



RISØR KOMMUNE

FAGRAPPORF FOR FV. 416

ØYLANDSDAL-DØRSDAL

Landskap

Innhold

1)	Sammendrag.....	3
2)	Datagrunnlag og metode	6
3)	Beskrivelse	7
4)	Konklusjon/virkning.....	15

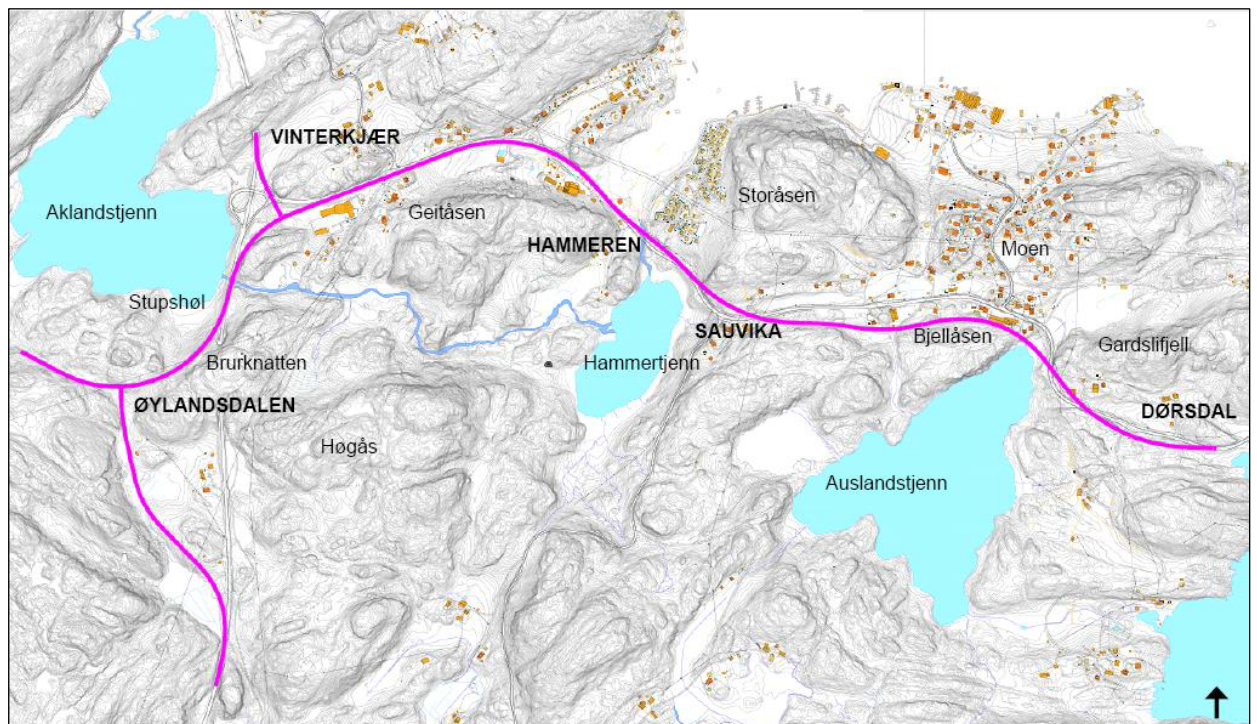
1) Sammendrag

Kupert terreng og krav til veiens linjeføring vil gi en del terrenginngrep, men flere steder er det stort sett en videreføring av inngrep som allerede er gjort i terrenget. Noen steder går linja lenger inn i terrenget enn i dag og vil medføre høyere skjæringer enn dagens. På delstrekninger går linja gjennom urørt terreng og vil gi nye sår i terrenget.

Traséen ligger i nærføring til Hammertjenn og Auslandstjenn så den visuelle kvaliteten/opplevelsen, spesielt sett fra Auslandstjenn vil bli redusert. For reiseopplevelsen for trafikanter på vegen kan imidlertid nærføringen til vann telle positivt hvis tiltaket blir bygget med en naturlig terrengforming ut mot vannet.

Beskrivelsen av landskapsinngrep- og tiltak er delt inn i fem strekninger;

- Øylandsdalen
- Øylandsdalen-Vinterkjær
- Vinterkjær-Hammeren
- Hammeren-Sauvika
- Sauvika-Dørsdal



Oversiktskart som viser de fem delstrekningene

Øylandsdalen:

I Øylandsdalen er veilinja lagt et stykke ut fra heia for å unngå tiltak inn i den rasfarlige ura. Dette medfører at veilinja ligger fint inn mot foten av Lauvåsen i overgangen mot jordbrukslandskapet.

Veien vil skjære seg litt inn på sørvestsiden av kollen sør for gården i Øylandsdalen. Her er det viktig at anleggsområdet begrenses for å gjøre minst mulig inngrep i kollen og eikeskogområdet.

Eksisterende E-18 legges om fra ny vei til adkomstvegen til gården. Tunnelen fylles igjen og terrenget arronderes og tilpasses eksisterende terreng. Strekningen fra gården til ny vei vil bli privat og nedskaleres.

Øylandsdalen – Vinterkjær:

Mellom Øylandsdalen og Vinterkjær vil den nye veien legge seg i skjæring mellom Brurknatten og terrenget sør for Aklandtjenn.

Det må etableres nye murer og brurekkverk på Dalansbekken bru for å oppnå ønsket veibredde. Dette vil medføre at mye av dagens vegetasjon mot Aklandtjenn vil forsvinne i anleggsfasen og gjøre veianlegget mere synlig fra vannet.

