

Norges vassdrags- og energidirektorat
v/ Ane Næsset Ramtvedt
v/ Marte Lundsbakken
Deres ref: 201904894-90

Trondheim, 12.05.2020

Faurefjellet vindkraftverk – behov for utdypende informasjon

Vi viser til mottatt henvendelse av 11.05.2020 og svarer i det etterfølgende ut de momenter hvor utdypende informasjon etterspørres.

Antall vindturbiner

I MTA er det beskrevet layout bestående av 10-12 vindturbiner. Det bekreftes at endelig utbyggingsløsning vil innebære etablering av 12 turbiner.

Installert effekt

Med 12 stk turbiner a 5,6 MW vil total installert effekt bli 67,2 MW. Vi bekrefter med dette at søknad om endret installert effekt fra 60 til 72 MW justeres tilsvarende og at det dermed omsøkes økt installert effekt fra 60 til 67,2 MW.

”Øyevipper” på vindturbinene

De valgte turbiner leveres med nå «øyevipper» som standard og er således ikke å oppfatte som støykorrigerende tiltak som sådan. Med andre ord vil alle blader leveres med disse installert fra fabrikk. Dette gi et maksimalt støynivå på 104,9 dBA. Maksimalt støynivå uten slike «øyevipper» vil være på 107,7 dBA. Med andre ord reduserer «øyevippene» støynivået med 2,8 dBA.

Med «øyevipper» som standard oppsett fra leverandør er det Mode 0, dvs maksimalt støynivå på 104,9 dBA som ligger til grunn for de beregninger som er gjort i revidert støyrapport. Tilhørende resultater viser at alle berørte med unntak av en hytte hvor vi har minnelig avtale, befinner seg under retningslinjenes maksimalverdier. Det er således ikke grunnlag for å kjøre noen turbiner i støymodus, dvs med redusert kildestøy.

Adkomstvei

Det er som redegjort for i vårt brev av 20.04.2020 valgt å avvike traseen for eksisterende traktorveg 2 steder.

1. Ved avkjøring fra Fv 4314

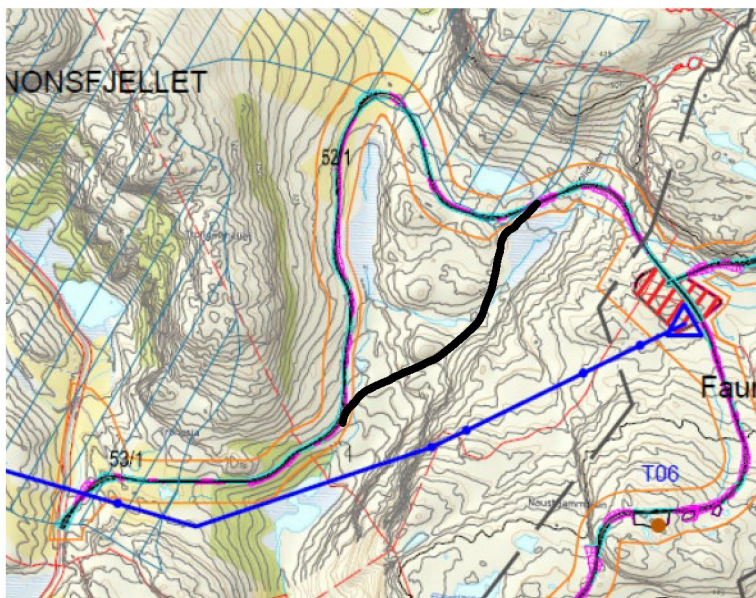
Det er ca 160 m av eksisterende veg som sammen med krysset til Fv 4313 blir overflødig ved at nytt kryss etableres. Ny veglengde fra dette nye krysset til man treffer eksisterende traktorveg er også ca 160 m. Ny avkjøring er lokalisert ca 230 m lenger sør på Fv 4314.

2. Ved stigning opp mot riggplass

Her etableres ca 310 m ny veg. Dette gjør ca 345 m med eksisterende skogsbilveg overflødig. Avstanden mellom eksisterende og ny veg øker fra punktet hvor de skiller lag til ca 100 m som da er avstanden de siste drøye 100 meterne før ny veg kommer frem til riggplassen.

Detaljplan som viser ny avkjøring og ny trase opp mot fjellet er vist til og diskutert med grunneierne i grunneiermøter. Grunneierne har også fått tilsendt MTA-plan som en del av høringsprosessen. I avtaleteksten med grunneierne for adkomstvegen er det uttalt at man fortrinnsvis skal oppgradere den eksisterende traktorvegen men at dersom man som en del av detaljplanleggingen vurderer det som fordelaktig å justere denne traseen ved å foreta høydemessige og helningsmessige tilpasninger eller eventuelt anlegge en ny trase, så vil grunneieravtalene gi rett til det. I så måte er nødvendige avstemminger med grunneiere ifht disse endringene utført og også hjemlet i opprinnelig grunneieravtale.

