

Til: NVE

Per A. Løken

Myrlia 56, TEL.: (+47) 63 01 28 96
1481 Hagan
E-post: paloken@broadpark.no

Hagan, 31.01.2013

Høringsuttalelse om Einbugga kraftverk i Dovre kommune

Som eier av husene på Skjellstadsetra de siste 40 årene har jeg fått et godt inntrykk av den bruk som Einbuggdalen har for dyr og mennesker. Jeg har vært på stedet mange ganger hvert år på alle årstider. Det er gjentatte ganger observert reinflokker i området nedenfor og ovenfor setra. Det er videre sett elg, rev, hare, fjellvåk og et antall andre fugler. Fjellvåken med sine lyse ringer under hver ving er en fast beboer i området. Det har oftest vært ett eller to par. Den har sitt karakteristiske kallerop når det er to eller flere fjellvåker som seiler over den stille vidda. Jeg har ikke forsøkt å konkret lokalisere dens reder, men antar at disse ligger i de stupbratte skråninger på nordsiden av Einbugga ned fra Hagesetra.

De siste 10 – 15 årene har det på sommerstid passert mosjonister fra Dovrebygda. Disse har lagt opp en mosjonsrute på nordsiden av Einbugga opp til Hagesetra for der å krysse dalen på den gamle setersti over til Skjellstadsetra og så ned tilbake til bygda på en av seterstiene. Dette er en fin mosjonstur samtidig som det er en fin naturopplevelse.

Over alle disse 40 årene, har det fra tid til annen på sommerstid kommet fiskere forbi Skjellstadsetra. Disse har eller skal fiske i Einbugga. Hva de har fått av fangst er ikke kjent.

Den 4. desember 2012 ble det oversent en E-post til NVE som gjengitt nedenfor. Kopi av E-posten ble samtidig sent til aoh@ovf.no som er ansatt hos utbygger.

"Emne: Einbugga kraftverk, Fangdam i Einbugga og visualisering av anleggsvei

En dumper som kan romme 3 m³ flytende betong transportert i en bratt nedoverbakke er en rimelig stor dumper. Dette stiller tilsvarende krav til anleggsveien som planlegges ned til damstedet. Å kalle denne veien en "traktorvei" må betraktes som et klart "understatement".

"Visualiseringen" av anleggsveien fra start av rørgate til fangdam er vedlagt i tilsendt materiale. Denne er vist på flyfotografier av området. Dette er en meget dårlig visualisering som ikke gir mer informasjon enn vedlagte kart. I tillegg anbefales det derfor å utarbeide en eller to visualiseringer av anleggsveien, sett fra selve veien der den går ned den bratte lia ned til fangdammen. Her må det nødvendigvis bli kraftige skjæringer med en betydelig bredde etter at anleggsveien er anlagt. En visualisering her vil gi et inntrykk av

hvordan veien vil oppleves av de som ønsker å krysse Einbugga ned fra Skjellstadsetra.

I tilsendt materiale verserer det to forskjellige kart med forskjellig anleggsvei ned til Einbugga. Hvilket av disse kartene er utbyggers forslag til veitrasee? Vil dagens fine gamle setersti bli bevart eller ramponert?

Denne bratte lia er primært dannet ved at elva har gravet seg ned. Det er flere steder det fortsatt er utrasing av dalsiden nedover mot elva. I hvilken grad er det godtgjort at ikke de planlagte veiskjæringer og eventuelle utfyllinger, vil kunne gi grunnlag for nye ras?

Mvh Per Løken"

Så langt er denne E-post ikke besvart. Det er forstålig, men lite tillitsvekkende, at utbygger ikke ønsker å vise hvordan den gamle seterstien ned til Einbugga vil bli ramponert av en anleggsvei.