Ny vei legges inn i terreng sør for Vinterkjærkrysset. Nytt kollektivknutepunkt etableres. Eksisterende E-18 med ramper kan fjernes, noe som gir muligheter til å arrondere terrenget rundt ny vei og i kryssområdet.

Vinterkjær-Hammeren:

På strekningen mellom Durapart og Røedkrysset blir veien flyttet sørover for å gi plass til gang- og sykkelvei og grøft. Øst for Røedkrysset vil eksisterende terreng bli en del bearbeidet for å gi plass til bussholdeplasser og tilkomst til disse.

Området mellom fylkesveien og Geitåsen mellom profil 1700 og profil 1900 er egnet som et mulig oppfyllingsområde for eventuelle overskuddsmasser. Høyde og avgrensing av deponiområdet må tilpasses så det nye terrenget får en naturlig avslutning inn mot Geitåsen og terrenget i øst og vest.

Hammeren-Sauvika:

På strekningen mellom Hammeren og Moen kommer den nye veglinja i nærføring til Risørveien 975. Huset vil bli innløst, det åpne landskapet ned mot Hammerbekken bevarer.

Det skal bygges en ny bru over Hammerbekken. I forbindelse med planlegging og utforming av brua er det lagt vekt på at bekken skal ligge i sitt naturlige løp og at kantvegetasjonen skal bevarer.

Mellom profil 2500 og profil 2650 er ny veilinje lagt relativt tungt inn i Storåsen. Skjæringen vil bli på ca. 35 meter. Det er valgt å legge veilinjen såpass langt inn i terrenget for å unngå fylling ut i Hammertjenn og for å sikre anleggsgjennomføring. Det store terrenginngrepet er nødvendig, men uheldig for landskapsbildet.

Sauvika – Dørsdal:

Traséen ligger på nordsiden av Bjellåsen med ca. 14 meter høy skjæring.

Traséen ligger på fylling 23 meter over vannoverflaten. Fyllingen går ca. 25 meter ut i vannet fra veikant. Overgangssonene mellom fylling i vann og på land arronderes mest mulig naturlig.

Næringsbygg innløses, noe om kan gi plass til en støyvoll mot bebyggelsen på Moen. Eksisterende vei benyttes som gang- og sykkelvei og legges under ny vei i kulvert.

Adkomstvei til Risørveien 827 legges stort sett på fylling, så terrengforming og beplantning kan avbøte på terrenginngrepet.

Det blir et lite inngrep i sørvestre ende av jorden på Dørsdal. Eksisterende vei langs jorden graves bort og terrenget arronderes mot den dyrka marka.

Konklusjon/virkning:

En veilinje med strenge krav til kurvatur som skal gå i kupert sørlandsterreng vil nødvendigvis medføre en del terrenginngrep. Veilinja er planlagt med utgangspunkt i eksisterende veitrasé. Kurvatur og stigning er tilpasset veiklasse og fartsnivå på den nye veien.

På strekningen er det flere punkt som gjør at det må gjøres kompromisser mellom ulike fag for å få den totalt sett beste løsningen. Enkelte steder har dette gitt større landskapsinngrep enn ønskelig, som for eksempel inngrepet i Storåsen som er vanskelig å avbøte. Andre steder har tverrfaglig samarbeid gitt gode løsninger for alle fag, også landskap. Disse inngrepene kan ved god terrengarrondering og revegetering på sikt fremstå som godt integrert i landskapet.

Følges intensjonene i reguleringsplanen opp i prosjektering og bygging vil den nye veilinja totalt sett kunne fremstå som et veianlegg hvor landskapsbildet er godt ivaretatt.

2) Datagrunnlag og metode

Datagrunnlag:

Det er tatt utgangspunkt i grunnlagsmodell med inntegnede registeringer for naturmangfold, geologisk relieffkart, veimodell med terrengutslag i fyllinger og skjæringer og visuelle befaringer.

Metode:

Planbeskrivelsen for landskap beskriver ikke hvordan en ideell veilinje ville ligget i forhold til terreng og landskapstilpasning. Beskrivelsen fokuserer på hvilke inngrep som er nødvendig for å få fram en veilinje som imøtekommer flest mulig krav/ønsker fra fagområdene og hvorfor disse valgene er tatt. Landskapsbeskrivelsen skal bidra til at leseren forstår hvordan den ferdige veien blir liggende i landskapet, hvilke terrenginngrep den gir og hvilke tiltak som kan avbøte på inngrepene som gjøres.

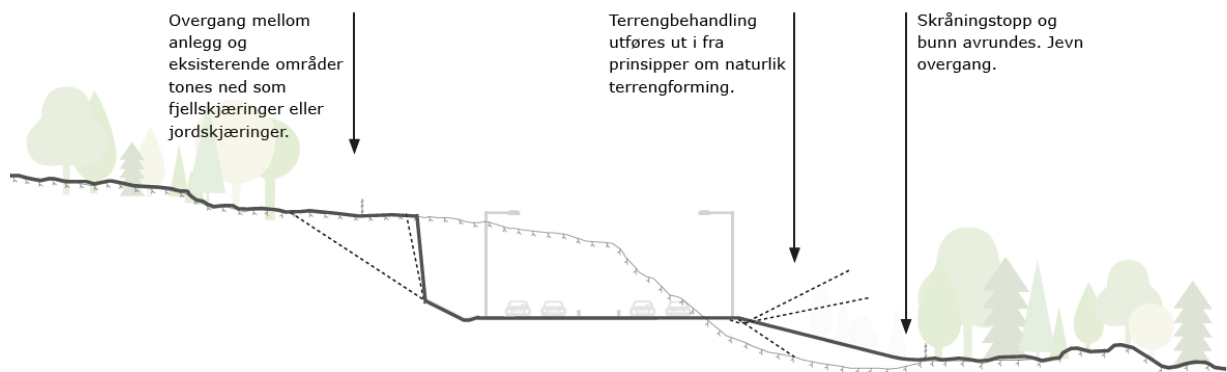
Estetisk veileder for Nye Veier er brukt som forankring av landskapstilpasninger og terrengforming.

