

Einbugga Kraftverk SUS

Einbugga Kraftverk Dovre Kommune i Oppland



Planendringssøknad

Oktober 2012

NVE
Konsesjons- og tilsynsavdelinga v/ Ingrid Guren
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

4.10.2012

Søknad om konsesjon for bygging av Einbugga kraftverk – planendring

Einbugga Kraftverk (S.U.S.) sendte i mars 2011 søknad om konsesjonssøknad for utbygging av Einbugga kraftverk i Dovre kommune.

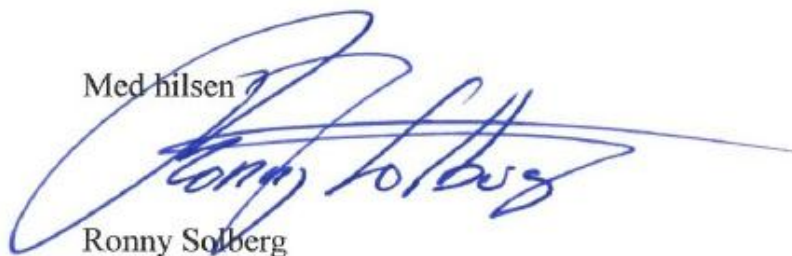
Det søkes herved om planendring ved at traseen for atkomstvei til tunnelpåhugg og inntak endres. Det er foretatt befaringsavtraseen sammen med biolog.

I tillegg vil utbygger øke minstevannføringen vinterstid til beregnet alminnelig lavvannføring, 20 l/s.

Søknaden for øvrig er uendret.

Opplysninger om endringene framgår av utredningen nedenfor.

Med hilsen



Ronny Solberg

for Einbugga kraftverk S.U.S.
c/o Clemens Kraft KS
Postboks 535 Sentrum
0105 OSLO

Innhold

1	Planendringssøknaden generelt	- 1 -
2	Beskrivelse av tiltaket	- 1 -
2.1	<i>Vei til tunnelpåhugg</i>	<i>- 1 -</i>
2.1.1	Konsesjonssøkt alternativ	- 1 -
2.1.2	Planendringssøknad	- 2 -
2.2	<i>Vei til inntak</i>	<i>- 2 -</i>
2.2.1	Konsesjonssøkt alternativ	- 2 -
2.2.2	Planendringssøknad	- 2 -
2.2.3	Kostnadsoverslag	- 4 -
2.3	<i>Arealbruk</i>	<i>- 4 -</i>
2.4	<i>Eiendomsforhold</i>	<i>- 5 -</i>
2.5	<i>Forholdet til offentlige planer og nasjonale føringer</i>	<i>- 5 -</i>
2.5.1	Kommuneplan	- 5 -
2.5.2	Fylkesdelplan	- 6 -
3	Miljøkonsekvenser	- 9 -
3.1	<i>Biologisk mangfold</i>	<i>- 9 -</i>
3.1.1	Flora og vegetasjonstyper	- 9 -
3.1.2	Villrein	- 9 -
3.2	<i>Landskap</i>	<i>- 9 -</i>
3.3	<i>Inngrepsfrie naturområder (INON)</i>	<i>- 9 -</i>
3.4	<i>Kulturminner / -landskap</i>	<i>- 10 -</i>
3.5	<i>Landbruk</i>	<i>- 10 -</i>
3.6	<i>Friluftsliv</i>	<i>- 10 -</i>
	Vedlegg	- 10 -

1 Planendringssøknaden generelt

Einbugga kraftverk S.U.S. legger med dette fram planendringssøknad for utbygging av Einbugga kraftverk i Dovre kommune i Oppland. **Planendringen gjelder endret trasé for atkomstvei til tunnelpåhugg og inntak samt endret minstevannføring vinterstid.**

Minstevannføringen vinterstid ble i konsesjonssøknaden satt til 3 l/s, med utgangspunkt i beregnet 5-persentil fra målestasjon, 2.304 Jora. Ettersom denne måleserien trolig gir for lav vintervannføring, ønsker utbygger å heve minstevannføringen vinterstid til beregnet alminnelig lavvannføring, **20 l/s**.

