

Saksfremlegg

Deres ref.: Vår ref.: Saksbehandler: Dato:
 17/5904 /70299/17-PLNID Roy Fossum 03.11.2017
 0000

 Telefon:
 476 10 087

Saken skal behandles i følgende utvalg:

FSK
KST

KVITFJELL OG RAUDFJELL VINDKRAFTVERK – KLAGE OVER NVE SITT VEDTAK OM PLANENDRING, EKSPROPRIASJON OG FORHÅNDSTILTREDELSE

Innstilling til vedtak:

Tromsø kommune klager på NVEs vedtak om å gi Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk endret konsesjon for adkomstveg opp Sørfjorddalen og ilandføringskai i Nordfjordbotn.

Vedtaket anses som et mangelfullt tilsvare på den motstand som er uttrykt til omlegging og bruk av nevnte adkomstveg og ilandføringskai. Det er hverken fra søkers eller NVEs side redegjort i tilstrekkelig grad for at fordelene knyttet til bruk, forsterking og evt. omlegging av vegen opp Sørfjorddalen er større, sammenlignet med opprinnelig adkomstløsning fra Buvika. (I.h.t. konsesjonene for selve vindkraftanleggene i 2001 og 2012.)

Tromsø kommune registrerer at bruk og omlegging av eksisterende veg gjennom Sørfjorddalen gir 80 millioner kroner lavere anleggskostnader sammenlignet med Buvika-alternativet. Like fullt savnes en sammenlignende vurdering av de to alternativenes konsekvenser for øvrige tema som naturmangfold, kulturminner, landskap og terreng. *Dette selv om bruk og omlegging av eksisterende veg ikke er et tiltak som utløser krav om konsekvensutredning (jfr. forskrift og vedlegg).* Forvaltningsloven krever at saker skal være så godt opplyst som mulig. I dette tilfellet anses det ikke å være spesielt byrdefullt å gjøre slike sammenlignende vurderinger, i og med de utredninger som må forutsettes å foreligge ifbm. med de gitte konsesjoner for hhv. Kvitfjell, Sandhaugen og Raudfjell (konsesjoner av 2001, 2002 og 2012).

Tromsø kommune er spesielt kritisk til at forslaget om ilandføringskai i Nordfjordbotn ble lansert på slutten av høringsperioden for søknaden om konsesjonsendring, uten noen form for vurdering av konsekvenser for publikum.

Britt Elin Steinveg
administrasjonssjef

Mette Mohåg
kst. avdelingsdirektør for byutvikling

Hva saken gjelder

Søknad om endret konsesjon for Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk var til høring tidligere i høst. Endringen gjelder utvidelser og visse omlegginger av eksisterende veg fra Kattfjord skole opp gjennom Sørfjorddalen som adkomst til vindmølleanleggene. Kommunestyret ble forlagt søknaden i møte 27. september 2017 og uttalte at adkomsten til vindkraftverk bør baseres på løsningen fra Buvika slik som forutsatt da det ble gitt konsesjon for vindkraftanleggene på Kvitfjell (2001) og Raudfjell (2012). NVE har imidlertid vedtatt endret konsesjon, slik at adkomst til Raudfjell og Kvitfjell blir opp gjennom Sørfjorddalen og ilandføringskai i Nordfjordbotn (Kattfjord).

NVE har vedtatt konsesjonsendringen på tross av at samtlige 28 uttalelser fra lokalt hold går mot søknaden.

NVE vektlegger at ulempene knyttet til tungtransport gjennom Kattfjord vil være tidsbegrensete. Det er tale om 4-5 måneder vår/sommer 2019 med transport av vindturbiner som stiller spesielle krav til regulering av trafikken. Så selv om NVE erkjenner at adkomstveg fra Sørfjorden medfører større ulemper for lokalsamfunnet enn Buvika-alternativet, slår det fast at en samlet vurdering tilsier at fordelene ved det konsesjongitt anlegget utvilsomt er større enn skadene og ulempene som påføres andre.

NVE meddeler også forhåndstiltredelse for bruk og gjennomføring av vedlikeholdsarbeid av eksisterende veg. Det forutsettes at slik bruk og vedlikehold ikke medfører nye terrenginngrep. Samtidig opplyser NVE at eventuelle klager på ekspropriasjonsvedtaket vil bli nektet oppsettende virkning. NVE anser at ekspropriasjon og forhåndstiltredelse er viktig for god framdrift, og spesielt for opparbeidelse av veg innenfor de allerede konsesjongitte områdene.

