
HÅNDBOK

Terrenginngrep og landskapstilpasning for vindkraftverka på Fosen

OPPDRAKSGIVER

Fosen vind DA

EMNE

Håndbok for terrenginngrep og
landskapstilpasning

DATO / REVISJON: Januar 2016 / 4

DOKUMENTKODE: 416527-LARK-RAP-001



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult på oppdrag fra Fosen Vind DA. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Tredjepart har ikke rett til å anvende rapporten eller deler av denne uten Multiconsults skriftlige samtykke.

Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

Forside: Multiconsult AS
Foto forside: Trond Siemenssen, SWECO, Einar Berg, InterPares
Øvrige foto: Alle foto er tatt av Multiconsult om ikke annet kommer fram av bildeteksten.
Eksempelbildene er tatt ved Ytre Vikna vindkraftverk under befaring 12. mai 2014.
Ytre Vikna vindkraftverk ble ferdigstilt i 2012.

Rapport

OPPDRAAG	Vindkraftverka på Fosen	DOKUMENTKODE	416527-LARK-RAP-001
EMNE	Håndbok for terrenginngrep og landskapstilpasning	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Fosen Vind DA	OPPDRAAGSLEDER	Trine Riseth
KONTAKTPERSON	Bjørn Iuell	UTARBEIDET AV	Hilde Bruheim Johnsborg
KOORDINATER		ANSVARLIG ENHET	1084 Midt Naturressurser
GNR./BNR./SNR.			

SAMMENDRAG

Denne håndboka gjelder for arbeidene som skal utføres ved Harbaksfjellet, Storheia, Kvenndalsfjellet og Roan vindkraftverk, som i håndboka er gitt samlebetegnelsen Vindkraftverka på Fosen.

Håndboka er et supplement til miljø-, transport- og anleggsplanen (MTA) og beskriver hvordan terrenginngrepene som følger ved utbygging skal utformes for å få en best mulig tilpasning til landskapet.

1	24.06.2014	UTKAST	HBJ	EH	T. RISETH
2	15.08.2014	REVIDERT UTKAST	HBJ	EH	T. RISETH
3	09.09.2014	2.REVIDERING	HBJ	EH	T. RISETH
4	29.1.2016	3. REVIDERING	HBJ	ØW	ØWJ
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Innholdsfortegnelse

1	Forord	6
2	Innledning	7
2.1	Lokalisering og eksisterende situasjon.....	7
3	Overordna inngrep og tilpassing	10
3.1	Avgrensning av inngrepsområdet	10
3.2	Begrensning av inngrep	10
3.3	Massebalanse	10
3.4	Vegetasjonsrydding	10
3.5	Arrondering og overganger til eksisterende terreng	11
3.6	Revegetering	12
3.6.1	Oppbygging og jordstruktur	13
3.6.2	Revegetering i ulike vegetasjonsbilder	13
3.7	Visuell forurensing og sikkerhet.....	13
4	Tilpassing ved ulike anleggsdeler	15
4.1	Veger.....	15
4.1.1	Atkomstveger.....	18
4.1.2	Internveger	20
4.2	Massetak og deponi.....	24
4.3	Nettilknytning	26
4.4	Oppstillingsplass for kraner og utstyr/ Fundamenter	27

1 Forord

Denne håndboka gjelder for arbeidene som skal utføres ved Harbaksfjellet, Storheia, Kvenndalsfjellet og Roan vindkraftverk, som i håndboka er gitt samlebetegnelsen 'vindkraftverka på Fosen'.

Håndboka er et supplement til miljø-, transport- og anleggsplanene (MTA) og beskriver hvordan terrenginngrepene som vil følge ved utbygging skal utformes for å få en best mulig tilpasning til landskapet. En nærmere beskrivelse av planområdene er gitt i de respektive MTA planene.

Håndboka har to formål. Den skal være et grunnlag for detaljprosjektering og for godkjenning av detaljerte planer hos NVE slik at det konsesjonsgitte tiltaket kan realiseres. Den skal samtidig benyttes som et verktøy for de som så utfører arbeidene i praksis, for å sikre at utførelsen blir gjennomført på en hensiktsmessig måte for et best mulig sluttresultat.

For at håndboka skal fungere som ønsket har intensjonen vært å lage et lettlest og kortfattet dokument, uten at dette går ut over dokumentets kvalitet. Håndboka er derfor rikt illustrert med forklarende foto, fotomontasjer og prinsippskisser.

Mer om intensjoner, hvordan håndboka er tenkt benyttet og hvilke aktører som bidrar inn ved ulike handlinger for å finne og sikre optimale løsninger ut fra et landskapsmessig synspunkt, er beskrevet i de respektive MTA. Dette gjelder for ulike problemstillinger, både i videre prosjektering og i byggefase.