Opprinnelig vei til tunnelpåhugg var planlagt via en privat vei til Skjellom. Det ble av beboere i veien sådd tvil om denne veien samt bebyggelsen rundt, ville tåle belastningen av tunge kjøretøyer i forbindelse med transport av tunnelmasser og anleggsutstyr. Ny veitrasé er utarbeidet med utgangspunkt lenger øst på Grimsdalsvegen. Detaljert trasé er gått opp med biolog, og det er blitt utarbeidet en miljørapport for traseen. Miljøvurderingene er gjengitt i søknaden (vedlegg 1).

2 Beskrivelse av tiltaket

2.1 Vei til tunnelpåhugg

2.1.1 Konsesjonssøkt alternativ



Figur 1: Opprinnelig veitrasé (veien markert med rødt)

2.1.2 Planendringssøknad

Første del av veien vil gå fra Grimsdalsvegen og krysse landbruksareal som ligger rett øst for en bratt vei opp til en stor gjødselkum (kote 865). Videre går veien så inn i lett skogsterreng og videre langs en sti et lite stykke nordvestover, før den følger en traktorvei bortover mot Storbekken. Derfra følges en sti opp til plassering for påhogget. Kart over traseen er vist i Figur 2.

Veien er planlagt som landbruksvei klasse 3, helårs skogsbilvei, og vil bli ca. 1,95 km lang. Veien vil bli sperret med bom.

2.2 Vei til inntak

2.2.1 Konsesjonssøkt alternativ

Vei til inntaket ble ikke detaljert skissert i konsesjonssøknaden da det ble forutsatt at transport til inntaksområdet fortrinnsvis skulle skje gjennom tunnelen

2.2.2 Planendringssøknad

Veien til inntaket vil bli en utbedring av en eksisterende trasé bestående av sti, skiløypetrasé og gammel seterveg, og blir en forlengelse av veien til tunnelpåhugget. Første del følger en trasé opp til Bakkesetre som allerede er ryddet for skog da det kjøres opp skiløyper der om vinteren.

Rett sørvest for Bakkesetre krysser traséen en bekk. Bekken vil krysses med en bro. Veien fortsetter på nordvestsiden av Bakkesetre (alternativ A), der veien vil gå i skogkanten og dermed bli lite synlig i terrenget. Det er også mulig med en trasé på sørøstsiden av setra (alternativ B) langs en gammel seterveg.

Stien/setervegen følges deretter ned mot skoggrensa igjen og videre ned mot elva. For inntaksalternativ 1 krysses elva med to broer fram til inntaket.

