

Troms Kraft Produksjon AS

# Rieppi vindpark

## Fagrapport reiseliv og turisme

### Konsekvensutredning

2014-04-29 Oppdragsnr. : 5132699



|      |            |                                                 |            |             |          |
|------|------------|-------------------------------------------------|------------|-------------|----------|
| 1    | 29-04-2014 | Oppdatert visualisering i illustrasjon på s 18. | hstor      |             | hstor    |
| 0    | 25-06-2013 |                                                 | hstor      | olkle       | hstor    |
| Rev. | Dato:      | Beskrivelse                                     | Utarbeidet | Fagkontroll | Godkjent |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier. annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier. Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på

# Innhold

|          |                                                         |           |
|----------|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INNLEDNING</b>                                       | <b>6</b>  |
| <b>2</b> | <b>OMRÅDEBESKRIVELSE</b>                                | <b>8</b>  |
| 2.1      | Lokalisering                                            | 8         |
| 2.2      | Planområdet                                             | 8         |
| <b>3</b> | <b>TILTAKET</b>                                         | <b>9</b>  |
| 3.1      | Nøkkeltall for utbyggingen                              | 9         |
| 3.2      | Vindturbinene                                           | 9         |
| 3.3      | Nettilknytning                                          | 11        |
| <b>4</b> | <b>KONSEKVENSER AV TILTAKET</b>                         | <b>12</b> |
| 4.1      | Data- og kunnskapsgrunnlaget                            | 12        |
| 4.1.1    | Reiseliv og vindkraft - generelt om kunnskapsstatus     | 12        |
| 4.1.2    | Reiselivsplaner i Storfjord kommune                     | 13        |
| 4.2      | Null-alternativet                                       | 14        |
| 4.3      | Vindparkens influenssone                                | 15        |
| 4.4      | Reiselivsaktørers interesser i influensområdet          | 15        |
| 4.4.1    | Generelt om bruk av det berørte området                 | 15        |
| 4.4.2    | Arrangementer                                           | 16        |
| 4.4.3    | Reiselivsaktører i vindparkens nærområde                | 17        |
| 4.4.4    | Reiselivsaktører i tilstøtende områder                  | 19        |
| 4.5      | Effekter av vindparken med konflikt- / synergipotensial | 22        |
| 4.5.1    | Anleggsperioden                                         | 22        |
| 4.5.2    | Driftsfasen                                             | 22        |
| 4.6      | konsekvensvurdering                                     | 24        |
| 4.6.1    | Konklusjoner                                            | 26        |
| 4.6.2    | Avbøtende tiltak                                        | 26        |
|          | Referanser                                              | 28        |
|          | Informanter:                                            | 28        |
|          | Informanter forts.:                                     | 29        |
|          | Vedlegg                                                 | 29        |

## Sammendrag

Denne rapporten omhandler konsekvenser for reiseliv og turisme som følge av Troms Kraft Produksjon sine planer for en vindpark ved Rieppi, i Storfjord kommune.

Erfaringsgrunnlaget med hensyn til vindparker konsekvenser for reiseliv og turisme i Norge er begrenset, men de mest oppdaterte studier på området viser at eksisterende vindparker har gitt få og små konflikter til nå. Generelt har områder med vindparker heller opplevd omsetningsøkning i reiselivsbransjen, spesielt innen hotell- og motellsektoren, og først og fremst i anleggsperioden. Noe av økningen i hotell- og motellsektoren kan direkte tilskrives aktiviteter ved vindparken, mens for andre sektorer oppleves også vekst, men her er årsakssammenhengen i liten grad dokumentert.

Et større konfliktpotensial kan forventes som følge av sumeffekter ved storstilt vindkraftutbygging i en region, men dette vurderes ikke som relevant for Rieppi-prosjektet.