2 Innledning

2.1 Lokalisering og eksisterende situasjon



Figur 1. Prosjektområdene, Harbaksfjellet (Åfjord kommune), Storheia (Bjugn og Åfjord kommuner), Kvenndalsfjellet (Åfjord kommune) og Roan (Roan kommune) er alle lokalisert på Fosenhalvøya som ligger på kysten av Trøndelag, nord og vest for Trondheimsfjorden.

Landskapet som områdene ligger i har mange fellestrekk og det er derfor besluttet å lage en felles håndbok for de fire vindkraftprosjektene, omtalt under fellesbetegnelsen Vindkraftverka på Fosen.



Figur 2. Bilde tatt ved Langvatnet, Kvenndalsfjella, som viser det typiske landskapet: småkupert med karrig vegetasjon, fjell i dagen og små vatn som de sentrale landskapselementene. (Foto: Statkraft)

De fire inngrepsområdene ligger på omtrent samme høyde ca. 300-450 moh. og preges av treløse heier med et stedvis tynt, usammenhengende løsmassedekke med karrig vegetasjon. En rekke små vatn, pytter og tjern utgjør sentrale landskapselement.

Ved Roan, Kvenndalsfjellet og Storheia ligger overordna terrengformasjoner med retning sørvest-nordøst. Planområdene har ingen spesielt viktige landskapskvaliteter ut over inntrykket av å være uberørt.

Harbaksfjellet skiller seg fra de andre områdene ved å ligge mer eksponert til ut mot sjøen der det utgjør et godt synlig landemerke i et større område. To nordvest-sørøstgående furer bryter opp det flate platået.



Figur 3. Harbaksfjellet sett fra sjøen. (Bearbeidet utsnitt fra Norge i 3D)



Figur 4. Haraheia, Roan, sett fra lavereliggende område i øst. Innsynet er begrenset til platåets ytterkant. (Foto: Statkraft)

Fra lavereliggende områder er innsyn til fjellplatåene ofte begrenset til ytterkanten av platåene. På avstand vil turbinene i stor grad overskygge andre inngrep som følger av utbyggingen. Når man oppholder seg i planområdet vil inngrep i form av veger, oppstillingsplasser og fundamenter være av langt større betydning og avgjørende for totalinntrykket av vindkraftverket. Eksponering av inngrep vil på noe avstand bli redusert på grunn av det kupert terrenget. Den karrige vegetasjonen innen planområdet vil ikke ha noen effekt i så måte.



Figur 5. Det kupert terrenget reduserer eksponering av inngrep på bakkeplan, spesielt sett nedenfra.

3 Overordna inngrep og tilpassing

3.1 Avgrensing av inngrepsområdet

Etter ferdig prosjektering skal ytre avgrensing av arealinngrep kartfestes og merkes med stikker i terrenget. Der stikkene ikke lett lar seg feste i grunnen skal stikkene støttes opp. Inngrep, midlertidig bruk av areal og anleggstrafikk skal ikke skje utenfor inngrepsgrensene. Planlegging og fastsetting av grenser må derfor ta høyde for lagringsbehov, innbefatta midlertidig lagring av de stedlige massene, og gi tilstrekkelig plass for god gjennomføring av ulike arbeidsoperasjoner. Ved sluttarrondering kan man gå ut over de merka grensene dersom det vil gi bedre overganger til eksisterende terreng.

3.2 Begrensing av inngrep

Alle midlertidige inngrep skal utføres slik at det letter tilbakeføring. For å unngå skader og inngrep i områder med sårbar vegetasjon skal kjøring i driftsfasen og mellomlagring av masser, utstyr og materiale holdes til areal for permanente inngrep (det interne veinettet, kranoppstillingsplasser ved turbinfundamentene og øvrige anviste steder til disse formålene). Spesielt sårbare områder, som sårbar og/eller verdifull vegetasjon, kulturminner eller andre fysiske element som skal beholdes, vernes ved fysisk merking i terrenget.

For areal som kun er til midlertidig bruk skal underlaget beskyttes mot komprimering av jord og slitasje på underlaget.

Hvis det oppstår terrengskader som følge av uforutsette hendelser så skal skadene utbedres så raskt som mulig i tråd med metoder beskrevet i MTA-planen og denne håndboka.

3.3 Massebalanse

Intern massebalanse for anlegget tilstrebes, både når det gjelder byggemasser og tildekkingsmasser. Ved behov benyttes anviste sidetak eller massedeponi.

