campingplads og Horne Sommerland. Sænketunnelen møder Horne Land nedgravet under kysten syd for Dyndkrog. Kysten, klinterne og det kystnære landskab vil efter anlægsperioden fremstå næsten upåvirket, kun spor af genetableringen af klinten vil være synlige. Sænketunnelen har ingen visuel påvirkning af udsigten til modstående kyster.



Fremtidige forhold

Selve tunnelportalen og dens skiltning mm. kan blive et markant og visuelt dominerende element i landskabet omkring anlægget, idet dens størrelse og struktur vil bryde med det naturlige terræn og ændre på de eksisterende granplantager. Områdets tætte beplantning og plantagerne betyder, at udsynet til rampen og tunnelportalen fra de omkringliggende områder vil være begrænset.

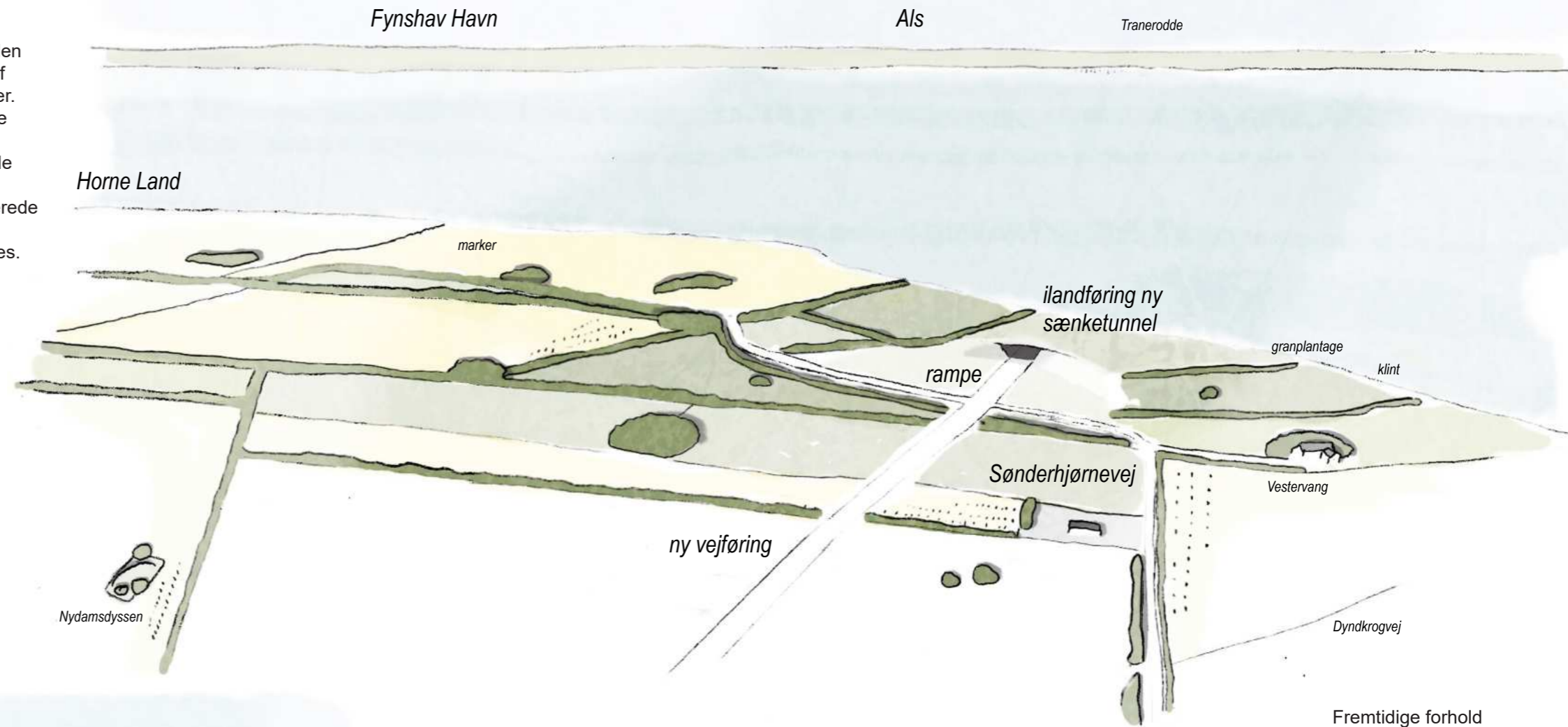


Eksisterende forhold. Se s. 14 for beskrivelse.

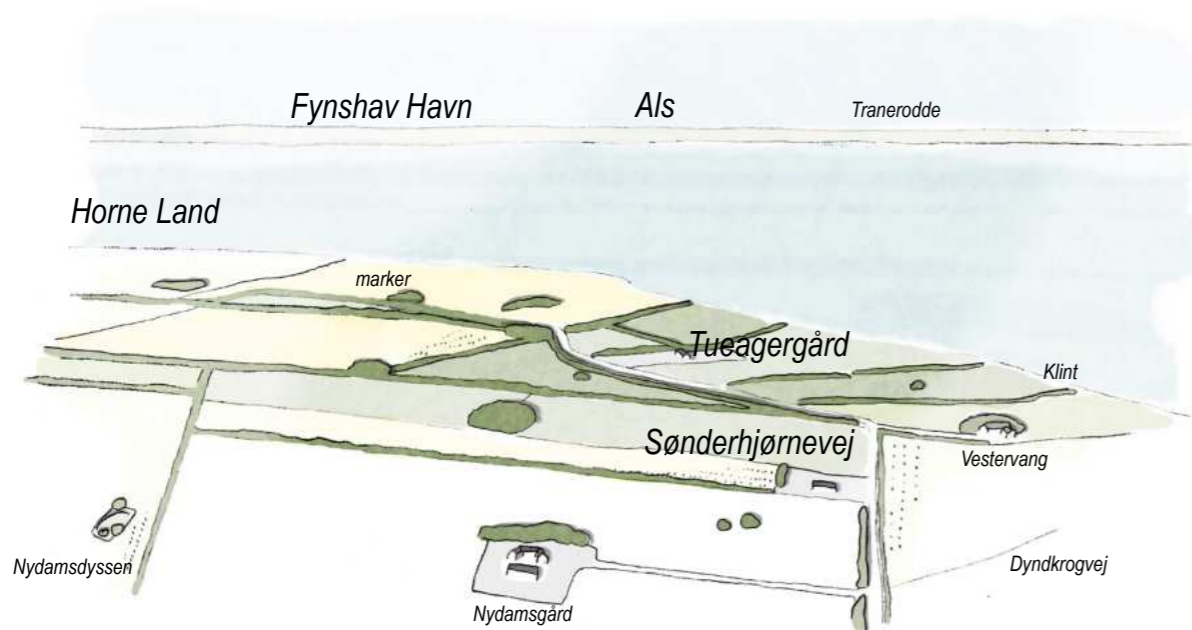
3.6 Sænketunnelens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA01 vist syd fra Dyndkrogen med udsigt mod Fynshav i øst

Ved Dyndkrogen, tæt på kysten, har sænketunnelen ingen visuel påvirkning på landskabsoplevelsen af stranden, klinten og udsigten til modstående kyster. Kun genetableringen af klinten vil efterlade synlige spor. Længere inde på land vil tunnelportalen og rampe have en markant indvirkning på den visuelle oplevelse af landskabet og vil med sin størrelse, placering og evt. skiltning fremstå som en dominerende struktur i kulturlandskabet. Udformningen af nærtliggende marker og plantager vil også påvirkes.



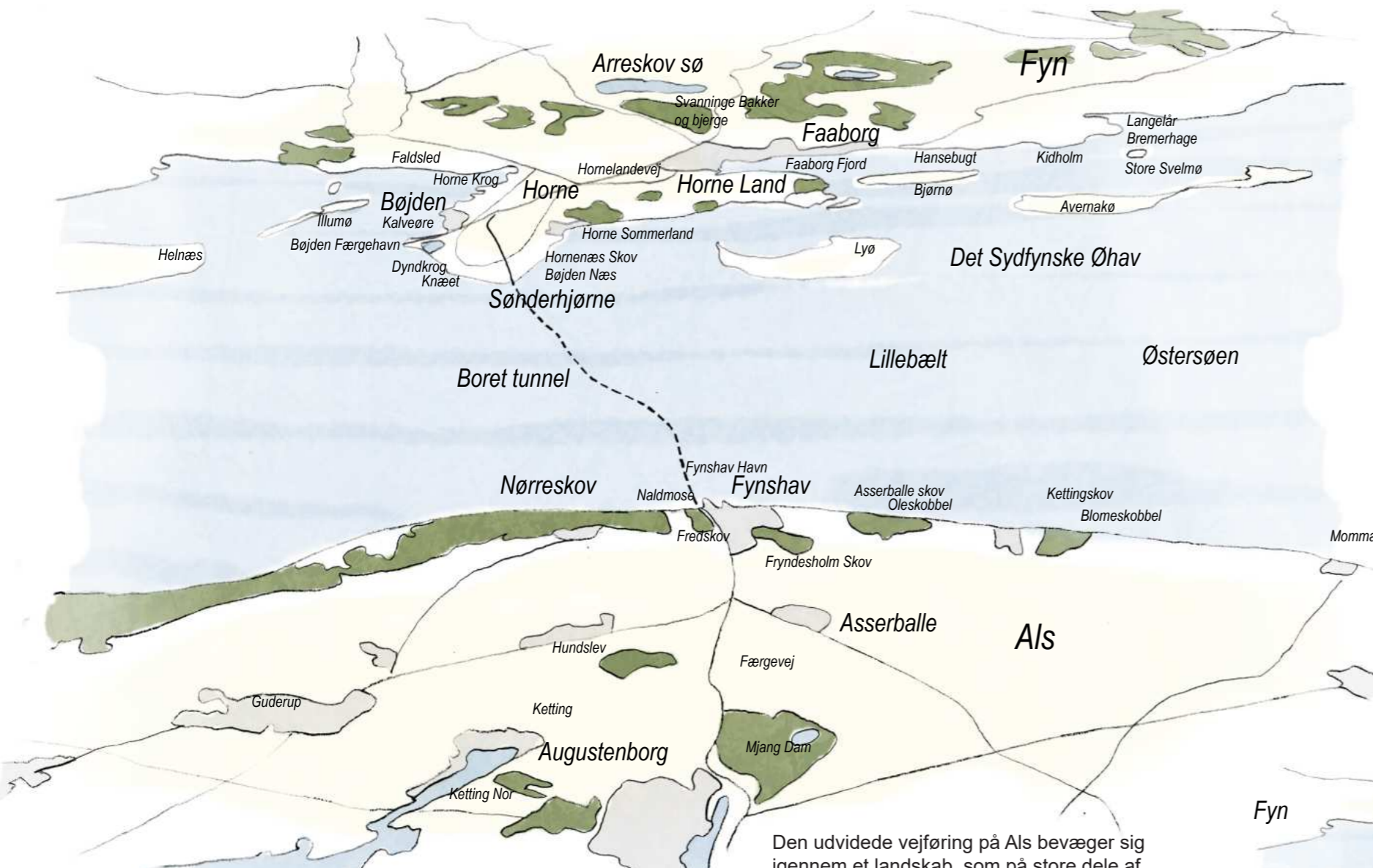
Udsigten til Lillebælt kan ved indføringspunktet påvirkes, da udsigten i dag er begrænset af områdets granplantager. Landanlægget kunne medføre nye muligheder for udsyn over Lillebælt, afhængig af projektets landskabsprojekt. Landanlæggets nye vejføring, går på tværs af langstrakte hegn og historiske markskel, som stammer helt tilbage fra 1800-tallet. Landanlægget vil påvirke den visuelle oplevelse af landskabet, med mulighed for også at skabe nye udsynsmuligheder over Lillebælt og modstående kyster.



Eksisterende forhold. Se s. 15 for beskrivelse.

3.7 Den borede tunnels visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA11 vist fra Als mod Horne Land og Det Sydfynske Øhav i øst



Inde på Horne Land og videre Længere inde i land følger forbindelsen eksisterende veje, og bevæger sig igennem et landskab, som er påvirket af byudvikling, lejlighedsvis randbebyggelse og store, fredede naturområder - Arreskovsø og Svanninge Bakker og Bjerge.

Oplevelsen af landskabet omkring den nye vejføring bag kysten, som fører op til Hornelandevej, vil blive væsentligt påvirket. Den vil passere flere gravhøje, stendiger og gårde og krydse markskel, som har eksisteret siden 1800-tallet. Ved at skære igennem disse skel introducerer vejføringen en ny og anderledes inddeling, som bryder med den, der har formet kulturlandskabet. Den visuelle oplevelse af det åbne kulturlandskab, påvirkes også af den nye, moderne vejs tracering og tilpasning til terræn.

Den borede tunnel ilandføres inde på Horne Land ved Lavemose. Indføringspunktet på klinten er under den karakteristiske klint ved Søndershjørne og påvirker ikke denne eller udsigterne fra kysten til Lillebælt og de modstående kyster.

Fremtidige forhold

Den borede tunnels påvirkning af landskabsoplevelsen på Als, ved Fynshavn, er gennemgået under afsnittet om sænketunnelens påvirkning af landskabsoplevelsen, da de to indføringer, via en rampe omgivet af en dæmning, er tilnærmelsesvis ens.

Den udvidede vejføring på Als bevæger sig igennem et landskab, som på store dele af strækningen er påvirket af den eksisterende vejføring og kulturlandskabets urbanisering.



