

Olje- og energidepartementet
Postboks 8148 Dep
0033 OSLO

Vår dato: 10.01.2018
Vår ref.: 200701246-210
Arkiv: 511
Deres dato:
Deres ref.:

Saksbehandler:
Sissel Belgen Jakobsen

Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk - Oversendelse av innsigelse og klager på NVEs vedtak om konsesjonsendring, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) ga i vedtak av 20.10.2017 Norsk Miljøkraft Tromsø AS og Norsk Miljøkraft Raudfjell AS endret konsesjon for Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk i Tromsø kommune, Troms fylke. Konsesjonsendringen omfatter ny hovedatkomstvei gjennom Sørfjorddalen med ilandføringskai i Nordfjordbotn og utvidet planområde for Kvitfjell vindkraftverk. Vi meddelte samtidig ekspropriasjonstillatelse for utvidelsen av planområdet for Kvitfjell vindkraftverk og for bruk/gjennomføring av nødvendige oppgraderingstiltak på eksisterende vei fra Kattfjord skole frem til planområdet for Raudfjell vindkraftverk. Det ble også meddelt forhåndstiltredelse til bruk av den eksisterende veien for transport av anleggsmaskiner, og for nødvendig vedlikeholdsarbeid av veien. Det ble presisert i vedtaket at øvrige endringer av veien ikke kunne igangsettes før det foreligger godkjent detaljplan/MTA for ny atkomstvei opp Sørfjorddalen.

Vedtakene om konsesjonsendring, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse er påklaget. NVE har mottatt til sammen ti klager på konsesjonsendringen i tillegg til at Fylkesmannen i Troms har fremmet innsigelse til søknaden. Klagen er i hovedsak begrunnet med virkninger for lokalmiljøet i Kattfjord og manglende konsekvensutredning. Klagen tilfredsstiller etter NVEs vurdering vilkårene for klagerett i forvaltningsloven § VI. Vi har forberedt klagen i tråd med forvaltningsloven § 33.

Flere har klaget på ekspropriasjonstillatelsen og forhåndstiltredelsen. I vedtak om ekspropriasjon er det kun direkte berørte grunneiere/rettighetshavere som er part i saken, og som har rett til å få sin klage behandlet. Etter NVEs vurdering er det blant klagerne bare Risten Turi Aleksandersen, Kvitfjell skilag, Gerd Moe og Gudmund Moe som har rettslig klageinteresse i ekspropriasjonssaken. I brev av 20.11.2017 og 27.11.2017 besluttet NVE at klagen på ekspropriasjonsvedtaket ikke fikk oppsettende virkning (NVE-ref. 200701246-199, 200701246-204 og 200701246-209).

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVE kan ikke se at det gjennom klagen er kommet frem nye opplysninger som gir grunnlag for å endre eller omgjøre vårt vedtak av 20.10.2017. Klagen oversendes derfor sammen med innsigelsen til Olje- og energidepartementet (OED) for endelig avgjørelse.

Bakgrunn for saken

NVE meddelte Norsk Miljøkraft Tromsø AS konsesjon for Kvitfjell vindkraftverk den 16.2.2001. Vedtaket ble ikke påklaget. Norsk Miljøkraft Raudfjell AS ble meddelt konsesjon av NVE den 11.5.2012. Vedtaket ble påklaget og oversendt Olje- og energidepartementet for avgjørelse, som stadfestet NVEs vedtak den 26.5.2015. Begge konsesjonene er endelige.

Det lå til grunn for begge konsesjonene at atkomstvei til vindkraftverkene gikk fra Buvika. Dette omfattet etablering av ca. tre km ny atkomstvei fra fylkesveg 54, med ca. 700 meter tunnel og ny kai/molo i Buvika. Både kaianlegg, atkomstvei til planområdet for Kvitfjell og mellomagringsplass ble vedtatt i kommunal reguleringsplan (plan nr. 1470), og er ikke omfattet av konsesjonen som ble meddelt i medhold av energiloven.

I MTA-plan fase 1 – Atkomst, ble det lagt til grunn at eksisterende vei opp Sørfjorddalen kunne benyttes for transport av anleggsmaskiner til Raudfjell. Planen ble godkjent av NVE den 31.5.2016. Nødvendig vedlikeholdsarbeid av veien som ikke medfører nye vesentlige inngrep, kan gjennomføres i medhold av denne planen. I henhold til planen foreligger også alle nødvendige tillatelser til å bygge ca. seks km vei mellom Raudfjell og Tverråsan inne i planområdene for vindkraftverkene.

Norsk Miljøkraft FoU AS har konsesjon for å bygge og drive fire vindturbiner på Sandhaugen. Planområdene for Sandhaugen og Raudfjell vindkraftverk grenser til hverandre. Atkomstvei til Sandhaugen vil gå fra FV 862 gjennom Sørfjorddalen og inn i planområdet.

Norsk Miljøkraft Tromsø og Norsk Miljøkraft Raudfjell søkte den 17.7.2017 om ny hovedatkomst langs eksisterende vei gjennom Sørfjorddalen fra Kattfjord, med ilandføringskai ved Sjøtun. Endringen var begrunnet med lavere kostnader og reduserte terrenginngrep sammenliknet med atkomstvei fra Buvika. I tilleggssøknad av 11.9.2017, ble foretrukket kailøsning endret til bruk av eksisterende kai i Nordfjordbotn. I vedtak av 20.10.2017 meddelte NVE endret konsesjon med ny hovedatkomstvei gjennom Sørfjorddalen og ilandføringskai i Nordfjordbotn. Vi meddelte samtidig ekspropriasjonstillatelse for bruk og gjennomføring av nødvendige oppgraderingstiltak, herunder utvidelser, forsterkningstiltak, endringer av kurvatur og traséjusteringer på eksisterende vei fra Kattfjord skole frem til planområdet for Raudfjell vindkraftverk. Det ble også meddelt forhåndstiltredelse for nødvendig vedlikeholdsarbeid på veien og frakt av anleggsmaskiner opp til planområdet på Raudfjell. Det ble presisert i vedtaket at endringer av veien som går ut over ordinært vedlikeholdsarbeid, ikke kunne igangsettes før det foreligger godkjent detaljplan/MTA for atkomstvei fra Sørfjorden.

Innsigelsen

I forbindelse med høring av endringssøknaden fremmet Fylkesmannen i Troms innsigelse i saken i medhold av energiloven § 2-1. For vår omtale av innsigelsen viser vi til kapittel 6.3 om reindrift i vårt vedtak av 20.10.2017, der det er begrunnet hvorfor det ikke ble avholdt innsigelsesmøte om saken før vi fattet vedtak. Vi mener at innsigelsen er innrettet på en slik måte at den kan forstås å være rettet mot den endelige konsesjonen for Raudfjell vindkraftverk. På bakgrunn av dette oversendes innsigelsen til OED for endelig behandling.

Klagene

NVE har mottatt ti klager på vedtaket av 20.10.2017. Vi viser til vedtaket for en oppsummering av saksbehandlingsprosessen, sammenfatning av innkomne merknader og NVEs vurderinger som lå til grunn for avgjørelsen.

Vi har sammenfattet klagene i Vedlegg I. Anførsler som er knyttet til de endelige konsesjonsvedtakene er ikke omfattet av sammenfatningene. Klagene er drøftet i NVEs vurdering under.