3) Beskrivelse

Avsnittene under er hentet fra Estetisk veileder for Nye Veier og er gjeldene på delstrekningene der de ulike temaene er aktuelle.

Gulv og vegger

Utformingen av korridorens gulv og vegger skal foregå med sikte på å danne en sammenhengende, ny landoverflate som synliggjør landskapets karakter. Det vil da være naturlig å bevare mest mulig av det opprinnelig naturskapte terrenget. Når terrenget bevares, opprettholdes gjerne også eksisterende markdekke, vegetasjon, vann og vannveier.



Massedeponier

Ved masseoverskudd må det tas høyde for at massehåndteringen i størst mulig grad skal skje lokalt langs linja. Det skal iverksettes tiltak for å redusere synligheten av deponiene sett fra omkringliggende område og ferdselsårer. Dette gjøres gjennom terrengforming og vegetasjonsbruk.

- Deponiene tilpasses omgivelsene og utformes slik at de framstår som en naturlig del av det omkringliggende landskapet.
- Ved utforming av deponier som ikke skal benyttes til bestemte formål, følges den naturlige landformen. Etablering av store flater unngås.

Underganger

Eventuelle underganger og kulverter tilpasses den funksjonen de er tiltenkt og det terrenget de skal ligge i. Underganger som brukes av mennesker til fots, syklist o.l., gis en utforming som oppmuntrer til bruk.

- Valg av løsning sees i sammenheng med de stedlige forhold.
- Underganger skal være godt belyst og ha god sikt i inn- og utgangene.
- Terrenget på utsiden skal være utformet slik at lys kommer til og sikt til syklist og andre trafikanter er ivarettatt.
- Vingemurer skal fortrinnsvis gå parallelt med bilveien ovenfor.
- Terrengforming utenfor undergang/kulvert skal tilpasses det omkringliggende terrenget.



Støttemurer

Ved oppsetting av eventuelle støttemurer er det ønskelig å fremme stedegenhet i materialer, norsk håndverkstradisjon og variasjon i materialitet, farge og form.

Støttemurer kan utformes på mange måter. Valg av riktig type støttemur til det konkrete landskapet veien beveger seg igjennom vil være avgjørende for anlegget.

Støytiltak

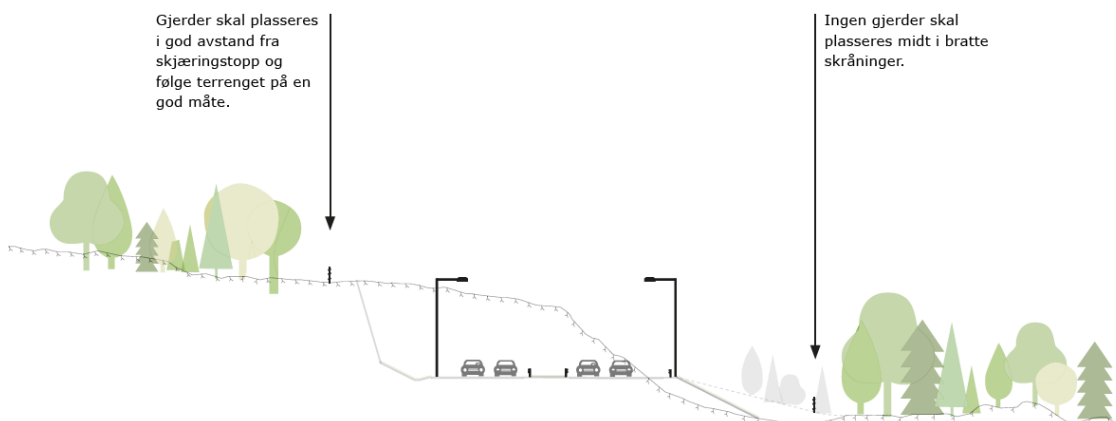
- Støyskjermingstiltak skal så langt det er mulig ha en naturlig forankring i landskapet.
- I landlige omgivelser velges støyvoll fremfor støyskjerm.
- Overgang mellom voll og landskap skal være jevn og godt tilpasset terrenget.

Møblering og utstyr

Veiutstyr krever bevisst bruk og plassering. Langsgående elementer som eventuelle støyskjermer, rekkverk og viltgjerder kan bidra til å forsterke korridorvirkningen av veianlegget. Det skal etterstrebes at utstyret nøytraliseres av terrengformer eller vegetasjon.

Rekkverk og gjerder

- Gjerder skal plasseres i god avstand fra skjæringstopp.
- Alle gjerder skal følge naturlige terrengdrag dersom situasjonen tillater det, og ikke plasseres midt i bratte skråninger.
- Det skal være gode overganger mellom rekkverk og elementene det avsluttes mot.



