

NVE

Postboks 5091, Majorstua

0301 Oslo

Grong/Namsskogan 07.09. 2016

Namdalspakken – kommentarer til høringsuttalelsene

Vi viser til NVE's henvendelse av 30.08.2016 med utbedt svarfrist den 7. ds. Vi har fått kun en drøy uke på å kommentere alle hørings svar. I tillegg til vanlig drift og arbeid, har vi med så kort frist, ingen mulighet til å gi utfyllende kommentarer og svar på alt som blir tatt opp med den satte fristen. Samtidig forbeholder flere av høringspartene seg å komme tilbake til endelige uttalelser på et senere tidspunkt (fylkesmannen iht. første del av høringsuttalelsen, kommunen behandler saken i kommunestyret 20. september, fylkesrådet (Nord-Trøndelag fylkeskommune) behandler saken 6. september.

Vi har derfor i denne omgang valgt å konsentrere våre kommentarer om de mulige endringer i prosjektene/avbøtende tiltak som vi kan være villige til å tilby for å redusere omtalte mulige ulemper, slik at NVE og høringsparter skal få anledning til å bli kjent med endringene i forkant av befaringsene.

Litflåttådalselva

Inntaket vil ligge under en fjellskrent på den ene siden som gjør det unaturlig for reinen å krysse akkurat på dette punktet. Det vil bli påvist under befaringsen. Rent teknisk/økonomisk hadde prosjektet vært tjent med å flytte inntaket ca. 200 meter lenger opp, der elva renner over en naturlig fjellterskel. Her ville en dam ligge mer åpent og kunne demme opp et større areal. Dette arealet er naturlig flompåvirket og ca. 1 meter over lavvannføring.

Prosjektets valgte inntakssted ligger i skjul og vil knapt kunne synes uten å stå rett i nærheten av damstedet. Det vil man kunne se på befaringsen. På den vestre siden går det en bratt fjellskrent rett opp med høyde 6-7 meter over elvebunnen. Verken dyr eller mennesker klarer å forsere denne naturlige hindringen, og vårt tiltak kan derfor ikke være et hinder for reindriften. Ved nærmere oppmåling på kart ser vi at neddemmet areal vil bli nærmere 0,5 dekar enn 1 dekar. Det neddemmede arealet vil således ligge nede i juvet og demmer verken beiteareal eller krysningspunkt for reindriften.



Bilde 1: Damplassering for Litleflåttådalselva. Skisse dam.

Det har bl.a. fra fylkesmannen vært hevdet at dette er betydelige inngrep i landskapet. I anleggsfasen vil det selvfølgelig være et synlig inngrep, men etter få år vil man neppe – uten å vite det – kunne se at det går en rørgate på strekningen. Litlelva ble bygget i 2009 (uten konsesjonsplikt og etter kommunal behandling etter Plan- og bygningsloven). Overføringsdammen i Litlelva har inntak på kote 392 moh, mens inntaksdammen har inntak på kote 380 moh. Litleflåttådalselva har inntak på kote 400 moh, altså i samme høydelag. De kan derfor godt sammenlignes. På bildene nedenfor vises godt hvor raskt vegetasjonen i dette området reetableres.



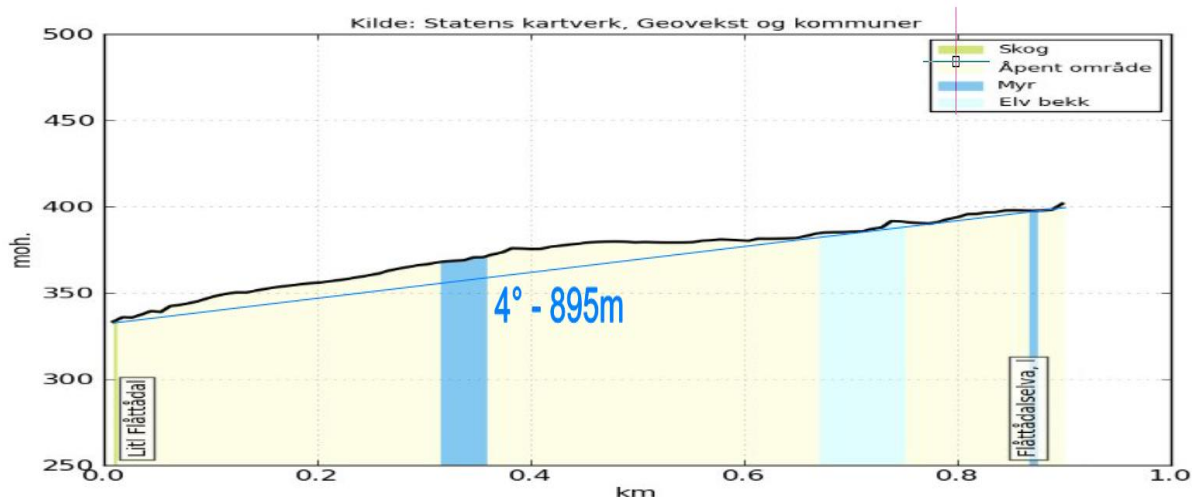
Bilde 2: Litlelva 2016 Kjell Asgeir Trones i rørtrasé – 7 år etter utbygging, kote ca. 360 moh.