Innspill fra reiselivsaktører i området tilsier i liten grad konflikt i forhold til eksisterende reiseliv, men et sannsynlig lokalt konflikt-potensial i forhold til nyetableringer basert på nye nisjeprodukter innen naturbasert reiseliv i øvre del av Skibotndalen.

Med utgangspunkt i

- små konflikter registrert ved eksisterende vindparker
- lokaliseringen i god avstand fra regionens viktigste attraksjoner
- samlokalisering med andre tyngre tekniske inngrep
- stor avstand til andre vindparker
- potensial for positive synergier, spesielt i anleggsfasen

-så forventes de negative konsekvensene av tiltaket å bli små for reiselivet samlet sett. Anleggsfasen forventes å gi økt aktivitet, om enn i moderat omfang. Dette kommer primært i hotell-, motellsektoren og en betydelig andel forventes å komme på finsk side, hvor denne sektoren står sterkest i dag.

Konsekvensgraden for anleggsfasen kan kategoriseres som liten, positiv, mens konsekvensgraden for driftsfasen forventes å bli liten, negativ, primært som følge av den visuelle påvirkningen ved Helligskogen Fjellstue.

Det anbefales dialog mellom utbygger og reiselivsnæringen for å minimere ulemper, og ivareta synergieffekter som felles bruk av infrastruktur eller kjøp av varer og tjenester. For å unngå konflikter er en god trafikkavvikling langs E8 avgjørende i anleggsfasen. Tilsvarende må utbyggingen ta høyde for viktige arrangementer i området og spesielt sikre at Lavkarittet kan gjennomføres selv om utbygging pågår. Ved merking av turbinene som luftfartshindre, anbefales alternativ merking vurdert, og drøftet med luftfartsmyndighetene. Dette for å unngå unødig lysforurensing i et område som er attraktivt for nordlysturisme.



# 1 INNLEDNING

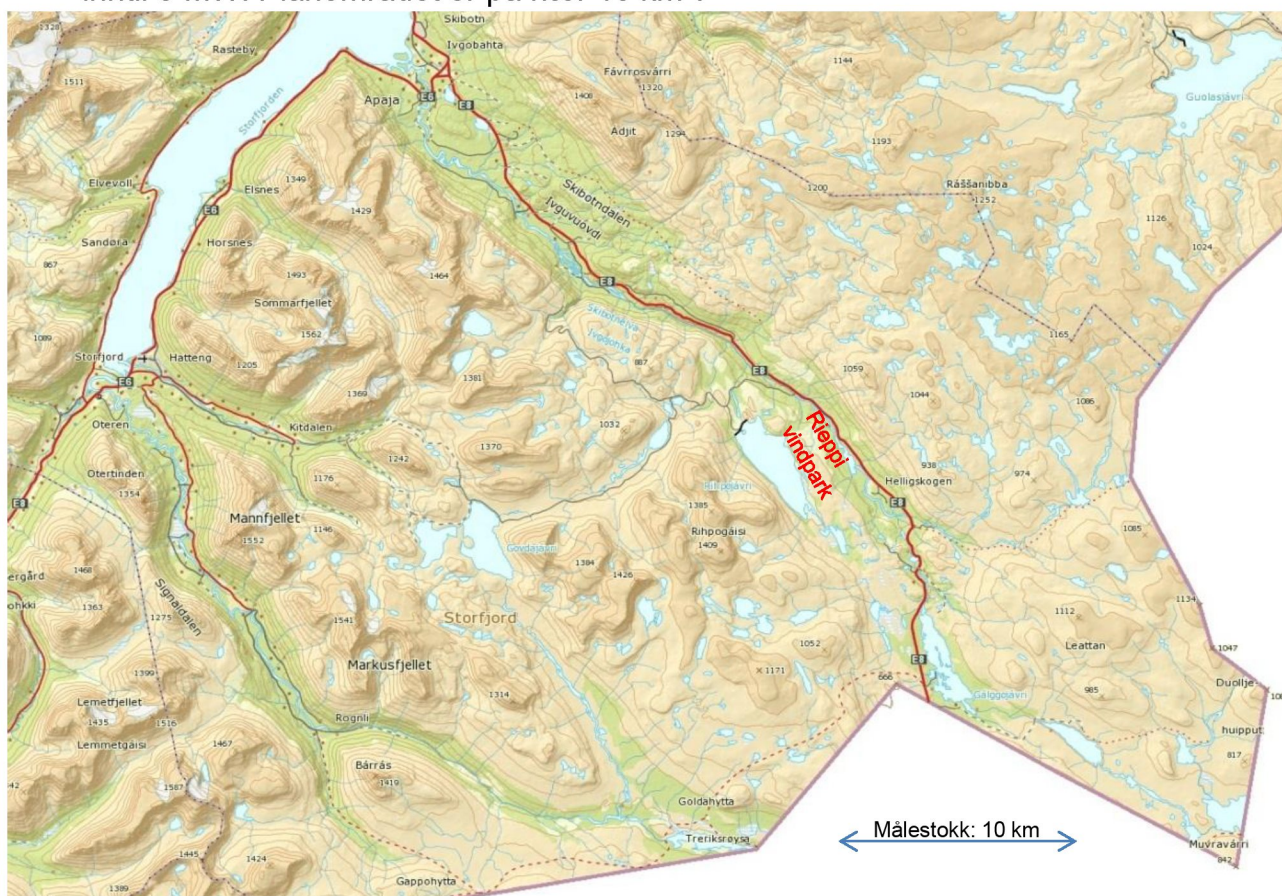
Troms Kraft Produksjon AS (TKP) planlegger å bygge en vindpark ved Rieppi nær Skibotn i Storfjord kommune. Denne rapporten har til hensikt å dekke utredningskravene for temaene reiseliv og turisme stilt i NVEs krav om tilleggsutredninger.