I utgangspunktet antas det at det vil bli overskuddsmasser fra utgraving/sprenging til kranoppstillingsplasser og fundament, som fortrinnsvis senkes noe ned i terrenget, heller enn å bli liggende for høyt. Vegen legges fortrinnsvis noe høyere enn terrenget for å begrense inngrep i form av skjæringer og minske behovet for grøfting.

3.4 Vegetasjonsrydding

Vegetasjonsrydding skal ikke foretas utover det areal som er angitt i planen. Ved fjerning av vegetasjonsdekke tas det sikte på lokalt gjenbruk på skråninger så langt mulig og hensiktsmessig.

Mellomlagring skal skje på henvist plass. Avdekkingsmasser lagres i ranker. For at jordas frøbank skal overleve må ikke rankene overstige 2m i høyde eller bredde. Rankene skal ikke legges i forsenkninger i terrenget der en kan risikere vannansamlinger. Massene skal lagres løst og skal ikke komprimeres verken ovenfra eller sideveis. Tiden fra toppmassene tas av til de legges tilbake bør være så kort som mulig. Ved rydding for tilrettelegging av veg skal midlertidig lagring skje i ranker like utenfor veglinja.

3.5 Arrondering og overganger til eksisterende terreng

Overgang mellom inngrep og eksisterende terreng gjøres så naturlikt som mulig ved å gjenspeile eksisterende terrengvariasjoner og overganger i tilgrensende områder. Knekklinjer skal ikke forekomme, hverken langs veg, grøft eller skråning og større ensarta flater skal unngås.



Figur 6. Istandsatt massetak har fått ei overflate som går fint til tiliggende terreng, men flata er noe stor og ensarta til at den visuelt aksepteres som en naturlig formasjon i det småkuperte terrenget.



Figur 7. Fotomanipulert bilde viser at en mindre overhøyde på deler av arrondert terreng kan være alt som skal til for et mer naturlikt landskapsbilde

3.6 Revegetering

Istandsetting av områdene skal foregå etter prinsippet om naturlig revegetering, etter et ønske om at de ulike områdene i fremtiden skal fremstå som i dag. Det skal med andre ord ikke introduseres fremmede arter ved vegetasjonsetableringen, men legges til rette for naturlig revegetering av stedegne arter gjennom frø og rester av plantemateriale i avdekkingsmassene, i tillegg til frø som etter hvert spres fra eksisterende vegetasjon på stedet. Rydda, mellomagra toppjord (markdekket og avdekkingsmasser) skal benyttes til overdekking av skjæringer og fyllinger for raskest mulig, naturlig vegetasjonsetablering. Dette kan være en langsiktig prosess, men et naturlig resultat er her viktigere enn rask etablering.



Figur 8. Manipulert bilde viser skråning sentralt i bildet slik den ville stått frem dersom den ble sådd til med gress for rask vegetasjonsetablering, med en farge som blir fremmed i landskapsbildet.



Figur 9. Jordfargen på vegskråningen skiller seg noe ut fra tiliggende terreng, men vil på sikt bli lite synlig med reetablert lyng og mose som på tiliggende areal.

3.6.1 *Oppbygging og jordstruktur*

For best mulig vanntransport og struktur skal markert sjiktning mellom lag av ulike jordarter unngås. I bratte skråninger kan dette være avgjørende for stabiliteten og. Det skal derfor ikke glattes til eller komprimeres unødig ved utlegging av det enkelte sjikt. Jordoverflaten skal være porøs slik at forholdene er gode for spiring og rotvekst.

Ved etablering av vegetasjon på steinfyllinger skal steinfraksjonen i øverste lag være tilstrekkelig finkornet til at vekstjord eller stedlig toppjord som legges oppå ikke drysser - eller vaskes ned i fyllingen. Fyllingen bør derfor bygges opp med en avtagende steinstørrelse/ kornstørrelse oppover i profilet.

3.6.2 *Revegetering i ulike vegetasjonsbilder*

I områder som utelukkende har fjell og stein i overflata skal det ikke etableres vegetasjon.

De vegeterte områdene har et løsmassedekke bestående av torv (vegetasjon med rotsone) og stedvis et underliggende jordlag med røtter og frømateriale, av varierende tykkelse. Dess større forsenkninger og dess bedre lokalklima, jo dypere kan jordlaget forventes å være og med det vegetasjonen kraftigere. Man kan oppnå en naturlig mosaikk ved å legge ut vekstjordlaget med ulike tykkelser, med et tykkere lag i søkk og skinnere lag mot toppene.