Eksisterende forhold. Se s. 9 for beskrivelse.

3.8 Den borede tunnels visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

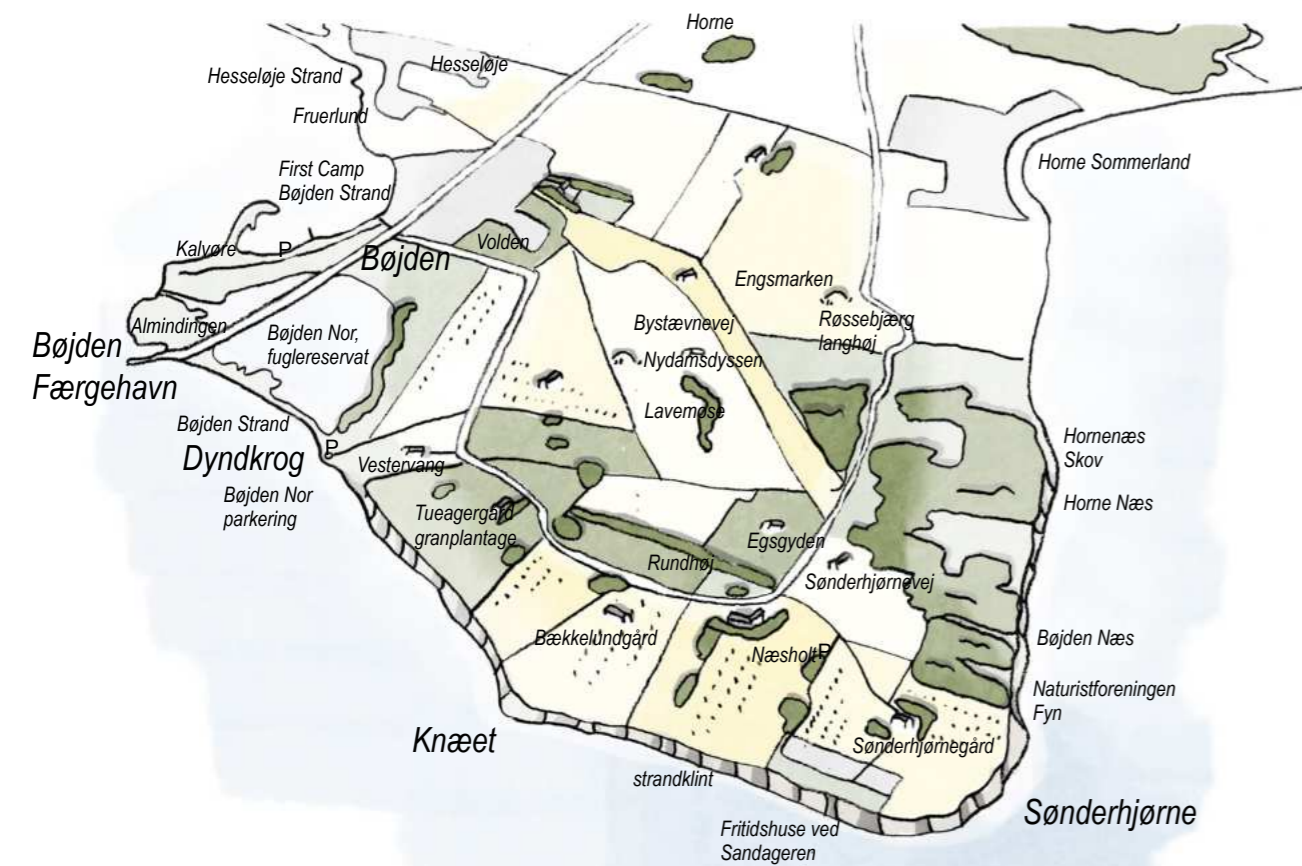
Illustration af ALA11 vist fra indføring på Horne Land mod Horne by i øst

Oplevelsen af landskabet omkring den nye vejføring som fører op til Hornelandevej vil påvirkes, da den passerer flere gravhøje, stendiger og gårde og krydser flere markskel, som har eksisteret siden 1800-tallet. Ved at skære igennem disse skel introducerer vejføringen en ny inddeling af jorden, som bryder med den traditionelle opdeling, der har formet landskabet i århundreder.



Indføringen for den borede tunnel er fastlagt under hensyntagen til terrænforholdene og størst mulig afstand til Bøjden Campingplads og Horne Sommerland. Den borede tunnel møder Horne Land nedgravet under kysten og kommer først op i dagslyset ved Lavemose i god afstand fra kysten. Kysten, klinerne og det kystnære landskab vil fremstå upåvirket. Tunnelportalen vil blive et markant og visuelt element i det åbne landskab, dens størrelse og placering vil bryde med det eksisterende terræn og marker.

Fremtidige forhold



Eksisterende forhold. Se s. 14 for beskrivelse.

3.9 Den borede tunnels visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

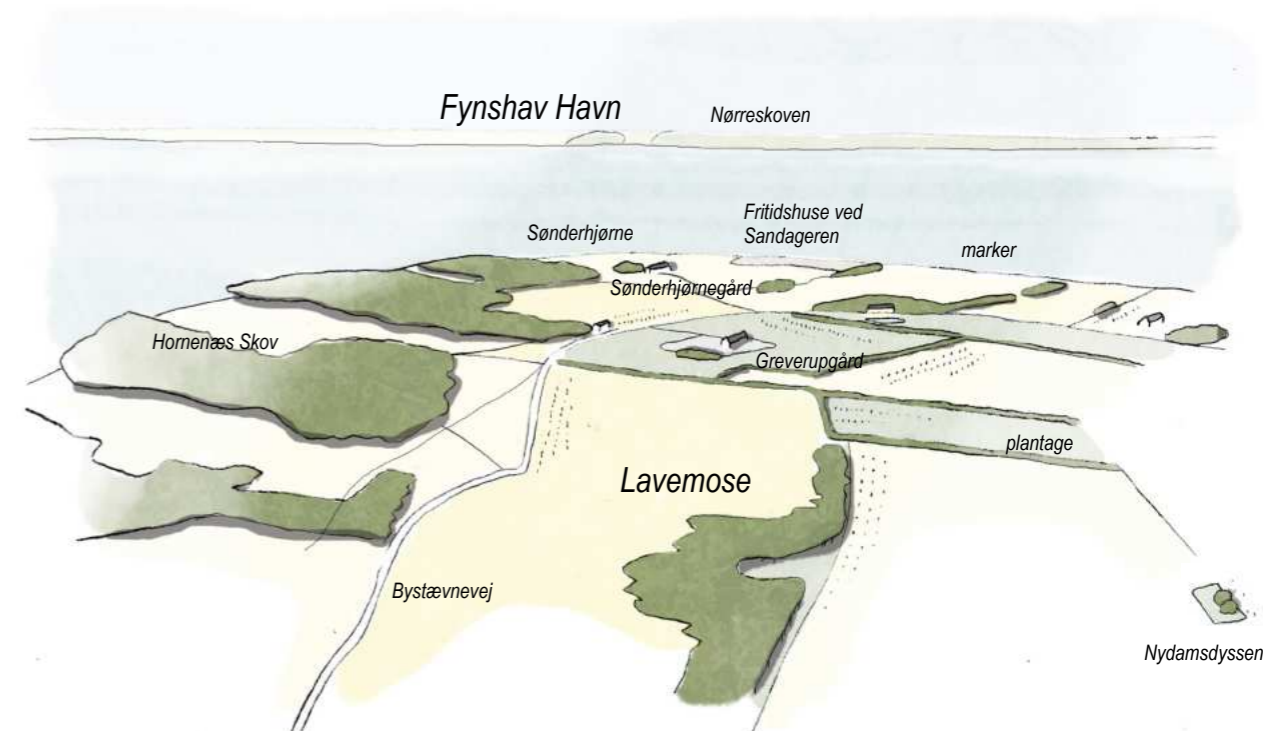
Illustration af ALA11 vist fra Lavemose mod Fynshav i øst



Fremtidige forhold

Landanlægget medfører en ny vejføring som går på tværs af langstrakte hegn og historiske markskel som stammer helt tilbage fra 1800-tallet. Landanlægget vil påvirke den visuelle oplevelse af landskabet.

Den borede tunnel kommer op i lyset langt inde på land og påvirker ikke oplevelserne i kystlandskabet. Oplevelsen af landskabet tæt omkring indførselspunktet ved Lavemose for den borede tunnel påvirkes. Der skal etableres rampe mm. ned til tunnelportalen i et landskab, der i dag er upåvirket af store tekniske anlæg. Rampen ned til tunnelportalen og evt. skiltning kan have en markant indvirkning på den visuelle oplevelse af landskabet, og vil med sin størrelse, placering og synlighed fremstå som en dominerende struktur i landskabet.



Eksisterende forhold. Se s. 16 for beskrivelse.

3.10 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA02 vist fra Als mod Horne Land og Det Sydfynske Øhav i øst

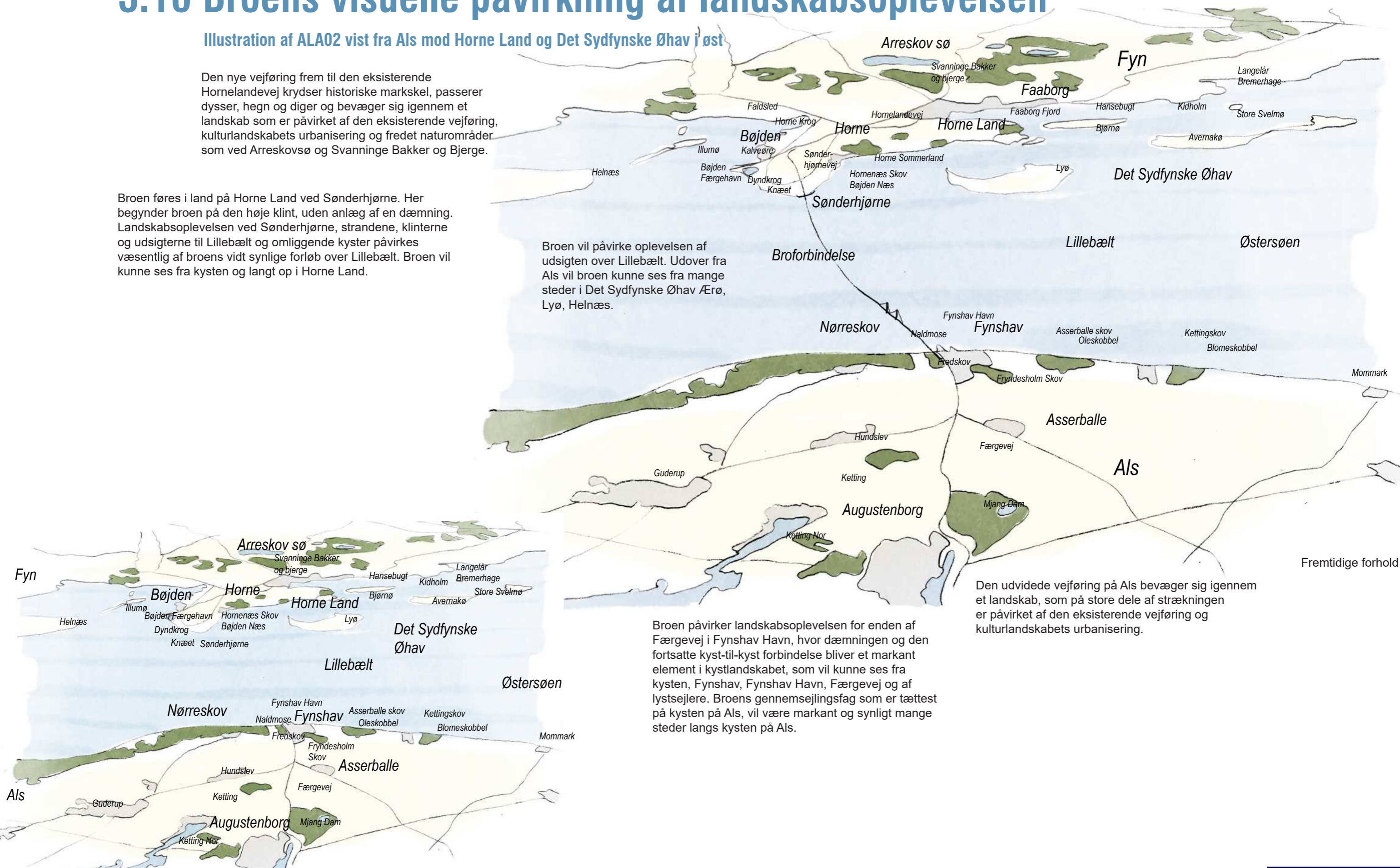
Den nye vejføring frem til den eksisterende Hornelandevej krydser historiske markskel, passerer dysser, hegn og diger og bevæger sig igennem et landskab som er påvirket af den eksisterende vejføring, kulturlandskabets urbanisering og fredet naturområder som ved Arreskovsø og Svanninge Bakker og Bjerge.

Broen føres i land på Horne Land ved Sønderhjørne. Her begynder broen på den høje klint, uden anlæg af en dæmning. Landskabsoplevelsen ved Sønderhjørne, strandene, klinterne og udsigterne til Lillebælt og omliggende kyster påvirkes væsentlig af broens vidt synlige forløb over Lillebælt. Broen vil kunne ses fra kysten og langt op i Horne Land.