Reiselivsnæringen i området beskrives kortfattet, og tiltakets mulige virkninger for reiseliv og turisme vurderes.

Vurderingene er basert på informasjon innhentet hos lokale myndigheter, reiselivsnæringen og andre relevante informasjonskilder. Utredningen er basert på erfaringer og forskningsresultater fra andre områder med etablerte vindkraftverk.

I tillegg er det tatt hensyn til fagrapportene for de tilstøtende temaene Friluftsliv, Landskap, Støy, Skyggekast og refleksblink.

Området planlegges utbygd med inntil 26 vindturbiner, hver med installert effekt på inntil 3 MW. Planområdet er på nær 10 km<sup>2</sup>.



Figur 1 Kartskissen viser lokalisering av vindparken.



## 2 OMRÅDEBESKRIVELSE

### 2.1 LOKALISERING

Rieppi ligger i øvre del av Skibotndalen, i Storfjord kommune (indre Troms). Det planlagte utbyggingsområdet ligger i ca. 500 meters høyde, på en lite kupert fjellrygg, øst for vatnet Rihpojavri, midt i den 4-5 km brede Skibotndalen. Rihpojavri benyttes som vannmagasin for Skibotn kraftverk og reguleres mellom kote 445 og 486.

Alternativ lokalisering av vindparken lenger inn i Lavkadalen har vært vurdert på oppfordring fra Storfjord kommune, men har ikke vært mulig å gå videre med som følge av uegnede vindforhold.

### 2.2 PLANOMRÅDET

Planområdet utgjør nær 10 km<sup>2</sup> og berører én eiendom, eiet av Statskog.

Det er ingen fritidsboliger eller annen bebyggelse i selve planområdet, og ingen verneplaner eller fredningsvedtak berører området.

Landskapet rundt planområdet preges av kontrasten mellom den lave fjellvidden i øst og de høytliggende skyvedekkene (Rieppegaissa) i vest med tilhørende rik arktisk-alpin vegetasjon.