Patinert stein, med lav og mose, regnes som en ressurs. Stein av en viss størrelse og som utmerker seg med mye lav skal tas vare på og plasseres tilbake i terrenget med patinert side opp. Dette vil være en viktig faktor for et naturlikt resultat.

3.7 Visuell forurensing og sikkerhet

Sprengsteinssøl, søppel og andre anleggsspor utenfor veier, fundamentplasser og massetak skal samles inn og ryddes opp. Arbeidet gjøres manuelt på en slik måte at arbeidet i seg selv ikke setter varige spor i terrenget. Av samme grunn skal mellomlagring av sprengstein kun forekomme på arealer avsatt til veier og plasser

Planområdet skal etter anleggsslutt være trygt for brukere. Utforming og arrondering må derfor utføres slik at farlige skrenter og ustabile skråninger unngås, også i eventuelt steinbrudd. Permanent sikkerhetsinngjerding er av visuelle og vedlikeholds grunner ikke ønskelig.

Langs internveger, på parti der skråningsutslagene blir større, kan det være ønskelig å sikre disse mot utkjøring. Stabbesteiner er en sikringsmetode med dype tradisjoner her i landet, nyttet der anleggelse av veg gav sprengstein som kunne brukes til formålet. Stabbesteinene kan fort oppleves som noe markante i forhold til et lettere rekkverk, men dette kan sees som en del av sikringen i seg selv. Steinene er stedegne og vil med tiden få en patina som gjør at de vil harmonere bedre med landskapet. I tillegg er vedlikeholdsbehovet lite. Et bevisst forhold til avslutningspunkt i forhold til terrengformasjonene er avgjørende for et best mulig resultat. Av hensyn til helse og sikkerhet kan kjørestærkt rekkverk måtte velges framfor stabbesteiner der det er særlig bratt eller utsatt for oppbygging av fokksnø.



Figur 10. Bildet viser en godt tilpasset stabbesteinssikring ned mot Vinstervatn.

Langs atkomstvegene sikres farlige parti med kjøresterkt rekkverk.

4 Tilpassing ved ulike anleggsdeler

4.1 Veger

Veiene legges så skånsomt som mulig, med forankring i terrenget. Dette gjøres ved at horisontalgeometri stikkes hensiktsmessig i terrenget, hvorpå høyder i linja måles inn og vertikalgeometri optimaliseres. Tosidige skjæringer og fyllinger bør i det lengste unngås. Generelt foretrekkes en lengre veg foran uheldige skjæringer og fyllinger.

Veien bygges opp av sprengt eller stedefegen stein og avrettes med 15 cm knust masse. Skjæringer vil i størst mulig grad bli flatet ut, og fyllinger vil i den grad dette er naturlig bli dekket med stedlige løsmasser (jord og torv).

Eventuelle løsmasser i veglinja legges til side før veien sprenges / graves ut. Vekstmassene (markdekket og avdekkingsmasser) benyttes til overdekking fyllinger og eventuelt skjæringer.



Figur 11. Dersom vegen ikke forankres i eksisterende terrengformer, men blir liggende med tosidig skjæring eller fylling vil den bli mer markant i landskapsbildet, som her hvor vegen blir liggende med tosidig fylling i et lokalt lavpunkt.



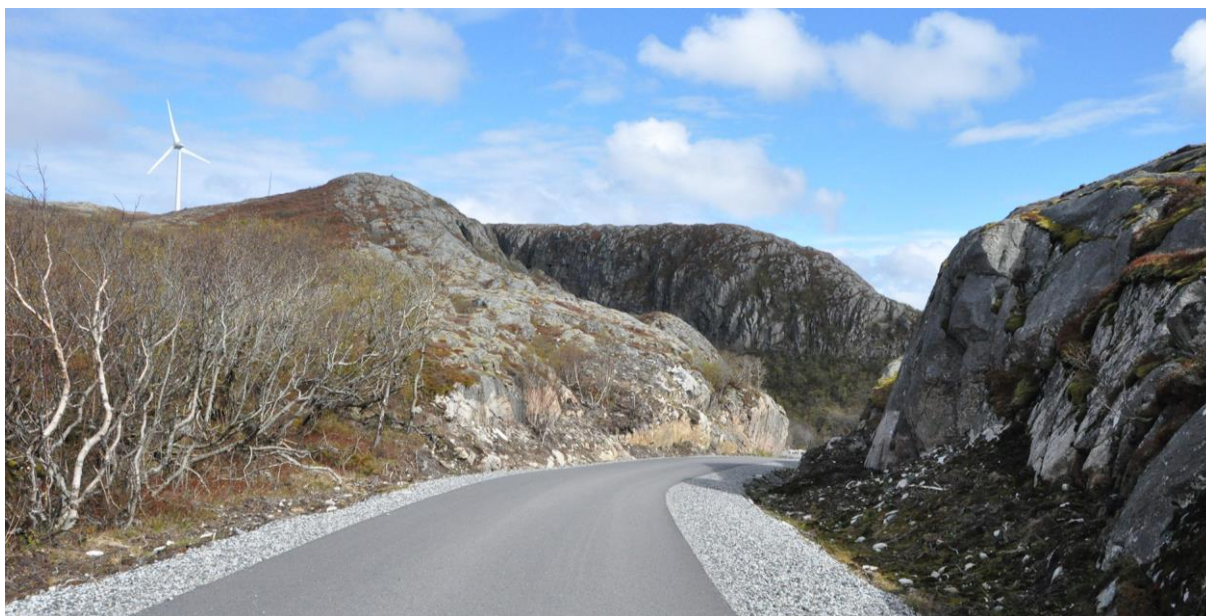
Figur 12. I det småkuperte landskapet er økt veglengde å foretrekke foran skjæringer i tillegg kan traseen med fordel legges med litt høyde i terrenget, da fyllinger i prinsippet lettere kan gis en naturlig tilpassing enn skjæringer.