Broen vil påvirke oplevelsen af udsigten over Lillebælt. Udover fra Als vil broen kunne ses fra mange steder i Det Sydfynske Øhav Ærø, Lyø, Helnæs.

Den udvidede vejføring på Als bevæger sig igennem et landskab, som på store dele af strækningen er påvirket af den eksisterende vejføring og kulturlandskabets urbanisering.

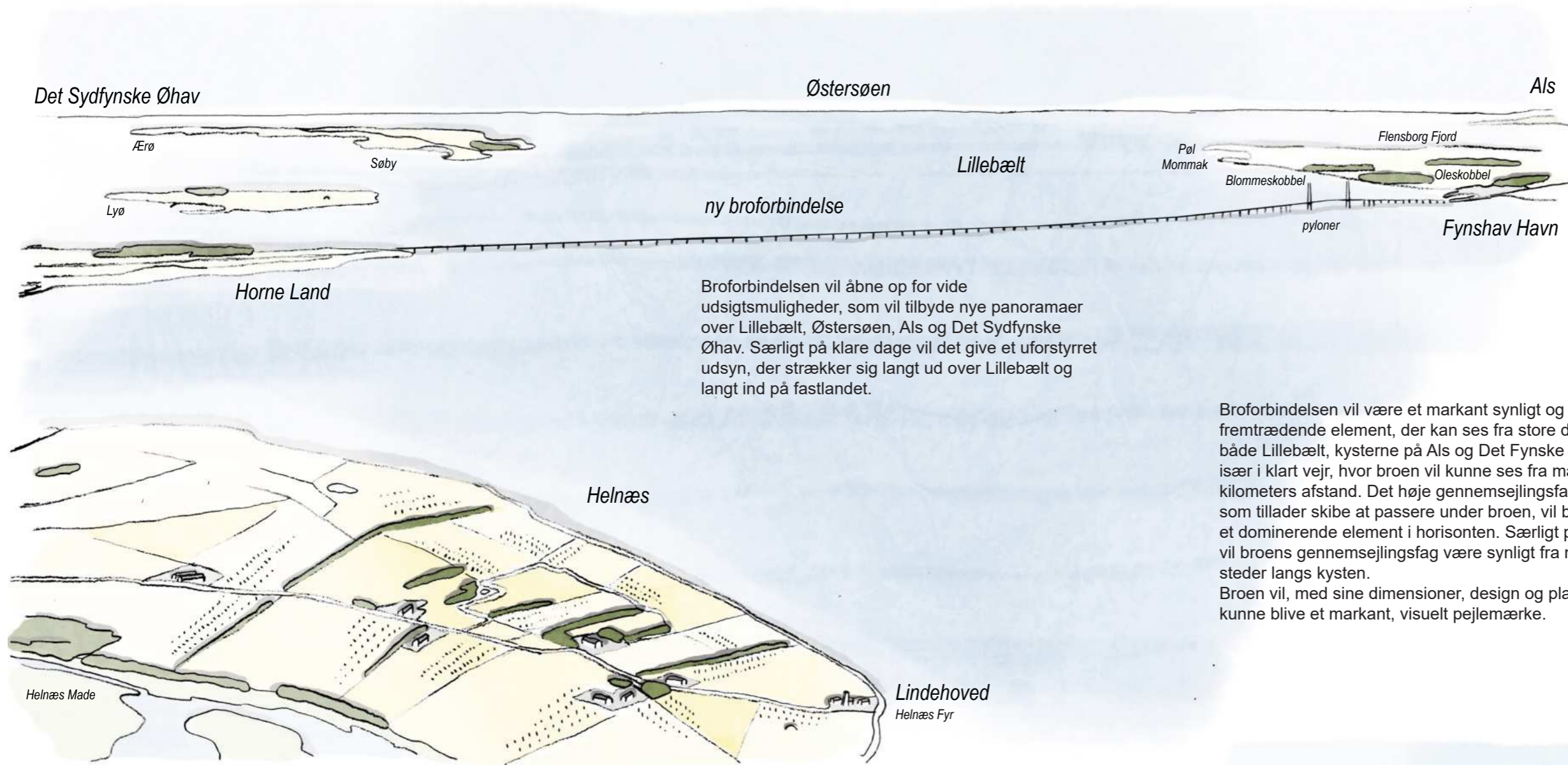
Broen påvirker landskabsoplevelsen for enden af Færgevej i Fynshav Havn, hvor dæmningen og den fortsatte kyst-til-kyst forbindelse bliver et markant element i kystlandskabet, som vil kunne ses fra kysten, Fynshav, Fynshav Havn, Færgevej og af lystsejlere. Broens gennemsejlingsfag som er tættest på kysten på Als, vil være markant og synligt mange steder langs kysten på Als.



Eksisterende forhold. Se s. 9 for beskrivelse.

3.11 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

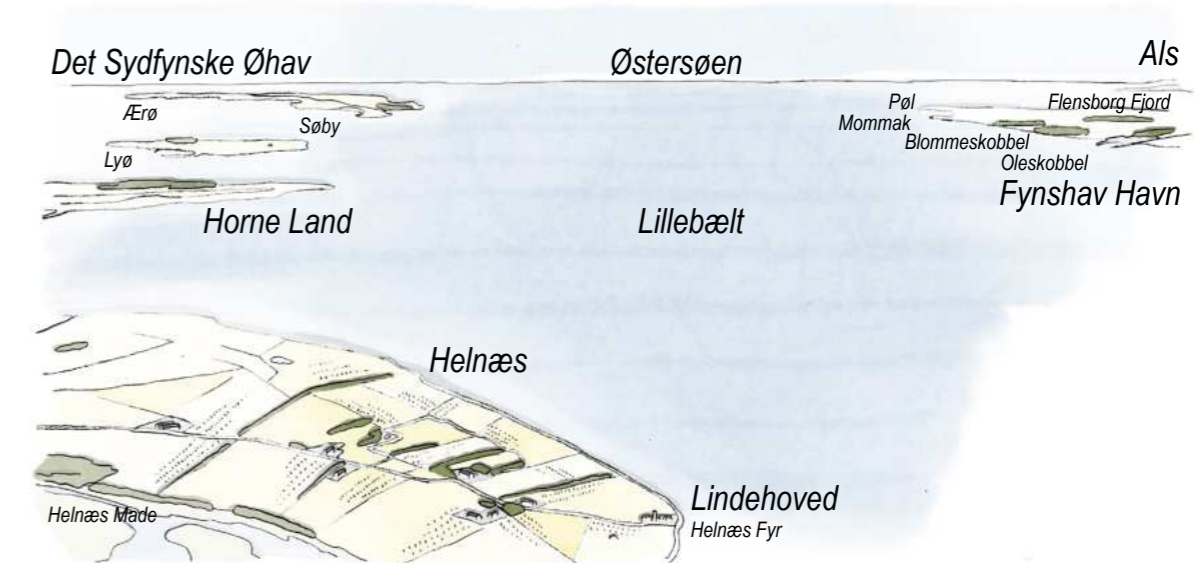
Illustration af ALA02 vist fra Helnæs mod Lillebælt og Det Sydfynske Øhav og Als i nord



Broforbindelsen vil åbne op for vide udsigtsmuligheder, som vil tilbyde nye panoramaer over Lillebælt, Østersøen, Als og Det Sydfynske Øhav. Særligt på klare dage vil det give et uforstyrret udsyn, der strækker sig langt ud over Lillebælt og langt ind på fastlandet.

Broforbindelsen vil være et markant synligt og fremtrædende element, der kan ses fra store dele af både Lillebælt, kysterne på Als og Det Fynske Øhav, især i klart vejr, hvor broen vil kunne ses fra mange kilometers afstand. Det høje gennemsejlingsfag, som tillader skibe at passere under broen, vil blive et dominerende element i horisonten. Særligt på Als vil broens gennemsejlingsfag være synligt fra mange steder langs kysten. Broen vil, med sine dimensioner, design og placering, kunne blive et markant, visuelt pejlemærke.

Fremtidige forhold



Eksisterende forhold. Se s. 10 for beskrivelse.

3.12 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA02 vist fra Færgevej på Als mod Lillebælt og Horne Land i øst

Færgevej fortsættes vest om færgehavnen, og føres ud i Lillebælt ad en gradvist stigende rampe op til broen. Fra dæmningen og broen vil der være vide udsigter langs kysten. Dæmningen placeres så færgehavnen fortsat kan benyttes af færgeruten til Søby på Ærø. På nordsiden af dæmningen, op mod Naldmose Strand Camping, kan der evt. skabes en bredere strand.

Broforbindelsen vil væsentligt ændre landskabsoplevelsen af kysten, både når man færdes på og langs kysten omkring Fynshav og som trafikant på Færgevej til og fra tennellen.



Eksisterende forhold. Se s. 11 for beskrivelse.

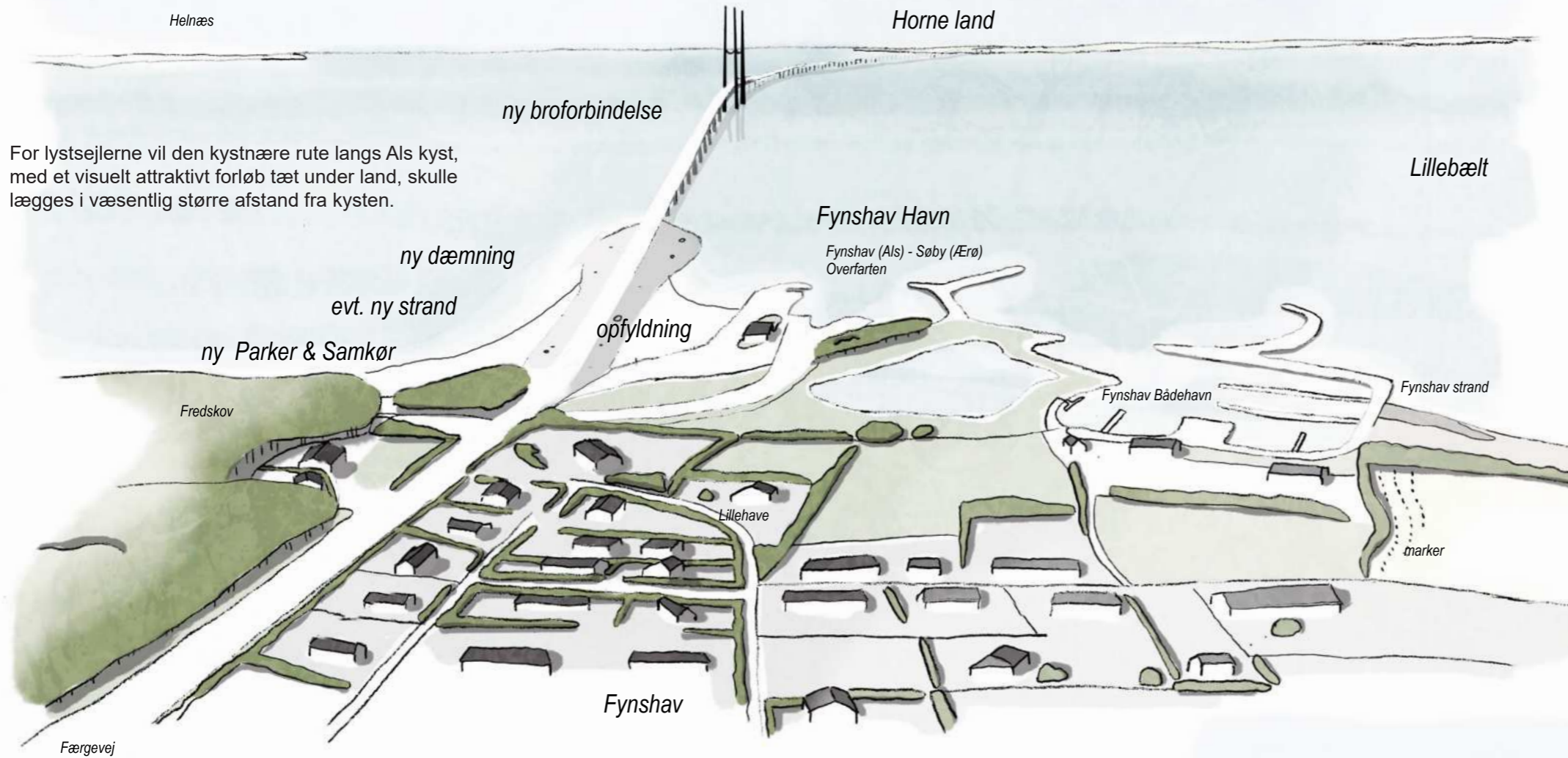
Forslaget forudsætter ændringer af en række eksisterende veje og stier i Fynshav. Der skal etableres en ny Parker & Samkør plads. Krydset hvor Østkystvejen møder Færgevejen ændres. Flere af de mindre adgangsveje skal ligeledes ændres eller flyttes. Cykler skal i fremtiden benytte stierne gennem Fynshav, når de skal til færgeren til Søby, og stien langs Færgevej mellem Østkystvejen og Lillehave nedlægges.

Broforbindelsen har mindre betydning for landskabsoplevelsen af landskabet bag kystlinjen på grund af de store kystskove. Den største ændrede oplevelse bag kysten er for cyklister som kommer fra Sønderborg, som nu skal cykle via Gyden til Fynshav Havn og ikke langs den karakteristiske Færgevej.