Bilde 3: Litlelva, vei og rørtrasé til overføringsdammen, 2 år etter ombygging, kote 385 moh.

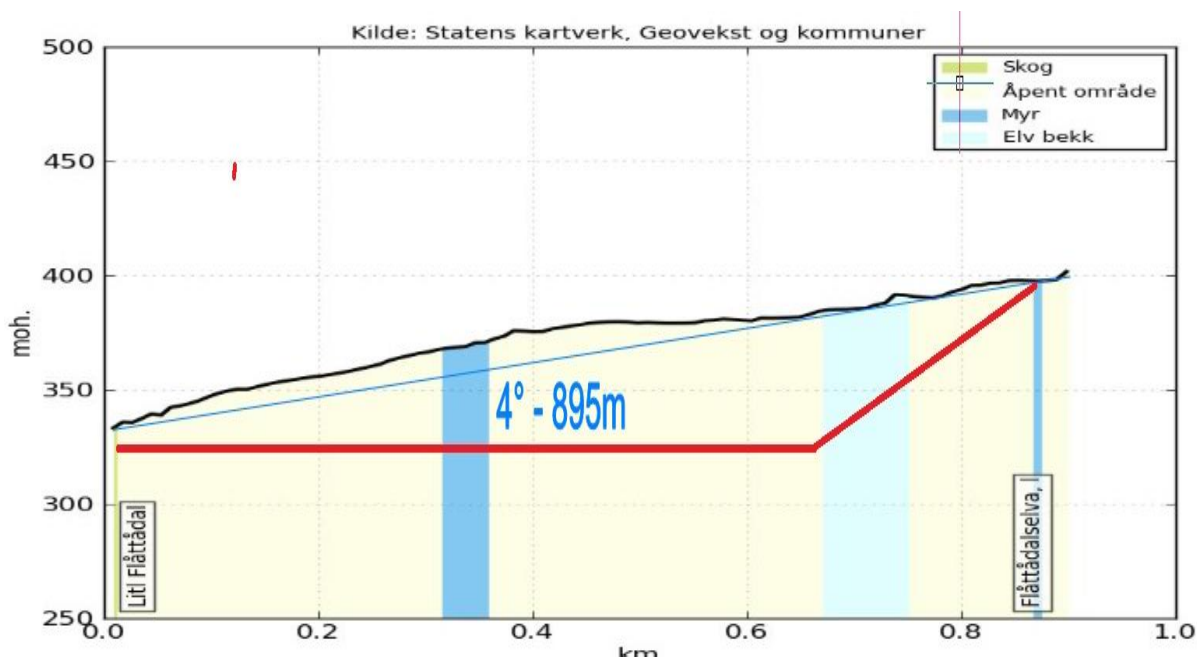
Som det går klart fram av bildene, har en nedgravd rørgate lite å si for det landskapsmessige etter noen år. I det vi mener uttalelsene på dette punkt er sterkt misvisende, ber vi om at det under befaringen gis anledning til å vise hvordan den landskapsmessige virkningen av Litlelva fortoner seg 7 år etter utbyggingen. Dette lar seg lett gjennomføre i det det er kjørbær vei opp til inntaket, og selve kraftstasjonen ligger rett ved Nessan Gård.

Vi har undersøkt om det på denne øverste strekningen av Litlflåttådalselva vil la seg kunne gjøre å erstatte rørgate og rørgatetrasé med profilboret retningsstyrt tunnel på de øverste ca. 900 metrene. Det viser seg at det vil være vanskelig å få dette til teknisk innenfor en forsvarlig økonomisk ramme grunnet at overdekningen av fjell på deler av strekningen blir for liten.



Bilde 4: Profilboret retningsstyrt tunnel. NB! Legg merke til dårlig overdekning av fjell mellom 600 og 900 meter.

Vi har også undersøkt muligheten for å drive tradisjonell tunnel på den samme strekningen. Det vil teknisk sett kunne la seg gjennomføre, men vil doble den budsjetterte prisen på vannveien på strekningen. For samme strekningen vil dette utgjøre ca. 9 millioner kr. ekstra, dvs. at utbyggingsprisen for alt. B øker fra 55,9 mill.kr. til 64,9 mill.kr. og at pris pr. utbygget kWh øker fra 3,91 kr. til 4,54. Om vi som private utbyggere har finansiell evne til et slikt prosjekt, er noe uvisst.



