

Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 15-10-2025
Sagsnr.: 2025-261633
Sagsbehandler: TMSJ

Afgørelse om at terrænmæssig landskabstilpasning ved Ny Bane over Vestfyn ikke er VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 10-07-2025 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om landskabstilpasning med projektjord.

Projektet er omfattet af jernbanelovens¹ bilag 2 punkt 13a. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at der følger ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen om, at projektet ikke er VVM-pligtigt lagt vægt på, at projektændringen i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at

¹ LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven (Jernbaneloven)



have væsentlig påvirkning på miljøet, da denne blandt andet ikke ændres væsentligt i forhold til det oprindelige godkendte projekt samt de efterfølgende projektændringer.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter lagt vægt på, at projektet ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder samt at projektændringen udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 38 a i jernbaneloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 38 d i jernbaneloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter².

Sagsfremstilling

Ny Bane over Vestfyn omfatter etablering af en ny ca. 35 km dobbeltsporet og elektrificeret jernbane til 250 km/t mellem Odense Vest og Kauslunde øst for Middelfart.

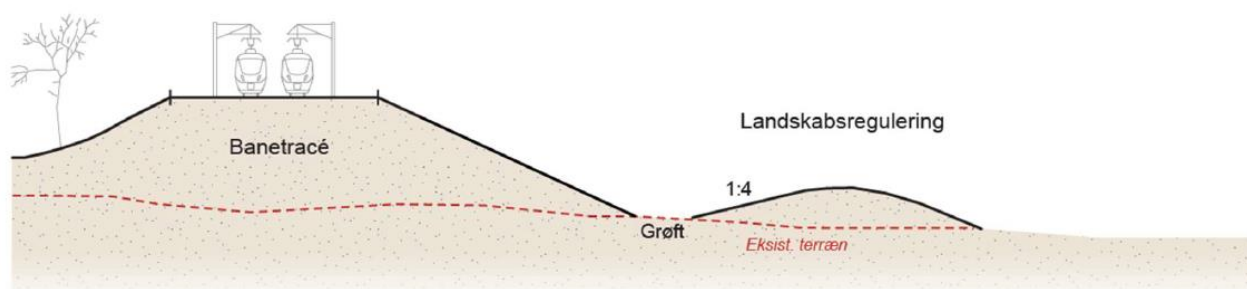
Projektet er vedtaget ved anlægslov i 2019 og Trafikstyrelsen har efterfølgende tilladt en række projektændringer i 2023. En af de anmeldte projektændringer var, at der i stedet for jordudsætning, som forudsat i det oprindelige projekt, udføres landskabstilpasninger i form af terrænændringer med projektjord primært mellem bane og motorvej, og på landbrugsjord langs banen. Indbygning af jord sker i en højde på op til 3,5 m, men vil blive afpasset i forhold til det omgivende terræn, således at den indbyggede jord indpasses i landskabet.

I den efterfølgende projektering og landskabstilpasning har behovet for landskabstilpasning medført, at indbygningen i et vist omfang skal ske ved terrænændringer i en højde over 3,5 meter.

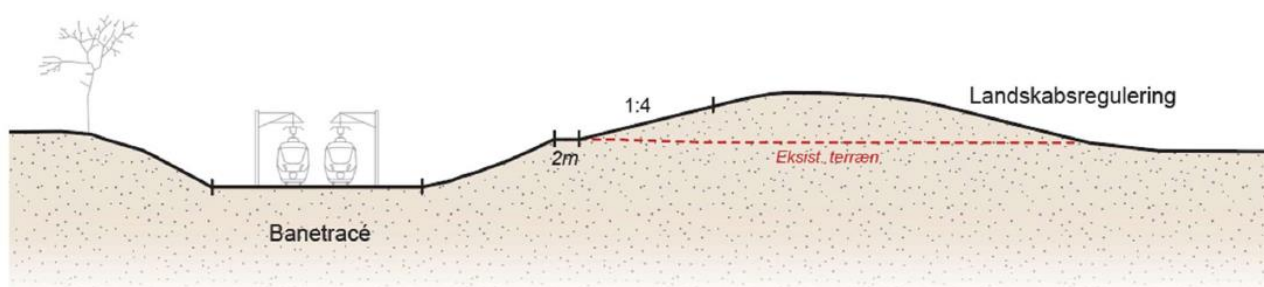
I visse tilfælde, især hvor både motorvej og bane ligger på dæmninger, har det været nødvendigt at hæve landskabstilpasningen til op mod 10 meter over eksisterende terræn, for at opnå jævne og sikre skråningsforløb. Væsentligt er det dog, at disse høje tilpasninger primært er placeret i det såkaldte tekniske landskab – det vil sige i det afskårne areal mellem de to infrastrukturer.

² BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.

Vejdirektoratet har udarbejdet en række illustrationer over hvordan jorden planlægges at blive placeret i de forskellige områder. Dette afhænger af blandt andet hvorvidt banen og/eller vejen er placeret på en dæmning eller i en afgravning, samt afstanden mellem banen og vejen. For at illustrere løsningerne nedenfor indsat en løsning henholdsvis for dæmning og afgravning:



Figur 1: Landskabstilpasning mod banetrace på dæmning



Figur 2: Landskabstilpasning ved banetrace i afgravning

Konkret vil de nye områder være som følgende:



Det bakkede dødislandskab			
<u>Område</u>	<u>Stationering</u>	<u>Maks. højde over terræn</u>	<u>Placering</u>
E200-TL1	164+840 – 164+900	4 meter	Mellem motorvej og bane
E200-TL4	167+640 – 167+800	6 meter	Nord for bane
E200-TL5	167+980 – 168+100	6 meter	Nordfor bane
E200-TL6	167+360 – 167+800	10 meter	Mellem motorvej og bane
E200-TL7	168+080 – 168+180	5,7 meter	Nord for bane
E200-TL8	169+720 – 169+990	3,6 meter	Mellem motorvej og bane
E200-TL14	172+460 – 172+660	4,3 meter	Mellem motorvej og bane
E200-TL15	172+840 – 172+960	7,5 meter	Mellem motorvej og nord for bane
E201-TL1	172+800 – 172+900	6 meter	Nord for bane

Det bakkede dødislandskab			
<u>Område</u>	<u>Stationering</u>	<u>Maks. højde over terræn</u>	<u>Placering</u>
E201-TL2	174+300 – 174+460	10,2 meter	Mellem motorvej og bane
	174+540 – 174+740	5 meter	
	175+100 – 175+190	4,3 meter	
E201-TL5	175+900 – 175+920	4,2 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL6	176+020 – 176+060	4,9 meter	Nord for bane
E201-TL7	176+160 – 176+480	8 meter	Nord for bane
E201-TL8	176+520 – 176+840	5,7 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL9	177+300 – 177+500	6,7 meter	Mellem motorvej og bane
	177+580 – 177+740	5,8 meter	
E201-TL10	178+540 – 178+760	5,9 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL12	179+700 – 179+940	5,7 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL13	180+820 – 180+860	4,8 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL14	181+180 – 181+240	5,5 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL15	181+360 – 181+520	9,6 meter	Mellem motorvej og bane
E201-TL16	177+330 – 177+500	5,4 meter	Nord for bane
E201-TL17	178+340 – 178+380	4,2 meter	Nord for bane
E201-TL18	181+680 – 181+800	6,2 meter	Nord for bane