Fremtidige forhold

3.13 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA02 vist fra Fynshav Havn fra Færgevej mod Lillebælt og Horne Land i øst

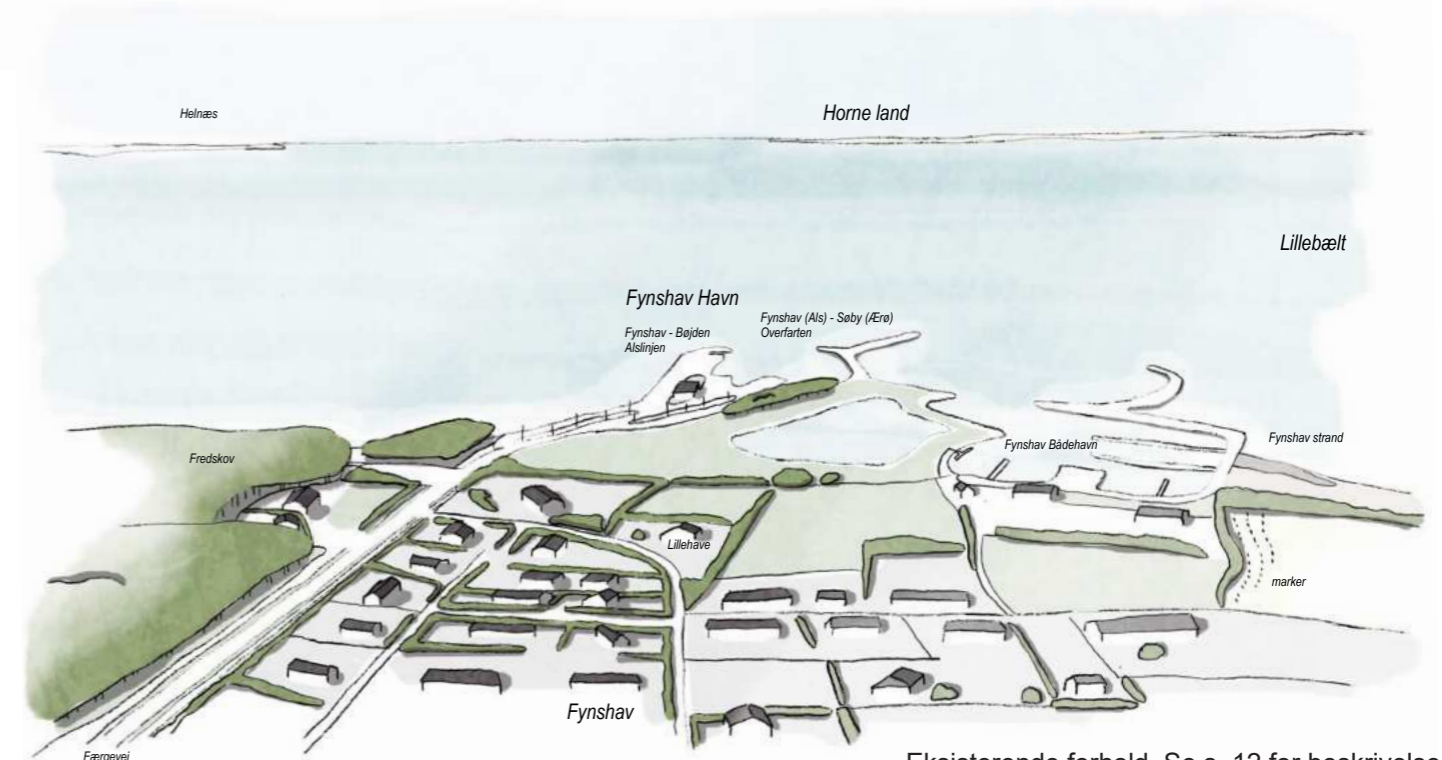


For lystsejlerne vil den kystnære rute langs Als kyst, med et visuelt attraktivt forløb tæt under land, skulle lægges i væsentlig større afstand fra kysten.

Bro, gennemsejlingsfag og dæmning vil blive dominerende elementer i Fynshav, og væsentligt ændre landskabsoplevelsen af kysten og påvirke landskabsoplevelsen af Fynshavs møde med kysten og udsigten fra byen, bådehavnen og byens strande. Oplevet fra nærområderne nord og syd for Fynshav vil dæmningen og broen blive et markant og synligt element i kystlandskabet.

Fremtidige forhold

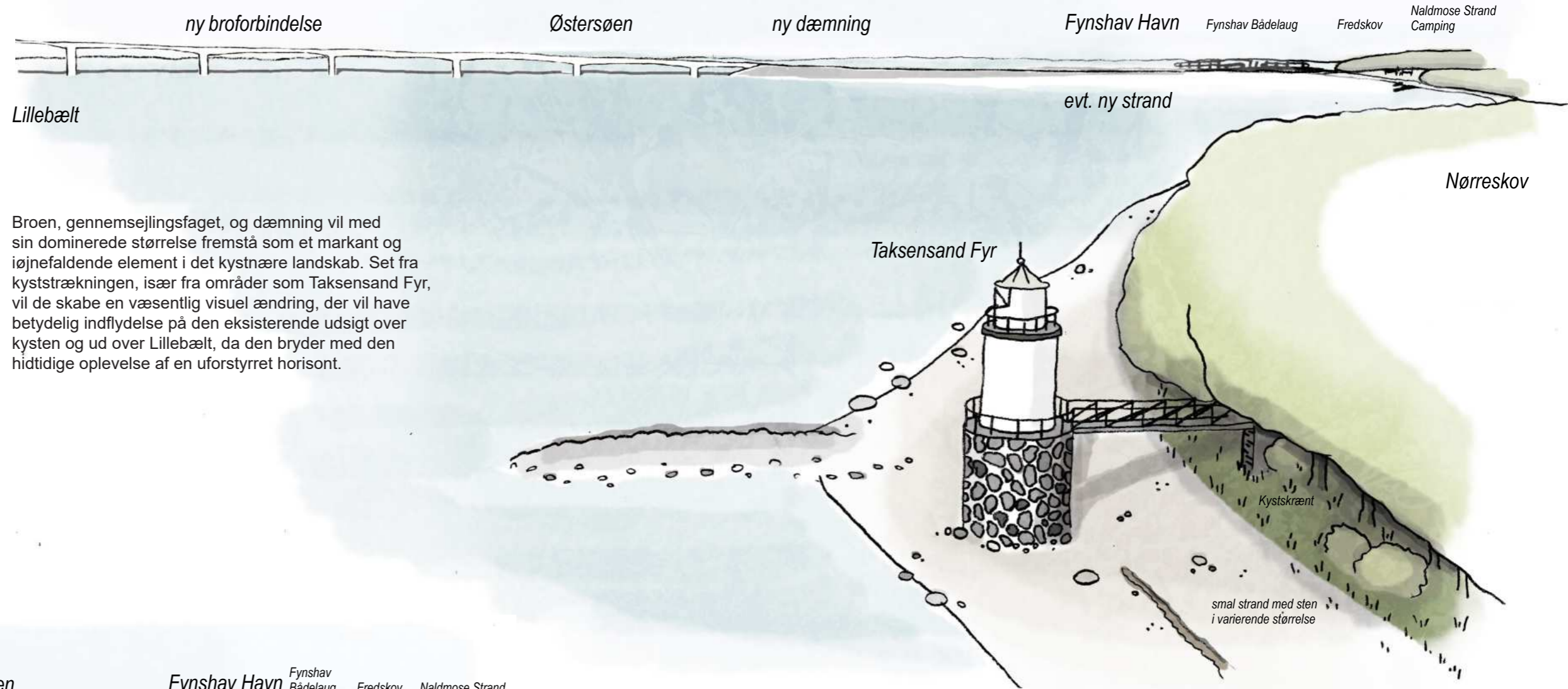
Projektet forudsætter en ny føring af Færgevej, som vil få betydning for den nuværende kyststi, som skal flyttes lidt væk fra kysten, tættere på Lillehave. Det medfører også ændringer af veje, cykelstier og stier til færgehavnens opmarcharealer. Den nye adgangsvej til opmarcharealerne vil også påvirke landskabsoplevelsen af det beskyttede naturområde, der i dag ligger uforstyrret mellem Fynshav Havn og Fynshav Bådehavn.



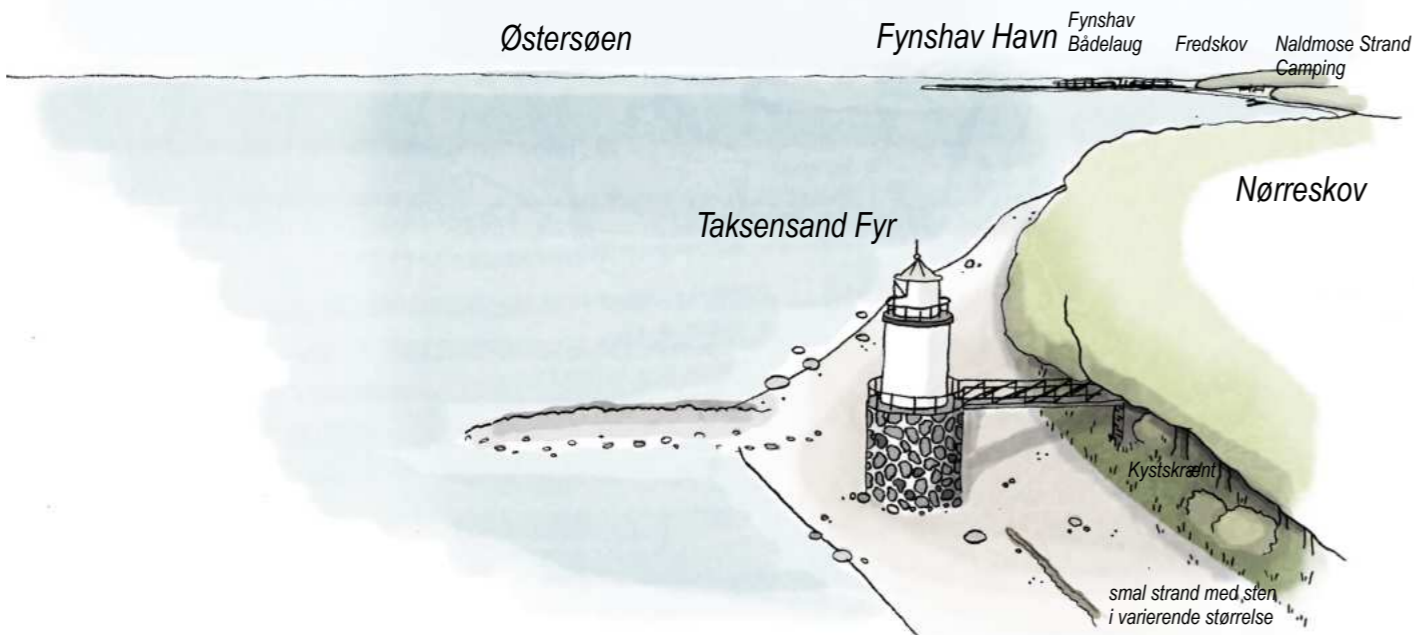
Eksisterende forhold. Se s. 12 for beskrivelse.

3.14 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA02 vist fra kysten ved Taksensand Fyr mod ny dæmning og broforbindelse i syd



Broen, gennemsejlingsfaget, og dæmning vil med sin dominerede størrelse fremstå som et markant og iøjnefaldende element i det kystnære landskab. Set fra kyststrækningen, især fra områder som Taksensand Fyr, vil de skabe en væsentlig visuel ændring, der vil have betydelig indflydelse på den eksisterende udsigt over kysten og ud over Lillebælt, da den bryder med den hidtidige oplevelse af en uforstyrret horisont.



Fremtidige forhold

Eksisterende forhold. Se s. 13 for beskrivelse.