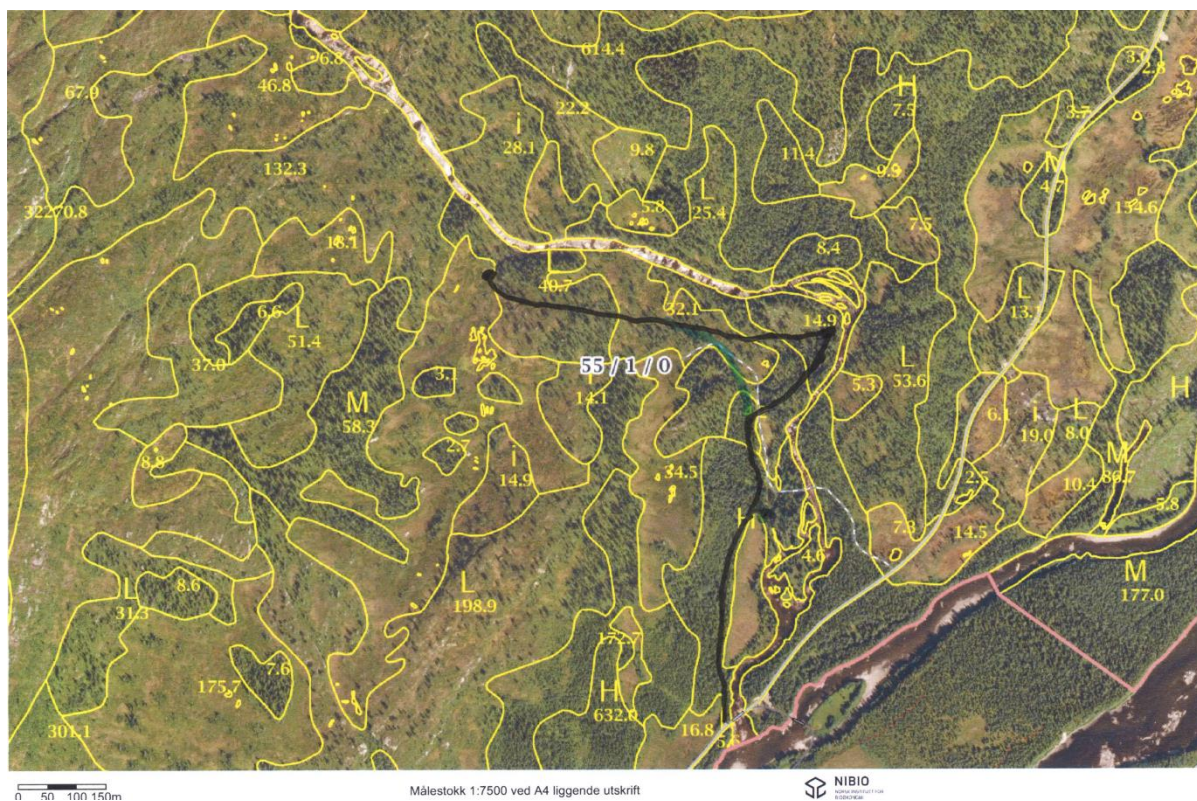
Bilde 5: Litlflåttådalselva - tradisjonell tunneldriving øvrste 900 meter (rød linje).

Tunnelen drives nedenfra, og massene brukes til ompakking av røret på den nedre del av strekningen. Eventuelt overskudd av masser vil bli brukt til grunneiers skogsbilveibygging.

Slik vi ser det er det permanent vei helt opp til inntaket som er noe av ankepunktet. Veien går på vest- og sørsiden av Litlflåttådalselva. I de øvre delene er det mye grunnlendt myr med innslag av små skogholt og enkeltrær. I det innslaget av åpen mark/myr er såpass stort i den øvre delen vil verken vei eller rørtrasé lede reinen mer enn åpen mark/myr vil gjøre. I hele vinterperioden vil veien være nedsnødd, og vil uansett ikke kunne gi noen påvirkning.

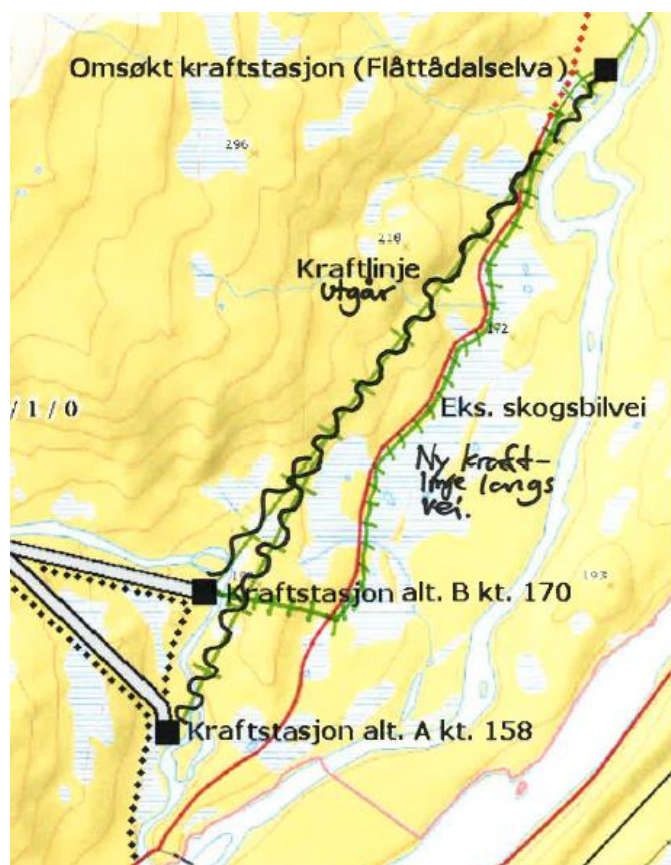
Nye veier vil bli lukket med bom (kan gjerne stilles som forutsetning). Det vil således ikke bli øket trafikk grunnet vei opp til inntaksdammen. Det er jaktbart elgareal også innenfor damområdet, samtidig som småviltjegere vil – som alltid – benytte området som før. Det blir altså ikke annen ekstra trafikk enn «damvokteren» som skal opp for å rense inntaksristen.