Hovedtanken bak adkomstvegen har vært å følge eksisterende traktorveg i størst mulig grad. Forut for konklusjonen knyttet til de 2 nevnte endringer har det også vært vurdert å korte ned på adkomstvegen som vist i figuren under hvor tykk sort strek viser en mulig nyetablert trase.



Til grunn for de konklusjoner som har blitt tatt ligger følgende vurderinger:

- Oppgradering av eksisterende traktorveg hvor den ligger noenlunde uten stigning vil innebære små og begrensede inngrep og har dermed vært å foretrekke
- Etablering av ny adkomstveg i partier uten særlig stigning ble vurdert å gi større negative konsekvenser ifht bla terrenginngrep og visuell fremtoning. Den nevnte forkorting av adkomstvegen ble derfor forkastet.
- Momenter ifht veg mot riggplass:
 - o En opprusting av adkomstvegen opp mot riggplassen vil innebære en strekning med opp mot 18% stigning. Dette gjelder siste strekket for å komme opp på fjellplatået. Dagens trase i dette området har en vegetasjonssone med trær som følger seg store deler av lengden og som gjennom årenes løp har gjort denne strekningen lite fremtredende rent visuelt. En videre bruk av høydeprofilen for denne veien ville kreve

omfattende tiltak for å sikre tilstrekkelig bæreevne og vegbredde. I så måte ville en slik løsning også forandre relativt store fyllinger og skjæringer. En justering av høydeprofilen for eksisterende trase for å komme ned mot ca 12% stigning ble ikke vurdert til å være hensiktsmessig grunnet behov for ekstra store fyllinger og skjæringer.

- En ny trase som fremvist i detaljplanen vil innebære en jevnere fordelt stigning opp mot 12%. Rundt 12 % er typisk stigning som gjør at frakt av turbinkomponenter kan skje uten ekstraordinære tiltak. All transport gjennom bygge- og driftsfasen av materiell og personell skal benytte denne traseen. Det er derfor lagt vekt på å redusere risiko ifm bruken av vegen og dermed sikre en hensiktsmessig stigning.
 - Etablering av en ny trase vil innebære færre meter veg sammenlignet med eksisterende trase. Samtidig vil etablering av ny trase vil innebære etablering av skjæringer og fyllinger, hvor spesielt fyllinger i laveste del av denne traseen må løses klokt. Det er noe skog i dette området. En del av denne vil måtte fjernes ifm vegbyggingen men det vil etterstrebes at skråningsfoten etableres slik at man over tid vil kunne se en reetablering av skog som dermed vil skjerme det visuelle inntrykket av vegen, slik vi ser har skjedd med eksisterende veg.
- Momenter ifm avkjøringen fra Fv4313
- Endret avkjøringsløsning er knyttet til hensyn til hubro samt at innkjøring fra sør vil forandre færre tiltak langs eksisterende veg enn hva man vil måtte gjøre hvis turbintransporten event kom inn via Bue og mot avkjøringen fra Fv4314 fra nord.
 - For å sikre tilstrekkelig stigning opp mot punktet hvor ny veg møter eksisterende vil det være behov for en fylling. Utformingen av denne for å sikre en god revegetering vil være viktig for å sikre at man visuelt får en god løsning.

I prosessen fremover mot en endelig design av disse veglinjen vil de momentene som er nevnt her stå sentralt i planleggingen. I denne fasen vil også landskapsfaglig kompetanse være tett involvert.

De foreslåtte endringer vil innebære noe mer terrenginngrep enn hvis man fulgte eksisterende veg hele strekningen. Samtidig vil en opprusting av eksisterende veg for å sikre tilstrekkelig bæreevne og bredde også medføre behov for nye skjæringer og fyllinger. Vår oppfatning er derfor at med et spesielt fokus på landskapstilpasning og tilrettelegging for revegetering av fyllinger, så vil de 2 foreslåtte justeringer av traseen ikke medføre virkninger ut over de en opprustning av eksisterende veglinje ville ha. I tillegg vil de vurderte hensyn til hubro samt stigningsforhold knyttet til trafikal risiko telle positivt.

Vi håper den foreliggende informasjonen er tilstrekkelig for å vurdere saken, og ber om at saksbehandlere tar kontakt om det er behov for ytterligere eller utfyllende informasjon.

Med vennlig hilsen

Per Ove Skorpen
Daglig leder