Figur 13. Bildet viser hvordan et godt tilpasset vegnett slynger seg med terrenget.



Figur 14. Manipulert bilde viser en tosidig skjæring der det ikke er gjort tiltak for å dempe den visuelle virkningen av skjæringen til høyre i bildet.



Figur 15. Dersom vegen må føres gjennom fjellparti og tosidige skjæringene ikke kan unngås, er det viktig at det settes av nok plass til at tverrsnittet føles romslig og skjæringene kan bearbeides i bunn og topp for å minske deres visuelle høyde og myke opp profilet. (Originalbilde fra asfaltert adkomstveg til vindkraftverket på Ytter Vikna)

4.1.1 Atkomstveger

Turbinene blir transportert med spesialkjøretøy fra kai inn i planområdet. Så langt råd skjer dette via eksisterende vegnett med enkelte midlertidige utvidelser av veikryss etc. på strekningen fram mot atkomstveiene. Atkomstvegene følger gjerne et daldrag før de eventuelt skrår opp lisida mot planområdene.



Figur 16. Bildet viser område for innføring av atkomstveg til Haraheia langs Einarsdalen. (Foto: Statkraft)

I daldraga følger ny atkomstveg gjerne elva i dalbunnen. Det skal da etterstrebes å beholde et vegetasjonsbelte mellom atkomstveg og elv. Dette bør være minst 15 m i bredde og vil i tillegg til fysiske inngrep i elva redusere eller forhindre forurensing til elva, ved infiltrering.

Områder med naturtyper som må hensyntas spesielt er;

- ✓ kystgranskog på Ausdalsvatnlia, ved planlagt avkjøring til ny atkomstveg fra rv. 715, (Storheia)
- ✓ rikmyr på Bekken, langs ny atkomstveg opp Bekkedalen (Kvenndalsfjellet)
- ✓ Tostenelva naturreservat, nærføring for ny atkomstveg opp Tostendalen til Haraheia (Roan)

Se for øvrig kart for plante- og dyreliv i de respektive MTA planene.

Grøfter og drenering

Behovet for grøfter langs veien avhenger av de naturlige forhold på stedet, men bygges prinsipielt med åpen drenering i sidegrøft.

Stikkrenner plasseres så vidt mulig slik at tidligere vannveger opprettholdes. Avstanden mellom rennene bør vanligvis ikke være større enn ca. 100 m, men justeres etter behov som følge av undergrunn og tilpasses sideterreng ved inn- og utløp for et helhetlig og naturlig preg. Ved utløpet behandles terrenget slik at erosjon unngås.

Langs atkomstvegene må grunnen og skjæringenes størrelse vurderes i forhold til behov for erosjonssikring i form av ytterligere drenering i tillegg til stikkrenner.

Aktuelle tiltak er overflatedrenering, der vann som kommer fra terrenget utenfor skjæringstoppen avskjæres med terrenggrøft og grunnvannsdrenering, der en drensgrøft ved foten av skråningen i de fleste tilfeller vil gi tilstrekkelig drenering for sikring av skråning. Der det er jevnt vannsig i skråningen og fare for overflateglidninger, kan det være nødvendig med skråningsdren vinkelrett på veggrøften.