Fylkesmannen i Troms har varslet innsigelse til konsesjonsendringen. Innsigelsen begrunnes med behov for å utrede konsekvenser for reindriftsinteresser. NVE anser at innsigelsen også gjelder de konsesjongitte vindkraftanleggene, og ikke bare spørsmålet om bruk og utbedring av eksisterende veg inn Sørfjorddalen.

Fristen for klage utløper 10. november 2017. Administrasjonen har sendt dette framlegget til NVE, med forbehold om politisk behandling,

Dokumenter

Dato:

20.10.2017

12.05.2017

1. NVEs vedtak om endret konsesjon, ekspropriasjon og forhåndstiltredelse.
2. NVEs oppsummering av merknader
3. Kartvedlegg

Uklarheter

Det er flere forhold som oppleves som uklare og tilfeldige i den dokumentasjonen som foreligger i saken og i andre saker i tilknytning til denne. Siden århundreskiftet er det er fattet en rekke vedtak om konsesjoner i tilknytning til «sakskomplekset vindkraftutbygging på Kvaløya», men lite er lagt til rette fra NVEs og søkers side for å klargjøre en innbyrdes sammenheng, og slik sett bidra til veiledning i og opplysning av helheten (jfr. §§ 11,17 i forvaltningsloven).

NVE sier i sitt vedtak at i MTA-plan fase 1 – Atkomst, ble det lagt til grunn at eksisterende veg opp Sørjorddalen kunne nyttes til transport av anleggsmaskiner til Raudfjell. Planen ble godkjent av NVE i brev av 31. mai 2016, og på NVE sin hjemmeside heter det at transport- og anleggsplan (MTA) for adkomstvei fra **Buvika til Raudfjell vindkraftverk er godkjent**. Brevet nevner imidlertid ikke Sørjorddalen konkret. (Det tas forbehold om at en ikke er kjent med vedlegg til brevet.) Derimot krever brevet ny kartlegging av fugl på strekningen Buvika – Tverråsen. Det er altså den regulerte adkomstvegen fra Buvika som er tema, mens vedtaket som **nå** foreligger om konsesjonsendring har som utgangspunkt at eksisterende veg opp Sørjorddalen kan nyttes til transport av anleggsmaskiner. Rent praktisk drar NVE opp en grense mht. til saksbehandling mellom ulike transportbehov, men uten å beskrive og forklare at da kan transport med anleggsmaskiner skje, uten at søknaden om konsesjonsendring er ferdig behandlet. Dette er egnet til å skape uklarhet og skjerpe konflikten i saken.

NVEs vedtak omfatter ilandføringskai i Nordfjordbotn. På kartet som følger vedtaket er det imidlertid fortsatt ilandføringskai (ro-ro-kai) ved Sjøtun som er kartfestet. Dette kan skape uklarhet mht. hva NVEs vedtak dreier seg om. Også at ilandføringskai i Nordfjordbotn ble spilt inn i siste del av høringen for konsesjonsendringen er uheldig. Dette var for eksempel ikke tema på det åpne møtet (31. august), og ble lansert uten at frist for uttalelser ble endret. Lite og ingenting er gjort av konsekvensvurdering i og med redusert framkommelighet på berørt strekning av fv 862.

I Nordfjordbotn - i det tidligere grustaket - er det også varslet oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for massedeponi (herunder bunnaske fra avfallsforbrenningsanlegget). Varselet omfatter også kaia. Samtidig er det søkt om konsesjon for erverv av området.

NVE gav i 2002 ble gitt konsesjon for et testfelt med til sammen 4 turbiner på Sandhaugen (sørvest for Raudfjell). Senere, i 2011, 2014, 2015 og 2017 er det gitt forlengelser for frist til iverksetting av anlegget, og er behandlet på linje med Kvitfjell og Raudfjell vindkraftanlegg. Hva som da ligger i bergrepet testanlegg/-stasjon synes uklart. Videre ble ikke samordning med Sandhaugen vektlagt ifbm. vedtaket av 2012 om konsesjon for Raudfjell, og heller ikke i forbindelse med vedtaket om konsesjonsendring som NVE nå har fattet. All den tid Sandhaugen er det første området man kommer til ved bruk av vegen innover Sørkjordalen, vil en samordnet utbygging hvor Sandhaugen inngår synes naturlig å vurdere. Imidlertid er en ikke kjent med at dette er gjort i utkastet til MTA-plan for Kvitfjell-Raudfjell.