Belysning

Belysning av et veianlegg kan primært deles inn funksjonell belysning og effektbelysning. Belysning knyttes direkte opp mot trafiksikkerhet, trafikantens opplevelse og ikke minst universell utforming (spesielt i områder der myke trafikanter ferdes). En helhetlig belysning av veien skal gi en god oversikt over trafikkbildet.

- Belysningen skal avpasses slik at arealer utenfor veien ikke blir unødvendig opplyst.
- Lysmastene skal plasseres regelmessig og danne en enhetlig linje.
- Belysningen skal ikke bidra til å fremheve korridorvirkningen av veien.
- I overganger mot eksisterende vei skal belysning tilpasses til eksisterende belysning.

Skilt

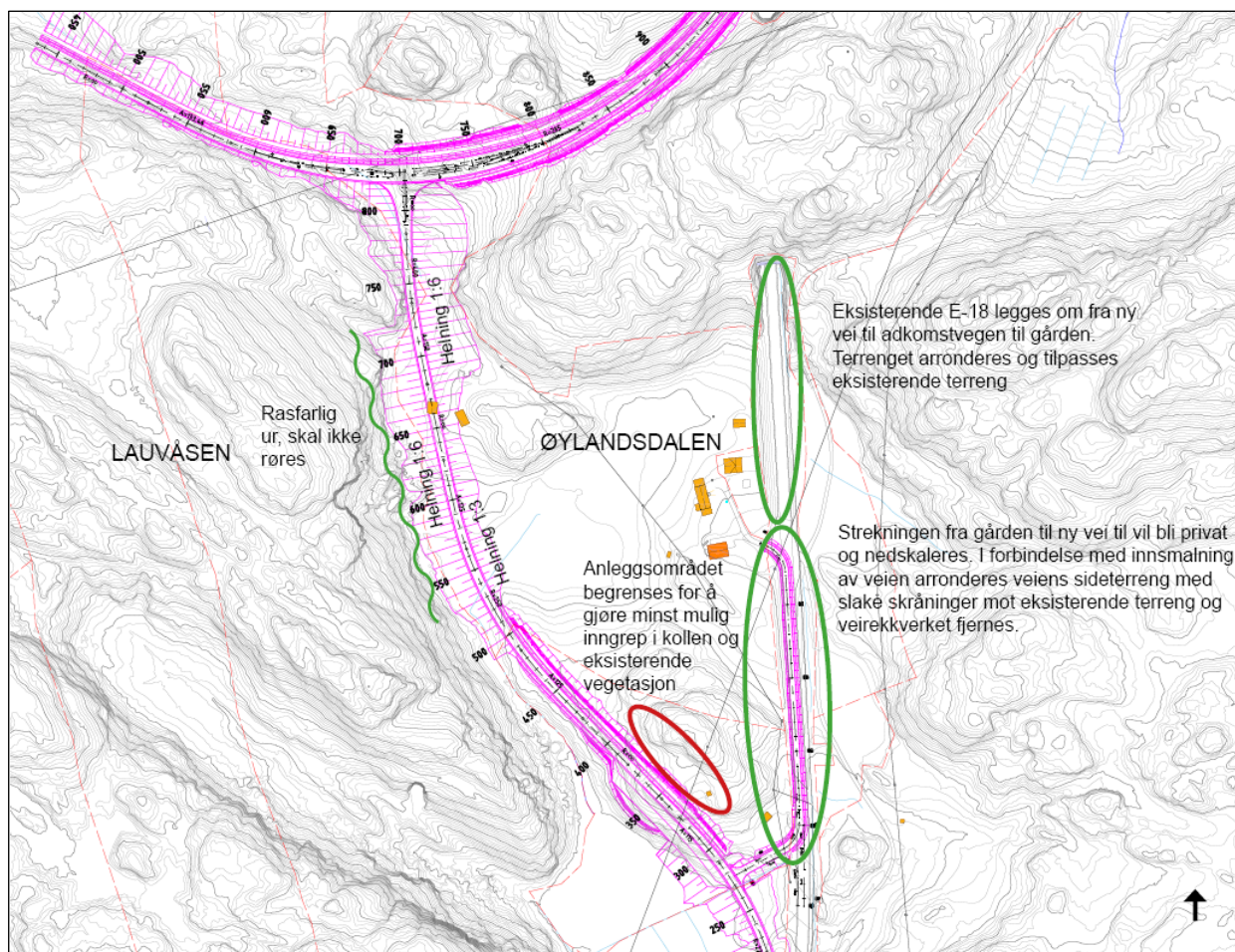
- Bruk av skilt skal være gjennomtenkt og formålstjenlig. Bruk av skilt skal begrenses.
- Skilt og galger skal fortrinnsvis plasseres på siden av veien.

Øylandsdalen

I Øylandsdalen er veilinja lagt et stykke ut fra heia for å unngå tiltak inn i den rasfarlige ura. Dette medfører at veilinja ligger fint inn mot foten av Lauvåsen i overgangen mot jordbrukslandskapet. På strekningen nærmest fv. 416 er fyllingen fra veien lagt med helning 1:6 ut mot eksisterende terreng. Dette gjør at veien blir liggende godt forankret til omgivelsene. På resten av strekningen er fyllingene lagt med helning 1:3, dette gjør at det ikke er krav om veirekkverk, noe som vil bidra til at veien glir bedre inn i landskapet. Veien vil skjære seg litt inn på sørvestsiden av kollen sør for gården i Øylandsdalen. Her er det viktig at anleggsområdet begrenses for å gjøre minst mulig inngrep i kollen og eikeskogområdet.