Den nedre delen av rørtraséen går gjennom produktiv skog. Iht. reglene for bygging av skogsbilvei er det påregnelig å få bygge traktor- eller skogsbilvei for å dekke skogbrukets behov. Viser i denne sammenheng til behandlingen av den omsøkte og godkjente byggetillatelsen for skogsbilvei langs Flåttådalselva. For skogbrukets del vil det være naturlig å bygge traktor- eller skogsbilvei for å dekke den øvrste delen av skogen. I tillegg vil en slik vei dekke skogbruksbehovet for nærliggende skogområder på motsatt side av elva. Fra kraftstasjon (alternativ B) og opp til det som er naturlig for skogsdriften er det ca. 600 meter. Det vil være best samfunns- og privatøkonomisk om det på denne strekningen kan bygges permanent skogsvei.



Bilde 6: Produksjonsskog - 600 meter skogsvei

For å redusere inngrepene ytterligere, foreslår vi at jordkabel legges direkte mot skogsbilveien (ca. 300) og at kablet legges i veigrøfta/veien opp til overgang ved alt. A eller alt. B for Flåttådalen. De 300 metrene går i samme type ungskog som den opprinnelige linjen. Ved å følge veien vil en spare inngrep på en strekning på 1,8 km (delvis i sideskakt terreng) i forhold til konsesjonssøknaden.



Bilde 7: Høyspentlinje nedgravd i vei/veigrøft.

Det er flere naturlige vandringshinder for fisk mellom stasjonsalternativ A og B. Dette kan påvises under befaringen. Viser i denne forbindelse til Statens vegvesens rapporter nr. 459 (desember 2015): Frie fiskeveger – Utbedring av vandringshinder for fisk.

Vi viser ellers til høringsuttalelsen fra Mona og Kjell Asgeir Trones.

Vi mener at både det konsesjonssøkte alternativ A og alternativ B totalt sett gir små ulemper og ønsker primært konsesjon for ett av disse.

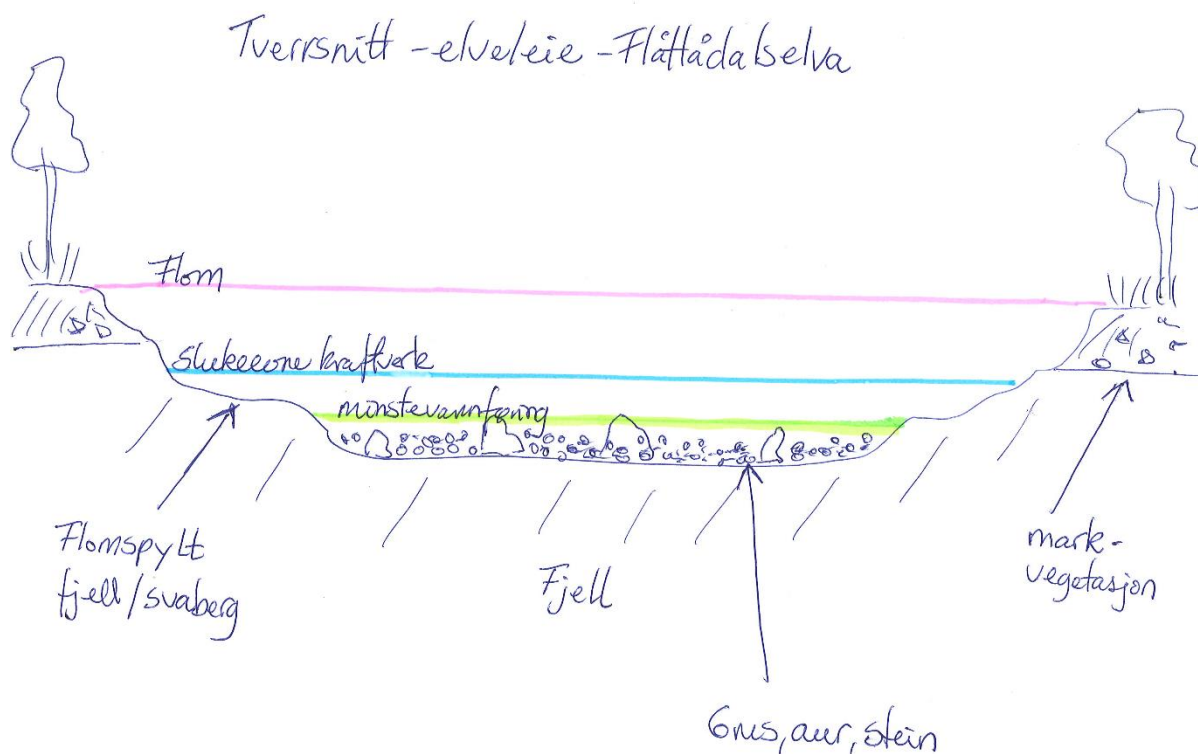
For å redusere mulige ulemper ved en kraftutbygging i Litlflåttådalselva kan vi – selv om vi ikke ønsker det primært, sekundært akseptere følgende endringer av prosjektet:

1. Permanent vei bygges kun på en strekning 600 meter opp kraftstasjonen.
2. Videre oppover blir det kun anlagt anleggsvei (1.880 m) som etter at anlegget er ferdig tildekkes for etablering av naturlig vegetasjon.
3. Høyspentkabel legges i jord og skal følge skogsbilveien mot Flåttådalen.
4. På de øverste 900 metrene erstattes rørgate og anleggsvei med tunnel.
5. Dersom pkt. 3 settes som vilkår, bygges dammen uten tilførselsvei. (Helikoptertransport av materialer).