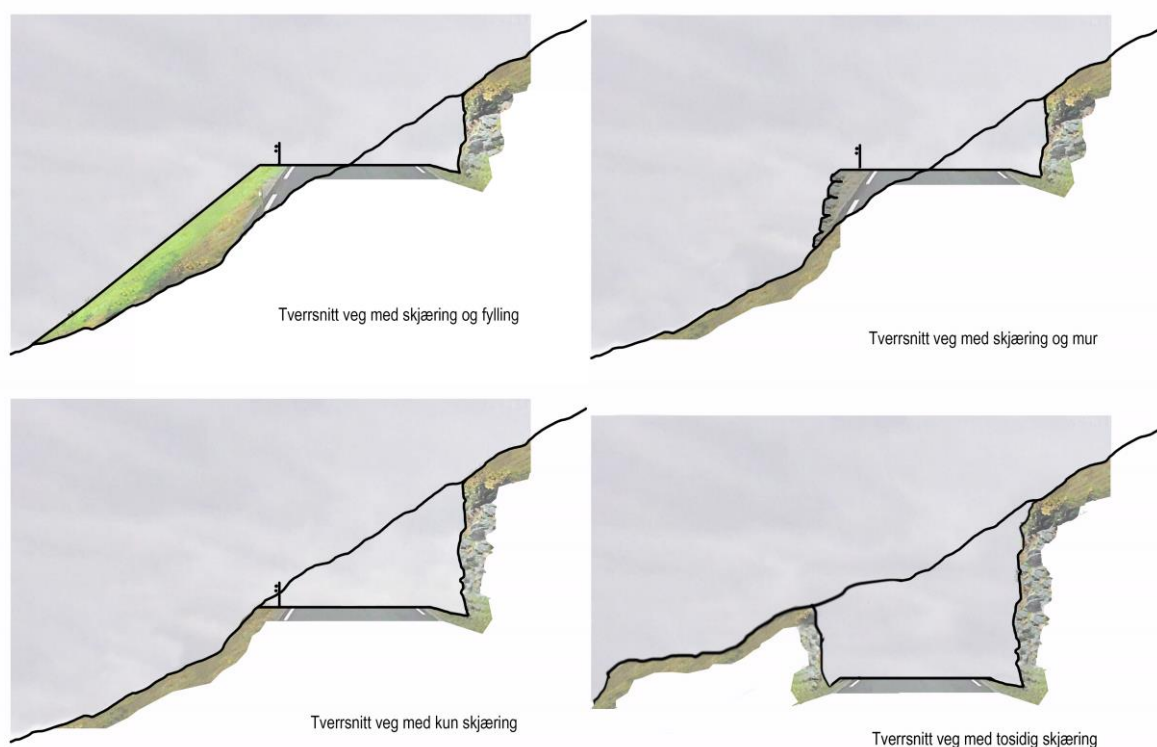
Figur 17. Opp Tostendalen vil det være utfordringer både i forhold til vegframføring i sidebratt terreng og nærføring i forhold til Tostenelva naturreservat. (Foto: Statkraft)

Opp lisidene vil vegen tidvis bli liggende i sidebratt terreng. Det søkes massebalanse for prosjektet i sin helhet, men i svært sidebratt terreng vil skjæringer være å foretrekke foran fylling, da fyllinger her kan bli svært omfangsrike.

Der adkomstvegene blir mer eksponert, eksempelvis ved Storheia der det er innsikt til adkomstveg både fra fylkesveg og fra nabofjell, kan skjæringer delvis erstattes av fylling på støttemur.

Adkomstveg i sidebratt terreng bør utformes med ett kjørefelt, felles for begge kjøreretninger, med møteplasser. Dumping av masser ned lisida langs adkomstveg skal ikke forekomme.

Langs adkomstveg forventes trafikk med tunge laster året igjennom. Dette sammen med terreng tilsier at adkomstvegene stedvis må sikres med kjøresterkt rekkverk.



Figur 18. Ulike løsninger for vei i sidebratt terreng, prinsippskisser.

Figur 18 viser et utvalg av hovedprinsipper for veiløsninger i sidebratt terreng. Topografi og geologi vil ha stor betydning for veiføring og for omfanget av skjæringer og fyllinger. Ulike løsninger for anlegging av veg i sidebratt terreng viser at fyllinger vil gi stort utslag og at skjæringer av denne grunn vil være å foretrekke. Erstattes fylling med mur vil det gi om lag samme inngrepsstørrelse som ved kun skjæring, men da med et mer opparbeidet og bedre visuelt uttrykk. Tosidige skjæringer skal som hovedregel søkes unngått, men kan i spesielle tilfeller gi en god sikring mot utforkjøringer.

