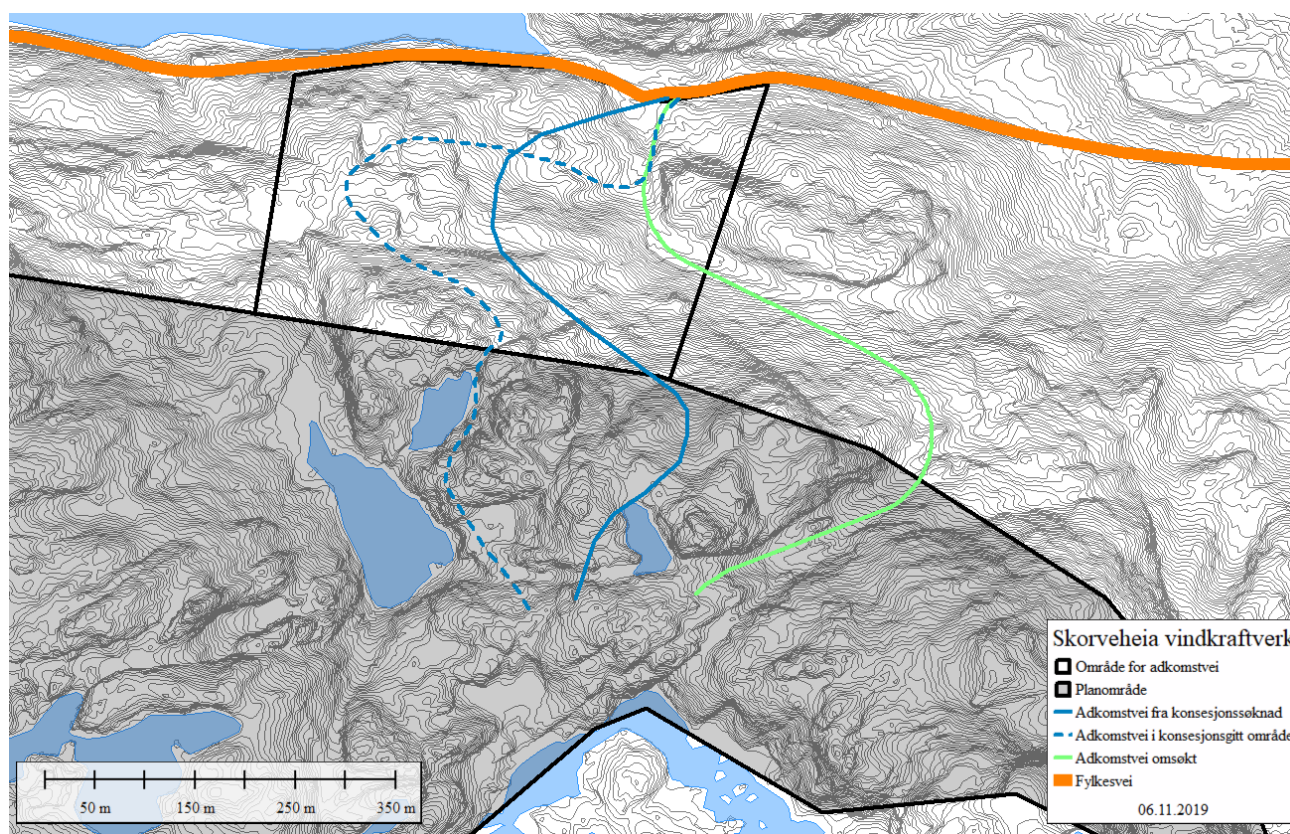


Norges vassdrags- og energidirektorat  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 Oslo

## SØKNAD OM ENDRET TRASÉ FOR ADKOMSTVEI TIL SKORVEHEIA VINDKRAFTVERK

Norsk Vind Skorveheia AS mottok den 20.12.2013 konsesjon for etablering og drift av Skorveheia vindkraftverk lokalisert i Flekkefjord kommune. Konsesjonen ble stadfestet av OED i vedtak datert 30.04.2015. I konsesjonssøknaden er det angitt et areal avsatt til etablering av adkomstvei til vindkraftverket. I tillegg er det laget en skisse til en adkomstvei innenfor det aktuelle arealet.