Dersom pkt. 4 og 5 settes som vilkår, vil de øverste 900 metrene av rørtraséen forbli urørt, dvs. ca. 40 % av strekningen.

Flåttådalselva

For Flåttådalselva er spørsmålet primært avbøtende tiltak i det det har vært registrert namsblank på deler av utbyggingsstrekningen. Ved å slippe 10-persentil sommer vil en sikre en vannføring som namsblanken lever med over noe lengre perioder. Under prøvofisket hvor man fant namsblank var det den aktuelle vannføringen, dvs. 1,26 m³/s. På dette nivået er bunnsubstratet (stein, ur, grus, sand) godt dekket med vann.



Bilde 8: Elvetverrsnitt Flåttådalselva - minstevannføring, produksjonsvann og flom - prinsippskisse.

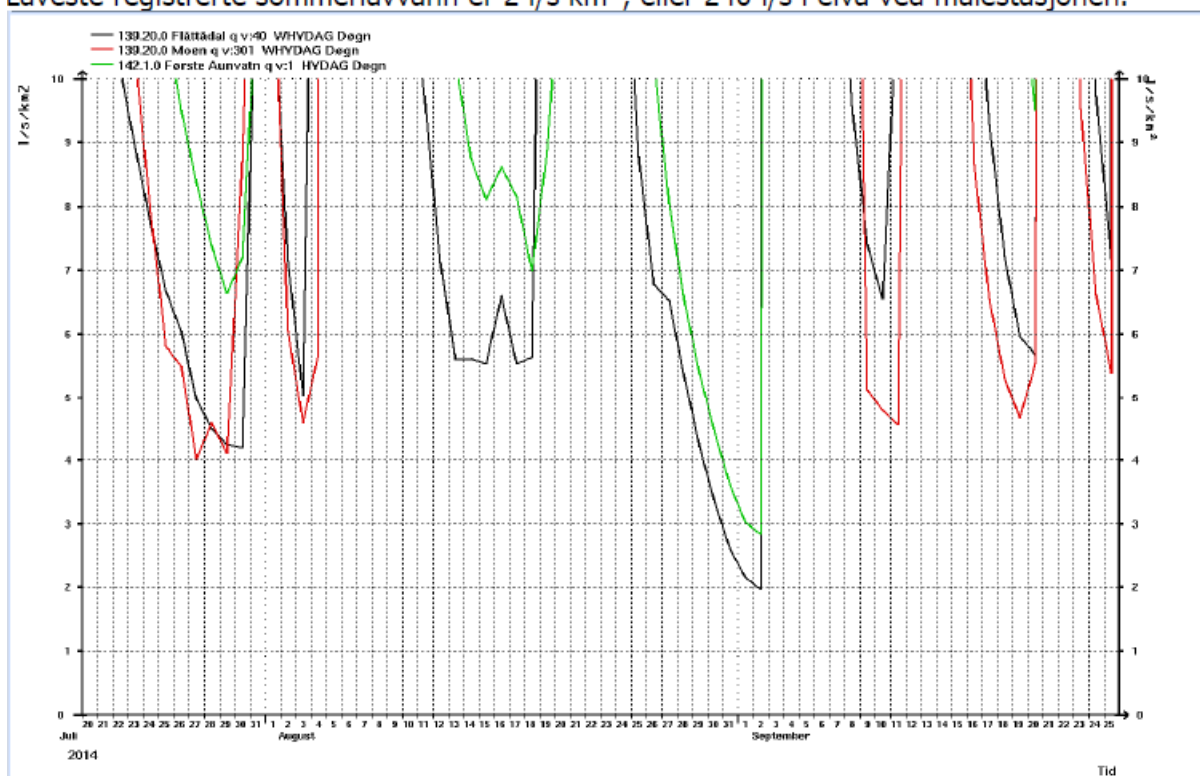
Vi skal dermed produsere på det vannet som er mellom den grønne og den blå linjen i bilde 8 over. I elvetverrsnittet er dette vann som på elvebredden dekker blanke svaberg, stein og blokker – områder som er mindre viktige for fisk og vannlevende organismer. Vi mener ut fra dette at tiltaket har mindre virkning på fisk og namsblank. Med høy minstevannføring får vi en stedstilpasset kraftproduksjon.

For reindriften vil sperrefunksjonen opprettholdes med forslaget til minstevannføring.

Problemstillingen vil være motsatt – at nedbør og tilsig vil i perioder kunne være langt under 10-persentilen (foreslått minstevannføring). Sent på høst med høstflommer vil problemstillingen heller være at Flåttådalselva blir vanskelig å krysse. Vi viser her til hydrolog Bjøru's utredning om de hydrologiske forholdene i Flåttådalselva. Utbyggerne har totalt brukt nær 0,5 mill.kr. på å kartlegge vannføringsforholdene i vassdraget.