I Planendringsbeskrivelsen er det angitt om denne veien: "Veien til inntaket er i utgangspunkt planlagt som traktorvei, men det kan være aktuelt å bygge denne med en standard som helårs skogsbilvei på hele, eller deler av strekningen." Betegnelsen "traktorvei" på kart og i tekst grenser til det uhederlige, når det her åpnes for å bygge veien som helårs skogsbilvei. Skogsbilveier bygges i flere klasser. Helårs skogsbilvei er klasse III. Denne skal i følge gjeldende standard være minst 4 m bred inklusive skulder på hver side. I tillegg kommer veigrøft på oversiden av veien. Det stilles spesielle krav til maksimal helning på fylling og skjæring på sidene av veien, avhengig av aktuelle masser. I svinger skal bredden være større desto krappere svingen er. Minste svingeradius er 10 m etter senterlinje. Da skal veibredden være fra 7 til 9,5 m avhengig av svingens lengde. Den største stigning skal være 12 % som er vesentlig slakere enn inntegnede veier på endringsforslaget. Dimensjonerende aksellast er 10 tonn. Referansen til skogsbilveier er:



(www.skogkurs.no/vegnormaler/pdf/vegklasse%203.pdf) Med dumpere som kan laste opp til 3 m³ flytende betong er det sannsynligvis nødvendig med en vei av denne kvalitet. Men det er ingen traktorvei. Bildene viser eksempler på skogsbilveier under anlegg og ferdig bygget, begge i skrånende terreng. Det nederste bildet viser en vei hvor en aktuell dumper kan gå. Den aktuelle lia ned

til Einbugga er meget bratt der anleggsveien er planlagt. Ut fra foreliggende kart har lia en helning som på deler er brattere enn 1:1,6 i dette området. Det betinger betydelige skjæringer og/eller utfyllinger.

Inntaksdammen er prosjektert til å bli 4m høy og 30 m lang platedam. Dette gir et betongvolum på ca. 80 m³. Erfaringsmessig kan man legge på 25 % på dette slik at nødvendig betongvolum trolig blir 100 m³. Planen er å frakte betongen opp med dumper på den planlagte anleggsvei fra tunnelinnslaget til dammen. Dette innebærer at dagens gamle setersti opp fra påslaget av tunnelen og opp til Bakkesetra og videre fra nedenfor Skjellstadsetra og ned til Einbugga vil bli fullstendig ramponert fra tregrensen og ned til elva.

Fra påslaget av tunnel og opp til Bakkesetra er anleggsveien planlagt til delvis å følge den gamle setersti fra Skjellom og opp til Bakkesetra. Dette er en fin setersti som går oppover gjennom furu- og bjerkeskogen. Den har en betydelig kulturell verdi og fører tankene tilbake på de mange som har gått stien bakover i tiden. Den planlagte anleggsveien vil delvis ramponere denne fine gamle kulturstien. Hvor gammel er så denne stien opp til Bakke- og Skjellstadsetrene?

Alle gårdene på Dovre hadde sine setre på fjellet for beiting av budskapen om sommeren. Det vil være logisk å anta at de nærmeste setrene er de som ble tatt i bruk først. Kongsgården Tofte var en etablert gård i vikingetiden. Nabogårdene rett på sydsiden av Einbugga er sannsynligvis nær like gamle. Mange gårder på Dovre har sine setre langt inne i Grimsdalen og i Haverdalen. Setrene i Grimsdalen er fra opp til 1500-tallet. Det vil være logisk å anta at de ikke ville gått så langt dersom seterplassen på sydsiden av Einbuggdalen hvor Bakke- og Skjellstadsetrene ligger, hadde vært ledig. Disse setrene er følgelig antagelig eldre enn fra 1500-tallet. Dersom denne logikken er holdbar vil seterveien opp til Bakkesetra være så gammel at den faller inn under kulturminnelovens §§ 3-11 om automatisk freda kulturminne. I § 4, punkt d er det angitt at "Vegfar av alle slag", eldre enn 1537 er automatisk freda med sin sikringssone (§ 6). Det er utbyggers ansvar å kartlegge stiens alder før de ødelegger den gamle seterveien. Siden fjellet med sin villrein var et viktig næringsgrunnlag langt, langt tilbake i tiden, er det sannsynlig at stien opp på fjellet på sydsiden av Einbuggdalen er gått opp lenge før det ble etablert noen seter der. Denne stien kan derfor fort være fra vikingetiden eller enda eldre, selv om Bakkesetra ikke er så gammel. Fangstanleggene som er funnet på fjellet både øst og vest for Dovre, viser at fjellet var en viktig del av næringsgrunnlaget langt tilbake i tiden, lenge før vikingetiden.