Det vestfynske landbrugslandskab			
<u>Område</u>	<u>Stationering</u>	<u>Maks. højde over terræn</u>	<u>Placering</u>
E202-TL1	181+760 – 181+810	6,9 meter	Mellem motorvej og bane
	181+960 – 182+000	5,5 meter	
E202-TL2	182+340 – 182+360	4,3 meter	Mellem motorvej og bane
E202-TL4	183+320 – 183+340	5,5 meter	Mellem motorvej og bane
E202-TL5	183+960 – 183+980	4,3 meter	Mellem motorvej og bane
E202-TL6	184+740 – 184+760	4,9 meter	Mellem motorvej og bane
	184+820 – 184+860	4,8 meter	
E202-TL7	185+100 – 185+160	6 meter	Mellem motorvej og bane
	185+230 – 185+280	6 meter	
E202-TL9	187+800 – 187+900	4,3 meter	Mellem motorvej og bane
E202-TL10	187+360 – 187+400	4,5 meter	Nord for bane
E202-TL11	187+840 – 188+040	7,5 meter	Nord for bane
E203-TL1	188+540 – 188+680	4,2 meter	Mellem motorvej og bane
E203-TL2	188+860 – 189+020	4,7 meter	Mellem motorvej og bane
E203-TL3	189+160 – 189+180	4,3 meter	Mellem motorvej og bane
	189+500 – 189+600	6,9 meter	
	189+680 – 189+780	5,6 meter	
E203-TL4	190+100 – 191+060	4 meter	Mellem motorvej og bane
E203-TL5	192+160 – 192+500	4,4 meter	Mellem motorvej og bane
E204-TL3	194+700 – 194+900	Op til 4,3 meter	Syd for bane mod en omplaceret tilkørselsvej
E204-TL4	195+280 – 195+380	3,9 meter	Syd for bane
E204-TL5	195+220 – 195+360	4 meter	Nord for bane
E204-TL9	196+080 – 196+120	5 meter	Nord for bane
E204-TL10	196+160 – 196+220	8 meter	Nord for bane langs Margaardvej





Overstående kort illustrerer landskabstilpasning op til 3,5m. med grønt og landskabstilpasning på over 3,5 m. med rød.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 114 "Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Vindved Å" er ca. 1,9 km.

Natura 2000-område nr. 114 er specielt udpeget for at beskytte Odense Å med større tilløb, der er levested for tykskallet malermusling, pignermusling, bæklampret og havlampret, og de mange tilstødende kildevæld.

Projektændringens anlægsaktiviteter vil ikke medføre ændringer af en karakter som kan forventes at have direkte eller indirekte påvirkning på det givne Natura 2000 område grundet aktiviteterne ikke vil have en effekt på områdets udpegningsgrundlag.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser³. Trafikstyrelsen har fundet, at arterne stor vandsalamander, springfrø og spidssnudet frø er observeret i nærhed af projektområderne. Disse arter er observeret og behandlet i forbindelse med det oprindelige projekt og projektændringen fra 2023. Da

³ www.arter.dk, www.naturdata.miljoportal.dk



projektændringen ikke medfører, at nye arealer tages i brug vurderes det, at de allerede vurderede projektilpasninger fortsat sikrer, at projektet ikke medfører en påvirkning på arterne.

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for arterne ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for arterne, at projektet er tilrettelagt således at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arterne, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arterne, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

Vandrammedirektiv

Projektområdet er beliggende ved flere overfladevandområder samt grundvandsforekomster. Projektændringen medfører ikke ændringer i afvandingen af projektområdet, ligeledes tilføjes der heller ikke ny jord, der ikke fremgår i de oprindelige vurderinger ifm. anlægsloven. Terrænreguleringen vurderes derfor ikke at medføre ændringer i afvandingen som påvirker evt. vandområder.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Assens Kommune og Odense Kommune.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 17-07-25 til 28-08-25.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar: Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Fyens Stift og Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV). De to første nævnte har ikke haft bemærkninger.

Derudover har Trafikstyrelsen modtaget et samlet høringssvar på vegne af seks husstande.

SGAV efterspørger i deres høringssvar supplerende visualiseringer til at vurdere den landskabelige påvirkning.

Vejdirektoratet oplyser, at de eksisterende vurderinger og snit vurderes at være tilstrækkelige, men har dog udarbejdet supplerende snit for områderne syd for Vejrup og nord for Vissenbjerg. Disse er fremsendt til Trafikstyrelsen samt til beboer i Vejrup.

Trafikstyrelsen vurderer det oprindelige materiale med de supplerende snit er tilstrækkeligt til at vurdere den konkrete sag.



Det samlede høringssvar fra husstande i Vejrup indeholder 7 spørgsmål/bemærkninger som i sin helhed fremgår nedenfor med tilhørende svar/bemærkninger fra Vejdirektoratet (VD):

1. Konkret dokumentation for de nævnte tekniske nødvendigheder, især for overskridelsen af 3,5 meter i dødislandskabet.

VD: Redegørelse for nødvendigheden af terrænregulering over 3,5 m. i visse områder, herunder inden for det bakkede dødislandskab, vurderes allerede at fremgå tilstrækkeligt af det tekniske notat - afsnit 4.3.