I forbindelse med detaljprosjektering av adkomstveien til vindkraftverket, er det avdekket at en etablering av adkomstveien innenfor det avmerkede området vil gi en dårlig landskaps- og miljømessig løsning. Området er preget av bratt og kupert terreng, noe som krever betydelige inngrep for å nå tilstrekkelig høyde opp mot plangrensen. Området har lite vegetasjon, og er eksponert mot innsyn fra nord og øst. Dette gir begrensede muligheter for å kamuflere inngrepene.



Figur 1 – Omsøkt (grønn) og alternativ trasé (stiplet) for adkomstvei til Skorveheia vindkraftverk. Skissert trasé fra konsesjonssøknad er avmerket i blå heltrukken linje.

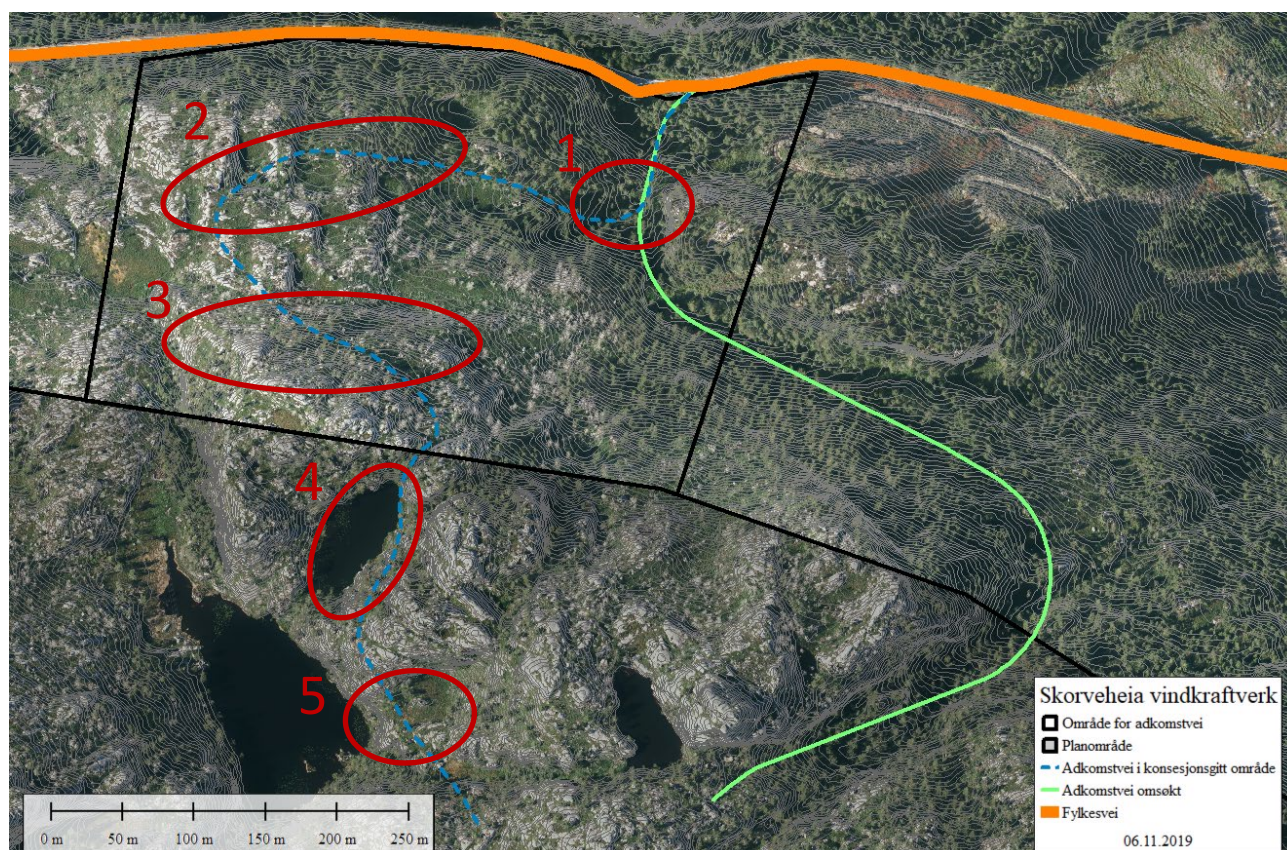
I dialog med veiplanlegger er det funnet en trasé som i større grad følger terrenget, noe som reduserer nødvendige inngrep og gir en bedre landskapsmessig løsning. Denne veiløsningen ligger imidlertid utenfor konsesjonsgrensen over et strekk på ca 300 meter.