3.15 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

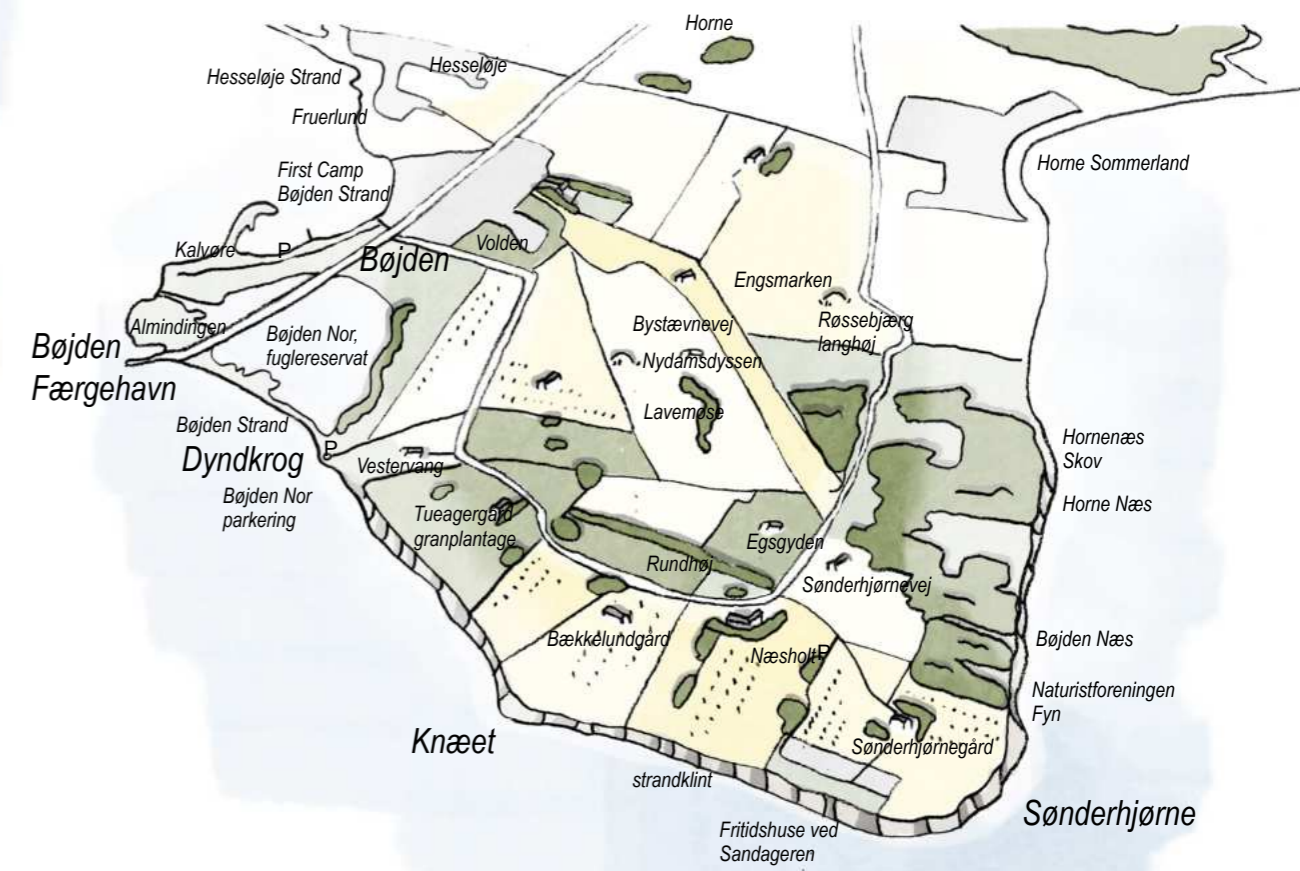
Illustration af ALA02 vist fra indføring på Horne Land mod Horne by i øst



Umiddelbart bag kysten er den største visuelle påvirkning den nye vejførings åbning for trafikanterne af udsigten til Lillebælt og modstående kyster. Vejføringen bryder med markernes dominerede landskabslinjer, men skaber også en visuelt åben oplevelse af broens samspil med Horne Land.

Fremtidige forhold

Indføringen for broforbindelsen er fastlagt under hensyntagen til terrænforholdene og størst mulig afstand til Bøjen Campingplads og Horne Sommerland. Broforbindelsens indføring på Horne Land er placeret på den høje klint ved Sønnerhjørne for at lade broen møde kysten uden dæmning. Broens størrelse gør den til et visuelt dominerende element i kystlandskabet, som ellers er kendetegnet ved en harmonisk skala. Den visuelle oplevelse af kystlandskabet på Horne Land og dets samspil med Det Sydfynske Øhav påvirkes væsentligt, både på syd- og østsiden af Sønnerhjørne, men også længere inde på Horne Land.

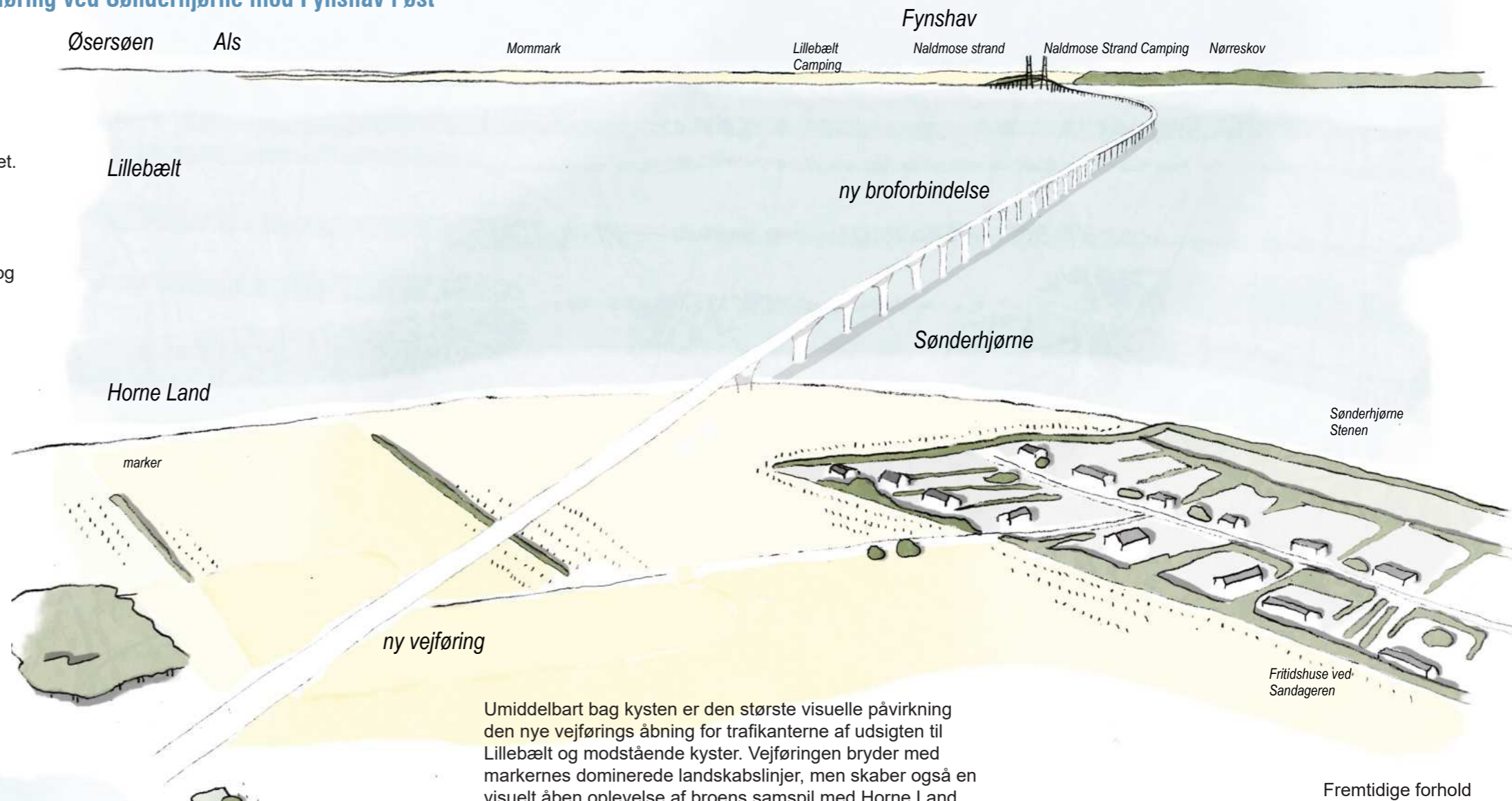


Eksisterende forhold. Se s. 14 for beskrivelse.

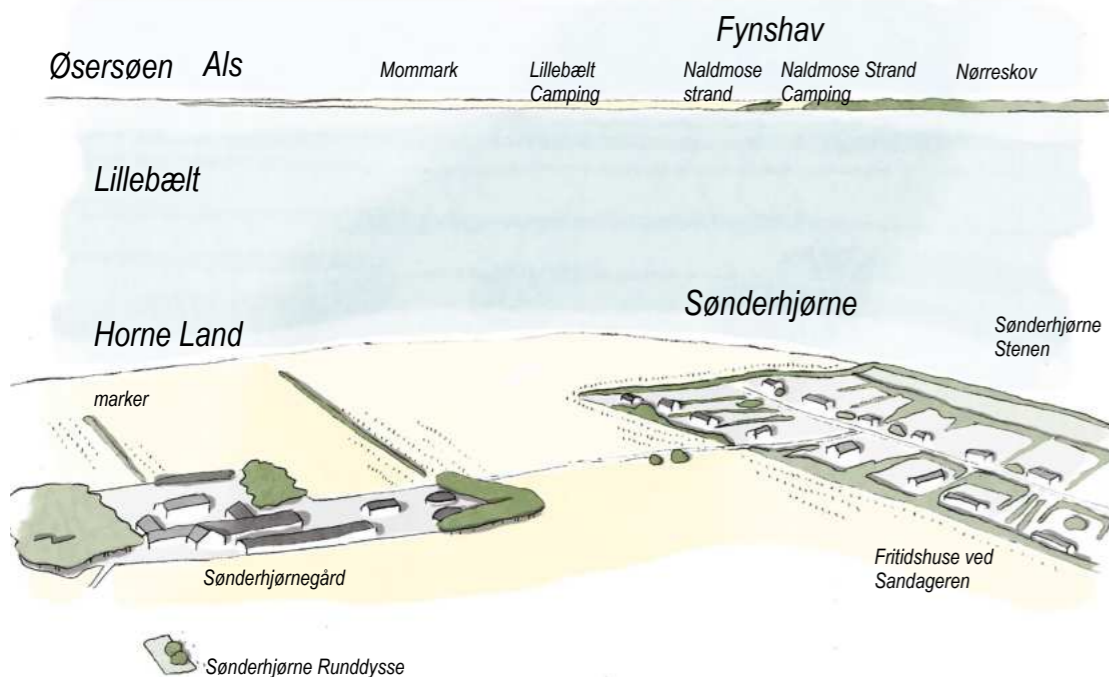
3.16 Broens visuelle påvirkning af landskabsoplevelsen

Illustration af ALA02 vist fra indføring ved Sønderhjørne mod Fynshav i øst

Broforbindelsens markante dimensioner og evt. skiltning vil gøre den til et visuelt dominerende element i landskabet. Oplevelsen af og udsigten fra Sønderhjørne påvirkes, hvor man i dag har en uforstyrret panoramaudsigt over Lillebælt, Østersøen, modstående kyster og det vidtstrakte Sydfynske Øhav. Broforbindelsen påvirker også oplevelsen af Sønderhjørnes karakteristiske klint, og dens samspil med det omkringliggende landskab.



Umiddelbart bag kysten er den største visuelle påvirkning den nye vejførings åbning for trafikanterne af udsigten til Lillebælt og modstående kyster. Vejføringen bryder med markernes dominerede landskabslinjer, men skaber også en visuelt åben oplevelse af broens samspil med Horne Land.

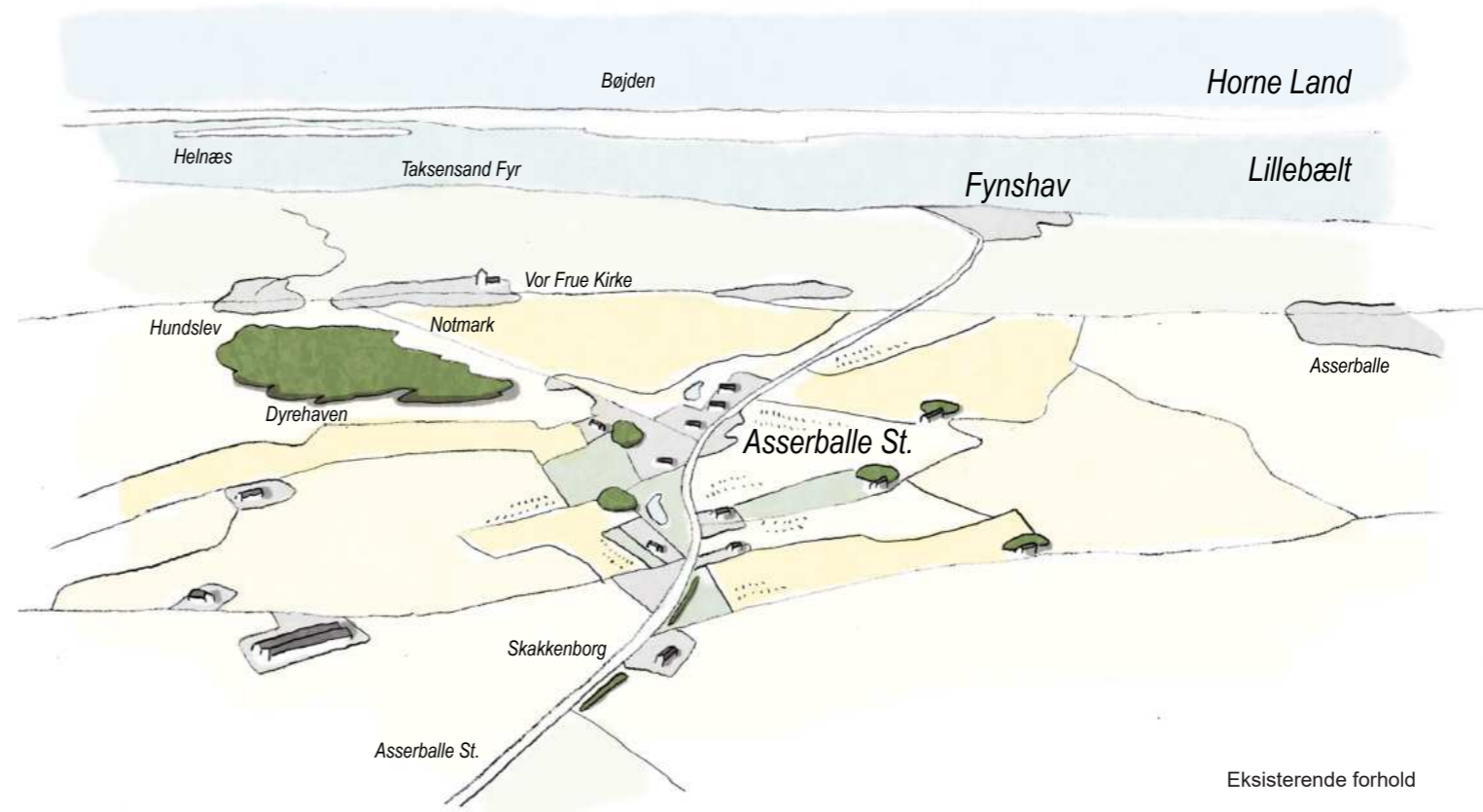


Eksisterende forhold. Se s. 17 for beskrivelse.