Eksisterende E-18 legges om fra ny vei til adkomstvegen til gård. Tunnelen fylles igjen. Terrenget arronderes og tilpasses eksisterende terreng. Stedegne masser og vegetasjon brukes i revegeteringen. Vegetasjon i området rundt den gamle postveien kan tynnes for å gjøre den gamle veien mer synlig.

Strekningen fra gården til ny vei til Øylandsdalen vil bli privat og nedskaleres. Veibredden smalnes inn fra 7,5 meter til 4,0 meter. I forbindelse med innsmalning av veien arronderes veiens sideterreng med slake skråninger mot eksisterende terreng og veirekkverket fjernes.



Kartet viser landskapsinngrep og tiltak i Øylandsdalen

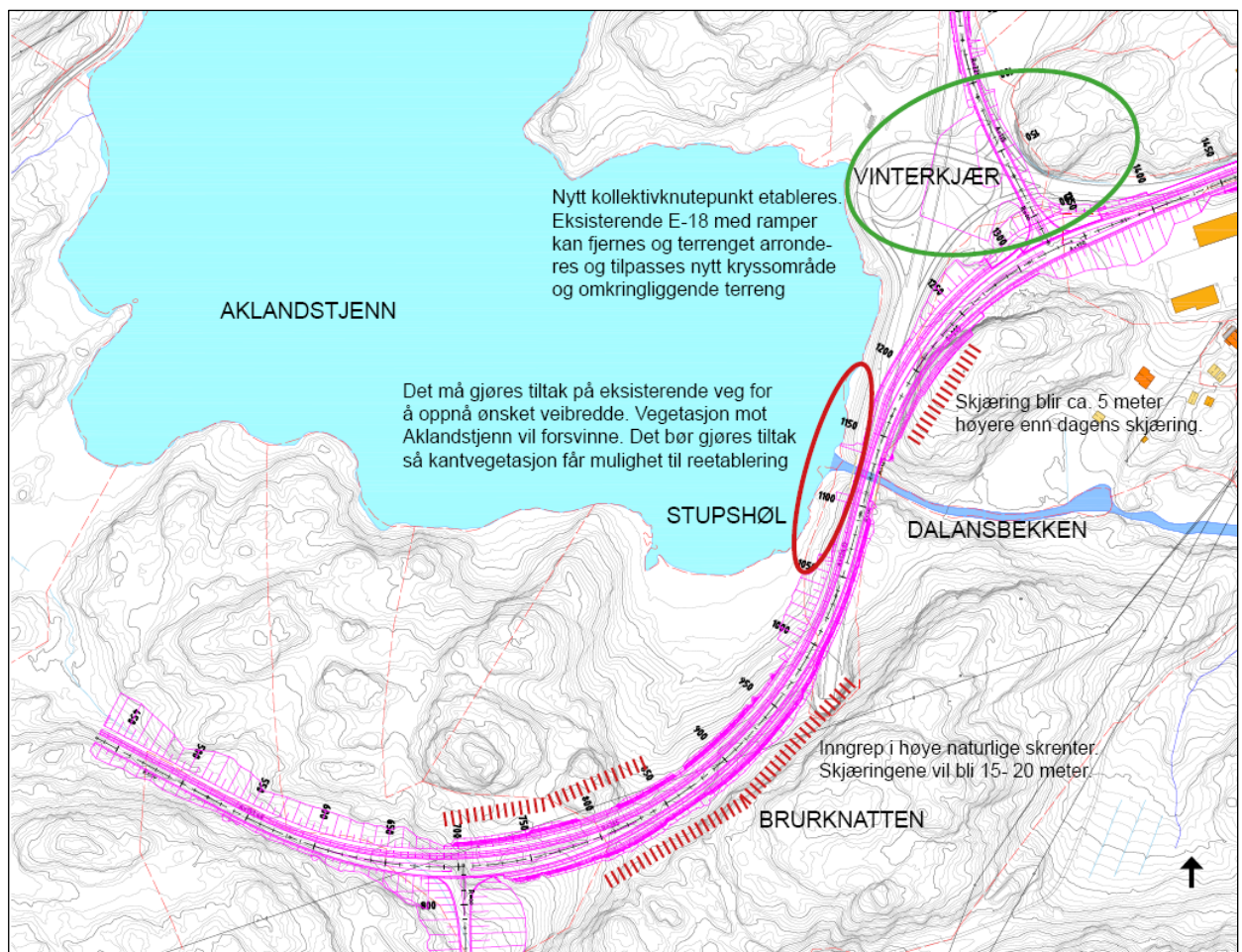
Øylandsdalen - Vinterkjær

Mellom Øylandsdalen og Vinterkjær vil den nye veien legge seg i skjæring mellom Brurknatten og terrenget sør for Aklandstjenn. Det er høye naturlige skrenter her i dag, men tiltaket vil gi inngrep i disse skrentene og gi skjæring på 15 til 20 meter.

Mot Aklandstjenn vil veien ligge på terreng mot dalen før den krysser Dalansbekken. Det må etableres nye murer og brurekkverk på Dalansbekken bru for å oppnå ønsket veibredde. Dette vil medføre at mye av dagens vegetasjon mot Aklandstjenn vil forsvinne i anleggsfasen og gjøre veianlegget mere synlig fra vannet. Det bør gjøres tiltak så kantvegetasjon får mulighet til reetablering.

Ny vei legges inn i terreng sør for Vinterkjærkrysset og vil medføre at skjæringen blir ca. 5 meter høyere enn dagens. Nytt kollektivknutepunkt etableres. I neste planfase må kollektivpunktet detaljprosjekteres

Eksisterende E-18 med ramper kan fjernes, noe som gir muligheter til å arrondere terrenget rundt ny vei og i kryssområdet.