I henhold til energiloven §2-1 søkes det derfor om tillatelse for etablering av adkomstvei til Skorveheia vindkraftverk langs trasé avmerket i grønt i kartet og beskrevet i detalj i prosjektets MTA- og detaljplan.

### Beskrivelse av 0-alternativ

Veiløsningen som er skissert i konsesjonssøknaden er i liten grad tilpasset terrenget, og vil ikke kunne etableres med krav til kurvaturer og stigning uten betydelige landskapsinngrep. Denne skissen er derfor vurdert som lite hensiktsmessig, og er ikke lagt vekt på i vurderingen av ulike alternativer.

Det er utarbeidet en trasé som kun anvender det avmerkede området (og som således kan etableres innenfor eksisterende konsesjon). Denne løsningen vil kunne etableres med kurvatur- og stigningskrav, og vurderes som den best mulige løsningen innenfor konsesjonsgrensen.



Figur 2 - Adkomstvei innenfor konsesjonssøkt område. Utfordrende partier er markert i røde sirkler (nummerering henspiller på punktlisten under)

Traséen er utarbeidet med tanke på landskapsmessig tilpasning til terrenget, men det er flere utfordrende strekninger. Disse er avmerket i kartet over, og beskrevet kort i det følgende:

1. Adkomstveien kan ikke ta høyde direkte fra avkjøringen fra fylkesveien på grunn av krav til planhet i krysset. Veien må derfor legges først mot sør og deretter i en bratt kurve mot vest. Stigningskrav i kurver begrenser høyden som kan vinnes, noe som gjør at veien må legges på fylling for å vinne høyde opp på platået mot vest
2. Veien må krysse et bratt parti like nord for plangrensen (avmerket som 3 i kartet). For å overholde krav til maksimal stigning på veien kan det bratte partiet kun forseres fra den vestre delen av området. Veien må derfor legges i en lang sløyfe mot vest. I dette partiet vil veien være svært eksponert for innsyn
3. Adkomstveien må legges i en ensidig skjæring i et svært bratt fjellparti. Dette vil gi en høy skjæring i innerkant av veien, samtidig som fylling i ytterkant vil bli stor. Dette vil medføre store og svært synlige inngrep.
4. Veien må legges langs vann i bratt terreng. Beste løsning antas å være etablering av en fylling i vannkanten. Dette vil medføre store inngrep i vannet
5. Veien må krysse markert myr, alternativt legges i en stor sløyfe rundt myren. Dette medfører risiko for drenering av myr, samt masseutskiftning av myrmasse noe som er lite ønskelig.

Total lengde på løsningen er ca 960 meter.