4.1 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Asserballe St.

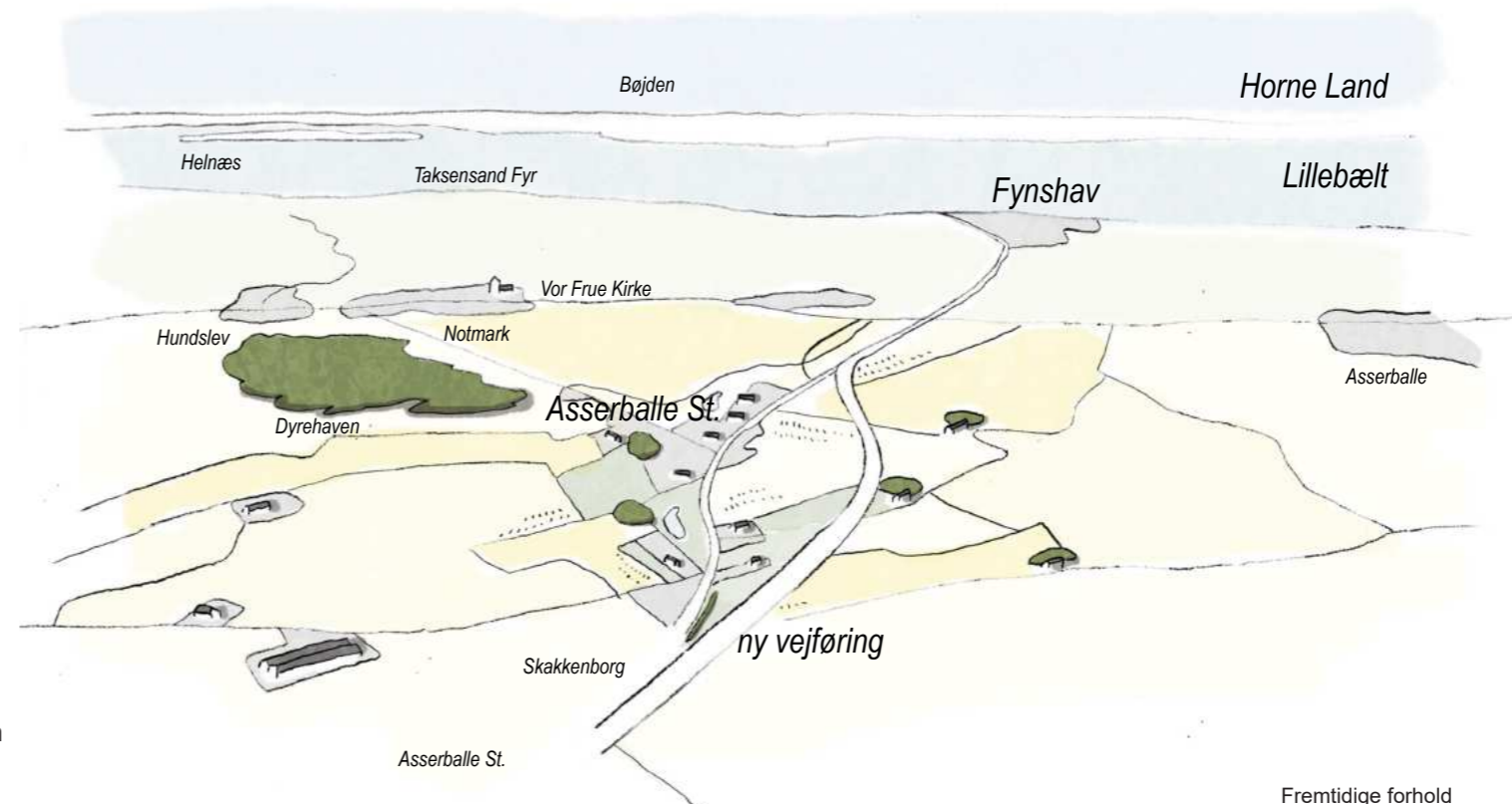
Illustration omfartsvej ved Asserballe Station vist mod sydøst

Asserballe St. på Als ligger højt i landskabet, i et småbakket terræn, der er præget af store, åbne markflader og et landbrugslandskab i forandring med markskel som over tid er blevet omlagt, udbygninger af gårde mv. Solitære træer, som står spredt ud over landskabet og mindre skovpartier som bryder det åbne landskab og tilføjer en variation af natur og beplantning, hvilket giver området en harmonisk og varieret struktur.



Den nye vejføring lægges syd om Asserballe St. hvorved byen undgår den forventede øgede trafik fra den nye vejføring. Bevarelsen af den eksisterende vej, betyder at oplevelsen af byen forbliver intakt.

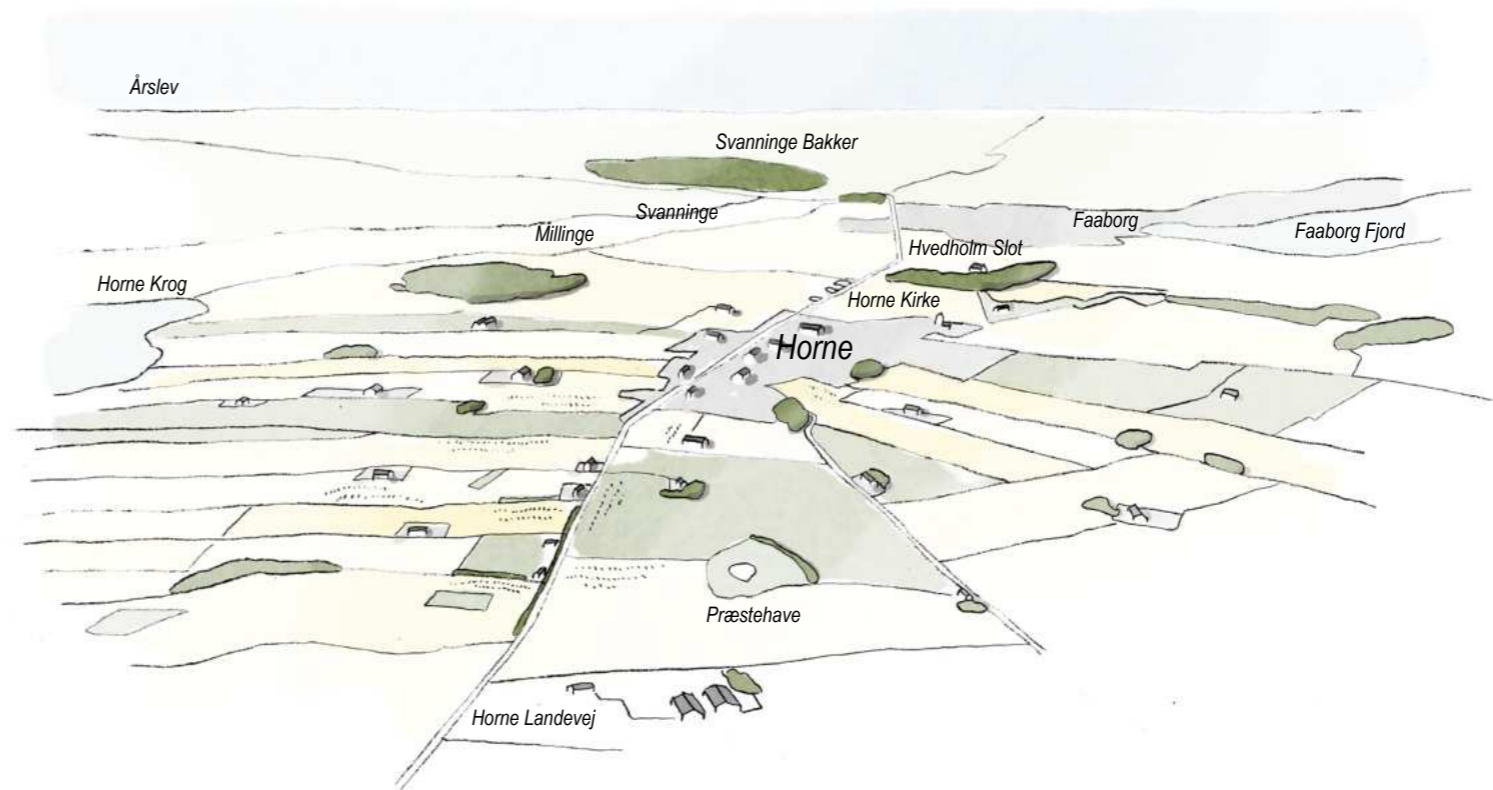
Den nye vejføring vurderes at kunne indføjies i kulturlandskabet omkring Asserballe St, da landbrugslandskabet allerede er præget af forandring. Den største visuelle påvirkning vil være udsigten fra Asserballe St. og nærtliggende gårde til en ny vej med en øget trafik. Vejføringen vil i det åbne landskab skabe en fin landskabsoplevelse af det svagt bølgende terræn.



4.2 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Horne

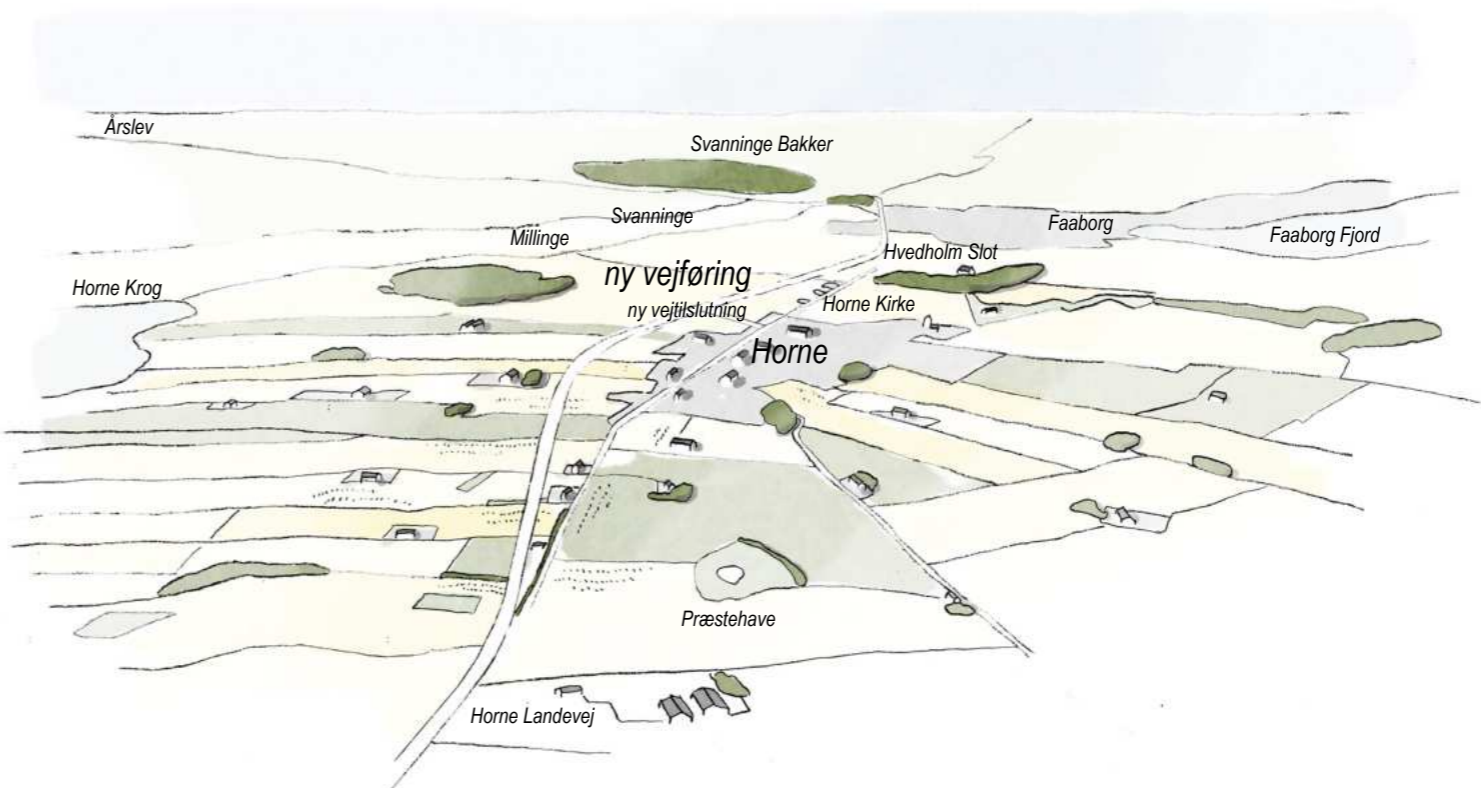
Illustration omfartsvej nord om Horne vist mod nordøst

Horne Kirke ligger højt og kirkens karakteristiske tårn og spir ligger som et landmark, synligt på stor afstand. I det kuperede landskab ligger Horne også højt med glimtvis udsigter mod Horne Krog i nord. Vest og nord for Horne er landskabet præget af vide udsigter over det faldende terræn mod nord, med marker, hegn, gårde, og skove. Landskabet øst for Horne, syd for Hornelandevej er præget af herregårdslandskabet omkring Hvedholm Slot, med et bakket landskab med skove og marker. Herregårdens avlsbygninger er de eneste bebyggelser der ses fra vejen. Gennem Horne er der tætte randbebyggelser.