Motpartens vurdering av klagene

Klagene ble oversendt NMKT/NMKR, jamfør forvaltningsloven § 33. Tiltakshaver kommenterte klagene i e-post av 11.12.2017. NVE har ikke sammenfattet kommentarene til tiltakshaver, men vil i vurderingen av klagene løpende referere til relevant informasjon fra brevet.

NVEs vurdering av klagene

NVE kan oppheve eller endre vedtak dersom vi finner at klagene er begrunnet, alternativt oversende klagene til OED for endelig avgjørelse, jamfør forvaltningsloven § 33. Etter forvaltningsloven § 33, 2. ledd, skal NVE avvise en klage dersom vilkårene for å behandle klagen ikke er oppfylt. Klagene er gitt innen klagefristen og tilfredsstillende de øvrige vilkår for klagerett i forvaltningsloven kapittel VI. NVE har med bakgrunn i dette forberedt klagene i tråd med forvaltningsloven § 33.

NVE konstaterer at flere av klagerne mener at det hefter saksbehandlingsfeil ved vår behandling, og at de er uenige i vår skjønnsutøvelse.

Vi viser til vårt vedtak av 20.10.2017 for en beskrivelse av behandlingsprosessen og NVEs vurdering av søknaden om konsesjonsendring. Etter en helhetlig vurdering av fordeler og ulemper ved tiltaket, fant vi at fordelene for samfunnet ved blant annet reduserte kostnader/terrenginngrep er større enn ulempene knyttet til tungtransport gjennom Kattfjord og videre opp Sørfjorddalen til planområdene. Vi mener at det ikke foreligger saksbehandlingsfeil som kan ha virket inn på vedtaket.

Konsekvensutredning og sakens opplysning

Flere av klagerne anfører at konsesjonsendringen krever konsekvensutredning for flere temaer, og at NVEs vedtak mangler begrunnelse for at tiltaket ikke utløser krav til konsekvensutredning. Tromsø kommune etterlyser en sammenliknende vurdering av de to alternativenes konsekvenser for tema som naturmangfold, kulturminner, landskap og terreng, og mener at en slik vurdering vil bidra til å opplyse saken i større grad enn det som er tilfelle i foreliggende vedtak. Klagere etterspør dokumentasjon på at atkomstløsningen er et bedre alternativ enn hovedatkomst fra Buvika. Det er anført at saken ikke er tilstrekkelig opplyst i henhold til forvaltningsloven § 17. Flere mener også at endringen utløser krav til en samlet konsekvensutredning av de to vindkraftverkene og bruk av veien.

NVE slutter seg ikke til klagerne anførsler om at NVE ikke har foretatt en sammenliknende vurdering av alternativene for atkomstvei. Vi konstaterer at naturinngrepene blir betydelig redusert ved å benytte den eksisterende veien gjennom Sørfjorddalen fremfor å bygge tre km ny vei, 700 meter tunnel og ny kai/molo i Buvika. Bruk av eksisterende vei vil nødvendigvis gi færre virkninger for naturmangfold, kulturminner, landskap og terreng. Temaene vil for øvrig følges opp i NVEs behandling av detaljplan/MTA for atkomstveien gjennom Sørfjorddalen.

Spørsmålet om krav til konsekvensutredning ble vurdert i vårt vedtak av 20.10.2017, med henvisning til Forskrift om konsekvensutredninger §§ 8 og 10. På bakgrunn av at tiltaket gir redusert omfang av terrenginngrep sammenliknet med alternativet fra Buvika og at ulempene for befolkningen er av

begrenset varighet, mener vi at tiltaket ikke er av en slik karakter at det kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Det ligger til grunn for denne vurderingen at ulempene som følger av tiltaket hovedsakelig er tidsbegrenset og knyttet til anleggsfasen for vindkraftverkene. På samme grunnlag mener vi at det ikke foreligger grunnlag for krav om en samlet konsekvensutredning i forbindelse med behandling av konsesjonsendringen. NVE mener at saken er tilstrekkelig opplyst i medhold av forvaltningsloven § 17.

Teknisk/økonomiske forhold

Flere klagere etterspør grunnlaget for kostnadsberegningene ved de to alternativene for atkomstvei fra Buvika og Kattfjord. Flere mener at det ikke er dokumentert at atkomstvei fra Kattfjord vil gi færre inngrep enn vei fra Buvika, og at NVE har lagt til grunn feil fakta rundt omfanget av de inngrep som må gjøres langs den eksisterende veien gjennom Sørfjorddalen. Det er særlig påpekt at det i søknaden er oppgitt behov for en hundre meter korridor langs hele veistrekningen. Flere trekker frem at atkomstløsning fra Kattfjord totalt sett gir en lengre transportrute med både bil og båt.

I tiltakshavers kommentarer til klagen er det opplyst at nødvendige tiltak for bruk av veien gjennom Sørfjorddalen som hovedatkomst er:

- Masseutskifting og asfaltering de første par hundre meterne av veien
- En til to meter breddeutvidelse
- Etablering av snuplass ovenfor bebyggelsen
- Utbedring av én sving og et eksisterende massetak langs veien
- Etablering av møteplasser for å ivareta flyt og oversiktighet under transporten
- Forsterkning av to bruer på fylkesvei 682
- Bruk av eksisterende kai i Nordfjordbotn vil medføre behov for forsterkning og ca. ti meter breddeutvidelse. Det er ikke behov for mudring.

Vi konstaterer at tiltakshaver selv har opplyst om at det ikke er nødvendig med hundre meter korridor, og påpekt at dette var feilaktig opplyst i søknaden. Maksimal bredde på veien blir seks meter inkludert veiskulder, og veien vil følge eksisterende trasé. Etter NVEs vurdering er de ovenfor nevnte inngrep små sammenliknet med de inngrep som følger av etablering av atkomstvei fra Buvika.

Når det gjelder kostnadsoverslaget, viser vi til tiltakshavers kommentarer hvor det er påpekt at Buvikaalternativet innebærer betydelig risiko for kostnadsoverskridelser, særlig i forbindelse med etablering av kaianlegget på grunn av behovet for mudring. NVE er kjent med at det ofte er stor usikkerhet forbundet med kostnadsberegninger for mudring. Etter vår vurdering er det derfor rimelig å tro at den reelle kostnadsdifferansen kan bli større enn anslaget på 80 millioner kroner som lå til grunn for våre vurderinger i vedtaket.

Anførselen om at atkomst fra Kattfjord totalt sett gir lenger transportrute med bil og båt, og derfor medfører en større miljøbelastning, er etter vår vurdering av liten betydning sett i sammenheng med transportrutas totale lengde. Vi legger til grunn at turbinkomponentene fraktes sjøveien fra Ålborg til Nordfjordbotn. Dette er en transportrute på ca. 2000 km. Et tillegg på opptil ti km transportrute, tilsvarende 0,5 prosent økning, er etter NVEs vurdering å anse som neglisjerbart. Når det gjelder rute for biltransport, vil denne få en vesentlig prosentvis økning fra Nordfjordbotn sammenliknet med fra Buvika. Transportruten er likevel kort sammenliknet med det som er vanlig ved etablering av vindkraftverk i Norge.

Reindrift

Våren 2014 ble driften i distrikt 14 lagt vesentlig om fordi en av de to siidaandelene (Dorvvosnjárgga siida) ble overtatt av en ny eier/drifter. Etter flere tiår med fellesdrift ble det fra våren 2014 separat drift av de to siidaandelene. NVE konstaterer at det i dag er stor uenighet om betydningen av konsesjonsendringen for reindriften i området. Vi viser i denne sammenheng til klagen fra Risten Turi Aleksandersen, innsigelse/klage fra fylkesmannen og Per Kitti sine kommentarer til disse.

I NVEs vedtak av 20.10.2017 ble det lagt til grunn at endringen av hovedatkomst bare i begrenset grad ville øke forstyrrelsene for reindriften i planområdene og tilstøtende arealer. For den nye siidaandelshaverens driftsform er det, etter vår vurdering, i første rekke forstyrrelser fra utbyggingen av vindkraftverkene, uavhengig av valg hovedatkomst, som er den viktigste forstyrrelsesfaktoren for reindrift sør på Kvaløya. Dette bekreftes av Aleksandersen i merknader til MTA fase I, hvor det anføres at for Dorvvosnjárgga siida vil virkningene av vindparken bety at 95% av vinterbeiteområdene går tapt. Videre ble det fremsatt krav om sperregjerde fra Sjøtun til Bakkejord. Dette medfører ifølge Aleksandersen at det ikke kan drives tradisjonell reindrift på Sør-Kvaløya. Etter NVEs vurdering legger det nye driftsmønsteret opp til at siidaens reindrift blir eksponert for samtlige potensielle forstyrrelseseffekter som vindkraftverkene kan medføre. Vi vil i denne sammenheng bemerke at Aleksandersen var kjent med at vindkraftverkene var meddelt konsesjon på det tidspunktet siidaen ble overtatt og det nye driftsmønsteret etablert.

I høringsuttalelsen til søknaden om å bygge og drive Raudfjell vindkraftverk gikk områdestyret i Troms mot utbygging pga. tidligere inngrep og krevde at det ble utarbeidet en helhetlig plan for vindkraft i Troms. Reindriftsagronomen understreket at reinbeitedistriktet er sterkt berørt av inngrep og at vindkraftverk på Kvittfjell og Raudfjell vil være uheldig. Samtidig viser reindriftsagronomen til at det allerede foreligger konsesjon til Kvittfjell, og at det kan være en fordel å samle vindkraftverk til et område, forutsatt politiske målsettinger om økt energiproduksjon.

Fylkesmannens innsigelse/klage kan primært forstås som rettet mot de endelige konsesjonene. NVE viser i den sammenheng til at det foreligger en avtale mellom tiltakshaver og distrikt 14 om kompensasjon for de ulemper reindriften i området blir påført som følge av vindkraftverkene. Avtalen ble inngått før Aleksandersen overtok Dorvvosnjárgga siida. NVE legger derfor til grunn at ulempene for reindriften i området i all hovedsak allerede er kompensert.

Vi holder fast ved vår vurdering om at konsesjonsendringen bare i begrenset grad vil øke forstyrrelsene pga. økt trafikkbelastning og nødvendige endringer av eksisterende vei opp Sørfjorddalen. Endringer på denne veien vil uansett bli gjennomført for å bygge vindturbinene på Sandhaugen og er uavhengig konsesjonsendringen. Tilleggsvirkninger for reindrift vil kun være knyttet til økt trafikk i anleggs- og driftsperioden, og disse vil henge sammen med forstyrrelsesvirkninger fra anleggsarbeidet i planområdene og mulige forstyrrelser i driftsperioden.

NVE er av den oppfatning at de begrensede ulemper som ny atkomstvei kan medføre for Dorvvosnjárgga siida, både i anleggs- og driftsperioden, vil kunne avhjelpes gjennom avbøtende tiltak. I den forbindelse vil det kunne stilles vilkår om dette i MTA-planen for ny hovedatkomst, herunder krav til planlegging og tilpasning fra konsesjonærens side i kontakt med reindriften.

Naboforhold

Klagerne anfører flere forhold av betydning for naboer til transportruta som de mener ikke er tilstrekkelig vurdert i NVEs vedtak. Dette gjelder ulemper som følger av tungtrafikk, støv, støy og reduksjon av eiendomspriser, anleggsperiodens innvirkning på utrykningskjøretøy og pendlervirksomhet, kvalitetsforringelse av fylkesvegen og fare for utglidning av masser. Det er særlig

trukket frem risiko for barna i nærmiljøet og på Kattfjord skole, og påpekt at det i vedtaket ikke er vurdert at anleggstrafikken vil gå fem meter fra veggen til den lokale skolen og barnehagen. Flere skriver at ulemper forbundet med støv, støy og trafikkrisiko vil være vedvarende i hele driftsperioden på 25 år. Det er videre påpekt at transport langs fylkesvegen vil medføre skader på hus langs veien og at vilkår om trafikksikkerhetstiltak ikke vil ivareta sikkerheten til barn og unge fordi den tyngste transporten vil foregå i skoleferien. Flere skriver at lokalbefolkningen opplever at argumenter fremmet i forbindelse med høring av søknaden ikke er vurdert i NVEs vedtak, og påpeker at alternativet med atkomstvei fra Buvika ikke berører et lokalsamfunn på samme måte som alternativet med atkomst fra Kattfjord.

I kommentarer til klagen, skriver tiltakshaver at turbinleverandør og entreprenør har gjennomført undersøkelser av fylkesveien, og at det har vært møte med Statens Vegvesen den 29. november der det ble konkludert at veien er egnet til transporten, med unntak av to små bruer som må forsterkes. Det er planer for gjennomføring av dette. Ifølge tiltakshaver er ulempene for bilister som følger av de midlertidige forsterkningene forbundet med at fartsgrensen over bruene må reduseres.

NVE konstaterer at bruk av veien krever tillatelse fra Statens Vegvesen, og legger til grunn at tillatelsen med eventuelle vilkår vil sikre en forsvarlig bruk av veien. Når det gjelder bekymring for fremkommelighet for eventuelle utrykningskjøretøy, vil det i forbindelse med behandling av detaljplan/MTA settes vilkår som sikrer at ambulanse/brannvesen/politi kommer frem ved behov. Vedrørende fremkommelighet for pendlere, vil veien ikke bli stengt i aktuelle tidsrom for kjøring til og fra jobb. Eventuell kvalitetsforringelse av veien eller skade på hus, vil måtte rettes opp på tiltakshavers bekostning.

Når det gjelder trafikksikkerhet rundt skolen, opplyser tiltakshaver i kommentarer til klagen at de sammen med turbinleverandør og entreprenør har avholdt et møte med skolens ledelse den 29.11.2017, der det ble enighet om at tiltakshaver setter opp flere gjerder og støyskjermer. Skolen skal også tenke gjennom andre ønskelige tiltak, som for eksempel etablering av lekearealer i skogen som vender bort fra veien. Entreprenøren har videre søkt om å redusere fartsgrensen fra skolen og opp Sørfjorddalen fra 50 til 20 km i timen, og det er etablert fartsdempere på FV 862. Fartsgrensa er redusert til 30 km i timen på fylkesvegen og det er godkjent skiltplan for varsling av anleggstrafikk. Anleggstrafikk i skoleferien vil måtte tilpasses for å gi tilstrekkelig trafikksikkerhet i bygda. Vi erkjenner at det i et begrenset tidsrom er ulemper forbundet med anleggstrafikken for lokalbefolkningen i Kattfjord, men mener at trafikksikkerheten vil være ivaretatt gjennom tiltak som spesifiseres i vilkår til konsesjonen.

Når det gjelder belastning for lokalmiljøet i driftsperioden, opplyser tiltakshaver om at det i løpet av en vanlig dag i snitt vil være seks personbiler som kjører opp og ned til Raudfjell. Veien vil ikke brøytes om vinteren, da det legges opp til bruk av snøscooter. I sommerhalvåret kan det forekomme noe trafikk med tyngre kjøretøy i forbindelse med vedlikehold. Etter NVEs vurdering er det på bakgrunn av dette ikke grunn til å tro at bygda vil bli belastet med omfattende trafikk og støv- og støyforurensning i vindkraftverkens driftsfase som følge av at atkomstveien legges til Sørfjorddalen. Av samme grunn er det ikke grunnlag for å tro at anleggstrafikken vil bidra til betydelig reduksjon av eiendomspriser i Kattfjord.

Friluftsliv

Kvitfjellet skilag skriver i sin klage at konsesjonsendringen vil redusere mulighetene for bruk av Sørfjorddalen til rekreasjon, som skiaktiviteter for lokalbefolkning og barn ved skolen/barnehagen. Skilaget peker spesielt på at deler av lysløypa som går på den eksisterende veien fra Kattfjord skole vil bli rasert av anleggstrafikken. Sjøtun/Sandneshamn utmarkslag mener at trafikken gjennom dalen kan fortrenge dyrearter fra Sørfjorddalen, og at dette vil redusere jaktmuligheter i området.

Tiltakshaver opplyser i sine kommentarer at det er avholdt et møte med Kvitfjell skilag den 29.11.2017 for planlegging av en best mulig løsning for omlegging av lysløypa.

Vi konstaterer at bruk av veien som atkomstvei til vindkraftverket vil medføre ulemper for bruk av lysløypa i anleggsfasen for vindkraftverkene. Vi legger til grunn at dette vil begrense seg til to skisesonger, at tiltakshaver finner løsninger som ivaretar skilagetts interesser mens anleggsarbeidet pågår. Vi forutsetter at tiltakshaver bærer alle kostnader forbundet med midlertidige og permanente tiltak for omlegging av skiløypa som følge av deres bruk av veien.

Når det gjelder fortrenkning av jaktbare dyrearter, slutter vi oss til at det kan være en fare for dette i anleggsperioden. Erfaringer med vindkraftverk viser at slik fortrenkning er midlertidig, og at jaktbare arter kommer tilbake etter at anleggsarbeidet er utført. Etter NVEs vurdering kan anleggstrafikken medføre noen ulemper for jaktmuligheter i Sørfjorddalen i en begrenset periode. Bruk av veien vil ikke medføre vesentlig nye inngrep, og vi legger til grunn at jakt kan foregå som før når vindkraftverket er etablert.

Ekspropriasjon og forhåndstiltredelse

Flere har klaget på vedtakene om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse. I brev av 20.11.2017 og 27.11.2017 opplyste vi om at det kun er direkte berørte grunneiere/rettighetshavere som har rett til å få sin klage vurdert på vedtak om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse. Vi vurderte at det bare var Risten Turi Aleksandersen, Gerd Moe, Gudmund Moe og Kvitfjell skilag som har rettslig klageinteresse i ekspropriasjonssaken. Vi vedtok at klagen ikke ble gitt oppsettende virkning i dette særlige tilfellet, fordi det var av betydning at tiltakshaver kunne komme i gang raskt med å kunne ta i bruk veien for å få nødvendig adgang med anleggsmaskiner til planområdene hvor alle nødvendige tillatelser for å starte anleggsarbeid foreligger. Forhåndstiltredelsen omfatter ikke gjennomføring av oppgraderinger som går ut over ordinært vedlikeholdsarbeid av veien.

Fylkesmannen skriver i sin klage at vedtaket om konsesjonsendring må gis oppsettende virkning frem til innsigelsen er avklart av departementet, og stiller spørsmål ved gyldigheten ved samtykke til forhåndstiltredelse på bakgrunn av at det foreligger innsigelse i saken. Tore Nordøy spør om ikke anleggsarbeid må avvente klagefrist.

Risten og Reulf Aleksandersen mener at det ikke foreligger grunnlag for å fatte vedtak om ekspropriasjon fordi inngrepet ikke «tvillaust er meir til gagn enn til skade». De viser til at det ved interesseavveiningen etter oreigningslova § 2 annet ledd skal ses bort fra ekspropriasjonssøkerens individuelle interesse av tvangsinngrepet i den utstrekning denne interessen ikke korresponderer med en allmenn interesse.

I ekspropriasjonsvedtaket av 20.10.2017 fant vi etter en samlet vurdering at de samfunnsmessige fordelene som vinnes ved konsesjonsendringen utvilsomt er større enn skader og ulemper som påføres andre», jf. oreigningslova § 2 annet ledd. NVE har særskilt vurdert de ulemper konsesjonsendringen vil innebære for reindriften i området selv om forholdet til Dorvvosnjárgga siida ikke fremkommer eksplisitt. Det fremgår av vedtaket at det er gjort en avveining i saken av fordeler opp mot hensynet til «berørte grunneiere/rettighetshavere». I vår interesseavveining har vi ikke lagt vekt på ekspropriasjonssøkerens individuelle interesse. Vi har lagt til grunn at konsesjonsendringens reduserte kostnader gir et bedre samfunnsøkonomisk prosjekt. Dette representerer en allmenn interesse, og NVE mener derfor at det foreligger grunnlag for å fatte vedtak om ekspropriasjon, jf. oreigningslova § 2 annet ledd. NVE viser i den forbindelse til at endring av atkomstvei innebærer et mindre terrenginngrep og at ulemper for reindriften som følge av økt trafikkbelastning vil kunne avhjelpes gjennom avbøtende tiltak.

Det vil kunne stilles vilkår om avbøtende tiltak i MTA-plan, herunder krav til planlegging og tilpasning fra konsesjonærens side i samråd med reindriften.

Når det gjelder forholdet mellom innsigelse og samtykke til forhåndstiltredelse, opplyser vi om at de tiltak som er innvilget forhåndstiltredelse ikke er forankret i konsesjonsendringen av 20.10.2017. Tiltakene har fått nødvendige tillatelser i MTA godkjent den 31.5.2016 og i ekspropriasjonstillatelsen meddelt den 20.10.2017. Forhåndstiltredelsen gir ikke adgang til gjennomføring av tiltak som går ut over disse tillatelsene. Fylkesmannen har ikke klagerett/innsigelsesrett til ekspropriasjonssaken, og innsigelsen er rettet mot konsesjonsendringen. Vi understreker at det ikke er igangsatt arbeid med tiltak som ble godkjent i vedtak om konsesjonsendring.

NVE oppfatter at Risten og Reiulf Aleksandersens anførsler knyttet til ekspropriasjonsvedtaket er mer knyttet til beslutningen om å gi forhåndstiltredelse enn til ekspropriasjonsvedtaket. NVE er ikke enig i klagerens anførsler. Vi mener at vilkåret om «urimeleg tidhefte» er oppfylt, og viser i den forbindelse til vedtak om forhåndstiltredelse og begrunnelsen for dette, jf. oreigningslova § 25. NVE mener derfor at det foreligger grunnlag for vedtaket.

Annet

Nordre Kattfjord Grunneirelag (NKG) skriver at det har vært korte uttalelsesfrister, og trekker særlig frem kaialternativet i Nordfjordbotn som ble offentlig tilgjengelig den 26.9.2017 med høringsfrist 3.10.2017. Tromsø kommune er også kritisk til at alternativet med kai i Nordfjordbotn ble lansert på slutten av høringsperioden for konsesjonsendringssøknaden, uten vurderinger av konsekvenser for publikum. NKG ber om at OED går gjennom saksgangen fra innsendelse av søknad om konsesjonsendring til NVE fattet vedtak, med særlig vekt på når informasjon ble tilgjengelig for høringsparter.

Søknad om konsesjonsendring ble sendt inn til NVE den 17.7.2017. NVE sendte søknaden på høring den 22.8.2017 med høringsfrist satt til 4.10.2017. Vi arrangerte offentlig møte om saken i Bygdeheimen på Sjøtun den 31.8.2017. I e-post av 11.9.2017 fremmet tiltakshaver søknad om en alternativ kailøsning i Nordfjordbotn. Tilleggssøknaden ble sendt ut til høringspartene samme dag, med anmodning om å vurdere alternativet i høringsinnspill med frist 4.10.2017. Ved en inkurie ble tilleggssøknaden ikke lagt ut på NVEs nettsider før vi ble gjort oppmerksom på dette av NKG. Kaialternativet var derfor ikke tilgjengelig på våre nettsider før den 26.9.2017.

Vi viser til NVEs praksis i konsesjonssaker, der vi normalt setter en høringsfrist på seks uker. Ved endringssøknader er det vanlig at det settes en frist på tre til fire uker. Til tross for at gjeldende sak var en endringssøknad, valgte vi på bakgrunn av sakens karakter å sette en frist som samsvarer med praksis i nye konsesjonssaker. Tilleggssøknaden ble sendt på høring mer enn tre uker før høringsfristens utløp, som er i samsvar med praksis for søknader om konsesjonsendring. Vi beklager at søknadsalternativet med kai i Nordfjordbotn ikke var tilgjengelig på våre nettsider før den 26.9, men vurderte det ikke som nødvendig å forlenge høringsfristen da alternativet ikke medfører vesentlige inngrep og det fremdeles var vel en uke til fristens utløp.

Noen av klagerne ber om en granskning av saksbehandling og konsesjonsendringer for Sandhaugen vindkraftverk opp mot gjeldende regelverk. Det bes om at berettigelse for bruk av veien gjennom Sørfjorddalen sjekkes ut av OED.

NVE har mottatt egen klage datert 12.12.2017 på NVEs påståtte mangler i saksbehandling av konsesjonsendringer for Sandhaugen vindkraftverk. Klagen vil oversendes til OED separat.

Kattfjord utviklingslag påpeker at de ikke klaget på NVEs godkjenning i 2016 av MTA-plan fase I fordi det ikke var mulig å lese av vedtaket at veien gjennom Sørfjorddalen skulle benyttes som sekundær atkomstvei.

Når det gjelder vedtak om godkjenning av MTA-plan fase I er dette formulert slik at planen godkjennes som den foreligger med nærmere fastsatte vilkår. Vi viser til punktene 4.3.1, 5.1 og 5.2.1 for omtale av bruk av veien gjennom Sørfjorddalen som sekundær atkomstvei til vindkraftverkene.

Tore Nordøy viser til at det samme uke som vedtaket ble fattet ankom anleggsmaskiner til Kattfjord, og lurer på bakgrunn av dette på om tiltakshaver har mottatt informasjon om vedtaket før høringsinstansene fikk tilsvaret i saken.

NVE informerte i henhold til vanlig praksis tiltakshaver om det forestående vedtaket dagen før det forelå den 20.10.2017. Vi konstaterer at anleggsmaskinene ankom Tromsø den 24.10.2017.

Konklusjon

NVE kan ikke se at det gjennom klagen er kommet frem nye opplysninger som gir grunnlag for å endre eller omgjøre vårt vedtak av 20.10.2017. Klagen oversendes derfor til OED for endelig avgjørelse, jf. forvaltningsloven § 33. Alle sakens dokumenter gjøres tilgjengelige for departementet gjennom internettløsningen SeDok.

Med hilsen

Rune Flatby
avdelingsdirektør

Arne Olsen
seksjonssjef

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS
Fylkesmannen i Troms
Fylkesmannen i Troms - Plan, reindrift og samfunnsikkerhetsavdelingen, Seksjon reindrift
Kattfjord Utviklingslag
Kvitfjellet skilag
Risten Turi Aleksandersen
Sjøtun/Sandneshamn utmarkslag
Tore Nordøy
Tromsø kommune
Unni Yttergård
Vegard Yttergård
Virve Ravolainen



Vedlegg I – Sammenfattede klager

NVE har mottatt ti klager på vedtaket av 20.10.2017. Disse er sammenfattet under. Flere av klagerne anfører forhold som er rettet mot de endelige konsesjonene for Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk. Innspill som går på beslutningsgrunnlag og behandling av endelige konsesjoner er ikke gjengitt her.

Tromsø kommune behandlet saken i kommunestyret den 22.11.2017 og fattet følgende vedtak med 41 mot to stemmer:

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

Vedtaket anses som et mangelfullt tilsvarende 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 veggen opp Sør fjorddalen er større, sammenliknet 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 Sør fjorddalen gir 80 millioner kroner lavere anleggskostnader sammenliknet 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 i fbm. 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.»

Fylkesmannen i Troms klager på vedtak om konsesjonsendring, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse i brev av 2.11.17.

Fylkesmannen begrunner klagen med at 1) saken ikke er godt nok opplyst, jf. forvaltningsloven § 17 og at dette er en saksbehandlingsfeil som har hatt innvirkning på sakens utfall og 2) at NVE ikke burde tillatt tiltaket iverksatt før Fylkesmannens innsigelse av 22.09.2017 var avklart.

1. Sakens opplysning - manglende konsekvensutredning (KU):

Fylkesmannen mener at NVE ikke har foretatt en avveining av ulempene tiltaket medfører for de samiske interessene mot fordelene ved tiltaket.

NVE oppfatter klagen dit hen at Fylkesmannen mener at dette hovedsakelig skyldes at NVE ikke er foretatt en konsekvensutredning (KU) i forbindelse med konsesjonsendringen som viser hvilke konsekvenser det samlede inngrepet har for reindriften i området. Med det samlede inngrepet menes etablering av vindkraftparken sammen med ny adkomstvei. Etter Fylkesmannens syn har saken dermed ikke vært tilstrekkelig opplyst til at NVE kunne fatte vedtak i saken.

Fylkesmannen viser i den forbindelse til Olje- og energidepartementets vurdering av reindriftens tålegrense i saken om Kalvvatnan vindkraftverk i Bindal og Namsskogan kommuner. Fylkesmannen viser til at OED i denne saken har uttalt at *«samiske interesser og hensynet til naturmangfoldet skal*

avveies mot fordelene ved etableringen av vindkraftverket. Ulemper og skader på samiske interesser skal vurderes i lys av folkerettens minoritetsvern med de rammer det setter for hvilke tiltak som kan tillates.»

Fylkesmannen viser videre til at OED i Kalvvatnan-saken og i Fálesrášša-saken har gitt uttrykk for at *«ved vurderingen av hvorvidt et tiltak vil være i strid med SP art. 27 legger departementet til grunn praksis fra FNs menneskerettighetskomité. For det første kan et tiltak som ikke i seg selv innebærer en nektelse, likevel anses som en nektelse, dersom flere tiltak samlet representerer en krenkelse av SP art. 27. Det relevante vurderingstemaet må være om tiltaket det er søkt om, i kombinasjon med tidligere tiltak og andre vedtatte tiltak, vil medføre at reindriftsutøveren nektes sin rett til kulturutøvelse.»*

Etter Fylkesmannens oppfatning foreligger det stor usikkerhet knyttet til reindriftens tålegrense i området. NVE burde derfor foretatt en *«samlet konsekvensvurdering»* av alle inngrep i området for å danne et vurderingsgrunnlag ved vurderingen av om reindriftens tålegrense er overskredet i medhold av SP art. 27.

Fylkesmannen påpeker at dette også var bakgrunnen for at det ble fremmet innsigelse til endringssøknaden. Den nye adkomstveien vil berøre mange særverdiområder og viktige trekk- og flyttleier for reindriften til Dorvvosnjárgga siida. Fylkesmannen viser i den forbindelse også til at driftsmønsteret i reindriften på Kvaløya er blitt endret siden 2014 da én av siidaandelene ble overført til Risten og Reiulf Aleksandersen i 2014. Dorvvosnjárgga siida har sitt hovedsete på sørsiden av øya, dvs. i det området hvor Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk inklusive atkomstvei ligger. Fylkesmannen mener derfor at en helhetlig konsekvensutredning (KU) må konsentreres rundt reindriften til Dorvvosnjárgga siida fordi det er denne siidaen som blir mest berørt av vindmølleparkene og den nye atkomstveien.

2. Utsatt iverksettelse:

Fylkesmannen mener at vedtaket om konsesjonsendring må gis oppsettende virkning frem til innsigelsen er avklart, og saken er behandlet av departementet. Fylkesmannen stiller i den forbindelse også spørsmål ved gyldigheten av samtykke til forhåndstiltredelse, spesielt når fylkesmannen har gitt innsigelse til endringssøknaden på det tidspunkt samtykke til forhåndstiltredelse ble gitt.

Risten og Reiulf Aleksandersen klager på vedtak om konsesjonsendring, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse i brev av 2.11.17. De mener at atkomstendringen vil medføre en så stor økning i trafikken på Raudfjell og i Bogdalen at det vil gå utover deres mulighet til å drive tradisjonell reindrift. Dorvvosnjárgga siidas viktigste kalvingsområde, vinterområde og brunstområde er på Raudfjell og i Bogdalen. Bogdalen blir tidlig fritt for snø og er et viktig område spesielt i kalvingstiden. Raudfjell har mer grønnbeite enn Kvitfjell. Raudfjell er derfor et fjell som reinen kan bruke hele året, og som er spesielt viktig under brunsten, i vintermånedene og under kalvingsperioden. Den økte trafikken vil forringe klagers beiteområder i Bogdalen ytterligere. Bogdalen ligger så langt unna bebyggelse at det er lite menneskelig trafikk i området i dag. Den økte trafikken vil bidra til at reinen drives bort fra Bogdalen og Raudfjell i større grad enn det som hadde skjedd med de opprinnelige planene. For klager vil det bety at de vil være avhengige av å gjete flokken mer intenst enn med de opprinnelige planene. I tillegg vil klager måtte tilleggsføre for å kunne holde flokken samlet og ha kontroll.

Under byggeperioden vil de nye endringene medføre at klager må slutte med tradisjonell reindrift og benytte seg av en farming-løsning hvor reinflokkene må holdes inngjerdet under hele vinteren og under

kalvingsperioden. Klager har ingen løsning på situasjonen under brunsten. De kan verken holde reinen inngjerdet under brunsten eller la reinen dra nordover mot Kattfjordeidet så sent på året. Dersom reinen ikke har gode områder hvor den kan være i fred under brunsten, vil dette gi færre kalver og lavere produksjon, noe som igjen går utover klagers økonomi. Klager mener derfor at den økte bruken av veien ikke er forenlig med tradisjonell reindrift for deres siida.

Konsesjonsendringen:

1) Retten til å dyrke sin kultur:

Klager mener at konsesjonsendringen bryter med det vern som oppstilles i medhold av den internasjonale konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) art. 27. De viser til at denne bestemmelsen for samers vedkommende innebærer at de ikke skal avskjæres fra muligheten til å drive tradisjonell reindrift. I denne vurderingen må det legges vekt på hvordan flokkens naturlige adferd endres av at de må være inngjerdet så store deler av året, og hvordan denne muligheten eventuelt påvirker mulighetene til å drive med tradisjonell reindrift. Den tradisjonelle måten å drive reindrift på er å la reinen beite fritt på fjellet og å gjete reinen for å ha kontroll over dyrene. Dette vil ikke være mulig i anleggsperioden.

Klager påpeker i den forbindelse at de to siidaandelshaverne ikke er enige om hvorvidt utbyggingen har en effekt på reindriften eller ikke. Klager mener at årsaken til dette ligger i at den andre siidaandelshaveren og hans siida ikke har brukt dette området aktivt siden slutten av 1960-tallet.

2) Manglende konsekvensutredning

Klager mener at det burde vært gjennomført en konsekvensutredning av atkomstendringen. De påpeker at den økte belastningen på Raudfjell og i Bogdalen vil være aktuell under hele anleggsperioden og under driftsperioden. Klager mener at NVE i for stor grad har vektlagt at distriktet har en (gammel) avtale med utbygger og ikke har vurdert de endringene som er kommet til siden disse ble underskrevet. NVE har verken vurdert hvordan konsesjonsendringen vil påvirke reindriften, eller de endringene som har skjedd i reindriften i området siden opprinnelige konsesjoner ble gitt. Klager mener at NVE i for stor grad fokuserer på å sikre at realisering av vindkraftverkene. Klager viser i den forbindelse til at tiltakshaver fikk sin første konsesjon på begynnelsen av 2000-tallet, og at reindriften på Kvaløya var i en helt annen situasjon da enn i dag. Områdene på Raudfjell og Kvitfjell ble den gang ikke benyttet på samme måte som i dag.