Dovre kommune har etablert restriksjoner på området i Einbuggdalen vest for Rondane nasjonalpark. Det er her bl.a. bygge- og deleforbud og forbud mot motorisert ferdsel. Det forutsettes at kommunen

håndhever disse begrensninger i forhold til all aktivitet, også til Einbugga kraftverk.

Vedlagt er en artikkel i bladet Fortidsvern, nr. 3/2012: "Seterstier er også kulturminner." Her påvises det at gamle seterstier også er kulturminner som det er viktig å ta vare på.

Det anmodes derfor om at det finnes andre alternativer enn å bygge en ødeleggende anleggsvei mellom påslaget til tunnelen og dammen nede i dalbunnen.

Et alternativ er å benytte helikopter for transport fra påslaget for tunnelen og opp til dammen. På basis av foreliggende informasjon og geografiske posisjoner er det utarbeidet en forespørsel på en slik helikoptertransport. Vedlagte regneark viser tilbudene, bearbeidet slik at det skal passe til den aktuelle situasjon. Det er her regnet med at helikopteret kommer 3 ganger opp til Dovre. Første gang for transport av forskalingsmaterialer til dammen, en minigraver på 1000 kg, luftkompressor med steinborreutstyr, dynamitt, diesel, armering, bunnventil med rør og annet utstyr. Bruk av en minigraver betinger at løse steiner som må flyttes sprenges slik at vekten av delene kan håndteres av minigraveren. På den andre siden vil dette være et begrenset antall, da dammen kun er 30 m lang og bredden av damfoten neppe mye over et par meter.

Den andre gangen helikopteret trengs vil være når forskalingen er ferdig og klar for støpning. Betongen fylles direkte ned i forskalingsformen uten håndtering av annen art. Det vil måtte være igjen en åpning for vannet i elva. Her støpes det tredje gang helikopteret er på Dovre. Samtidig tas utstyret og det meste av forskalingsmaterialene med ned igjen til bilveien ved innslaget til tunnelen.

Som regnearket viser vil hele regningen til helikoptertransporten komme på ca 350.000,- NOK ex. MVA. Det er ingen nevneverdig forskjell mellom to forskjellige helikopterfirma. Prisen for helikoptertransport er vesentlig mindre enn kostnadene knyttet til bygging av en anleggsvei. Besparselsen ved bruk av helikopter vil være vesentlig større enn den begrensede merkostnaden knyttet til bruk av en minigraver sammenlignet med en større gravemaskin.

Denne løsning forutsetter at damvokter går på sine bein eller på ski opp til dammen, den samme løsning som var forutsatt i opprinnelig konsesjonssøknad.

Vi befinner oss ved et veiskille når det gjelder utbygging av fornybar energiproduksjon i Norge. På den ene siden vil elsertifikatene kunne være vesentlige bidrag til økonomien for det enkelte prosjekt som er konkurransedyktig. På den andre siden vil det kraftoverskuddet som denne utbygging vil gi, kunne føre til vesentlig lavere priser for

elektrisitet. Samtidig vil strengere krav til ENØK i nye bygg etter hvert dempe økningen av el-etterspørselen i Norge. Kraftoverskuddet planlegges eksportert i dagens og nye kabler til utlandet. Innen disse landene pågår det imidlertid en storstilt bygging av fornybar energiproduksjon innen sol og vind. Denne produksjonen kan i løpet av relativt få år bli så stor at det gir, på perioder av døgnet, et kraftoverskudd som disse landene ønsker å eksportere. Det Europeiske kraftmarked vil derfor om få år kunne være vesentlig forskjellig fra hva vi er vant til så langt.

Utfordringen for små vannkraftanlegg i Norge blir følgelig å se i glasskula for å finne ut av om den økede risiko er til å leve med. Særlig utsatt kan de små elvekraftverkene uten magasinmuligheter vise seg å bli. Jeg er ikke kjent med at det foreligger underlag som viser at utbygger har foretatt en relevant vurdering av økonomien og de økonomiske risikomomentene til Einbugga kraftverk for de første 10-15 åren av anleggets driftstid.

Med vennlig hilsen

Per Løken

Vedlegg: "Seterstier er også kulturminner", Fortidsvern, nr. 3/2012, Medlemsblad for Fortidsminneforeningen.

Regneark for kostnad på helikoptertransport fra påslag til damfot.

Notat - Mulige utviklingsretninger for det Norske og Europeiske kraftmarked