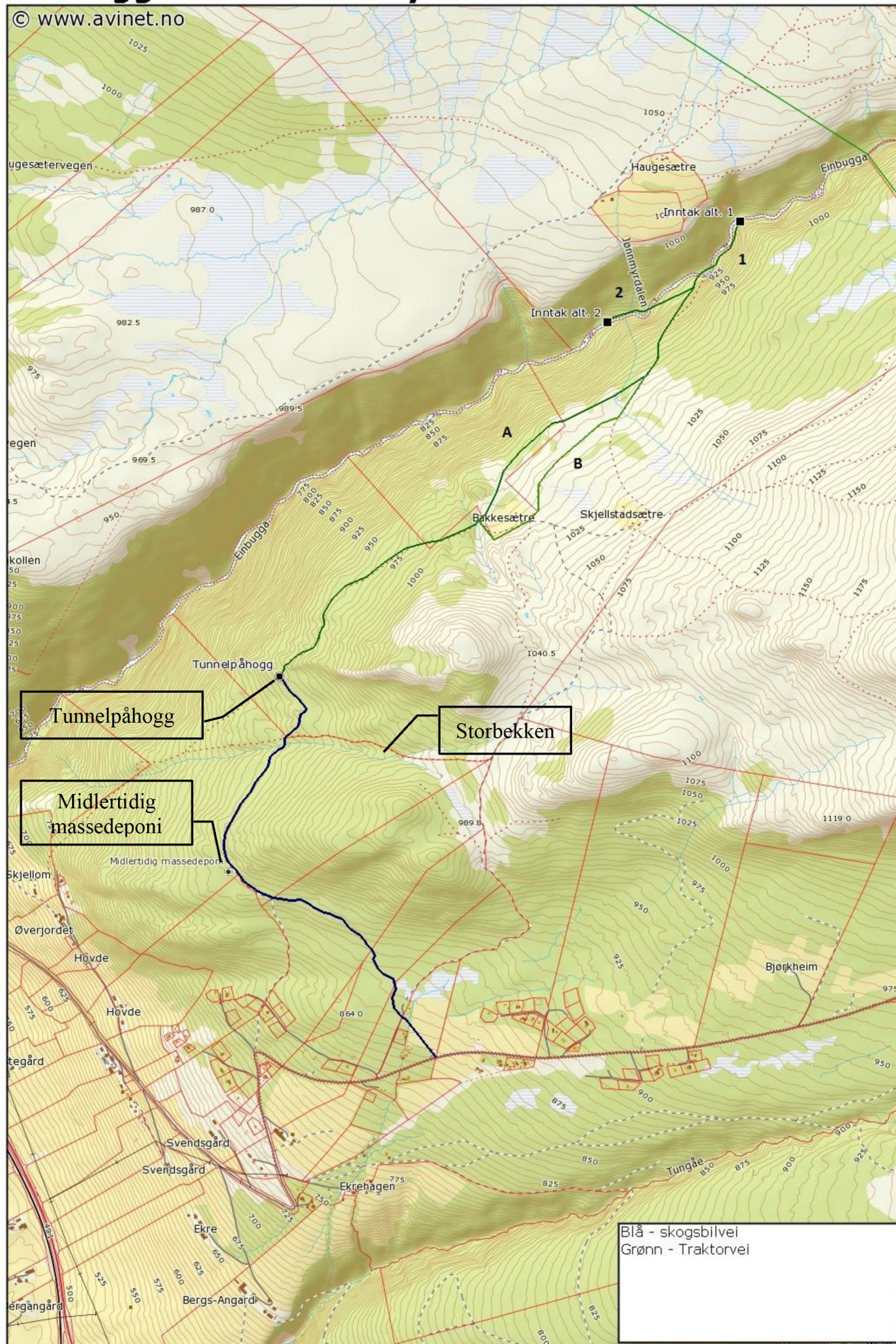
For inntaksalternativ 2 vil veien krysse elva med én bro slik at en unngår den bratte skrenten på sørøstsiden av elva.

Adkomst vinterstid vil skje med snøscooter, slik at brøyting av vei ikke er nødvendig.

Veien til inntaket er i utgangspunktet planlagt som traktorvei, men det kan være aktuelt å bygge denne med standard som helårs skogsbilvei på hele, eller deler av strekningen.

Einbugga kraftverk - nye veitraseer

© www.avinet.no



Figur 2: Kart over nye veitraseer

Målestokk 1:17.706

2.2.3 Kostnadsoverslag

Som nevnt i konsesjonssøknaden kan det være aktuelt å benytte retningsstyrt grovhullsborings for hele eller deler av tunnelen. Dette vil medføre redusert framkommelighet i tunnelen, og det vil være nødvendig med høyere standard på veien fram mot inntaket.

Det er foretatt en økonomisk vurdering som skisserer kostnadene med og uten grovhullsborings. Kostnader for grovhullsbores tunnel er oppgitt av Norwegian Hard Rock Drilling AS (Norhard). Det er forutsatt tunnellengde på 1000 meter og diameter 0,7 meter for begge inntaksalternativene.

For konvensjonell tunnel er det forutsatt en kostnad på ca. 18 000 kr/m. Det er forutsatt tunnellengde 1770 meter for inntaksalternativ 1 og 1370 meter for inntaksalternativ 2. For enkel traktorvei er det forutsatt en kostnad på 500 kr/m. Det er forutsatt veilengde 2500 meter for inntaksalternativ 1 og 1950 meter for inntaksalternativ 2. For helårs skogsbilvei er det forutsatt en kostnad på 1000 kr/m (moderat terreng). Kostnadene er basert på NVEs kostnadsgrunnlag for 2010.