Kartet viser landskapsinngrep og tiltak mellom Øylandsdalen og Vinterkjær

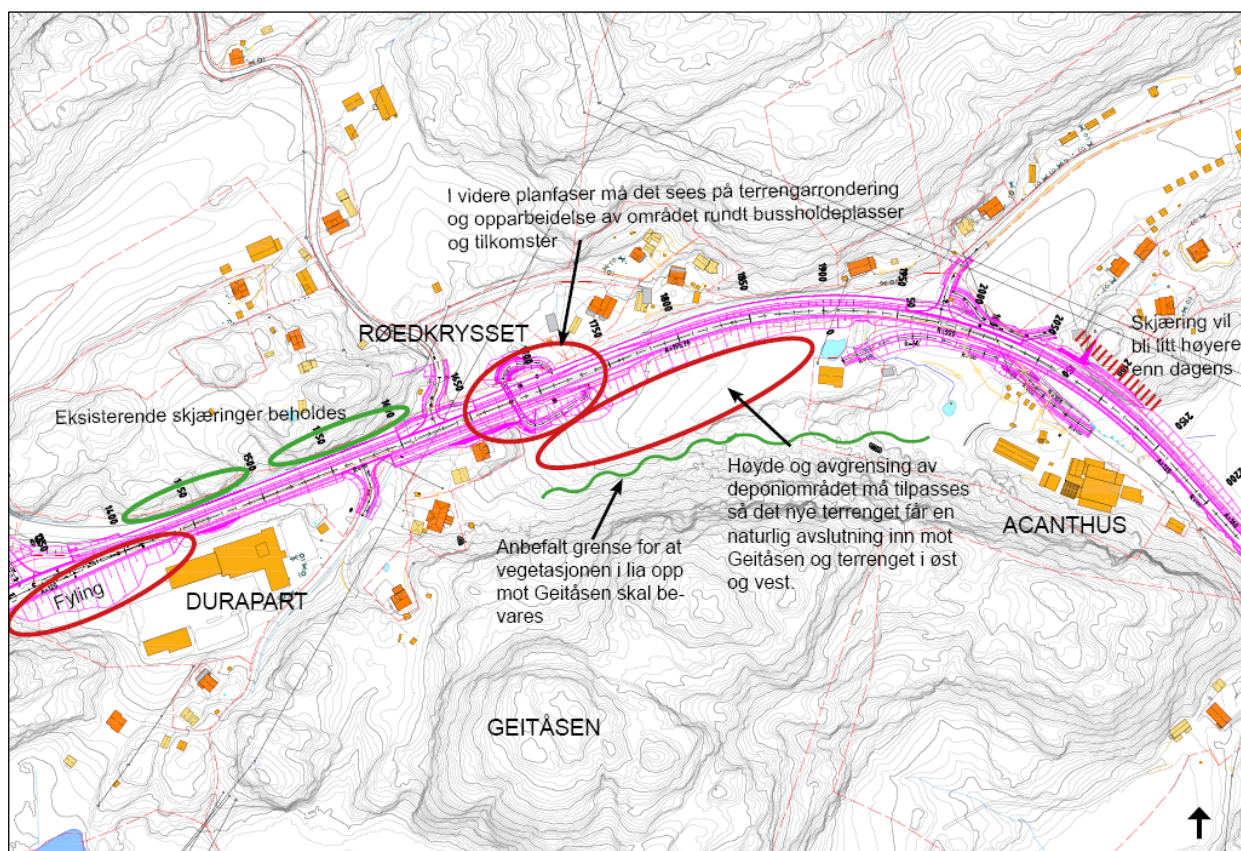
Vinterkjær – Hammeren

På strekningen mellom Durapart og Røedkrysset blir veien flyttet 6 meter sørover for å gi plass til gang- og sykkelvei og grøft. Eksisterende skjæringer på nordsiden av veien blir liggende som i dag. Mellom profil 1300 og 1450 blir det noe fylling fra veien ned mot Duraparts eiendom.

Øst for Røedkrysset vil eksisterende terreng bli en del bearbeidet for å gi plass til bussholdeplasser og tilkomst til disse. I videre planfaser må det sees på terrengarrondering og opparbeidelse av dette området.

Området mellom fylkesveien og Geitåsen mellom profil 1700 og profil 1900 er egnet som et mulig oppfyllingsområde for eventuelle overskuddsmasser. Høyde og avgrensing av deponiområdet må tilpasses så det nye terrenget får en naturlig avslutning inn mot Geitåsen og terrenget i øst og vest. Det er viktig å avgrense oppfyllingen så vegetasjonen i lia blir stående.

Mellom Røedkrysset og Hammeren vil den nye veilinja medføre et nytt terrenginngrep i kollen nord for Acanthus. Skjæringen vil bli litt høyere enn eksisterende skjæring, men kollens topppunkt blir bevart.



