

Justeringer i forhold til godkjent detaljplan

I det følgende beskriver vi de punktene vi snakket om på befaring 8. september 2026, hvor vi ber om mindre justeringer i forhold til godkjent arealbruksplan. Arealbruksplanen følger i eget vedlegg. Der er punktene som beskrives nedenfor merket med overskriftsnummeret for hvert punkt.

1 Adkomstvei til nedside av lukehus

Adkomstveien til lukehuset har gått inn til oversiden av huset (blå linje i figur 1). Herfra har tilkomsten til lukehuset vært til fots i terrenget ned en bratt skrent til inngangsdør på nedsiden, mot vannet. Det er mange meters høydeforskjell mellom oversiden og nedsiden av lukehuset.

Når strømtilførselen til lukehuset ble endret til jordkabel langs anleggsveien, til erstatning for luftspennet gjennom Finndalen (se beskrivelser i detaljplanen), ble det bygget et lite tilbygg til lukehuset. Tilbygget huser 22 kV koblingsanlegg og transformatoren mellom jordkabelen (22 kV) og det lavspente anlegget inne i lukehuset 230 V. Dette er en nødvendig følge av endringen fra luftspenn til jordkabel, men er ikke eksplisitt beskrevet i detaljplanen. Tilbygget er dekket med jordmasser og en kraftig tørrmur i nedkant, og er ikke synlig.

For å få bygget tilbygget og trafoen ble det laget en ca. 45 m lang adkomstvei til nedsiden av lukehuset (rød linje i figur 1). Denne veien ønsker vi å beholde permanent, da den vil forenkle driften i det daglige, når komponenter som skal skiftes ut kan transporteres helt fram til og fra inngangen. Veien gir også en sikrere adkomst for personell som skal gjennomføre drifts- og tilsynsoppgaver.

Vi har et større prosjekt under planlegging, med utskifting av hele inntaksluka (tentativ plan 2028-2029) og ønsker som et minimum å beholde veien fram til dette prosjektet er gjennomført.



Figur 1 Lukehuset med eksisterende (blå linje) og ny (rød linje) adkomst

2 Adkomstvei til lekkasjemålehus i sekundærdam

Sekundærdammen ble ferdig rehabilitert i 2019. Adkomstveien som ble bygget i forbindelse med dette har blitt liggende i påvente av rehabilitering av hoveddammen. Den skal nå fjernes, slik det er beskrevet i detaljplanen. Vi ser imidlertid at de øverste ca. 100 meterne av veien, fra venstre vederlag og ned til lekkasjemålehuset, bør bli liggende permanent (rød linje i figur 2). Det er tidvis behov for frakt av ulike komponenter og utstyr helt fram til lukehuset, samt at veien gir sikker og effektiv adkomst ved løpende drift og rutinemessig tilsyn. Det er også behov for en liten snuplass (rødt polygon i figur 2).

Denne lille veistubben vil være helt skjermet for innsyn fra omgivelsene (figur 3).



Figur 2 Planlagt permanent adkomstvei til lekkasjemålehus ved sekundærdam (rød linje) og snuplass (rødt polygon)



Figur 3 Dronebilde med utsikt mot sekundærdam, som viser at permanent vei ned til lekkasjemålehus ikke vil bli synlig i landskapet

3 Adkomstvei inn på hoveddammen, venstre vederlag

Tidligere veitrasé (blå strek i figur 4) har vært på sørsiden av «fjellknausen» midt i bildet på figur 4. Underveis i prosjektet ble det laget en ny sløyfe på nordsiden (rød strek i figur 4), slik at det ble dannet en «rundkjøring» rundt fjellknausen. Dette lettet trafikkavviklingen vesentlig og effektiviserte anleggsarbeidet.

Etter rehabilitering har damkrona, og dermed veien over dammen, blitt høyere enn før. Dammen skal forankres mot fjell, og øvre del av oppstrøms plastring går derfor helt inntil fjellknausen. Gammel trasé for adkomst inn på dammen har med det blitt ubrukelig. Den går nå inn i ytre del av dammen/plastringen, og det er et par meters høydeforskjell mellom adkomsveien og damkrona. Regler for damsikkerhet (plastringen skal i utgangspunktet være synlig) gjør at det er vanskelig å finne en god løsning for å binde sammen eksisterende anleggsvei med veien videre over damkrona. I tillegg ville dette medført en sving på 90° inn på damkrona, noe som er svært upraktisk og uhensiktsmessig.

På bakgrunn av dette planlegger vi å fjerne den gamle adkomstveien (arrondere tilbake til opprinnelig terreng) og beholde den nye traséen permanent. Veien blir med det 15 m kortere og etter vårt syn glir den bedre inn i landskapet enn den gamle traséen.



Figur 4 Tidligere (blå strek) og ny (rød strek) veitrase for adkomst inn på hoveddammen fra venstre vederlag

4 Adkomstvei til beredskapshytta for tilsyns- og driftspersonell

Ved Nyhellervatn har vi i hele driftsperioden hatt ei hytte som tjener som hvilebrakke/tilflukt/beredskap for drifts- og tilsynspersonell som jobber ved Nyhellervatn. Hytta har innlagt vann og strøm og krever normalt, bygningsmessig vedlikehold. Av og til er det behov for å frakte materiell inn og ut som er større enn hva man får med seg i sekken. Vi ønsker derfor å beholde en permanent mulighet til å kjøre bil fram til hytta i traseen som nå går opp til brakkeriggen (rød strek i figur 5 og 6). Mesteparten av massene som er brukt til å anlegge vei og riggplass vil bli fjernet, men vi ønsker å beholde en enkel vei som gir kjøremulighet fram til hytta. Vi vil arrondere på en slik måte at vegetasjon kan etablere seg i midten av veien og på begge sider av kjøresporene, slik at den etter hvert kan se ut som en setervei.



Figur 5 Ønsket trase for adkomstmulighet med bil merket med rødt.



Figur 6 Ønsket trase for permanent adkomstmulighet med bil merket med rødt

5 Mellomlagring av knuste masser til bruk ved løpende vedlikehold av anleggsveier

Vi driver løpende vedlikehold av anleggsveien fra Vettlebotn og opp til Nyhellervatn (og alle andre anleggsveier som er bygget i forbindelse med Aurlandsreguleringen). Vi produserer knuste masser til dette formålet i Djupebotn, som ligger ca. 25 km unna, nær Reppa kraftverk og Reppavatn. I Nyhellerdam-prosjektet er det produsert et overskudd av knuste masser, som egner seg til vegvedlikehold. For å spare både produksjons- og transportkostnader og medfølgende klimautslipp i noen år, ønsker vi å mellomlagre disse massene nedstrøms dammen, innenfor arealet som er merket med rødt i figur 7 og 8. Volumet av masser som vil bli liggende, er omtrent det samme som vist på bildene, trolig noe mindre. Det forventes at massene vil være brukt opp i løpet av ca. 10 år.



Figur 7 Planlagt mellomlager av knuste masser til veivedlikehold merket med rødt polygon



Figur 8 Planlagt mellomlager av knuste masser til veivedlikehold merket med rødt polygon