Eksisterende forhold

Den nye vejføring lægges nord om Horne, hvorved byen undgår den forventede øgede trafik fra den nye vejføring. Bevarengen af den eksisterende vej gennem Horne, betyder at oplevelsen af byen forbliver intakt. Landskabet omkring Horne er karakteriseret ved små historiske markskel, som rækker helt tilbage til 1800-tallet, de spredes nærmest som en stjerne med Horne i sit centrum langt ud i landskabet. Den nye vejføring vil gå på tværs af de historiske markskel og påvirke oplevelsen af de langstrakte marker. I områder i Horne med udsigt til Horne Krog, vil den uforstyrrede udsigt over de karakteristiske let bølgende marker påvirkes væsentligt af den nye vejføring. Fra selve vejen bliver landskabsoplevelsen af Horne, højt i landskabet og med udsigterne mod nord mod Helnæsbugten, et markant visuelt træk.

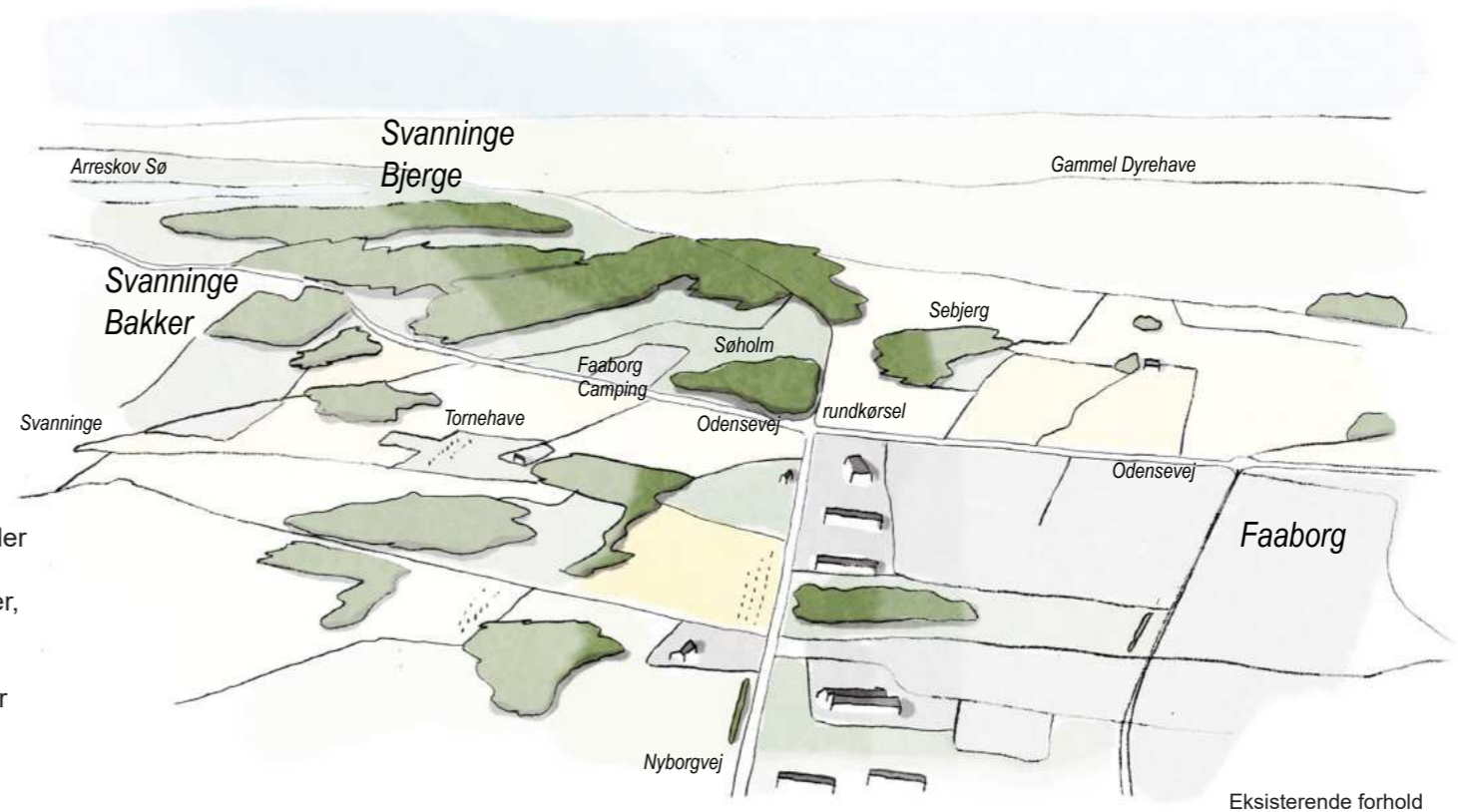


Fremtidige forhold

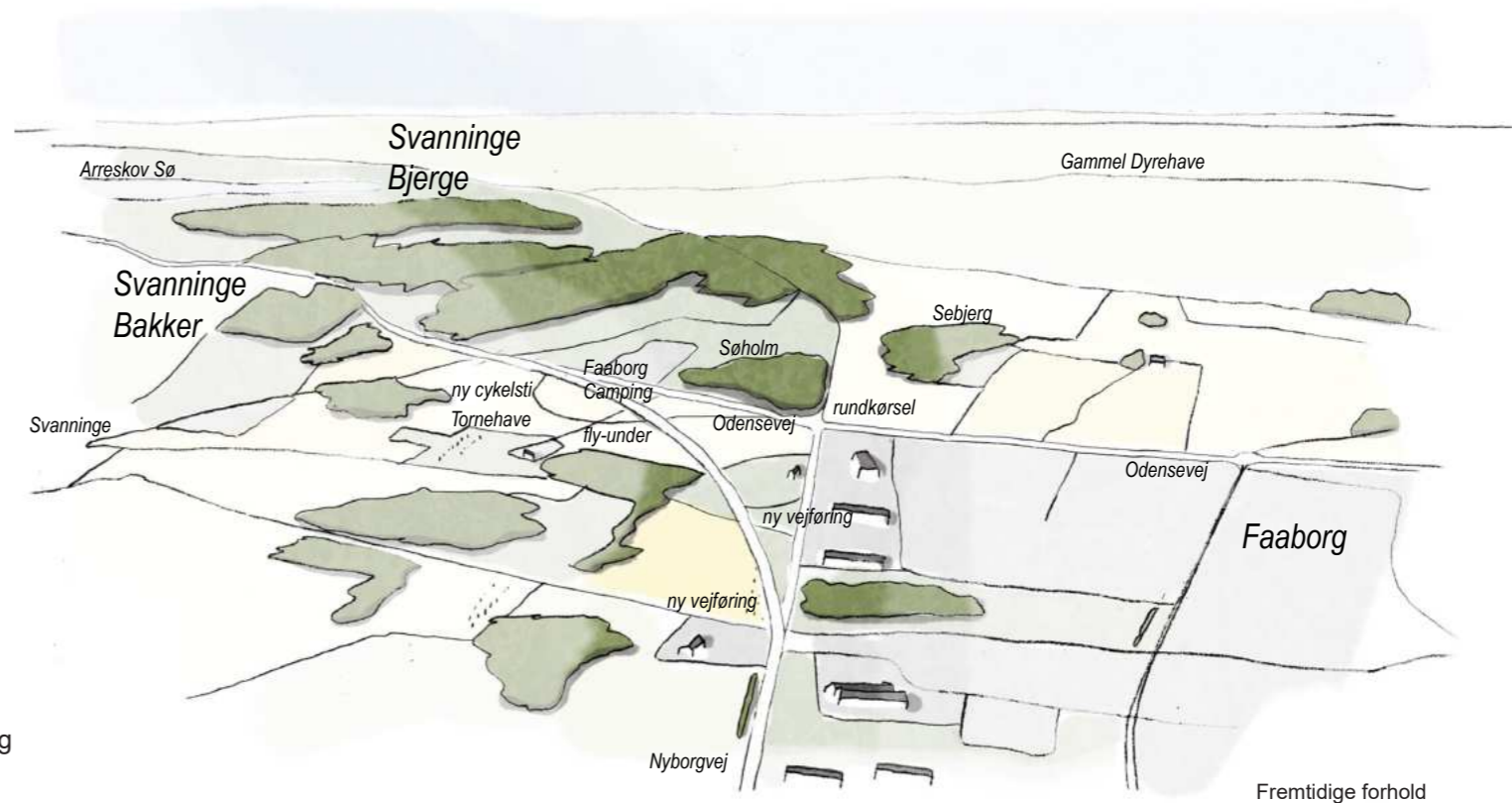
4.3 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Faaborg

Illustration vejføring udenom rundkørsel ved Faaborg vist mod syd

Syd for Faaborg hæver landskabet sig. Nyborgvej der fører nord om Faaborg, er indrammet af tætte hegn og små skovpartier, som danner en grøn korridor langs vejen. Omkring vejen ligger større erhvervsområder og her begynder Svanninge Bakkers skovklædte højder at dukke op i horisonten, først blot som glimt mellem træer og bebyggelser, men snart som en mere dominerende del af landskabet. Langs Odensevej er det skove og hegn, der præger, og opstigningen til Svanninge Bakker en central oplevelse, hvor landskabets stigende højder skaber et markant visuelt træk. Landskabet for foden af Svanninge Bakker er kendetegnet ved små skove og let bølgende marker.



Den nye vejføring binder Nyborgvej og Odensevej sammen i et nyt, buet vejforløb og undgår herved rundkørslen hvor Nyborgvej og Odensevej i dag mødes. Den nye vejføring vurderes til at kunne tilpasses landbrugslandet samtidig med, at den vil skabe en ny, smuk landskabsoplevelse ved vejførings bløde sving, de højtliggende Svanninge Bakker og et vidt udsyn over marker og mindre skove i vest.



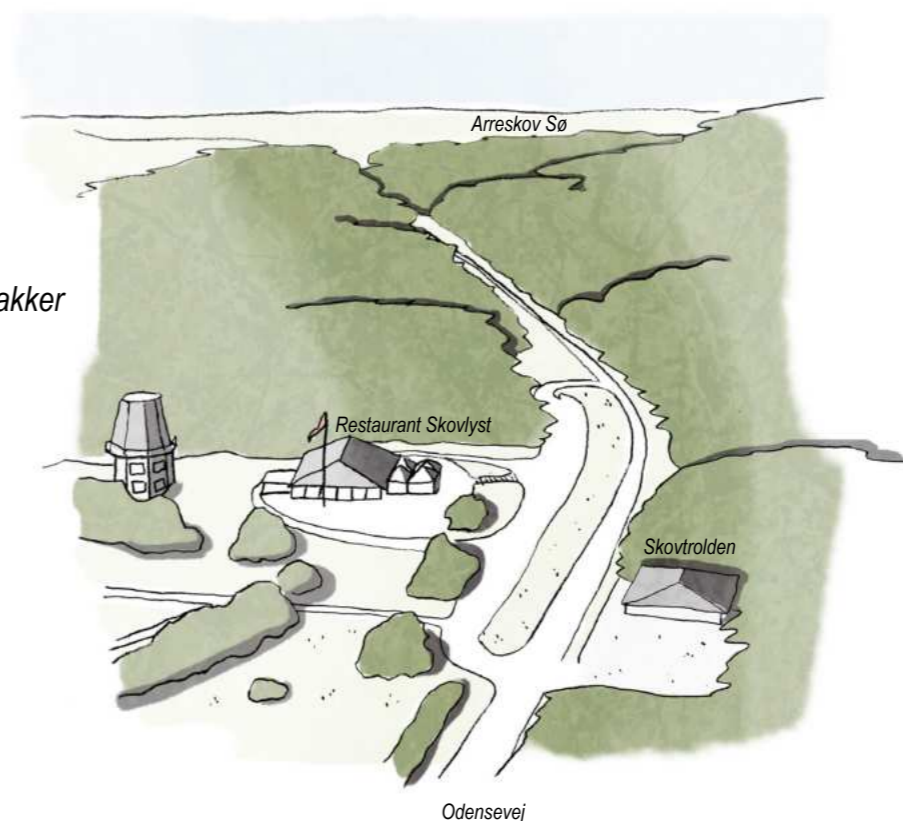
4.4 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Svanninge Bakker

Illustration udretning af vejføring ved Svanninge Bakker vist mod nord

Odensevej forløber gennem et af de mest naturskønne områder på Sydfyn, hvor den løber mellem Svanninge Bakker og Svanninge Bjerge. Landskabet er karakteriseret ved markante terrænforskelle, der giver landskabet en dynamisk og varieret karakter. De skiftende højder skaber en række forskellige udsigtspunkter og oplevelser. Løvskov dominerer store dele af landskabet langs vejen, og de tætte træbevoksninger bidrager til, at landskabsrummet ofte opleves som intime, lukkede rum.

Ved Svanninge Bakker åbner landskabet sig op, ved Restaurant Skovlyst, parkeringspladser og adgange til et vidtstrakt stinet. Her skifter landskabsrummet karakter. Den storslåede natur bliver en central del af oplevelsen for trafikanterne. Dette skifte fra det lukkede skovrum til den åbne udsigt ved Svanninge Bakker understreger områdets særlige karakter.