2. Tværsnitsprofiler og mængdeangivelser for de specifikke lokaliteter, herunder området ved 200/TL7, Højmarken og Vejruphave.

VD: Fremgår af nye tegninger/snit der er fremsendt til borgerne i Verup Have, som også er vedlagt dette skriv.

3. En forklaring på, hvorfor alternative løsninger med lavere terrænhævnings ikke er blevet valgt, især i områder med lav landskabskapacitet.

VD: Redegørelse for nødvendigheden fremgår som nævnt i afsnit 4.3 i det tekniske notat. Terrænreguleringer i forbindelse med baneprojektet foretages primært i det afskårne areal mellem motorvejen og banen samt på landbrugsarealer primært nord for banen. Disse landbrugsarealer udgøres hovedsageligt af udsætningsområder udpeget i VVM-en fra 2016 og arealer fra ejendomme, der er overtaget pga. baneanlægget. Som beskrevet i ændringsanmeldelsen af terrænreguleringer op til 3,5 m. fra april 2023, vil der herved blive anvendt færre af de landbrugsarealer, der i VVM-en er udlagt til udsætning af overskudsjord.

4. Revideret oversigtskort, hvor områder med terrænændringer over 3,5 meter er tydeligt markeret og kvantificeret.

VD: Oversigtskort med tydelig markering af områder med terrænregulering over 3,5 m. vurderes at være tilstrækkeligt belyst i figur 5.10 og 5.11 i det tekniske notat. Der er fremsendt nye tegninger/snit for området syd for Vejrup, hvor højderne på område 200-TL7 efter færdigudformning fremgår tydeligt.

5. En snarlig indsats for forbedring af afvandingsforholdene, herunder sikring mod nedskylning og oversvømmelse samt fjernelse af den jordmængde som overskrider den tilladelse givet på max. 3,5 m. Et løfte som vi fik fremlagt fra Erik Stockholm fra vejdirektoratet.

VD: 200-TL7 fremstår ikke i sin endelige udformning på nuværende tidspunkt. I forbindelse med den endelige udformning af området vil jordmængder blive omfordelt og jord der ikke er plads til inden for området, vil blive placeret i andre terrænreguleringsområder. Den endelige udformning af området forventes afsluttet i 2028. Der er etableret en midlertidig afvandingsgrøft, som løbende tilses og vedligeholdes, så ordentlige afvandingsforhold sikres.

6. Forebyggende tiltag mod sneophobning og drivedannelse i vinterhalvåret.

VD: Vejdirektoratet vurderer, at redegørelse for forebyggende tiltag mod sneophobning og drivedannelse i vinterhalvåret ligger uden for ændringsanmeldelsens formål. Der gøres opmærksom på, at der i den endelige udformning af de terrænregulerede områder vil blive arbejdet med en landskabelig tilpasning, således at området søges tilpasset det omkringliggende terræn.

7. Visualiseringer og konsekvensbeskrivelser for bebyggelser, der ligger tæt op ad høje terrænbearbejdninger – herunder Vejruphave.



VD: Der er fremsendt nye snit for området syd for Vejrup. Tilsvarende tegninger/snit er ved at blive udarbejdet for 201-TL7 nord for Vissenbjerg. Konsekvensbeskrivelser vurderes belyst i det tekniske notat.

Det er Trafikstyrelsen vurdering, at sagen er tilstrækkeligt belyst i forhold til den konkrete projektændring og at behandlingen af de indkomne høringssvar ikke har givet anledning til ændringer i styrelsens afgørelse.

Trafikstyrelsen lægger i sin afgørelse vægt på at placeringen og udformningen af projektjorden planlægges således at der ikke vil være en væsentlig landskabelig påvirkning. Hertil grundet at de største højder placeret i det tekniske anlæg mellem bane og vej, samt at placeringer udenfor dette trace er i lavere højde og placeret i område uden forventelig væsentlig landskabelig påvirkning for lokalbefolkningen.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter.

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 22, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁴.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a, stk. 3.

Med venlig hilsen

Tobias Marinus Søgaard

Fuldmægtig

Trafikstyrelsen

⁴ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter