

Dato: 4. oktober 2019

Haram vindkraftverk – kommentarer til innkomne klager på NVE sin godkjenning av MTA 30. august 2019

NVE godkjente MTA-planen for Haram vindkraftverk 30. august 2019. Vedtaket hadde tre uker klagefrist. Haram kommune fikk utsatt klagefrist til 25. september 2019. Haram Kraft vil her kommentere de klagene som har kommet inn. Mange av klagene adresserer forhold som ligger utenfor tema for MTA og vi vil derfor innledningsvis kommentere de sentrale temaene som løftes fram, før vi avslutter med noen direkte kommentarer til enkelte klager.

Vi finner innledningsvis grunn til å understreke at flere av klagene i saken knytter seg til om konsesjon opprinnelig skulle vært gitt og forhold som er vurdert og avgjort i konsesjonsbehandlingen og senere endringer. Dette kan dermed ikke danne grunnlag for klage på MTA. Vi minner i den forbindelse om at artikkelen som statsråd Freiberg skrev 1. september 2019 «*Men gitte konsesjoner står ved lag. Vi kan ikke ha et system der det til enhver tid er usikkerhet om konsesjoner som er endelig gitt.*» Vi vil også presisere at det ikke kan stilles tvil rundt gitte konsesjoner, heller ikke i forbindelse med godkjenning av MTA, siden det ville gjøre all konsesjonspliktig virksomhet svært usikker.

NVE skriver videre ifm godkjenning av utsatt idriftsettelsesfrist for Andmyran vindkraftverk i forhold til høringsinnspill relatert til konsesjonsendringen: «*Høringsinnspillene omtaler, etter NVEs vurdering, i hovedsak forhold som retter seg imot konsesjonsbehandling av vindkraftverket og prosjektets realisering. I behandlingen av søknaden for utsatt frist for idriftsettelse har NVE kun vurdert forhold som retter seg konkret til søknaden. NVE minner i denne sammenheng om at anleggskonsesjonen er endelig. Høringsinnspill rettet mot endelig konsesjon og prosjektets realisering er etter vår vurdering ikke beslutningsrelevant i NVEs saksbehandling av søknaden.*»

Vi registrerer også at NVE i sitt vedtak av 4. oktober 2019 om oppsettende virkning for Haram vindkraftverk skriver:

«*NVE vil innledningsvis understreke at i denne saken er spørsmålet om utsatt iverksetting ikke knyttet til vurderinger av om vindkraftverket bør bygges. Dette spørsmålet er det tatt stilling til ved den konsesjonen som er gitt. I denne saken er konsesjonen gitt av NVE 24.6.2008 stadfestet som endelig konsesjonsvedtak i OEDs klagevedtak av 14.12.2009. Samtidig besluttet OED at det endelige konsesjonsvedtaket ble gitt virkning som statlig arealplan.*»

Klager på MTA-godkjenningen må således rettes mot forhold som ikke allerede er avgjort gjennom behandlingen av endelig konsesjon. Prosessen med godkjenning av MTA-plan kan ikke medføre at vindkraftverket nektes bygget eller gjøre vesentlige innskrenkninger i den tillatelse tiltakshaver har fått i medhold av konsesjonen. Det faktum at vindparken i seg selv vil innebære et irreversibelt inngrep, med de konsekvenser dette vil ha, kan således heller ikke gi grunnlag for oppsettende virkning, all den tid dette er avgjort i konsesjonsprosessen og tiltakshaver har et rettskrav på å kunne bygge et vindkraftverk i tråd med konsesjonen.

1. Kommentarer til saksgang og medvirkning for konsesjonen og MTA

Haram kommune m.fl. hevder konsesjonsendringene ikke er forskriftsmessig formidlet og at konsesjonsvedtaket må trekkes tilbake. Lund & Co på vegne av aksjonsgruppa hevder at grunneiere på Ulla ikke er blitt hørt. Haram kommune hevder også at MTA burde hatt en bredere høring, med bakgrunn i at konsesjonen ble gitt tilbake i 2008.

1.1 Kommentarer til varsling av konsesjonsendringer

Haram Kraft fikk endelig konsesjon fra OED i 2009. Etter dette har det vært flere endringer av konsesjonen. Disse konsesjonsendringer har tiltakshaver sendt til grunneierne og rettighetshavere, mens NVE har sendt disse til andre aktuelle interessenter bl.a. Haram Kommune.

Konsesjonen som ble gitt 25. januar 2019 innebar hovedsakelig tre endringer. Det ble gitt konsesjon for å legge om tilknytningsledningen fra luft til jord på Haramsøya. Det ble gitt konsesjon for et kaianlegg på Håneset. I tillegg ble det gitt en forlengelse av tidspunktet for idriftsettelse fra 31/12-20 til 31/12-21. Dette er i tråd med praksis og følger naturlig av tilsvarende utsettelse av fristen for å delta i elsertifikatmarkedet. Dette konsesjonsvedtaket ble sendt med kopi til:

- *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) - Region Midt*
- *Fylkesmannen i Møre og Romsdal*
- *Haram kommune*
- *Møre og Romsdal fylkeskommune*
- *MØRENETT AS*
- *Statnett SF*

Konsesjonen ble også forkynt på NVE sine nettsider. Vi understreker at ingen av disse konsesjonsendringene knytter seg til forhold som det er klaget over. Alle høringsinstanser, inkludert Haram kommune, vurderte for øvrig endringene med kaianlegg og ilandføring av sjøkabel ved Håneset som positive, da denne løsningen medførte bortfall av en omstridt luftledning over Haramsøya.

Helt siden opprinnelig konsesjonsprosess har det vært kjent at det planlegges vindkraftverk på Haram og at det har blitt gitt nødvendige offentlige tillatelser til dette. Alle berørte parter har hatt mulighet til å komme med innspill til og påklage de endelige vedtak som er fattet i den forbindelse. Forhold som er avgjort i disse vedtakene kan således ikke nå danne grunnlag for klage over MTA.

1.2 Lokal medvirkning i utarbeidelse av MTA-plan

I forbindelse med utarbeidelse av MTA-planen har Haram Kraft lagt stor vekt på at MTA skal utarbeides i samråd med Haram kommune og andre berørte parter. Her følger en oversikt over de møtene og annen dialog tiltakshaver har hatt i forbindelse med utarbeidelse av MTA-plan for prosjektet.

Oversikt møter/informasjon til kommunen:

15-01-2018	Brev til Haram kommune med informasjon om aksjeoverdragelse til Zephyr AS
26-04-2018	Møte hvor tiltakshaver varslet oppstart av MTA og innhentet innspill på ulike tema
26-06-2018	Informerte kommunen per e-post om planer for endret adkomstvei
04-09-2018	Møte, med fokus på søknad om konsesjonsendring med bortfall av luftledning og plan for adkomstvei m/jordkabel, samt status og kartlegging av tema i MTA
24-04-2019	Møte, status prosjekt, status tillatelser, innsendt MTA
09-05-2019	Presentasjon av prosjektet og MTA for kommunestyret
18-09-2019	Møte Haram kommune

I møtet med Haram kommune 04-09-2018 redegjorde Haram Kraft for den planlagte veiløsningen opp fra Håneset og det ble lagt frem kart som viste hvordan denne er tenkt bygget med nødvendige skjæringer og fyllinger. Denne veiløsningen gjorde det mulig å legge jordkabel til vindparken fra kaien på Håneset, og Haram Kraft kunne gå bort fra en svært omstridt luftledning over Haramsøya. Den planlagte veiløsningen hadde på forhånd blitt avklart med landbruket, som ønsket den planlagte veiløsningen for å kunne dyrke nye arealer på østsiden av Haramsøya. I møtet opplevde Haram Kraft full støtte fra Haram kommune til den planlagte veiløsningen. Kart over planlagt adkomstvei som ble fremvist i møtet og senere oversendt til kommunen er vedlagt som vedlegg 0.

Møter grunneiere:

I MTA for Haram vindkraftverk er en tabell som viser dato for historiske møter med grunneierne. Vi tar her kun med møter som ble avholdt etter at Zephyr tok over utviklingen av prosjektet:

25-04-2018	Grunneiermøte Haramsøya
05-06-2018	Grunneiermøte Haramsøya
19-06-2018	Felles grunneiermøte med Mørenett ang nettilknytningen
03-09-2018	Grunneiermøte Haramsøya
24-04-2019	Grunneiermøte Haramsøya
17-09-2019	Grunneiermøte Haramsøya

I tillegg til dette har det vært flere en-til-en møter med grunneiere på fastlandet om kabelen.

Det drives et aktivt landbruk på Haramsfjellet og det har vært viktig å ha en god dialog med landbruket om bygging av vindkraftverket. Gårdbrukerne på Haramsøya er også grunneiere og har vært tilstede på alle grunneiermøter. I forbindelse med utarbeidelse av MTA og detaljplan har det i tillegg vært avholdt egne møter med landbruket for å diskutere detaljer i utforming av anlegget.

Møter med landbruket:

03-09-2018	Møte landbruket Haramsøya
24-04-2019	Møte landbruket Haramsøya
Mai 2019	Befaring Landbruket og Stangeland Maskin

Eier av feriehuset ved starten av adkomstveien ved Håneset sendte klage ifm konsesjonsendringen i 2019. Haram Kraft har hatt en god dialog med de tyske eierne i forbindelse med utarbeidelse av MTA og avholdt møte med dem 24-04-2019, da de var på ferie i Norge. Det er også avtalt ulike tiltak ifm kommunikasjon/varsling av anleggsarbeider, hensyn til vannforsyning, drenering mm.

Eiere av private vannverk og brønner:

Ifm MTA tok Multiconsult kontakt med private vannverk på e-post og telefon for å innhente nødvendig informasjon utover tilgjengelige kart og databaser. Multiconsult har også vært i kontakt med Haram kommune om dette temaet.

Innspill fra Mattilsynet avd Sunnmøre ved Per Hallgeir Mørkeseth er innarbeidet i tiltaksplanen i MTA. Brønner langs adkomstveien var også tema i møte med eier av feriehuset, og det ble avtalt at alle brønner skulle kartlegges og sikres før anleggsstart. Noe som nå er gjennomført.

Andre møter som er avholdt lokalt:

03-09-20189	Leverandørseminar Brattvåg
15-03-2019	Møte med hus/hytte-eiere med støy over anbefalte grenseverdier
17 og 18/9 2019	Åpent kontor på Haramsøya

Vi mener tiltakshaver har fulgt kravene i veileder nr 6/2011 – «for utarbeiding av miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) for anlegg med konsesjon etter energilova» hvor det heter:

Når det ligg føre ein vedteke anleggskonsesjon, er den etterfølgjande handsaming av MTA unnateke byggesakshandsaming etter pbl. I denne etterfølgjande prosessen vert ikkje grannar trekt inn, då deira interesser skal være avklara gjennom konsesjonssaken."

Involveringen av andre interessenter i forhold til godkjenningen av MTA-plan har således vært i tråd med vanlig praksis. Vi ønsker også å poengtere at kommunen har vært involvert og gitt mulighet for medvirkning i prosessen med utarbeidelse av MTA og detaljplan. Kommunen kunne i den forbindelse etter eget ønske lagt opp til en bredere involvering i denne prosessen i form av informasjon og behandling av saken i kommunestyret. Vår erfaring er at kommuner normalt behandler MTA-planen administrativt slik Haram kommune gjorde i dialogen med Haram Kraft, forut for den politiske behandlingen de hadde ifm høring av MTA-planen.

1.3 Høring av MTA-plan

Haram Kraft sendte MTA og detaljplan til NVE 1. april 2019, og NVE sendte denne på høring 4. april og publiserte denne på sine hjemmesider. Haram Kraft sendte orientering av høring til alle rettighetshavere og alle naboer som får worst case støynivå over 40 dBA og worst case skyggekast over anbefalte retningslinjer. Siden Ulla var det stedet med flest berørte, ble det sendt varsel om høring til alle beboere og hytteiere på Ulla. Når det gjelder høring av NVE sitt vedtak av MTA fredag 30. august 2019, så var kravet at vedtaket skulle sendes til alle naboer med worst case støy over 45 dBA. Her valgte Haram Kraft likevel å sende orienteringen til alle med worst case støy over 40 dBA. I tillegg ble orienteringen sendt til alle grunneiere og andre rettighetshavere for prosjektet. Tiltakshaver sendte vedtaket på e-post den 1. september til de som har oppgitt e-postadresser. Det ble sendt brev til de resterende mandag 2. september.

1.4 Manglende høring av rapporter

Lund & Co påpeker at følgende rapporter ikke har vært sendt på høring:

1. Risikovurdering for is-kast fra vindturbiner

I MTA-planen har tiltakshaver gjort en risikovurdering for is-kast ved å bruke Is-atlas for Norge. Basert på dette er risikoen for is-kast liten.

I MTA-vedtaket fra NVE heter det: «I MTA er det ikke gjennomført noen reell vurdering av risiko for is-kast. Dette ble påpekt som mangel av flere høringsinstanser, ettersom turbinene etableres forholdsvis nær bebyggelse og fylkesvei. NVE er enig i at is-kast er mangelfullt omtalt i MTA-/detaljplan. Vi ba derfor Haram Kraft om å gjøre en nærmere vurdering av temaet. Haram Kraft oversendte den 09.08.2019 rapporten «Risikovurdering for is-kast fra vindturbiner» utarbeidet av Kjeller Vindteknikk.»

Rapporten fra Kjeller Vindteknikk var således et resultat av innspill fra høringsprosessen og har vært offentlig tilgjengelig siden den ble publisert på NVEs nettsider. Ingen av klagen

påpeker feil i rapporten og det er ikke noe ubetinget krav at alle rapporter og utredninger som er utarbeidet i forbindelse med MTA skal høres, men under enhver omstendighet har rapporten om is-kast vært tilgjengelig i klageperioden, og forutsettes kjent for klagerne, og det har således vært mulig å påpeke feil i rapporten i forbindelse med klage over MTA, uten at vi kan se at noen av klagenes påpeker slike feil. Vi peker også på at rapporten viser at risikoen for is-kast for dette anlegget er liten og siden risiko og konsekvenser for is-kast kan avbøtes i driftsfasen slik Kjeller Vindteknikk konkluderer.

2. Botaniske undersøkelser

Multiconsult gjennomførte på vegne av tiltakshaver botaniske undersøkelser 7. og 8. august 2019. Rapporten er datert 19. august 2019. Dette var etter at høringsfristen for MTA hadde utløpt. Alle kommentarer til flora i høringsuttalelsene til MTA-planen er sjekket ut i arbeidet med den botaniske rapporten.

I sammendraget heter det:

«Området inkluderer en rødlistet art, tre rødlistede naturtyper hvor en av disse er en utvalgt naturtype og fire fremmede arter. Tiltak for å forhindre spredning av fremmede arter er i rapporten beskrevet i tillegg til anbefalinger i forhold til å minske negativ påvirkning på rødlistede planter og naturtyper.»

Hele tiltaket er befart av botaniker slik figur 5 viser i den botaniske rapporten. Det er foreslått tiltak i forhold til naturtyper og svartlistede arter. Rapporten er offentliggjort på NVE og Zephyr sine nettsider. I likhet med rapporten om iskast, har rapporten vært tilgjengelig for klagerne i klageperioden og eventuelle kommentarer til rapporten eller påpekning av feil eller mangler har man derfor kunnet ta opp i klageprosessen

3. Fugl, støy, visuelle effekter, produksjon

NVE har bedt om opplysninger rundt de nevnte temaene i løpet av MTA-prosessen. Dette anser vi som tilleggsinformasjon som NVE ønsket. Det er opp til NVE å vurdere om dette er informasjon som bør sendes på høring eller ikke. Informasjonen offentliggjøres fortløpende på NVE og Zephyr sine hjemmesider og har vært kjent for klagerne i klageperioden og forhold i rapporten kan derfor tas opp i klageprosessen.

2. Kommentarer til temaer som er felles for flere klager

Mange av klagenes klager på de samme temaene som var nevnt i høringsuttalelsene og som ble kommentert av Haram Kraft i brev til NVE 6. juni 2019. Mange av våre kommentarer henviser derfor her til dette brevet som ligger som vedlegg 1 til dette notatet.

A. Fugl

Det har kommet mange kommentarer på fugl. Det er flere som trekker frem at det er 14 m fra vingetipp til bakken. Vi viser til tabell 2 i vedlegg 3 for en beskrivelse av ulike sveipareal i konsesjonsgitt løsning i forhold til utbyggingsløsningen. Ellers har vi også omtalt temaet i kapittel 1.9 i vedlegg 1.

B. Støy, infralyd og nærhet til bebyggelse

Dette er beskrevet i detalj i MTA-planen og kommentert i vedlegg 1, kapittel 1.1, 1.2 og 1.3.

C. Skyggekast

Dette er beskrevet i MTA-planen og kommentert i Vedlegg 1, kapittel 1.4.

D. Synlighet og landskap

I vedlegg 1, kapittel 1.8 til dette notatet (Kommentarer til høringssuttalelser MTA Haram vindkraftverk) er det redegjort for hvordan det planlagte anlegget vil synes. I vedlegg 1b ligger oppdaterte visualiseringer for den planlagte utbyggingsløsningen. En sammenligning med visualiseringer for konsesjonsgitt løsning viser at den planlagte løsningen har mindre visuell påvirkning enn den konsesjonsgitte løsningen.

E. Lysmerking

Se kommentarer i vedlegg 1, kapittel 1.10.

F. Friluftslivet

Området brukes en del som turområde i dag. Det er vei gjennom hele området, noe som gjør området lett tilgjengelig for friluftsliv. I MTA kapittel 13 er det beskrevet hvordan Haram Kraft skal sørge for sikkert bruk av området i utbyggings- og driftsfasen. Haram Kraft vil vurdere ytterligere avbøtende tiltak som vil legge til rette for å opprettholde området som et aktivt friluftsområde. Dette vil bli gjennomført sammen med friluftsinnteresser og grunneiere/rettighetshavere i området.

G. Is-kast

Se egen rapport om risiko for is-kast i vedlegg 4.

H. Økonomisk sikring for opprydding

Dette er beskrevet i Vedlegg 1, kapittel 1.13.

I. Utvidelse av konsesjonsområde ved turbin T2

Vi har meddelt NVE at vi trekker turbin T2 tilbake med ca. 5 m slik at vingesveipet i sin helhet går innenfor planområdet. Vi trenger dermed ikke lenger tillatelse til utvidelse av konsesjonsområdet i forhold til anleggskonsesjonen av 7. februar 2019.

J. Turisme og reiseliv

Vi viser til rapport om turisme og reiseliv utarbeidet av Norconsult og Agenda Kaupang i 2016 «Samfunnsmessige virkninger av vindkraftverk. En etterprøving av fire vindkraftverk.» Denne rapporten ser på reiselivseffekter fra vindkraftverk i Fitjar, Smøla, Vikna og Hitra. Erfaringene viser her at det er liten eller ingen effekt på mindre reiselivsbedrifter som f.eks. fisketurisme. Dette kan gi en indikasjon på hvilken effekt Haram vindkraftverk vil kunne få på lokale reiselivsbedrifter.

K. Naturverdier og myr

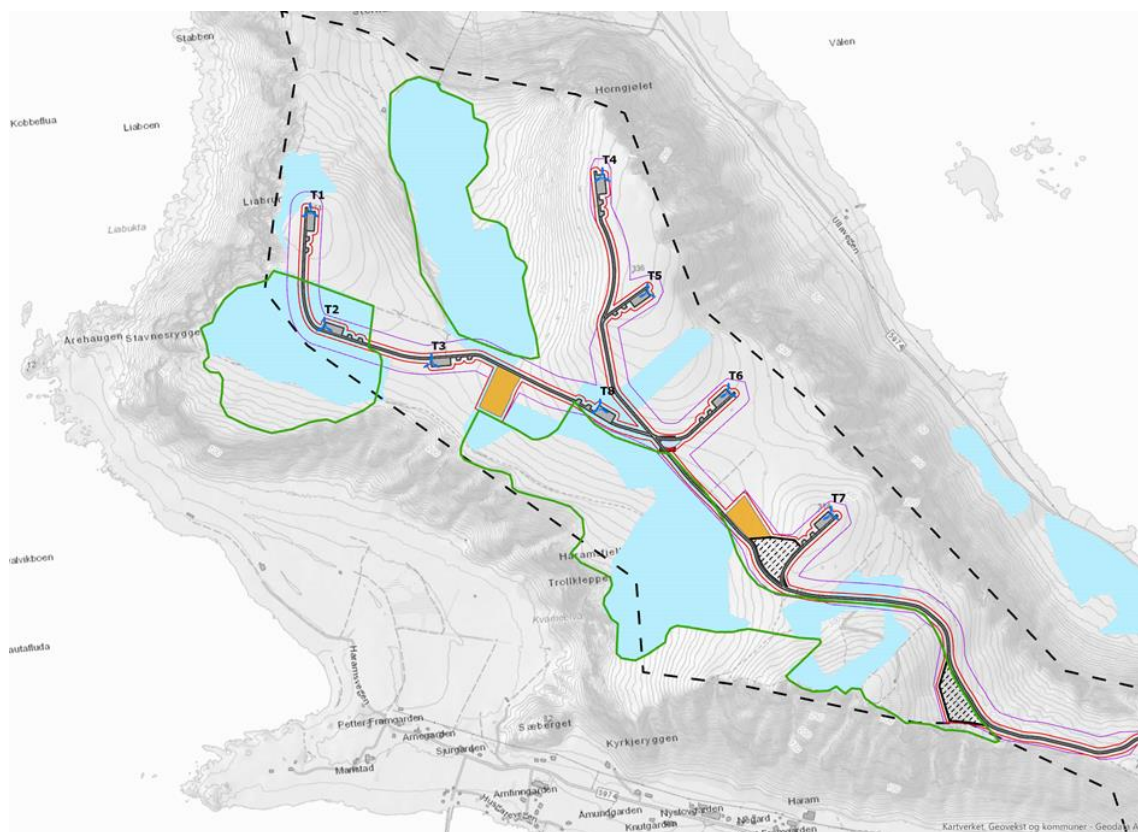
Innledningsvis er det viktig for oss å få frem at vi i 2009 fikk konsesjon til å sette opp 16 turbiner med en turbinhøyde på inntil 150 m. I den løsningen som nå bygges har vi gått noe ned på tårnhøyden og litt opp på rotordiameteren slik at vi fremdeles holder oss innenfor 150 m total turbinhøyde. Disse turbinene vil dermed produsere mer energi per turbin siden rotordiameteren er større uten at det gir noe særlig større visuell effekt. I tillegg har vi redusert antall turbiner fra 16 til 8 turbiner. Dette reduserer den visuelle effekten

betraktelig. Dermed blir fotavtrykket for kranplassene halvert i forhold til rammene i konsesjonen. Dette er bra både for dyrket mark og for myra m.m.

Hele planområdet er på 2800 dekar. Det er 631 dekar kategorisert som myr iht. AR5 innenfor konsesjonsområdet. Deler av disse myrområdene er også avgrenset som naturtype kystmyr iht. Naturbase. Veinettet i vindkraftverket følger i hovedsak eksisterende vei som alt er grøftet. Oppgradering av dagens veier må påregnes å påvirke ytterligere et smalt belte på noen få meters bredde langs veien i tillegg til det som er påvirket i dag, og deler av dette beltet vil berøre myr. Nye veier og plasser øst og nordøst for Haramsfjellvegen berører ikke arealer definert som myr. Det er ny vei fra det sentrale kysset og til og med T8 (ca. 270 m), og i buen ved T2 (ca. 310 m) som vil gå gjennom nye myrområder I tillegg kommer arealet aktuelt som riggområde mellom T3 og T8. Disse 3 delarealene berører direkte til sammen ca. 22 dekar klassifisert som myr. Av disse 3 delarealene er det kun myrområdene i buen ved T2 som også er avgrenset som verdifull naturtype.

Her er det viktig å merke seg at av de 22 dekar representerer riggområdet mellom T3 og T8 ca. 12 dekar. Det er mest sannsynlig ikke behov for å bygge dette riggområdet. Det vil vi ta stilling til i løpet av vinteren. Det er dermed en liten andel av myrområdene som blir berørt av vindkraftverket, og enda mindre av myr avgrenset som verdifull naturtype. I planleggingen av anlegget har vi bestrebet oss på å bruke eksisterende veinett og unngå særlig verdifulle naturtyper eller kjente, verdifulle forekomster av planter og dyr.

Vi har vurdert arealet som blir bygd i myr som relativt lite i forhold til det totale areal av myr i området og at det dermed vil ha liten effekt på flora og fauna.



Figur 1. Myrområder (AR5) i Haram vindkraftverk i blått, naturtype kystmyr (Naturbase) med grønt omriss.

3. Kommentarer til klager fra enkelte klagere

3.1 Haram kommune

Vi registrerer at Haram kommune er tilfreds med tiltakshavers tilpasninger av anlegget i forhold til kommunens høringsuttalelse til MTA. I kommunens høringsuttalelse ønsker kommunen flere tilpasninger av prosjektet. Vi mener Haram Kraft har svart ut alle disse.

I klagen på MTA-vedtaket skriver kommunen at klagegrunnlaget og også grunnlaget for krav om oppsettende virkning er knyttet til konsesjonsbehandlingen.

Kommunen skriver videre at:

«Dersom klagen likevel ikke skulle bli tatt til følge, har kommunestyret følgende merknader knytt til MTA-planen:

- 1. Haram kommune ser av vilkår for godkjenning av MTA-plan at utbygger skal kartlegge drikkevasskjelder før anleggsstart (både for vindkraftanlegget og anleggsarbeid for jord,- og sjøkabel). Haram kommune krev at dette vilkåret er oppfylt før planlagt anleggsstart 1.oktober 2019.*
- 2. Opphøvelig konsesjon krev at vegtrasear skal leggest skånsamt i terrenget. Planlagt anleggsveg på Haramsfjellet har særleg utfordrande brattlendt terreng, og vegtrase er endra i forhold til tidlegare meddelt i konsesjon frå 2008. Det kjem ikkje klart nok fram kor omfattande landskapsverknadar og terrenginngrep anleggsveg og evt. massetak vil få. Haram kommune vurderer det slik at MTA-plan ikkje avklarar tilstrekkeleg dei landskapsverknadar planlagt vegføring og massetak vil få, tatt i betraktning at fjellvegen skal ha 18% stigning. Det må inn særlege krav vedrørende landskap og terrenginngrep, samt tilstelling for anleggsveg og massetak i vilkåra for godkjenning av MTA-plan.*
- 3. Det må vurderast om ny vegtrase bør konsekvensutgreiast pga særlege geologiske forhold på Haramsøy og mogleg rasfare.*

Her er våre kommentarer til disse merknadene:

Kommentarer til punkt 1 - drikkevann

I perioden 24.-30. september har tiltakshaver befart drikkevannskildene som kan bli berørt av tiltaket. Det er også tatt vannprøver fra samtlige drikkevannskilder som kan bli berørt av tiltaket. Dette arbeidet er beskrevet i Vedlegg 2 til dette notatet. Vi mener Haram Kraft med dette har tilfredsstilt konsesjonskrav 12 og fullt ut tilfredsstilt punkt 1 i Haram kommunes merknader til MTA-vedtaket over.

Kommentar til punkt 2 – landskapseffekter av atkomstvei og massetak

Det er Håndboken for terrenginngrep som beskriver hvordan atkomstveien skal bygges. Denne håndboka er vedlegg 2 i MTA-planen som har vært ute på høring. Kapittel 4.1 gir en generell beskrivelse av hvordan veien skal bygges og hvordan skjæringer og fyllinger skal utformes. Kapittel 4.1.1 gir en spesiell beskrivelse av hvordan atkomstveien skal bygges og hvordan denne vil se ut i

terrenget. Traseen er merket med gul linje. Til venstre for den gule linja syns eksisterende vei. Det er rimelig å anta at med tiden vil også den nye veien (gul stiplet linje) gi tilsvarende landskapseffekt. Denne veiløsningen ble introdusert av landskapsarkitekten etter befaring på Haramsfjellet, nettopp for å minimere inngrepene. Hennes vurdering var at en nødvendig utbedring av de eksisterende krappe svingene på dagens fjellvei ville gitt langt større inngrep i form av større skjæringer og fyllinger enn den valgte løsningen. Spesielt ville dette medført svært store inngrep ifm utbedring av svingene mot vestsiden av Haramsfjellet hvor det er aller brattest.

En variant av den planlagte løsningen med slakere helning ville medført et større inngrep siden den da ville blitt lengre og den ville måtte gå i et område som ville gitt enda større skjæringer og fyllinger.

I forbindelse med bygging av dagens fjellvei ble det anlagt et massetak oppe i planområdet. Det er dette massetaket som vil benyttes ifm bygging av vindkraftverket. Når det gjelder massetak vil tiltakshaver legge frem en plan for disse før arbeidene starter i henhold til MTA krav: «Arealbruk som ikke er omtalt i MTA- og detaljplan, herunder eventuelle massetak, må forelegges NVE før arealene opparbeides og tas i bruk.»

Dette er også med i vår kontrollplan for MTA, kapittel 5: «Utarbeide sluttarronderingsplan for massetak. Landskapsfaglig bistand skal benyttes og tegninger med snitt og profil skal godkjennes av NVE før uttak tas i bruk»



Bilde 19. Bildet viser linjeføring for ny atkomstvei opp lisida ved Håmannen.

Figur 2 – Fra kapittel 4.1.1 i Håndboka for terrengtilpasning

Kommentar til punkt 3 - rasfare

Det er foretatt geologiske studier av hele planområdet og det bratte området for atkomstveien. Se vedlagte rapport fra Multiconsult i vedlegg 5. Det er ikke flagget noe rasfare i området for atkomstveien.

Det har vært atkomstvei til fjellet i det samme området i mange år og landbruket som benytter denne veien bekrefter at det ikke har gått ras i området. Entreprenør som bygget veien bekrefter også at ras ikke var noen problemstilling ved bygging av dagens fjellvei.

Haram Kraft mener at det er verdt å merke seg at Haram kommune ikke har fremmet innvendinger hverken mot synlighet eller rasfare av planlagt adkomstvei underveis i prosessen med medvirkning til MTA og detaljplan, selv om plan for utforming av ny adkomstvei ble fremlagt i møte i september

2018. Haram kommune hadde heller ingen kommentarer til planlagt adkomstvei ifm høring av MTA og detaljplan. Det synes derfor urimelig om det skal fremmes krav om konsekvensutredning av adkomstvei etter at MTA og detaljplan er godkjent av NVE.

3.2 NOFs klage

NOFs klage går i all hovedsak på spørsmål som allerede er avklart i forbindelse med konsesjonsprosessen. Det gjelder også for den negative tilleggseffekt som vindkraftverket må påregnes å få for ulike utsatte arter av fugl i området. Gitt en realisering av vindkraftverket er det lite i klagen som relaterer seg til forhold som skal godkjennes i detaljplan/MTA.

NOFs opplysninger om aktivitet av hubro, havørn og vandrefalk på Haramsøya tar vi til etterretning. Den framstillingen som er gitt i tilleggsrapporten for fugl i 2019 er basert på tilgjengelig kunnskap fra ulike miljødatabaser og kontakt med forvaltningen, men ikke direkte kontakt med NOF for evt. mer oppdatert eller detaljert kunnskap som de gjerne har.

3.3 NTVs klage

Haram Kraft fortsetter å jobbe med tiltak for å sikre TV signalene. Haram Kraft vil legge frem plan for dette innen 1. januar 2020 slik vilkåret i NVE sin MTA-godkjenning krever. Her kommer noen konkrete kommentarer til klagebrevet fra NTV:

På side 1, siste avsnitt skriver NTV at utbyggingen av Haram vindkraftverk berører flere satellittskyggeområder. I tillegg til de særlig berørte områdene i Hellevika og Ulla/Ullahammeren, kan også andre områder bli berørt.

Haram Krafts kommentar: Utbyggingen kan berøre to satellittskyggeområder, Hellevika og Ullahammeren, ikke flere områder. De to områdene har et svært begrenset antall husstander som kan bli berørt. At andre områder enn disse kan bli berørt er spekulasjon.

På side 2, første kulepunkt skriver NTV at Zephyrs rapport fra Teleplan er mangelfull da den benytter teoretiske beregningsmetoder som er ukjent for bransjen.

Haram Krafts kommentar: At beregningsmetoder for elektromagnetisk propagasjon er ukjent i bransjen er en overraskende påstand. Fysikken for dette er velkjent. Det er imidlertid korrekt at Teleplan ikke har gjort målinger i felt.

På side 2, andre kulepunkt skriver NTV at Zephyrs rapport ikke synes å ta hensyn til de særlige egenskapene ved det digitale TV-signalet sammenlignet med andre tele- og radiosignaler.

Haram Krafts kommentar: Dette er en overraskende påstand. Det særegne ved TV-signalet skjer i senderen og i mottakeren. I eteren gjelder de fysiske lover om elektromagnetisk propagasjon.

På side 2, fjerde kulepunkt kommenterer NTV at Teleplans påstand om mulighet til mottak fra alternative sendere ikke synes å ta hensyn til topografi.

Haram Krafts kommentar: Dette er feil. Teleplan har forskjellige propagasjonsmodeller avhengig av hva som skal beregnes. Propagasjonsmodellen benyttet i dekningsberegningene er «multiple-knife-edge diffraction model» og tar selvfølgelig hensyn til at det finnes høye fjell. Propagasjonsmodellene som er implementert i Teleplans geografiske informasjonssystemer er benyttet av offentlige, private og Forsvar i Norge og internasjonalt av NATO. Tilbakemeldingene fra brukerne er at dekningsberegningene er realistiske.

På side 2, tredje avsnitt, andre og tredje setning skriver NTV følgende: At signalet fra andre sendere ikke er tilstrekkelig underbygges også av at husstandene i dag har innrettet TV-antennen

for å ta signal på refleksjon fra Gamlemsveten. Hadde det vært mulig å hente signal fra en annen sender direkte, ville mottakerantennene være innrettet mot disse.

Haram Krafts kommentar: På RiksTVs dekningsider på internett står det at beste sender for Hellevika er Gamlemsveten i retning 134 grader og at beste sender for Ulla er Gamlemsveten i retning 152 grader. Det kan bety at det er TV-dekning både direkte fra Gamlemsveten sender og via refleksjoner fra fjellvegg, men at det er litt bedre dekning via refleksjon fra en fjellvegg siden Norkring anbefaler det.

På side 2, tredje avsnitt, siste setning skriver NTV at Teleplan i et tidligere møte ikke hadde noen forklaring på hvorfor de ikke hadde tatt hensyn til fjellet.

Haram Krafts kommentar: Dette er feil. Propagasjonsmodellen tar hensyn til både fjell og dype daler hvor signalet propagerer.

VEDLEGG

0. Kart over planlagt adkomstvei, fremlagt for Haram kommune 04.09.2018
1. Haram Kraft sitt brev til NVE av 6. juni 2019 – «Haram vindkraftverk – kommentarer til innkomne høringsuttalelser»
 - a. Oversiktskart turbinplasseringer og visualiseringer
 - b. Visualiseringer Konsesjonsgitt og dagens løsning
 - c. NTV-Norkring_Rapport fra beregninger og målinger rundt Haramsøya
 - d. Notat fra Teleplan
2. Rapport om kartlegging av drikkevannskilder og vannprøver – «Brønnvann på Haramsøya» September 2019
3. Tilleggsnotat for fugl. Multiconsult juli 2019.
4. Risikovurdering av is-kast. Kjeller Vindteknikk 2019.
5. Geologisk rapport fra Multiconsult