Ser en på figur 15 i Bjøru's rapport viser denne at det er lange perioder hvor avrenningen er lavere enn foreslått minstevannføring (10 l/s/km² tilsvarer ca. 1,3 m³/s ved inntaket for Flåttådalselva, som har et nedbørsfelt på ca. 130 km²).

Laveste registrerte sommerlavvann er 2 l/s·km², eller 240 l/s i elva ved målestasjonen.

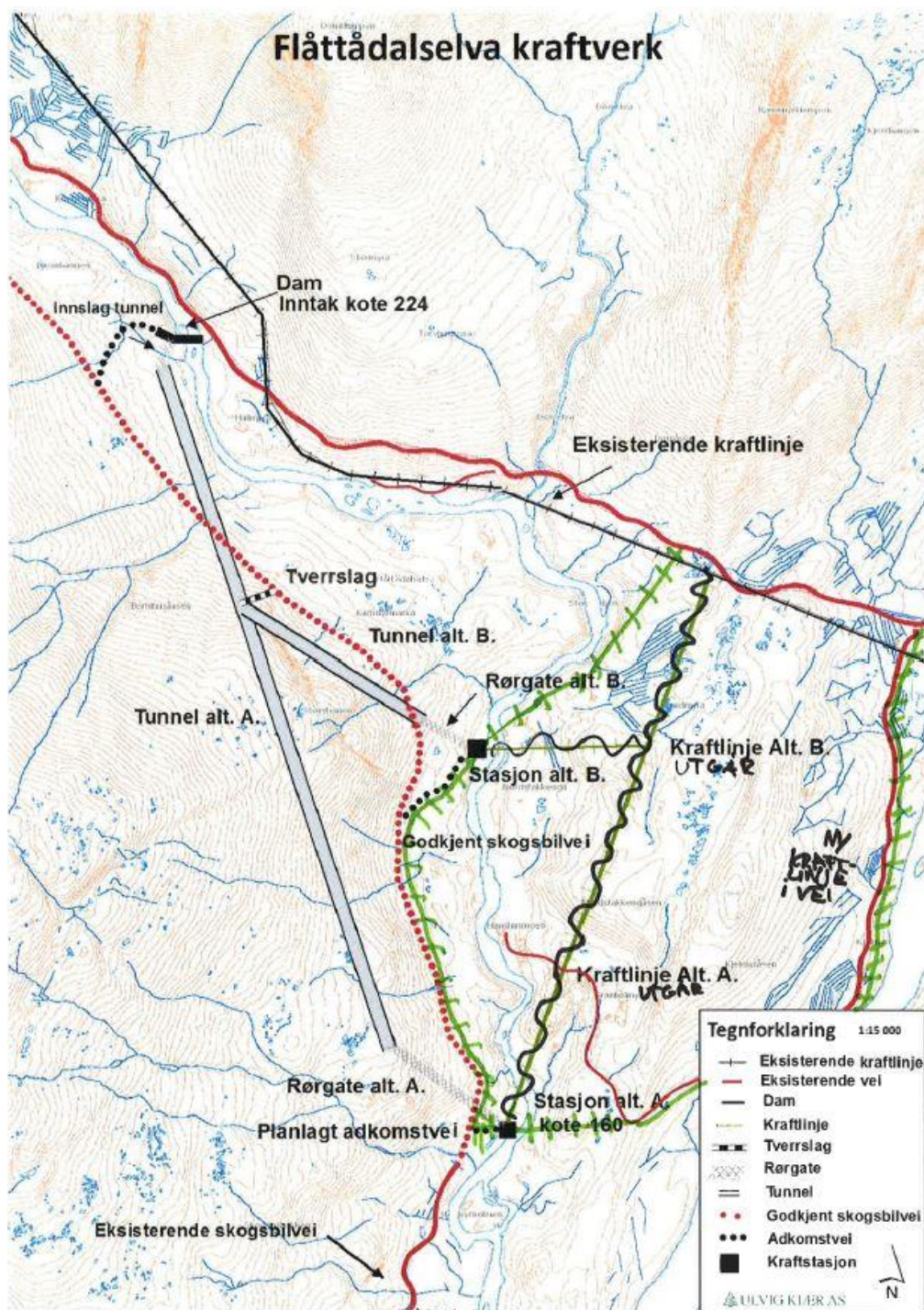


Figur 15 NVEs program DAGUT. Laveste sommer- lavvann i undersøkelsesperioden. Aunvatn (grønn kurve).

Det er gjennomført en befaring med biolog angående plassering av kraftstasjonen iht. alternativ B. Grunnet gammelskog med funn av rødlisteartet lav/sopp, har han foreslått å flytte plasseringen ca. 150 lenger nedstrøms i vassdraget der ungskogfeltet går helt ned til elva. Dette stedet vil bli påvist under befaringen.

Vi har vært i samtaler med tunneldrivere. Ved alternativ B vil det sannsynligvis ikke være nødvendig med tverrslag. Det vil en med sikkerhet først kunne stadfeste etter nærmere geologiske og økonomiske undersøkelser. For alternativ A vil det være nødvendig med det planlagte tverrslaget.

For å redusere inngrep som kan påvirke slåttemyrene har vi sett på 2 alternative nettilknytninger.