Kartet viser landskapsinngrep og tiltak mellom Vinterkjær og Hammeren

Hammeren – Sauvika

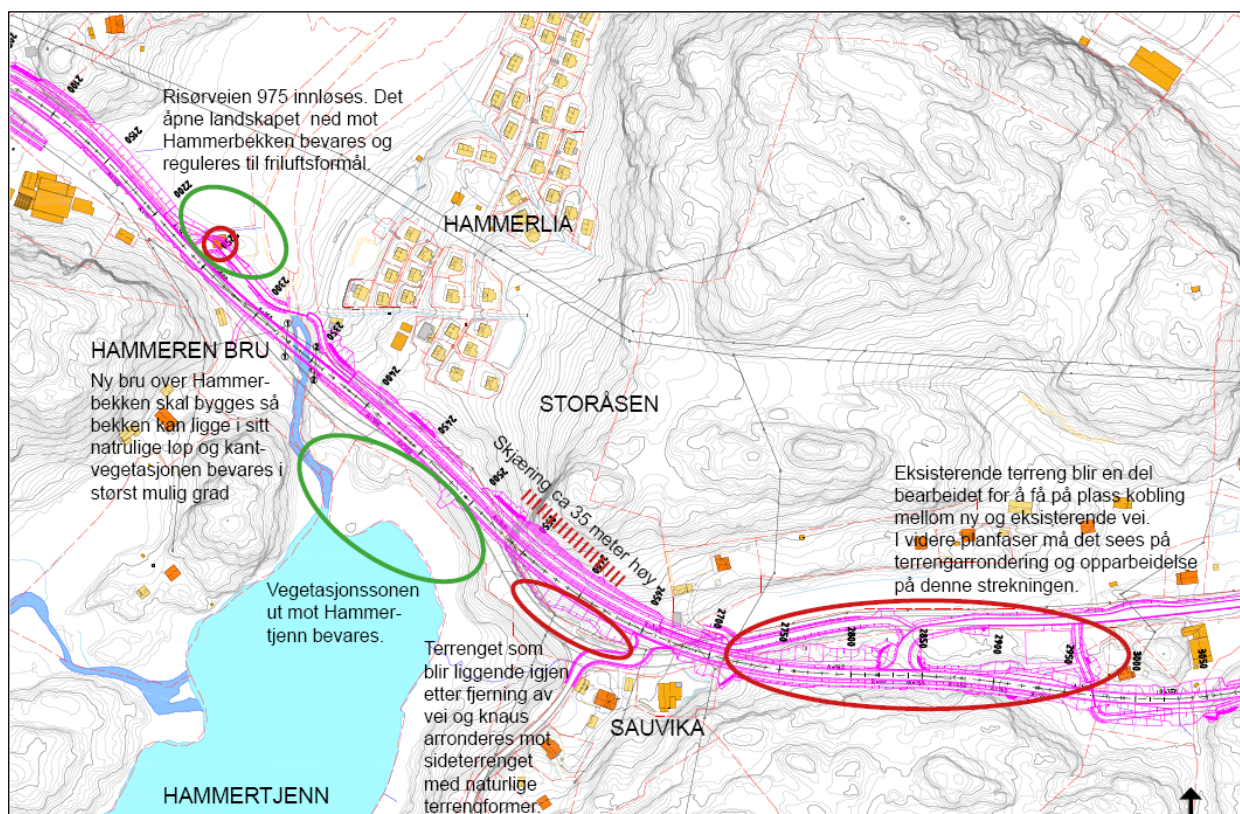
På strekningen mellom Hammeren og Moen kommer den nye veglinja i nærføring til Risørveien 975. Huset vil bli innløst, det åpne landskapet ned mot Hammerbekken bevares. Den nye gang- og sykkelveien vil få nærføring til bekken noe som vil gi en positiv reiseopplevelse til de myke trafikantene.

Det skal bygges en ny bru over Hammerbekken. I forbindelse med planlegging og utforming av brua er det lagt vekt på at bekken skal ligge i sitt naturlige løp og at kantvegetasjonen skal bevares. Terrengforming rundt nye landkar og bruender må ivaretas i videre planfaser.

Mellom profil 2500 og profil 2650 er ny veilinje lagt relativt tungt inn i Storåsen. Skjæringen vil bli på ca. 35 meter. Det er valgt å legge veilinjen såpass langt inn i terrenget for å unngå fylling ut i Hammertjenn. Ved bredden av Hammertjenn er det naturmangfoldverdier som må ivaretas samt geotekniske utfordrende forhold. Det store terrenginngrepet er nødvendig, men uheldig for landskapsbildet.

Fra profil 2300 til profil 2700 vil ny vei i sin helhet ligge nord for eksisterende vei. Eksisterende vei fjernes og knausen som blir stående igjen mellom eksisterende og ny vei i Sauvika mellom profil 2550 og 2650 sprenges ned. Terrenget som blir liggende igjen etter fjerning av vei og knaus arronderes mot sideterrenget med naturlige terrengformer.

Fra profil 2700 til 3000 vil eksisterende terreng bli en del bearbeidet for å få på plass kobling mellom ny og eksisterende vei. I videre planfaser må det sees på terrengarrondering og opparbeidelse på denne strekningen.