4.1.2 Internveger

Veinetta internt i vindkraftverka er omfattende. Med en trasébredde inkludert grøft på 10 m, hvor av 6m er veibredde inkludert skuldre, og eventuelle skjæringer og fyllinger kommer i tillegg, er god linjeføring og sluttaronding avgjørende for helhetsinntrykket ved opphold og ferdsel innen planområdet.

Skjæringer i fjell

Mindre fjellskjæringer bør gis samme helning som tilstøtende terreng. Mindre nabber kan imidlertid få stå igjen for variasjon i skråningen og med det et mer naturlikt uttrykk.



Figur 19. En mindre skjæring står igjen på venstre sida av vegen. Mindre pigging i toppen, som vist på manipulert bilde nederst, er alt som skal til for at oppstikkende nabber på begge sider av vegen skal bli mindre påfallende.

Fyllinger og skjæring i løsmasser

Arbeidet med å ta ut skjæringsmasser og oppbygging av vegfyllinger skal ikke påbegynnes før vegetasjon og humusholdige jordarter er fjernet fra aktuelle områder, for behandling i samsvar med planlagt etterbruk.

Dersom lange skråningsflater på løsmasse ikke kan unngås bør de erosjonssikres med avskjærende grøft i topp.

Grøfter og drenering

I områdene for selve vindkraftverkene er det ikke en spesielt erosjonsømfintlig grunn og ingen spesielle grunnvannsproblemer. En terrenggrøft antas å være tilstrekkelig til å sikre ønsket drenering. Det skal ikke stå igjen terskler i grøfta som demmer opp og som kan lede vann inn i trauet eller overbygningen.

Der det er nødvendig å ha grøft langs veien, bør den utformes med et mykt tverrprofil, ikke ha brattere helning enn nødvendig, og helst være så grunn som mulig uten at det går ut over grøftens funksjon. Ved fremføring av vei skal det tas spesielt hensyn til eksisterende bekkeløp, myrer og sigevannsmønster. Kryssing av bekker og fuktdrag skal gjøres skånsomt, og med minst mulig endring av opprinnelig avrenningsmønster.

Stikkrenner plasseres så vidt mulig slik at tidligere vannveger opprettholdes og tilpasses sideterrenget ved inn- og utløp for et helhetlig og naturlig preg. Ved utløpet forebygges det mot erosjon.



Figur 20. Stikkrenner plasseres ved tidligere vannveier og tilpasses sideterrenget.



Figur 21. Der stikkrennene ender ut i en skråning er det viktig å plastre i nedkant for å hindre uønsket erosjon over tid.

Kabling

Interne jordkabler skal fortrinnsvis legges i veikroppen for minst mulig inngrep. Kabelgrøfting omfatter graving og sprengning, samt overfylling etter kabelleggingen. Arbeidet med kabelgrøfting, inkludert omfylling og overdekning som tilfredsstiller forskrift om elektriske forsyningsanlegg, skal tilpasses innenfor den prosjekterte vegløsningen på en slik måte at de ikke synes etter ferdigstilling. Kabelgrøftene antas å bli ca. 70 cm dype med en bredde på 1-1,6 m.

4.2 Massetak og deponi

Masser som blir tatt ut i forbindelse med bygging av veisystemet i vindkraftverket vil så langt råd bli nyttet som fyllingsmasse. Dersom man ikke klarer å oppnå den ønska massebalansen ved bygging av veier, fundament og oppstillingsplasser, benyttes anviste sidetak eller massedeponi.

Ved uttak av masser i det småkuperte terrenget tas en eller flere positive terrengformer ut i sin helhet slik at ikke skjemmende bruddvegger står igjen. Ved en slik utførelse utelukkes gjenstående bruddvegger som en sikkerhetsfaktor for brukere av området etter ferdigstillelse.



Figur 22. Ved behov for ekstra masser tas positive former ut i sin helhet. I det manipulererte bildet under er en større gjenstående knaus etter innføring av atkomstveg benyttet, samtidig som man har tatt toppen av skjæringa på motsatt side. Mindre knauser har fått stå igjen for variasjon og en mer naturlig flate.

Ved deponering fylles det igjen i egnede søkk. Det vil med det ikke bli noen fare for erosjon eller utrasing. Det skal ikke skje uttak av eventuell tipp etter ferdigstilling.



Figur 23. I det fotomanipulerte eksempelet er det fylt igjen masser i et dalsøkk foran fremre turbin. Her ville dette samtidig gitt vegen en bedre forankring i landskapet ved å unngå fyllingsskråning på begge sider av vegen og kranoppstillingsplass for turbinen blir mindre ruvende.

Antatt masseunderskudd, eventuelt overskudd anslås før lokasjon bestemmes, slik at man finner en i størrelsesorden, i tillegg til landskapsmessig egnet lokasjon.