Ved begge de skisserte løsninger for nettilknytningen til alternativ A, samt alternativ B, kan både luftstrek og jordkabel legges slik i terrenget at en unngår slåttemyrene iht. kart (vedlegg). I tillegg vil kabelen på størstedelen av strekningen bli gravd ned i veilegemet eller i veigrøften. Redusert miljøinngrep jf. opprinnelig alternativ A: 1545m (77,25%). Redusert miljøinngrep jf. opprinnelig alternativ B: 920m (46%).

Det vises også til Mona og Kjell Asgeir Trones' kommentarer til høringssvarene som beskriver reindriftens bruk av området godt.

Når det legges opp til en stedtilpasset kraftproduksjon som i nødvendig grad hensyntar namsblank, bør alternativ A like gjerne kunne velges som alternativ B.

Bjørrelva

Prosjektets valgte inntakssted ligger på en naturlig fjellterskel. Det vil man kunne se på befaringen. Her vil isen legge seg, og den vil ikke som i reguleringsmagasin sprekke opp og skape problemer for reinen. Det blir ikke neddemmet beiteareal.

Det har bl.a. fra fylkesmannen vært hevdet at tiltaket medfører betydelige inngrep i landskapet. I anleggsfasen vil det selvfølgelig være et synlig inngrep, men etter få år vil man neppe – uten å vite det – kunne se at det går en rørgate på strekningen. Litlelva ble bygget i 2009 (uten konsesjonsplikt og etter kommunal behandling etter Plan- og bygningsloven). Overføringsdammen i Litlelva har inntak på kote 392 moh, mens inntaksdammen har inntak på kote 380 moh. Bjørrelva har inntak på kote 492 moh. De kan derfor sammenlignes. På bildene nedenfor vises godt hvor raskt vegetasjonen i dette området reetableres.



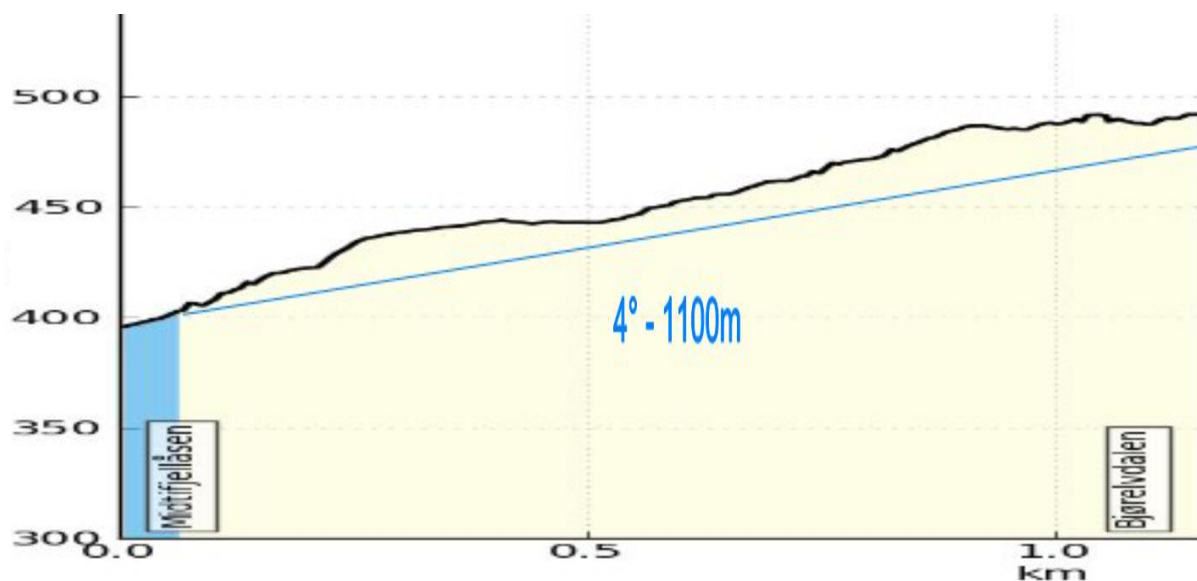
Bilde 9: Litlelva 2016 Kjell Asgeir Trones i rørtrasé – 7 år etter utbygging, kote ca. 360 moh.



Bilde 10: Litlelva, vei og rørtrasé til overføringsdammen, 2 år etter ombygging, kote 385 moh.

Som det går klart fram av bildene, har en nedgravd rørgate lite å si for det landskapsmessige etter noen år. I det vi mener uttalelsene på dette punkt er sterkt misvisende, ber vi om at det under befaringen gis anledning til å vise hvordan den landskapsmessige virkningen av Litlelva fortoner seg 7 år etter utbyggingen. Dette lar seg lett gjennomføre i det det er kjørbare vei opp til inntaket, og selve kraftstasjonen ligger rett ved Nessan Gård.

Vi har undersøkt om det på denne øverste strekningen av Bjørelva vil la seg kunne gjøre å erstatte rørgate og rørgatetrasé med profilboret retningsstyrt tunnel på de øverste ca. 1100 metre. Det viser seg at det teknisk er mulig innenfor en forsvarlig økonomisk ramme grunnet da overdekningen av fjell er god. Tunnelen vil da gå fra inntak til overkant av den produktive skogen, og rørgaten som graves ned vil da gå i samme type terreng og vegetasjon som for Litlelva. Mao. vil rørtraséen raskt vokse igjen.