Alternativ med konvensjonell tunnel og traktorvei til inntaksområdet:

	Kostnader inntaksalternativ 1 (mill. NOK)	Kostnader inntaksalternativ 2 (mill. NOK)
Konvensjonell tunnel	44,0	36,0
Grovhullsbores tunnel	-	-
Vei til inntak	1,3	1,0
Sum	45,3	37,0

Alternativ med kombinasjon av konvensjonell tunnel og grovhullsbores tunnel. Helårs skogsvei til inntaksområdet:

	Kostnader inntaksalternativ 1 (mill. NOK)	Kostnader inntaksalternativ 2 (mill. NOK)
Konvensjonell tunnel	33,1	25,7
Grovhullsbores tunnel	10,0	10,0
Vei til inntak	2,5	2,0
Sum	45,6	37,7

2.3 Arealbruk

	Konsesjonssøkt alternativ	Planendringssøknad
Vei til tunnelpåhugg	ca. 15 da	ca. 14 da
Vei til inntak		ca. 14 da

Arealbruk for anleggsvei til påhugg: 14 dekar.

2.4 Eiendomsforhold

Veitrasé til tunnelpåhogg krysser følgende eiendommer:

Gnr. / Bnr.	Navn
40/1	Lars Ove Bergseng
41/1	Ragnar Torbjørn Hovde
42/2	Odd Leif Angård
41/2	Rannei Merete Hovde
42/5	Marit Bjørnsgaard
39/1	Opplysningsvesenets Fond

Veitraseen til inntaket krysser følgende eiendommer:

Gnr. / Bnr.	Navn
39/1	Opplysningsvesenets Fond
39/2	Paul Magne Rindal

Ved inntaksalternativ 1 kan det være aktuelt å krysse eiendom 38/1 rett ved inntaket via én eller to broer over Einbugga.

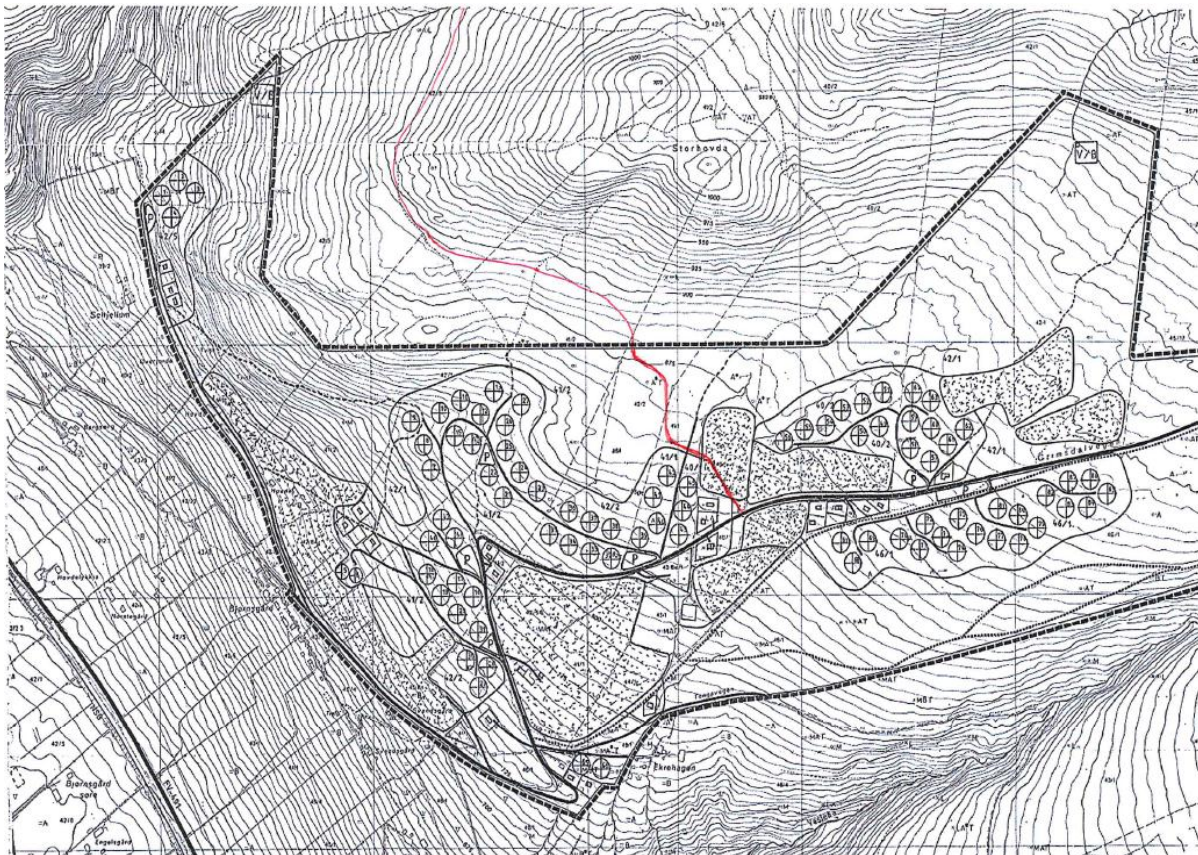
Utbygger har vært i kontakt med grunneiere og vil forsøke å inngå minnelige avtaler med de berørte. Utbygger er gjort kjent med at det foregår hytteutbygging i Bergsgrende Hyttegrend ved Grimsdalsveien, jf. figur 4.

