

La Naturen Leve

Conrad Holmboes veg 13

9011 Tromsø

E-post: post@lanaturenleve.no

Norges vassdrags- og energidirektorat
Postboks 5091, Majorstua
0301 Oslo

nve@nve.no

Tromsø, 05.01.2022.

Vedrørende istandsetting av Raudfjell og Kvittfjell Vindkraftverk

For ca. ett år siden leverte La Naturen Leve merknad til istandsettingsplanen for Raudfjell og Kvittfjell vindkraftverk i Tromsø. Vi ser først nå at planen er godkjent av NVE og at klagefristen er passert uten at La Naturen Leve har fått tilsvare.

En av våre merknader gikk på størrelsen på kranoppstillingsplassene; I MTA-plan av 3. november 2007 står det på side 5: Ved hver turbin vil det etableres en kranoppstillingsplass på mellom 800 og 1600 m². I NVEs godkjenning av MTA-planen (side 6) bekreftes dette. Det forstås slik av MTA-planen og godkjenningen av denne at arealet skal innbefatte plass til hjelpekraner.

I utbyggerens Plan for istandsetting av 18.09.2020 sies det på side 18: "Kranoppstillingsplassene var i utgangspunktet planlagt til å være rundt 2.000 m², men ble i designfasen redusert til under 1.000 m²."

Har utbyggeren noen gang fått tillatelse til å bygge kranoppstillingsplasser som er større enn 1600 m²? Vi stilte spørsmålet også i vår merknad. Vi ser at noen plasser er ned mot 1000 m², som er innenfor oppgitt areal i MTA-plan, men de fleste er større. Dermed finnes det ingen begrunnelse for å beholde hjelpekranplassene. Utbyggeren bruker argumentet om redusert størrelse også for å beholde store lagerarealer gjennom driftstiden. Dette gjelder lagerplass ved Raudfjell transformatorstasjon, ved turbin K31 og ved turbin R27.

Store kranoppstillingsplasser medfører høyere fyllinger og dypere skjæringer enn mindre plasser. I tillegg kommer nå de mange hjelpeplassene som flere steder er bygget på høye fyllinger på utsiden av veiene og i mange tilfeller i bratt terreng. Disse terrenginngrepene er nå blitt ekstra skjemmende og er i tillegg farligere for mennesker og dyr. Vi finner de eksempelvis ved K37, K22, K44, K42 og K32. Spesielt skjemmende er inngrepene ved K8 ved Lakstind. Kranoppstillingsplassen her er bygget ihht. MTA-plan, ca 1.200 m². Den eksponerte hjelpeplassen som er bygget her, kommer i tillegg. Det finnes ingen grunn til å la være å fjerne den. I tilfelle det fører til HMS-problemer ville løsningen ha vært å rive turbinen. Både her og andre steder har sprengstein trillet utfor kanten og ligger inne på naturmark. Steinene burde ha vært hentet tilbake, selv om jobben er mer krevende uten bruk av maskiner.

Vi har følgende spørsmål til NVE:

1. Når fikk utbyggeren tillatelse av NVE til å bygge kranoppstillingsplasser som skulle være rundt 2.000 m²?
2. Er istandsettingsarbeidene avsluttet? I så fall ber vi om å få høre konsesjonærens redegjørelse for arealbruken dersom sluttbefaring er gjort, jfr. Godkjenning av istandsettingsplan 18.09.2020.
3. I MTA-planen beskrives hvordan massebehandling og revegetering skal foregå. Utbyggeren sier følgende i istandsettingsplanen, som NVE godkjenner: *"En full tildekking av samtlige skråninger vil ifølge planen kreve sprenging og knusing av ca.100.000 kubikkmeter fjell. I anlegget er det større*

områder med skråninger som er etablert med sprengt stein og det er ikke mulig å gjøre tiltak i alle skråninger. Tiltak må derfor settes i verk på områder hvor tiltakene får mest nytteverdi. Nytteverdien av et slikt tiltak må nødvendigvis ses i sammenheng med innsatsen.”

Dette er i strid med MTA-planen, men godkjennes av NVE! Utbyggeren sier også: “Kvitfjell er relativt uegnet som beiteområde og friluftsområde”.

Det er en subjektiv påstand og NVE lytter til den. Dette området hadde stor verdi både som natur- og friluftsområde og som beiteområde for reindriftsnæringen.

Hvordan verdsetter NVE verdien av dette naturområdet?

4. Utbyggerens istandsettingsplan følger altså ikke opp MTA-planen. Dette er ikke holdbart. Heller ikke at NVE unnlater å stille krav om dette til utbyggeren. Videre har NVE nå godkjent at utbyggeren brøyter veier vinterstid. Avtalen som reindriftsnæringen fikk gjennom om begrensning av vinterbrøyting, har ingen verdi når utbyggeren likevel får brøyte når de har behov for det. Områdene blir dermed enda mer ubrukelige både for reindriftsnæringen, for lokalbefolkningen og ikke minst for skilaget, som nå vil miste en del av lysløypetraseen.

Hvordan forklarer NVE dette? Skal man ikke kunne stole på MTA-planen og inngåtte avtaler?

5. Energiloven § 3-5 d sier: Ved nedleggelse skal konsesjonær fjerne anlegget og tilbakeføre området til sin naturlige tilstand så langt det er mulig. NVE konstaterer i sin godkjennelse av MTA-planen at tiltakshaver skal sende inn en plan for nedleggelse av anlegget innen 12. driftsår, altså om 11 år fra nå. Planen skal bl.a. beskrive hvordan revegetering skal gjennomføres, hvordan turbinfundamenter skal fjernes og hvordan alle spor av veier og oppstillingsplasser skal fjernes. Vi ser gode eksempler på tilbakeføring og revegetering av natur bl.a. ved forsvarrets skytefelt på Hjerkin. Kostnaden for arbeidet var 585 millioner kroner.



Eksempler på hjelpeplasser som burde ha vært fjernet: K42



K42



K27



K8: Hjelpeplass burde fjernes og sprengstein burde ryddes



*K32: En småflyplass? 2.500 m² kranoppstillingsplass
ekskl. mindre hjelpeplasser*



K5



Barrierer som følge av snøbrøyting



Nye beiteområder for reindriftsnæringen.

Spørsmål: Er det også ved nedleggelse utbyggeren som skal foreslå og være førende for kvaliteten på istandsettingen og revegeteringen? Hvor vil NVE være i dette bildet? Vil også da utbyggerens økonomi trumfe naturen på det vis at man setter i stand noen områder mens andre forblir utilgjengelig for allmennheten til evig tid? Hva om utbyggeren går konkurs det 12. driftsåret?

Vi ber om snarlig svar på henvendelsen.

Vennlig hilsen

La Naturen Leve

Marino J. Ask
Styreleder

Gudmund Sundlisæter
Styremedlem