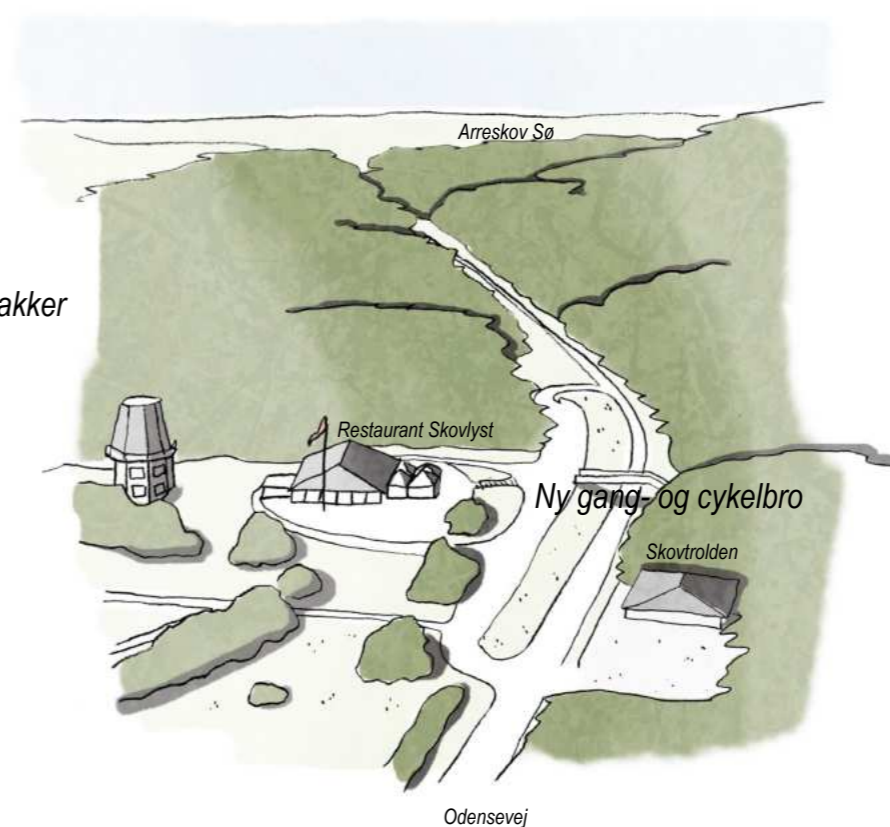
Svanninge Bakker



Svanninge Bjerge

Eksisterende forhold

Svanninge Bakker



Svanninge Bjerge

Fremtidige forhold

En ny gang- og cykelbro skaber en sikker overgang over Odensevej fra det høje landskab omkring Restaurant Skovlyst i Svanninge Bakker til Svanninge Bjerge. Den vil forbedre oplevelsen for både fodgængere og cyklister, der gerne sikkert vil bevæge sig mellem Svanninge Bakker og Svanninge Bjerge. Eftersom der ikke sker anden udbygning end etablering af gangbro og faunapassager, vurderes det, at der ikke sker væsentlige ændringer af landskabet. Oplevelsen vil dog påvirkes af markant øget trafik, navnlig af lastbiler.

4.5 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Heden

Illustration omfartsvej vest om Heden vist mod sydøst

Ved Heden strækker det åbne, svagt bølgede landskab sig ud med mellemstore markflader, hvis markskel rækker helt tilbage til 1800-tallet. Området er kendetegnet ved enkelte store bebyggelser, gårde og erhvervsbygninger så som Nature Energy Midtfyn. Spredte, solitære træer, tilgroede lavninger og mindre skovpartier skaber variation i terrænet. Landskabet falder mod en tydelig dalsænkning omkring vandløbet vest for Heden, hvor en smal randplantning opdeler landskabet. Fra vandløbet stiger terrænet op mod Nørre Søby, hvilket skaber en gradvis overgang fra det lavtliggende område til de højere liggende marker og skove mod nordøst.



Eksisterende forhold

Den nye vej føres vest om Heden, hvorved byen undgår den forventede øgede trafik fra den nye vejføring. Bevarelsen af den eksisterende vej gennem Heden, betyder at oplevelsen af byen forbliver intakt. Ligesom for Horne spreder markfelterne sig som en stjerne med Heden i centrum. Den nye vejføring vil gå på tværs af de historiske markskel og påvirke oplevelsen af landskabet omkring byen. Landskabet omkring og udsigten fra Heden er dog allerede påvirket af store erhvervsbygninger. Fra den nye vejføring vil det åbne forløb tydeliggøre landskabsoplevelsen af det svagt bølgede terræn.

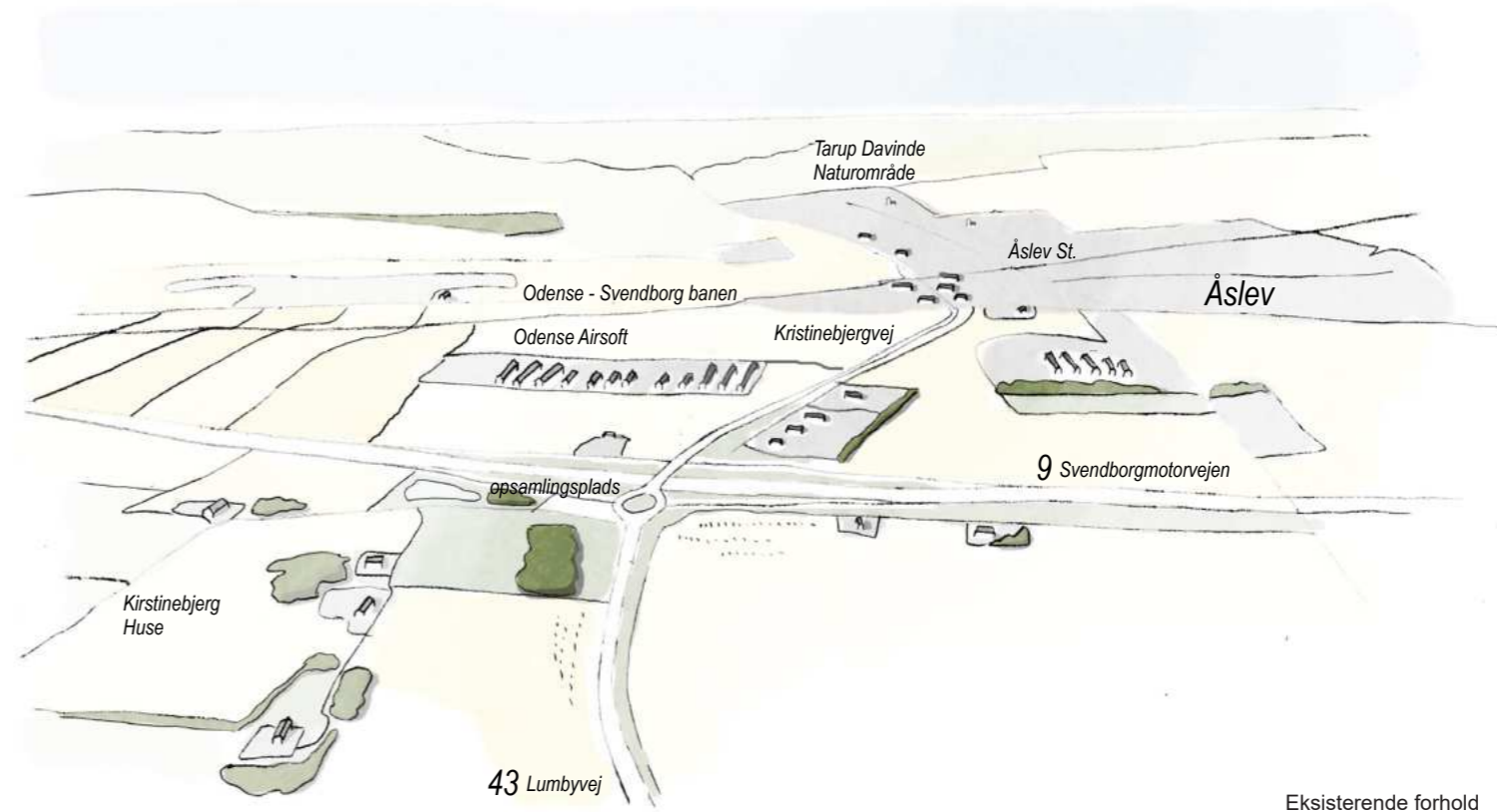


Fremtidige forhold

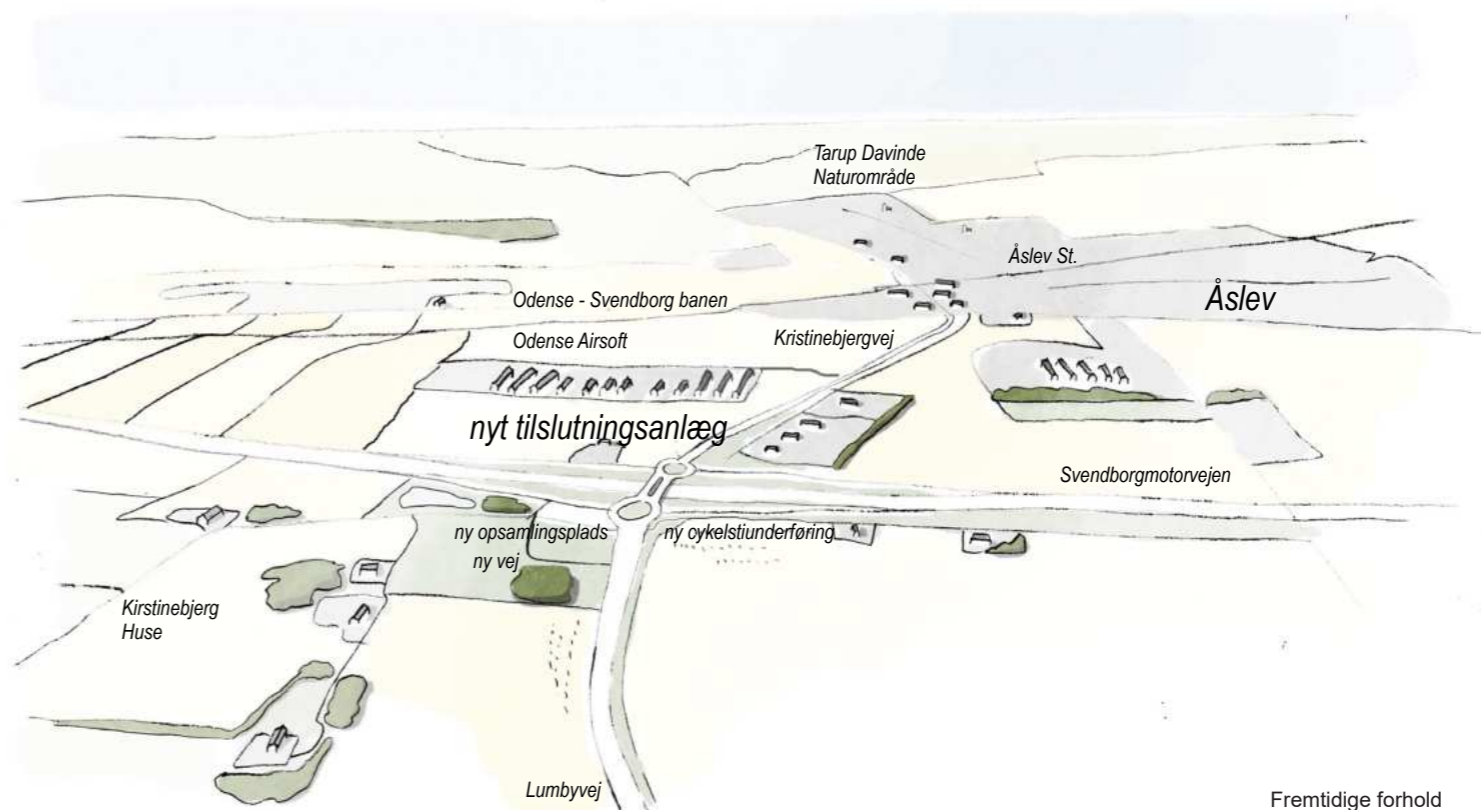
4.6 Vurdering af visuel påvirkning ved ændret vejføring, Årslev

Illustration udretning af vejføring ved Årslev vist fra Lumby mod Årslev i nordøst

Ved Årslev er storbyen tæt på. Det svagt bølgede, åbne landskab, som tidligere var domineret af landbrugsjord og natur, er nu kraftigt forandret af urbaniseringen. Nye byområder er skudt op og har ændret landskabets karakter, hvor boligkvarterer og erhvervsområder breder sig ud. Vejanlæg er en markant del af omgivelserne, med store veje der skærer gennem landskabet og skaber nye forbindelser. Særligt omkring Svendborgmotorvejen ses tydelige terrænændringer, hvor veje og motorvejskryds omformer det naturlige landskab og giver området et mere bynært og infrastrukturtungt præg.



Den nye vej tilsluttes Kristinebjergvej med en ny rundkørsel og der etableres en ny og bedre opsamlingsplads. Det forslåede anlæg vurderes at kunne tilpasses omgivelserne som allerede er præget af Odense-Svendborg motorvejen og den krydsende Rute 43.



HASLØV & KJÆRSGAARD

Arkitekter | Konsulenter
Planlæggere | Landskabsarkitekter