2.5 Forholdet til offentlige planer og nasjonale føringer

2.5.1 Kommuneplan

Nedre delen av veitraseen er i kommunedelplan F-8 for Dovre kommune regulert til hytteområde. Det er rett sør for traseen utbygd infrastruktur til tomter i Bergsgrende Hyttegrend hvorav én tomt foreløpig er solgt (pr juni 2011). Det tas forbehold om at det kan bli nødvendig med mindre endringer av traseen i dette området dersom det er nødvendig for å komme til enighet med grunneierne.

Det vil i samråd med kommunen vurderes om det skal utarbeides egen reguleringsplan for veistrekningen som krysser sonen som er regulert for hyttebebyggelse.

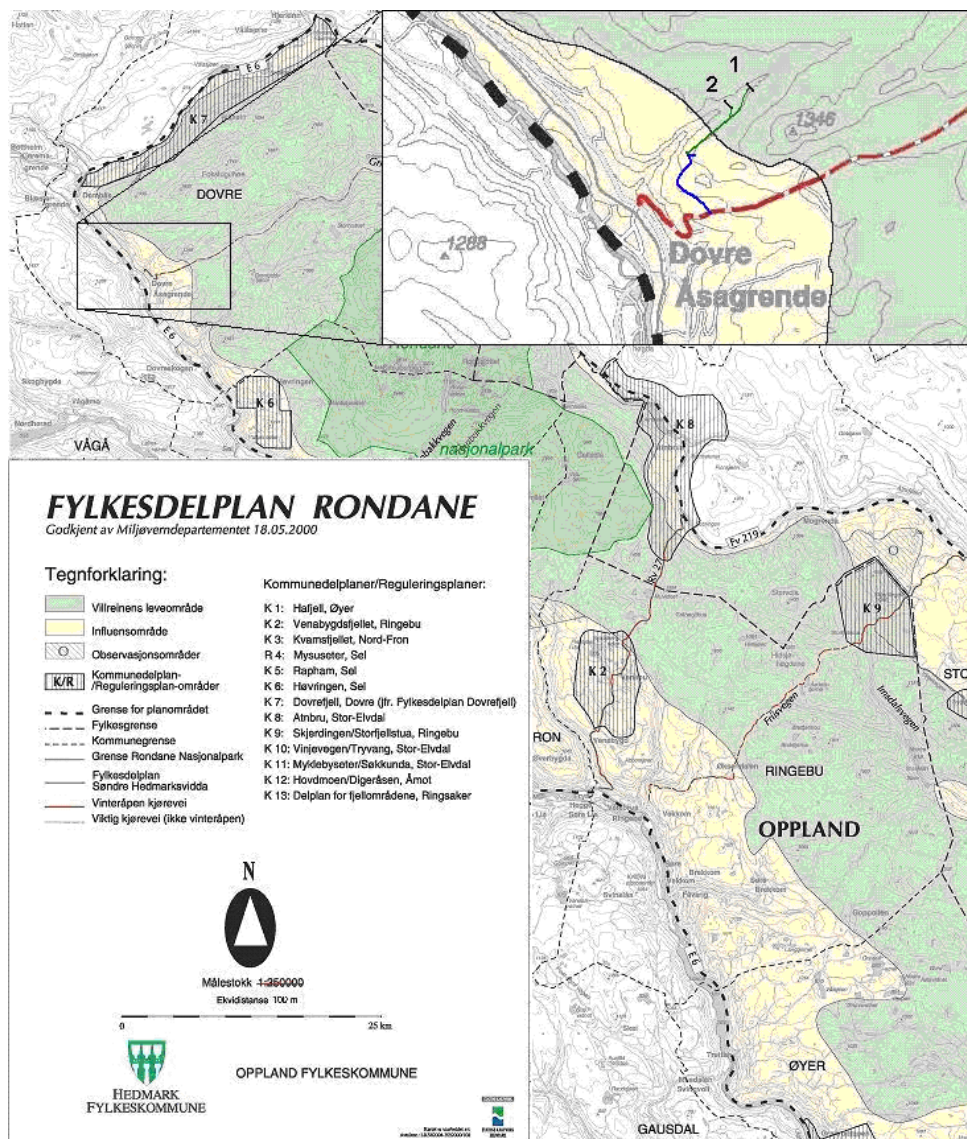


Figur 3: Kommunedelplan F-8 for Bergsgrende Hyttegrennd. Området er regulert for fritidshus. Planlagt veitrasé merket med rødt.

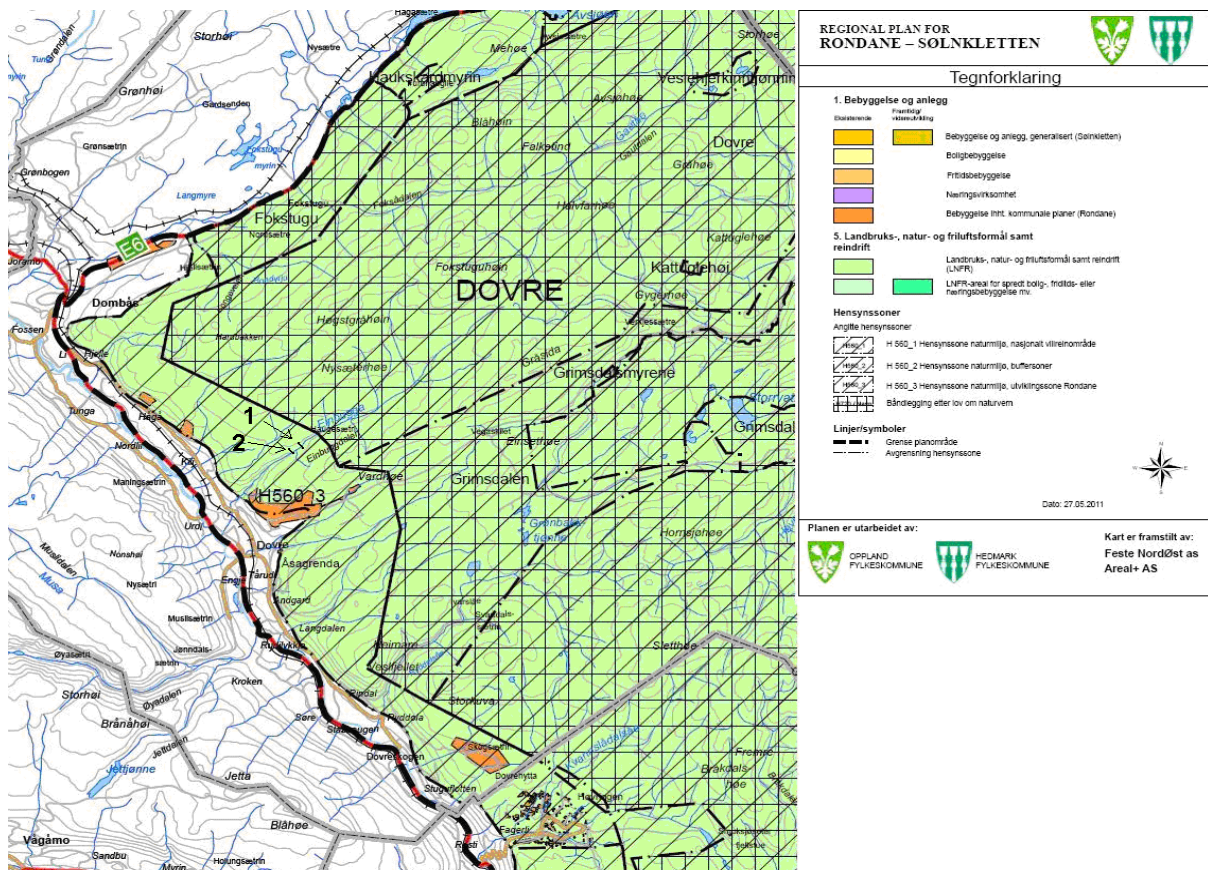
2.5.2 Fylkesdelplan

Øvre del av veien vil ligge i et område som i gjeldende fylkesdelplan for Rondane er markert som villreinsens leveområde, jf. figur 5.

I forslag til ny plan for Rondane-Sølnkletten (figur 6) er hele veistrekningen plassert i utviklingssone 3, der det ifølge planen skal *”blir lagt stor vekt på samfunnsmessig utvikling, samtidig som det tas hensyn til villreinen ved at det er krav om avbøtende tiltak og kanalisering av ferdsel og annen aktivitet for å dempe ferdsel og aktiviteter inn i nasjonalt villreinområde.”*



Figur 4: Gjeldende fylkesdelplan for Rondane. Veitrasé til tunnelpåhugg merket i blått og trasé til inntak i grønt.



Figur 5: Forslag til ny regional plan for Rondane-Sølnkletten

3 Miljøkonsekvenser

De nye veistrekningene er befart av biolog. Det er utarbeidet et notat (vedlegg 1) der konsekvensene knyttet til naturmiljø og samfunn er vurdert. Vi viser til dette notatet for en utfyllende beskrivelse av konsekvenser m.m. Her gis et kort sammendrag av konklusjonene:

3.1 Hydrologi

Basert på måleserien fra Jora, vil antallet dager der vannføringen er mindre enn minste driftsvannføring økes noe når minstevannføringen vinterstid økes.

	Tørt år	Middels år	Vått år
Hvor mange dager med vannføring > maksimal slukeevne	35	45	54
Hvor mange dager med vannføring < minstevannføring + minste slukeevne	167	157	147

3.2 Biologisk mangfold

3.2.1 Flora og vegetasjonstyper

Anleggsvei: Konsekvensen for flora og vegetasjonstyper vil bli liten til ubetydelig. Sammenlignet med veialternativet i konsesjonssøknaden er den nye traseen minst konfliktfull.

Traktorvei til inntak: Konsekvensen for flora og vegetasjon vil bli liten negativ.

3.2.2 Villrein

Konsekvensen for villrein vil bli stor til middels negativ i anleggstida. I driftsfasen vil konsekvensen middels til liten negativ. Det vil bli gjennomført avbøtende tiltak for at forstyrrelsen på reinen skal bli så liten som mulig. Slike tiltak vil være etablering av bom i starten av anleggsveien og å sette opp informasjonstavler med tips om hvordan folk skal oppføre seg i forhold til villreinen når de ferdes i leveområdet.

3.3 Landskap

Anleggsvei: Konsekvensen for landskap vil bli liten til ubetydelig. Det nye veialternativet er mindre konfliktfylt enn det som er skissert i konsesjonssøknaden.

Traktorvei til inntaket: Konsekvensen for landskapet vil bli liten til ubetydelig negativ. Alternativ A er mindre konfliktfullt enn alternativ B.

3.4 Inngrepsfrie naturområder (INON)

Anleggsvei: Veien vil ikke medføre bortfall av INON.

Traktorvei til inntaket: Konsekvensen for INON vil bli ubetydelig negativ.

3.5 Kulturminner / -landskap

Anleggsvei: Konsekvensen for kulturminner vil bli liten negativ. Sammenlignet med veialternativet skissert i konsesjonssøknaden, er den nye traseen minst konfliktfull.

Traktorvei: Konsekvensen for kulturminner vil bli liten negativ for alternativ A. Konsekvensen for kulturminner vil bli liten til middels negativ for alternativ B.

3.6 Landbruk

Konsekvensen for landbruk vil bli liten til ubetydelig positiv.

3.7 Friluftsliv

Konsekvensen for friluftsliv vil bli middels negativ i anleggsfasen. I driftsfasen vil konsekvensen bli liten positiv.

Vedlegg

1. Notat, Sweco: Miljøutgreiing av ny vegtrasé
2. Bilder fra veitrasé