#### **Beskrivelse av omsøkt adkomstvei (hovedalternativ)**

Ved å legge adkomstveien i et kort strekk utenfor plangrensen er det oppnådd en bedre landskapsmessig løsning. Traséen utnytter naturlige dalganger og søkk i terrenget som skjerner mot innsyn og kamuflerer inngrepene i større grad. Ved å velge en trasé som stiger jevnt, begrenses behovet for kurvaturer og eventuelle hårnålssvinger samtidig som total lengde reduseres. Veien er også i størst mulig grad lagt i naturlige terrengdrag som ligger tett på maksimal stigning for adkomstveien. Dette begrenser behovet for fyllinger og skjæringer:

- Avkjøringen fra offentlig vei er etablert i en forsenkning i landskapet. Dette begrenser innsyn, og gjør det mulig å etablere et kryss uten større terrenginngrep
- Første del av traséen er samlokalisert med en traktorvei, og ligger bak en kolle som reduserer innsynet. Landskapsmessig gir dette en god løsning med begrenset innsyn
- I et kortere strekk vil det være nødvendig med en ensidig skjæring for å vinne høyde opp mot siste del av traséen som følger en naturlig dalgang. Dette strekket vil være mer utfordrende landskapsmessig, men er fremdeles vurdert som en bedre løsning enn 0-alternativet siden terrenget er slakere.
- Siste del av traséen følger en naturlig dalgang hvor veien vil ligge tett på maksimal stigning. Dette begrenser behovet for fylling og skjæring betydelig. Dalgangen virker også kamuflerende for inngrepene, noe som vil gi en begrenset landskapsvirkning.

Hovedalternativet er lagt innenfor nedslagsfeltet til en drikkevannskilde benyttet av en grunneier i prosjektet. Avbøtende tiltak er presentert i prosjektets MTA- og detaljplan. Total lengde på den omsøkte løsningen er ca 830 meter.

### Vurdering av endrede virkninger

Det omsøkte alternativet er vurdert å gi en bedre landskapsmessig tilpasning med reduserte terrenginngrep og synlighet.

Forholdet til kulturminner og kulturmiljø er ivaretatt gjennom §9-undersøkelsene som er gjennomført av Fylkeskonservator. Det er registrert tre mindre veivisningsvarde ved omsøkt trasé, hvorav ett vil bli direkte berørt. Disse er antatt å vise vei mot skaret hvor veien er lagt. Det er ikke gjort undersøkelser av 0-alternativet. Virkninger for kulturminner og kulturmiljø er vurdert å være begrenset.

Det er ikke registrert viktige friluftsinnteresser i det aktuelle området. Det vurderes som positivt for bruken av området at hovedalternativet gir en kortere adkomstvei, noe som letter tilgangen til prosjektet.

Det er ikke gjort registreringer av viktige naturtyper eller truede arter som skulle tilsi at konsekvensene for naturtyper, vegetasjon eller flora for de to alternativene skal vurderes ulikt. Samtidig er potensialet for funn vurdert som begrenset. Virkninger for fugl er ikke vurdert å være relevant.

Hovedalternativet er vurdert som marginalt positivt for jord- og skogbruk. Den omsøkte veilinjen er lagt gjennom et eksisterende plantefelt, og kan legges anvendes som adkomstvei for fremtidig hogst.

Hovedalternativet medfører en noe større risiko for en drikkevannskilde benyttet av en grunneier i prosjektet. Det understrekes imidlertid at nedslagsfeltet avskjæres av Fv44, og at risiko for forurensing er begrenset. Avbøtende tiltak er presentert i prosjektets MTA- og detaljplan. Forholdet vurderes ikke å ha vesentlig negative virkninger for eier av drikkevannskilden.

### Oppsummering

Det omsøkte alternativet er vurdert som en betydelige bedre løsning for etablering av adkomstvei enn hva som er mulig innenfor området som er avsatt til formålet i konsesjonssøknaden.

Ettersom omsøkt adkomstvei i et kortere strekk ligger utenfor konsesjonsgrensen, er det søkt om tillatelse for etablering av adkomstveien langs omsøkt trasé.

Etableringen berører eiendom 63/3. Det er inngått en avtale med grunneier som gir tiltakshaver nødvendige rettigheter for etablering av veien.

Det er søkt om dispensasjon for etablering av adkomstveien, jfr. plan- og bygningsloven §19-2.

Med vennlig hilsen



John Amund Lund