Kartet viser landskapsinngrep og tiltak mellom Hammeren og Sauvika

Sauvika-Dørsdal

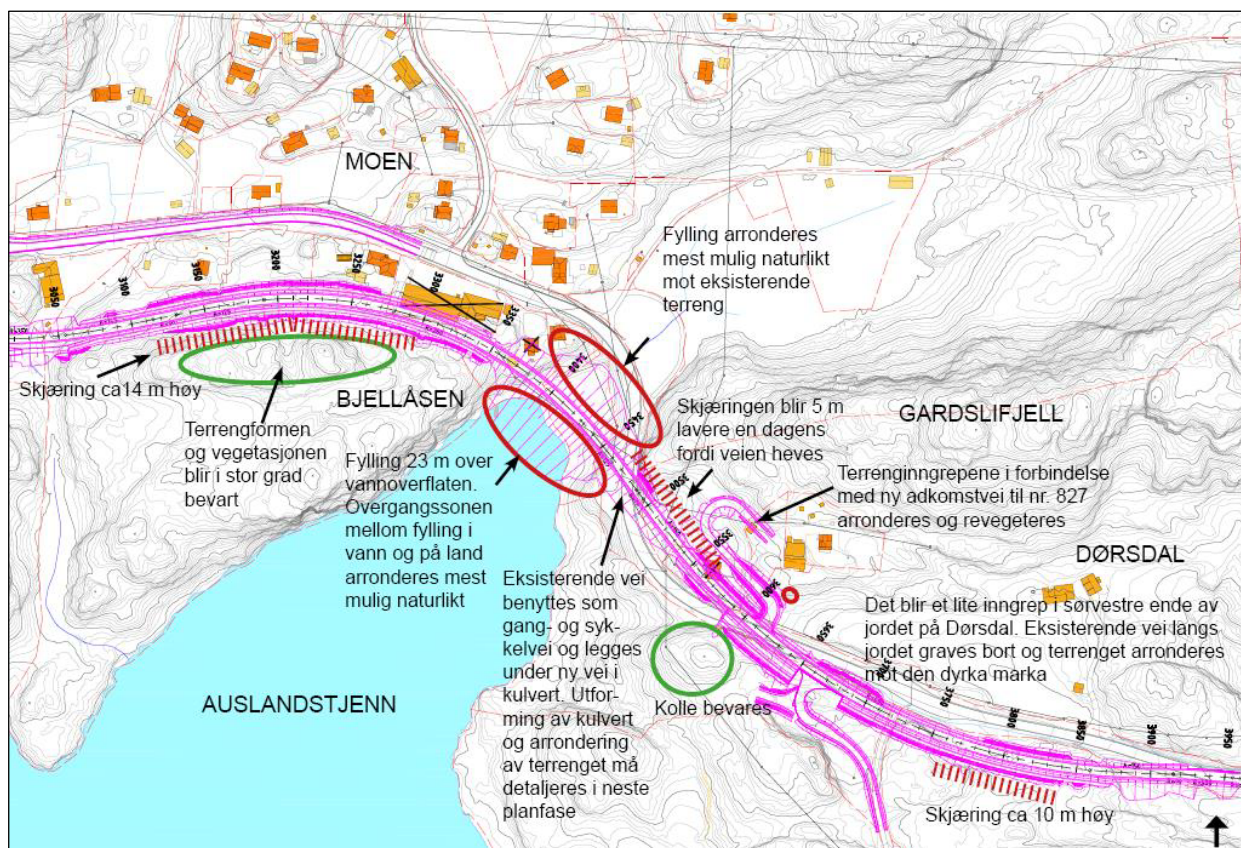
Traséen ligger på nordsiden av Bjellåsen med maksimum høyde på skjæring på 14 meter. Veitraséen ligger såpass langt nord for Bjellåsen at åsen og vegetasjonen vil oppfattes som relativt intakt.

Traséen ligger på fylling 23 meter over vannoverflaten. Fyllingen går ca. 25 meter ut i vannet fra veikant. Helning på fylling er 1:1,5. Hvis det tillates i forhold til geotekniske forhold bør overgangssonene mellom fylling i vann og på land arronderes mest mulig naturlig. Fyllingen på nordsiden av veitraséen og overgang mellom fylling og skjæring kan arronderes mot eksisterende terreng.

Næringsbygg innløses, noe om kan gi plass til en støyvoll mot bebyggelsen på Moen. Traséen legges ca. 5 meter lenger inn i Gardslifjell enn i dag, men siden ny trasé ligger høyere enn dagens vei vil skjæringen bli ca. 5 meter lavere enn dagens. Eksisterende vei benyttes som gang- og sykkelvei og legges under ny vei i kulvert. Utforming av kulvert og arrondering av terrenget må detaljeres i neste planfase.

Adkomstvei til Risørveien 827 legges stort sett på fylling, så terrengforming og beplantning kan avbøte på terrenginngrepet. Ett av to store, gamle eiketrær vil forsvinne da dette ligger tett opptil ny adkomstvei til Risørveien 827.

Det blir et lite inngrep i sørvestre ende av jordet på Dørsdal. Eksisterende vei langs jordet graves bort og terrenget arronderes mot den dyrka marka.



Kartet viser landskapsinngrep og tiltak mellom Sauvika og Dørsdal

4) Konklusjon/virkning

En veilinje med strenge krav til kurvatur som skal gå i kupert sørlandsterreng vil nødvendigvis medføre en del terrenginngrep. Veilinja er planlagt med utgangspunkt i eksisterende veitrasé. Kurvatur og stigning er tilpasset veiklasse og fartsnivå på den nye veien.

På strekningen er det flere punkt som gjør at det må gjøres kompromisser mellom ulike fag for å få den totalt sett beste løsningen. Enkelte steder har dette gitt større landskapsinngrep enn ønskelig, som for eksempel inngrepet i Storåsen som er vanskelig å avbøte. Andre steder har tverrfaglig samarbeid gitt gode løsninger for alle fag, også landskap. Disse inngrepene kan ved god terrengarrondering og revegetering på sikt fremstå som godt integrert i landskapet.

Følges intensjonene fra reguleringsplanen opp i prosjektering og bygging vil den nye veien totalt sett kunne fremstå som et anlegg hvor landskapsbildet er godt ivaretatt.