I det hele tatt har vindkraftutbygging på Kvaløya versert i mange år, og har blitt behandlet gjennom ulike separate konsesjonssøknader gjennom en periode på snart 20 år. Det har i liten grad vært lagt til rette fra NVEs og søkers side for en samla og oversiktlig dokumentasjon og prosess som et svar på den lange «planperioden». Et eksempel på dette er at da NVE i sin tid gav konsesjon for Raudfjell, var et argument at ved utbyggingen på hhv. Kvitfjell og Raudfjell, ville inngrepet bli oppfattet som ett anlegg. NVE var imidlertid ikke villig til å besørge fotorealistisk dokumentasjon av at så faktisk ville være tilfelle. Dette selv om nettopp vindkraftutbyggingens virkninger på landskapsbildet er essensielt i denne type saker.

Oppsummering andre uttalelser

Søknad om konsesjonsendring var til høring fram til 4. oktober. NVEs oppsummering og gjennomgang er vedlagt saksframlegget. Samtlige 28 uttalelser uttrykker sterk motstand mot mulig anleggstrafikk på eksisterende veg innover Sørfjorddalen. Det vises til at friluftsliv og skiidrett, vil bli sterkt skadelidende og det vil være negativt for både beboere og besøkende til Kattfjord. Likeledes pekes det på uheldige nærmiljø-effekter for boligbebyggelse og skole/barnehage. Også anleggstrafikk og spesialtransporter på fv 862 vil ha negative effekter, med redusert framkommelighet både for allmennhet og for nødvendig transport ifbm. det offentliges tjenester og beredskap, særlig i perioder med spesialtransporter. Videre vil støy, støv og trafikkfarer i forbindelse med mer ordinær anleggstrafikk også forekomme. Det er brukt sterke ord i enkelte merknader, så som rasering av bygda og nærmiljø.

NVE kan imidlertid ikke se at det her er tale om rasering av lekearealer og lokalsamfunn, og påpeker også at det er tale om tidsavgrensede effekter i anleggsperioden, og vil ikke være en tilleggsbelastning utover den. Videre anser NVE at bruken av vegen ikke vil medføre reduksjoner i jaktbart terreng og fiskemuligheter.

Også myndigheter uttrykker sterk motstand mot omsøkt konsesjonsendring. Fylkesmannen varsler innsigelse, og viser til behov for en konsekvensutredning av de samlede virkninger for reindrifta av vindkraftutbyggingen. Det pekes også på at adkomstveg fra Kattfjord og innover Sørfjorddalen og opp på fjellet, vil være negativ for reindriftas særverdiområder. Fylkesmannen viser til at ulempene for reindrifta er større med en adkomstløsning inn Sørfjorddalen, enn med adkomst fra Buvika.

NVE viser til at innsigelsen synes å være rettet mot selve vindkraftutbyggingen hvor det foreligger endelige konsesjoner. Av den grunn vil det ikke bli avholdt et meklingsmøte.

Statens vegvesen påpeker at fv 862 er smal og har lav standard, redusert bæreevne, og at man vil være restriktiv med å gi dispensasjoner for ferdsel med kjøretøy som går utover vegens bruksklassifisering. Videre etterlyses en lang rekke opplysninger som grunnlag for nærmere tilbakemelding.

Det er protester fra grunneiere/rettighetshavere om bruk av vegen gjennom Sørfjorddalen opp til vindkraftområdet. Det ble i sin tid sagt at vegen kun skulle nyttes til transport av turbiner og utstyr til testturbiner på Sandhaugenfeltet. Videre ble det sagt (i 2004) at det ikke var aktuelt å binde sammen Sandhaugen og Kvitfjell/Raudfjell med veg, noe som kan ha medvirket til at grunneiere gav tillatelse til bygging av veg innover Sørfjorddalen.

Vurdering

Et sentralt punkt i kommunens uttalelse til søknaden om bruk av eksisterende veg er at den er ufullstendig opplyst. Ikke minst ble en vurdering og sammenligning mellom adkomstløsningene for hhv. Buvika og Sørfjorddalen etterlyst fra kommunestyrets side.