Bilde 11: Profilboret retningsstyrt tunnel. NB! Legg merke til dårlig overdekning av fjell mellom 600 og 900 meter.

Det vil da også være mulig for å drive tradisjonell tunnel på den samme strekningen. Det vil teknisk sett kunne la seg gjennomføre, men vil doble den budsjetterte prisen på vannveien for denne strekningen. For samme strekningen vil dette utgjøre ca. 11 millioner kr. ekstra, dvs. at utbyggingsprisen øker fra 61,0 mill.kr. til 72,0 mill.kr. og at pris pr. utbygget kWh øker fra 4,07 kr. til 4,80. Om vi som private utbyggere har finansiell evne til et slikt prosjekt, er noe uvisst.

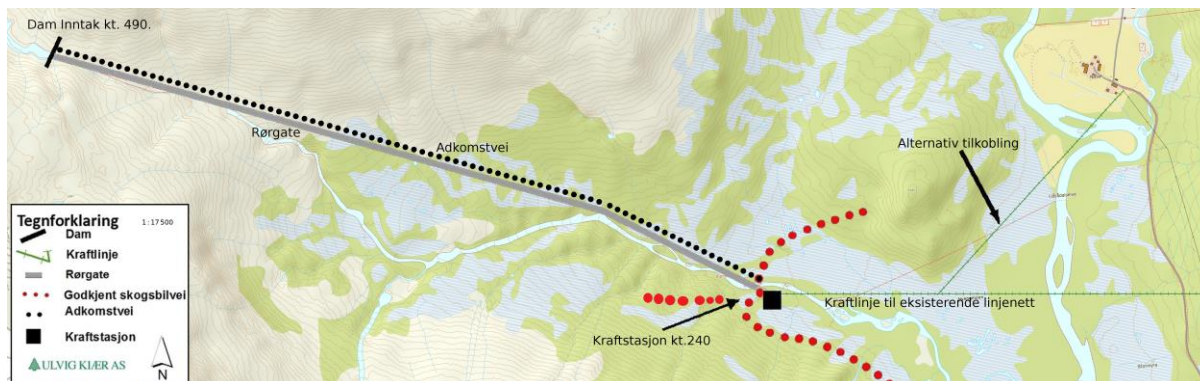
Tunnelen drives nedenfra, og massene brukes til ompakking av røret på den nedre del av strekningen. Eventuelt overskudd av masser vil bli brukt til grunneiers skogsbilveibygging.

Slik vi ser det er det permanent vei helt opp til inntaket som er noe av ankepunktet. I de øvre delene er det mye grunnlendt myr med innslag av små skogholt og enkelttrær. I det innslaget av åpen mark/myr er såpass stort i den øvre delen vil verken vei eller rørtrasé lede reinen mer enn åpen mark/myr vil gjøre. I hele vinterperioden vil veien være nedsnødd, og vil uansett ikke kunne gi noen påvirkning.

Nye veier vil bli lukket med bom (kan gjerne stilles som forutsetning). Det vil således ikke bli øket trafikk grunnet vei opp til inntaksdammen. Det er jaktbart elgareal også innenfor damområdet, samtidig som småviltjegere vil – som alltid – benytte området som før. Det blir altså ikke annen ekstra trafikk enn «damvokteren» som skal opp for å rense inntaksristen.

Den nedre delen av rørtraséen går gjennom produktiv skog. Iht. reglene for bygging av skogsbilvei er det påregnelig å få bygge traktor- eller skogsbilvei for å dekke skogbrukets behov. Viser i denne sammenheng til behandlingen av den omsøkte og godkjente byggetillatelsen for skogsbilvei til og

langs Bjørelva. For skogbrukets del vil det være naturlig å bygge traktor- eller driftsvei for å dekke den øverste delen av skogen. Fra kraftstasjon er skogsbilveien godkjent bygget videre oppover mot fjellet ca. 300 meter på sørsiden av elva.



Bilde 12: Bjørelva - med godkjent skogsbilvei på sørsiden.

Som alternativ kan høyspentlinjen legges i skogsbilveien til Leikhaugen og derfra i skogsveien eller grøften ned til denne ned til elva ovenfor Nessan Gård.

Vi viser ellers til høringsuttalelsen fra Mona og Kjell Asgeir Trones.

Vi mener at det konsesjonssøkte alternativ totalt sett gir små ulemper og ønsker primært konsesjon for ett av disse.

For å redusere mulige ulemper ved en kraftutbygging i Bjørelva kan vi – selv om vi ikke ønsker det primært, sekundært akseptere følgende endringer av prosjektet:

1. Det blir kun anlagt anleggsvei langs rørgatetraséen, som etter at anlegget er ferdig tildekkes for etablering av naturlig vegetasjon.
2. På de øverste 1100 metre erstattes rørgate og anleggsvei med tunnel.
3. Dersom pkt. 3 settes som vilkår, bygges dammen uten tilførselsvei. (Helikoptertransport av materialer).

Dersom pkt. 3 settes som vilkår, vil de øverste 1100 metre av rørtraséen forbli urørt, dvs. ca. 40 % av strekningen.

Med hilsen

For Ulvig Kiær AS

Anders Kiær