Naturen i vindparkens nærområde (definert som en buffersone på 1 km rundt planområdet) er allerede sterkt berørt av naturinngrep. Tyngre inngrep omfatter anleggsveier, vassdragsreguleringer og kraftlinjer. Selve planområdet er preget av reguleringen i Rihpojavri og spor etter Forsvarets aktiviteter. En utbygging vil derfor ikke komme i konflikt med inngrepsfrie naturområder og vil ikke endre uberørte naturområders avstand til tyngre tekniske inngrep. Rieppi vindpark vil heller ikke komme i konflikt med verneplaner eller fredningsvedtak. I kommunens arealplan er området definert som LNF- område.

## 3 TILTAKET

### 3.1 NØKKELTALL FOR UTBYGGINGEN

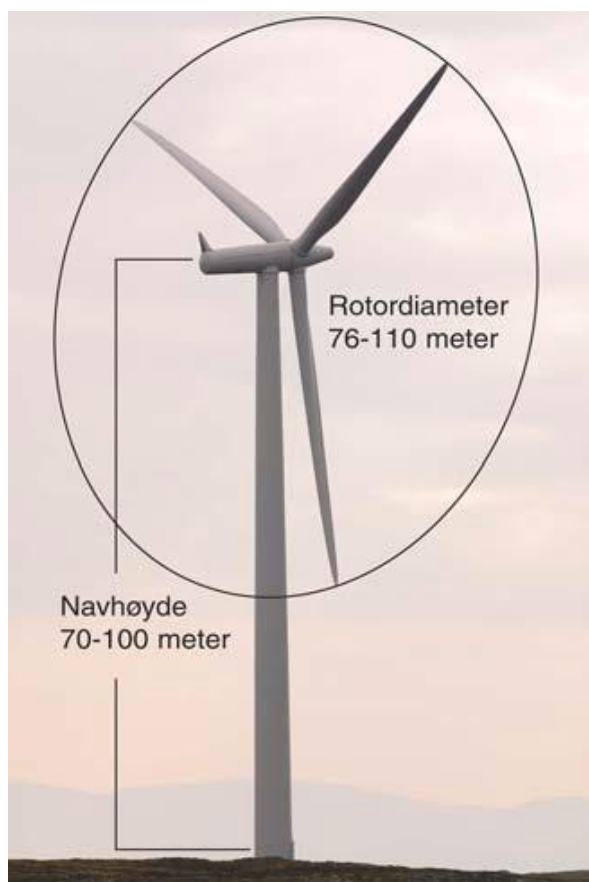
Sannsynlige nøkkeltall for utbyggingen er:

Tabell 1: Nøkkeltall for vindparken

| Egenskaper            | Størrelse                 |
|-----------------------|---------------------------|
| Antall vindturbiner   | 26 stk                    |
| Effekt pr. vindturbin | 3 MW                      |
| Samlet installasjon   | 78 MW                     |
| Båndlagt område       | Totalt 10 km <sup>2</sup> |

### 3.2 VINDTURBINENE

Vindturbinene produserer elektrisitet ved å utnytte bevegelsesenergien i vinden. Rotoren, som består av 3 vinger montert på et nav, omdanner vindenergien til rotasjonsenergi som, eventuelt via et gir, driver en generator som genererer elektrisitet. Maskinhuset dreier seg med vindretningen slik at rotorplanet til enhver tid står på tvers av vindretningen. Ettersom vindhastigheten, og dermed energiinnholdet i vinden, øker med høyden over bakken, er det viktig at tårnet har stor høyde. De fleste vindturbiner produserer elektrisk energi ved vindhastigheter mellom ca. 4 m/s og 25 m/s. Energiproduksjonen øker fra null ved 4 m/s til full produksjon ved om lag 14 m/s. Ved vindhastigheter mellom 14 m/s og 25 m/s er energiproduksjonen tilnærmet konstant tilsvarende installert effekt. Ved vindhastighet over 25-27 m/s stopper de fleste typer vindturbiner for å unngå for sterke mekaniske påkjenninger på konstruksjonen. Vindhastigheter over dette nivået er sjeldne.