Nå foreligger det en sammenlignende vurdering av kostnadsbildet for de to adkomstløsningene. Her slås det fast at en besparelse på om lag 80 millioner kroner om adkomst skjer fra Kattfjord, og ikke fra Buvika. Videre påpekes at løsningen fra Buvika innebærer bygging av 3 km ny veg (inkludert 0,7 km tunnel), mens løsningen gjennom Sørfjorddalen ikke tilsier ny vegbygging i det hele tatt (hva gjelder adkomst). Disse forholdene er redegjort for i en enkel tabell. Det er imidlertid ikke gjort en sammenligning av konsekvenser av de alternative adkomstløsningene for landskap, terreng, naturmangfold, friluftsliv, nærmiljø, kulturminner og lokalsamfunn, hverken fra søkers eller NVEs side. Slik sett framstår det som en «påstand» at bruk av eksisterende veg automatisk vil innebære en bedre løsning, totalt sett. Man gjør f. eks. ikke bruk av utredninger som må være gjort i tilknytning til vindkraftkonsesjonene. NVE nøyer seg med å vise til at bruk, forsterking og en viss omlegging av omsøkt veg ikke utløser krav om konsekvensutredning (jf. forskrift). NVEs vurdering av plikten til konsekvensutredning synes korrekt nok, men i en såpass konfliktfylt sak som denne, vil en minne om plikten forvaltningen har til å opplyse og veilede som en del av saksbehandlingen, og som i dette tilfellet ville være et mer fyllestgjørende svar på den motstanden søknaden er blitt møtt med.

Det er heller ikke gjort detaljert rede for hvorfor man nå ser seg tjent med å bruke Kattfjorden ifbm. ilandføring av turbinkomponenter, mens dette ikke var ansett som mulig da konsesjonssaken for Raudfjell var til behandling, seinest i forbindelse med klager i 2012. Da ble det sagt at Sørfjorden er for trang og at bebyggelse er for kloss opp til vegen. Søker og NVE «svarer» da bare i generelle, muntlige kommentarer om «forbedret teknologi». Fjorden må jo imidlertid være den samme i dag som i 2012, så det må være forhold knyttet til skip og/eller kjøretøy. Men slike forhold er det altså ikke gjort rede for i vedtaket, og heller ikke i søknaden.

Videre er det heller ikke redegjort spesielt for situasjonen for Kattfjord skole. Kommunens uttalelse til søknaden etterspør en klargjøring og beskrivelse av tiltak for å ivareta miljø og sikkerhet ved skolen. NVE ønsker ikke å fastsette vilkår om slike tiltak i denne fasen, men viser til kommende miljø-, transport- og anleggsplan, og nøyer seg med å vise til at ulempene er tidsbegrensede. All den tid det er mange protester mot søknaden på akkurat dette punktet, er NVEs framgangsmåte beklagelig.

Bruk og evt. utbedring av eksisterende kai i Nordfjordbotn for ilandføring av turbinkomponenter ble spilt inn som et alternativ til

ilandføring i Buvika og Sjøtun, seint i høringsperioden. NVE godkjenner altså en slik bruk, selv om mange stiller spørsmål om behov for mudring, arealbeslag og utfylling i sjø. Og ikke minst har konsekvenser i form av trafikkavvikling og framkommelighet i forbindelse med spesialtransporter på den 8 km lange strekningen av fylkesvegen vært tema i flere uttalelser. Igjen viser NVE til saksbehandling i etterkant av foreliggende konsesjonssak.

NVEs vedtak innebærer adgang til ekspropriasjon og forhåndstiltredelse mht. bruk, forsterking og evt. omlegging av omsøkt adkomstveg. Dette er tema som i utgangspunktet omhandler forholdet mellom NVE som myndighet, søker (tiltakshaver) og berørte grunneiere, og Tromsø kommune har ingen rolle. Men en vil likevel få peke på at det ville vært tjenlig med en redegjørelse for hvilke arealer og størrelsen på disse, hvor det åpnes for ekspropriasjon og forhåndstiltredelse, gitt den unisone motstanden mot søknaden, fra både allmennheten og berørte grunneiere i Kattfjord.

Konklusjon

NVEs vedtak av 20. oktober 2017 anses å være et mangelfullt tilsvarende på den markante motstanden mot søknaden om bruk, utbedring, forsterking og omlegging av vegen sørover Sørfjorddalen. NVEs vedtak bærer preg av at flere forhold må utredes i neste planfase, mens konsesjonsvedtaket ikke synes å fastsette rammene som skal gjelde for den videre planlegging og utbygging av vindkraftanleggene. Det anbefales å klage på NVEs vedtak, slik at saken bringes inn for Olje- og energidepartementet.

Vedtakskompetanse:
Kommunestyret