Ekspropriasjonsvedtaket:

Etter klagers oppfatning foreligger det ikke grunnlag for å fatte vedtak om ekspropriasjon. Inngrepet er ikke «tvillaust» mer til gagn enn skade, jf. oreigningslova § 2 annet ledd. Klager viser i den forbindelse til at det ved interesseavveiningen etter oreigningsloven § 2 annet ledd skal ses bort fra ekspropriasjonssøkerens rent individuelle (subjektive) interesse av tvangsinngrepet, i den utstrekning denne interessen ikke korresponderer med en allmenn interesse. I denne saken innebærer dette at utbyggers interesse av å spare kostnader ved atkomst fra Sjøtun, ikke er relevant for interesseavveiningen etter oreigningsloven § 2 annet ledd. Klager viser til at det finnes en annen og for reindriften mindre skadelig løsning ved å bygge tunnel til Kvitfjell. Selv om tunnelloøsningen gir større terrenginngrep enn atkomst fra Sjøtun, er atkomst fra Sjøtun mer skadelig for reindriften fordi det berørte området er viktigere som beiteområde enn området på Kvitfjell.

Vegard og Tone Mette Yttergård, Stig Korsberg og Christine Leonhardsen og Unni Yttergård og Roy Olufsen har i et felles brev, datert 8. 11.2017, påklaget NVEs vedtak. I klagen anføres forhold som de mener vil få direkte konsekvenser for beboere i nærområdet. De legger til grunn at den nye hovedatkomstveien for utbygging av vindkraftverkene på Kvit- og Raudfjell vil forringe verdien av

boligeiendommene, og stiller i den forbindelse spørsmål om hvem som skal stilles til ansvar for et verditapet. De etterlyser videre hvem som står ansvarlig dersom støy- og støvplager, og andre utslipp, fra anleggstrafikk fører til forringet livskvalitet gjennom dårlig nattesøvn, forurenset luft og mulige sykdommer, og hvordan anleggsperioden vil påvirke pendlere og fylkesveien og grunnforhold. Når det gjelder fylkesveien vises det for øvrig til vurderinger i Statkraft Grøner sin rapport fra 30.06.2002, og påpeker mulig periodevis stengning kan medføre problemer for innbyggernes sikkerhet ved brann, akutt sykdom med mer.

Avslutningsvis bemerkes at vedtak om endret hovedatkomst uten konsekvensutredning dessverre er med på å svekke tilliten til NVE som forvaltningsorgan, og de anmoder derfor om at Olje- og energidepartementet stanser planene inntil konsekvensutredning er gjennomført.

Unni Yttergård m.fl. har i brev datert 9.11.2017 påklaget NVEs vedtak av 20.10.2017. Det er i alt 18 personer fra nærmiljøet som står bak denne klagen. Klagerne imøtegår at NVE i vedtaket om ny hovedatkomst i Sørfjorddalen har vektlagt reduserte kostnader og naturinngrep. De mener at eventuelle kostnadsreduksjoner blir mindre enn reduserte verdier av boliger og hytter i Kattfjorden. De mener også at naturinngrepet ikke blir redusert pga. oppgradering av en ca. 5 km vei og støy- og støvplager anleggstrafikken vil medføre. I tillegg påpekes risikoen som påføres i barn i nærmiljøet rundt skolen og at ulemper med støv, støy og risiko vil være vedvarende også i hele driftsperioden på 25 år.

Klagerne tar opp behandlingen og endringer i konsesjonen som ble meddelt Norsk Miljøkraft AS for test-turbiner på Sandhaugen 12.12.2002 med senere endringer som de bemerker at ikke er konsekvensutredet eller sendt på høring. Klagerne mener det er av interesse å granske NVEs saksbehandling vedrørende Sandhaugen, og at eksisterende vei hadde andre intensjoner enn som hovedatkomst til vindkraftverkene på Raud- og Kvitfjell. Det blir også vist til rapporten nevnt over fra Statkraft Grøner av 30.06.2002 og høringsuttalelser til søknaden om endring av hovedatkomst, og konstaterer at NVE avviser det som kom frem i denne rapporten og alle høringsuttalelser.

Avslutningsvis opprettholder klagerne tidligere innsigelser mot endring av hovedatkomst og krever en fullstendig konsekvensutredning før ny hovedatkomst omsøkes eller vedtas. Videre bes om granskning om konsesjoner og endringer for Sandhaugen testfelt er behandlet i henhold til gjeldende regelverk, og berettigelsen av bruk av veien i Sørfjorddalen.

Kvitfjell skilag (KS) har i brev av 8.11.2017 påklaget NVEs vedtak av 20.10.2017. KS anfører at vedtaket er ugyldig, og klager også på forhåndstiltredelsen. Vedrørende saksbehandlingen mener KS at NVE har lagt til grunn feil faktum og er uenig i skjønnsutøvelsen. Særlig mener de at NVEs vurdering om at reduserte kostnader vil gjøre det mer sannsynlig at prosjektet kan realiseres, er å ta utenforliggende hensyn. Klagerne mener at veien opp Sørfjorddalen må utvides betraktelig, og mener saken ikke var tilstrekkelig opplyst før vedtak. Klagerne er videre av den oppfatning at veien opp Sørfjorddalen, etter at Margrethe Kitti brant, burde vært sanert for lenge siden. Klagerne påpeker at det er splid mellom NVE tiltakshaver nødvendig veikorridor. Klagerne har også anført at NVE har lagt feil faktum til grunn vedrørende transport i anleggsperioden, og at veien må brøytes. Det påpekes videre at veien må benyttes ved nedleggelse/fornyelse av vindkraftverkene.

KS mener at NVE ikke har tatt hensyn til at anleggsvei opp Sørfjorddalen vil føre til sterkt redusert tilbud for bruk av dalen til rekreasjon til bla. skiaktivitet for lokalbefolkningen, herunder skolen/barnehagen. KS viser også til Statkraft Grøner- rapporten fra 2002, og mener at denne rapportens vurderinger er grunnlaget for skilagets drift og utvidelse av sin virksomhet.

Avslutningsvis synes KS at NVE bare har tatt hensyn til utbygger i hele prosessen, og mener at deler av lysløypetrassen blir rasert og at dalen blir visuelt rasert.

Sjøtun/Sandneshamn Utmarkslag (SSU) klager på vedtaket i brev av 9.1.2017 der de skriver at NVEs vedtak av 20.10.2017 må kjennes ugyldig på grunn av saksbehandlingsfeil som er så omfattende at det er sannsynlig at feilene har virket inn på avgjørelsen. SSU mener at saken ikke er tilstrekkelig opplyst i henhold til forvaltningsloven § 17, og at vedtaket på grunn av manglende dokumentasjon på virkninger for faunaen i Sørfjorddalen er i strid med føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 og med Grunnloven § 112. Endringen utløser ifølge SSU krav til en samlet konsekvensutredning for de to vindkraftverkene og ny adkomstvei. Det er i den forbindelse hevdet at konsekvensutredning for fugl som lå til grunn for vindkraftverkene hadde kvalitetsmangler, og at det derfor er relevant å se på de samlede virkningene for alle tiltakene. SSU legger også til grunn at det er en reell mulighet for at omfanget av trafikk vil fortrenge dyrearter fra Sørfjorddalen, og påpeker at dette vil redusere jaktmuligheter i området. Jaktmulighetene vil også reduseres ved at vestsiden av Sørfjorddalen vil bli avskåret fra jaktmuligheter på grunn av trafikken.

Når det gjelder naboforhold mener SSU at det er nærliggende å tro at transporten vil medføre skader på hus og mur langs veien. Det påpekes også at den tyngste trafikken som vil foregå i fire-fem måneder i løpet av vår/sommer 2019 nødvendigvis vil foregå i skoleferien, når barn ferdes langs veien hele dagen, og at vilkår om trafikksikkerhetstiltak derfor ikke vil ivareta sikkerheten til barn og unge i Kattfjord.