Ved sluttarrondering av brudd og deponi skal inngrepet gis en naturlig overgang til eksisterende terreng. Store ensarta flater og knekklinjer unngås, da dette vil gi et kunstig inntrykk. Mindre lokale topper, små dumper og tilbakelagte steiner er eksempel på tiltak som vil gi ulike mikroklima og variasjon i overflata. Det vises for øvrig til tilliggende områder, eller lignende areal i nærheten for etteraping av disse. (Se Figur 7)

4.3 Nettilknytning

Der ledning kan legges i bakken uten at dette medfører store terrenginngrep er dette å foretrekke. Dersom luftspenn finnes mer hensiktsmessig søkes disse å legges parallelt med eksisterende luftstrekk om slikt finnes.

Trase valg

Oppe i de treløse viddene vil luftspenna i regelen bli godt synlige, som alltid vil synligheten avhenge av avstand, vær- og lysforhold og bakgrunn. I tillegg til oppe i heiene vil mastene vil få silhuettvirkning der de bøyer av inn på heiene. Ved å trekke disse punktene noe ned fra toppen vil silhuettvirkningen reduseres.



Figur 24. Ved å dra mastepunktene ned fra toppene i overgang mot heiene reduseres eksponeringen

Der traseen følger skogkledde fjell- og lisider vil synligheten begrenses og linja vil bli mest synlig der vegetasjonen minsker eller uteblir samt fra standpunkt i forlengelsen av linjetraseen. Når marka er snødekket men trærne står bare, vil linjetraseer i tett barskog bli spesielt fremtredende som hvite striper ned den ellers grønne lisida.

Linjetraseene vil generelt bli mindre iøynefallende om de har samme retning som visuelle strukturer i landskapet enn om de går på tvers av disse.

Materialer

Mastene er omsøkt og gitt konsesjon på utførelse i tre eller limtre. Det vurderes å søke om å få sette opp master i kompositt i stedet. Uavhengig av dette vil mastene ha en farge som vil være godt kamuflert i de skogkledde lisidene. Tremaster vil med tiden lysne og få en lysere gråbrun farge, som fremdeles vil være godt kamuflert i skogen, samtidig som de vil bli mindre fremtredende mot det bare berget oppe i heiene.

Traverser utføres i limtre eller matta stål. Grå travers (matta stål/aluminium) vil harmonere med mastene på sikt og vil være mindre framtredende i silhuett mot himmelen. Avstivingsstag gis farge som travers.

Isolatorene skal være i kompositt som er langt mindre iøynefallende enn de tradisjonelle blanke isolatorene i glass.

Begrensa skogrydding

I skoglandskapet vil begrensa skogrydding være et positivt kamouflasjetiltak. Jo tettere, mørkere og mer homogen skogen er, jo større virkning vil man ha av at ryddebeltet har en farge og tekstur som ligner omgivelsene. Aktuelle tiltak for å begrense kontrastvirkningen er å la småvokst vegetasjon stå. Dette innebærer at begrensa skogrydding er en kontinuerlig del av videre driftsopplegg.



Figur 25. Bildet viser parallellføring av to ledningstraseer, der linja til venstre i bildet har begrensa skogrydding og er langt mindre synlig enn linja til høyre. (Foto: Statnett)

4.4 Oppstillingsplass for kraner og utstyr/ Fundamenter

I tilknytning til turbinpunktet vil det etableres en oppstillingsplass for kran og utstyr. Denne plassen skal være plan, og her kan det bli behov både for sprenging / graving og tilføring av masser.

Fundamentene skal i prinsippet flukte med terrenget for en god visuell forankring. Kranoppstillingsplassene er imidlertid av en viss størrelse (ca. 20x50m) og skal til dette holdes relativt plane (maks helling 1:40) noe som i regelen vil innebære en viss tilpassing til terrenget. I prinsippet senkes da hele fundamentet og oppstillingsplassen slik at den delvis ligger lavere enn tilstøtende terrenget og med det får redusert eksponering på noe avstand.



Figur 26. Panoramabildet viser kranoppstillingsplasser som generelt ligger godt i terrenget, med unntak av den ved vindturbinen til høyre i bildet som ligger noe høyt og blir dertil eksponert.

En utforming som tilslutter seg terrenget og samtidig ivaretar plassbehovet foretrekkes foran en strengt geometrisk form.



Figur 27. Minst mulig eksponering av kranoppstillingsplass og fundament er viktig for god landskapstilpassing, her vist ved senking av oppstillingsplass slik at utstrakte fyllinger unngås og gjenstående knauser delvis skjerner for innsyn.