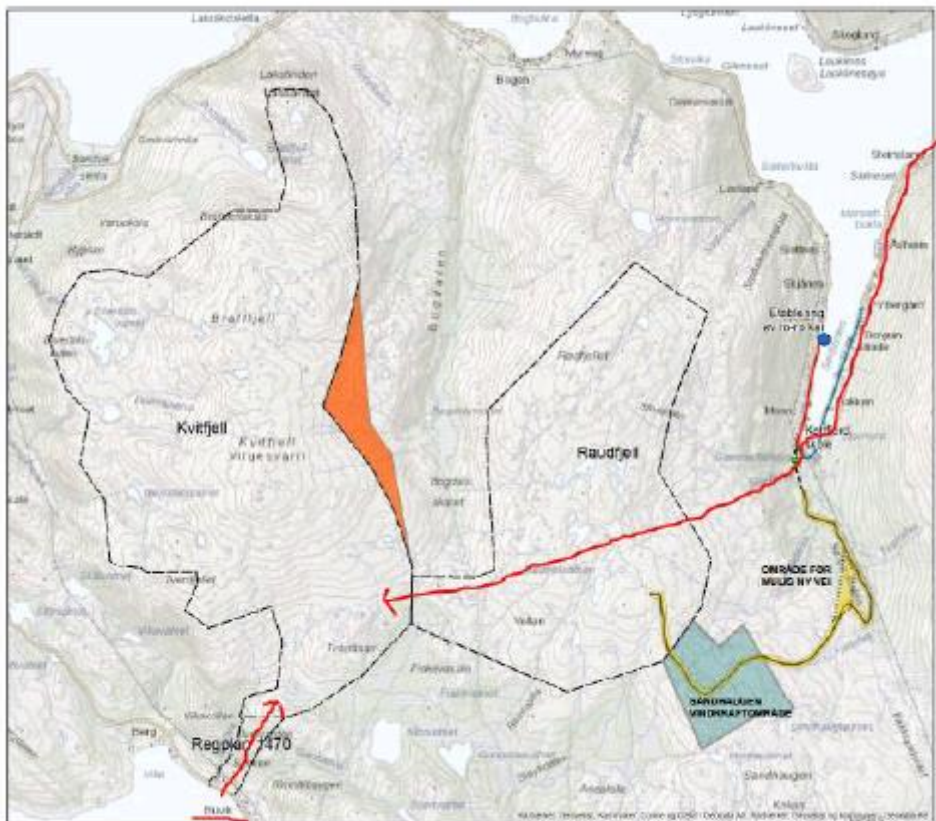
Tore Nordøy viser i e-post av 26.10.2017 til at det samme uke som vedtaket ble fattet ankom anleggsmaskiner til Kattfjord, og lurer på bakgrunn av dette på om tiltakshaver har mottatt informasjon om vedtaket før høringsinstansene fikk tilsvaret i saken. Han spør videre om ikke anleggsarbeid må avvente endelig klagefrist, og om arbeidet vil stoppes inntil Mattilsynet har fått avgitt sin uttalelse i saken.

Kattfjord Utviklingslag (KU) klager på vedtaket i brev av 10.11.2017. De skriver at det er svært betenkelig at NVE som et offentlig organ overkjører lokalbefolkningen og lokaldemokratiet, og at det i vedtaket ikke er argumentert for hvorfor adkomstvei fra Kattfjord er et bedre alternativ enn fra Buvika. KU mener at NVE kun argumenterer med økonomiske forhold og at konsesjonsendringen vil gi større sjanse for at tiltaket blir realisert. KU skriver at lokalbefolkningen føler seg overkjørt, og opplever at deres og andres argumenter i saken ikke er vurdert. De trekker også frem at tiltakshaver i 2002 selv argumenterte mot bruk av veien gjennom Sørfjorddalen med de samme argumenter som lokalbefolkning og kommune bruker i sine innspill til konsesjonsendringssøknaden. KU viser også til at felles adkomst fra Buvika var et av hovedargumentene for å gi konsesjon til Raudfjell vindkraftverk.

Når det gjelder MTA-plan godkjent den 31.5.2016 skriver KU at det ikke var mulig å lese av vedtaket at veien fra Kattfjord skulle brukes som sekundærvei til vindkraftverkene. Av den grunn ble MTA-vedtaket ikke påklaget den gang.

KU etterspør grunnlag for kostnadsberegninger for de ulike alternativene, og skriver at de ikke har tillit de de fremlagte tall. KU mener også det er feil at ulempene som følger av konsesjonsendringen for lokalbefolkningen er tidsbegrenset til en periode på to år, og skriver at det vil bli en evigvarende transport og anleggsvei så lenge Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk er i drift. Det er til sammenlikning påpekt at alternativet fra Buvika ikke berører et lokalsamfunn på samme måte som alternativet fra Kattfjord.

KU mener det ikke er miljømessige fordeler ved å flytte adkomstveien, men at endringen gir en økt kjørelengde på 5-6 km, økt båttrafikk lengde med 20 nautiske mil per tur og at trafikk på fylkesveg øker med åtte km. De skriver at det heller ikke er vurdert i vedtaket at trafikken vil gå fem meter fra veggen til den lokale skolen og barnehagen.



Figur 1: Kattfjord Utviklingslag har illustrert forskjell i lengde på transportrute ved adkomstalternativ Sørfjorddalen (fra øst) og adkomstalternativ Buvika (fra vest).

Nordre Kattfjord Grunneierlag (NKG) klager på NVEs vedtak i brev av 9.11.2017, og ber OED om å oppheve vedtaket og kreve konsekvensutredning av endringen i tillegg til å stoppe all anleggsvirksomhet inntil det foreligger god og veldokumentert begrunnelse for hvorfor ny adkomstvei er et bedre alternativ enn vei Buvika.

NKG kan ikke se at det er begrunnet i vedtaket at endringen ikke utløser krav til konsekvensutredning. De mener at endringen vil medføre store virkninger for natur og samfunn, og skriver at det i vedtaket ikke gis tilgang på informasjon om hvilke realiteter som ligger til grunn for NVEs vurdering om at det ikke er krav til konsekvensutredning i denne saken. Eksempelvis mener de at det ikke er dokumentert at adkomstvei fra Kattfjorden medfører mindre natur- eller terrenginngrep enn alternativet i Buvika. NKG har lagt ved sin opprinnelige høringsuttalelse, og ber om at OED sammenligner den informasjon de etterlyser med svarene som gis av NVE i vedtaket av 20.10.2017. De opplever at ingen av punktene har blitt ordentlig belyst.

NKG skriver også at berørte parter har fått svært korte frister til å uttale seg, særlig gjelder dette kaialternativet i Nordfjordbotn som ble offentlig tilgjengelig den 26.9.2017, med høringsfrist 3.10.2017. Dette ble kommentert i høringsuttalelsen, uten at det har blitt kommentert av NVE i vedtaket.

NKG ber på bakgrunn av dette om at OED går gjennom hele saksgangen fra søknad om konsesjonsendring ble sendt inn til NVE fattet vedtak, med særlig vekt på når informasjon ble tilgjengelig for høringsparter.