*Figur 3: Typiske dimensjoner for aktuelle vindturbiner på 3 MW.*

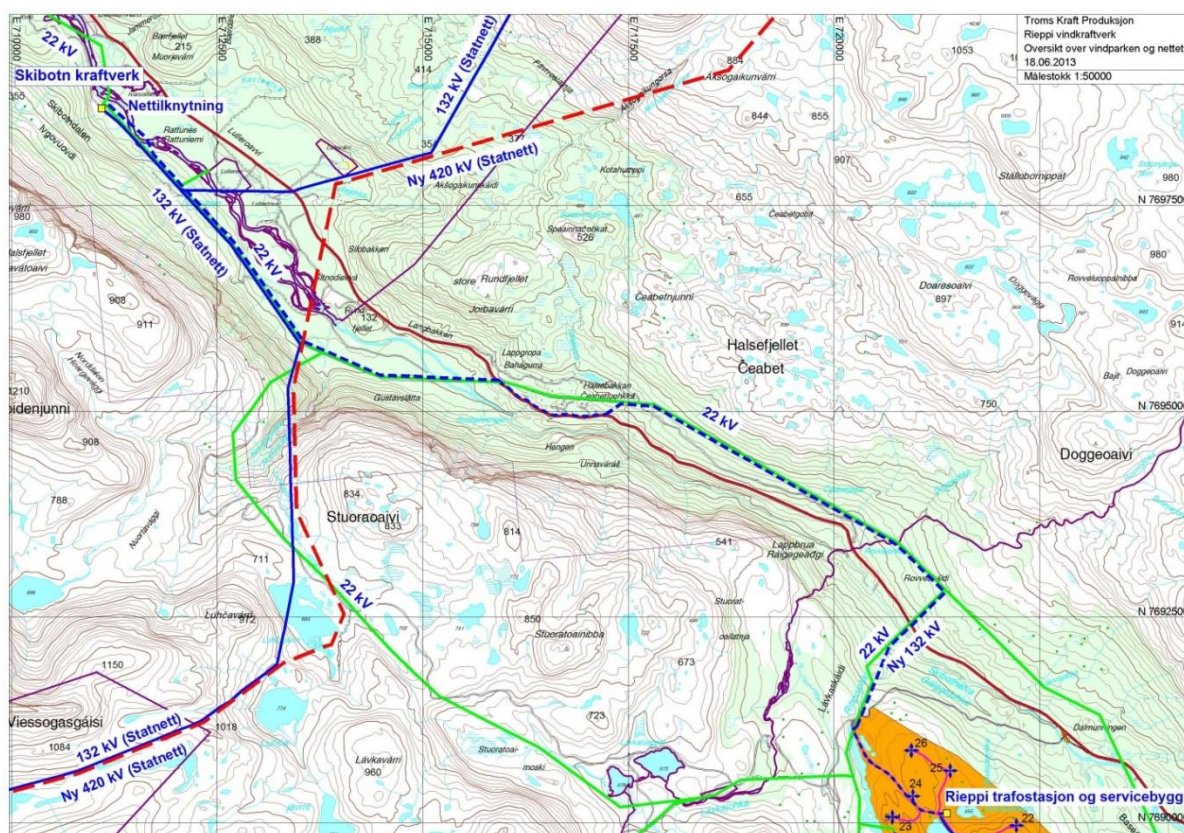
Vindturbiner med en installert effekt på 2-3 MW representerer dagens teknologi og vurderes samtidig som teknisk og økonomisk optimale for prosjekter som realiseres i dag. Eksempler på nøkkeldata for Vestas V90 3 MW vindturbiner er vist i Tabell 2.

Tabell 2: Hoveddata for aktuell vindturbintype.

| Komponent/parameter | Dimensjon/data |
|---------------------|----------------|
| Merke               | Vestas V90     |
| Nominell effekt     | 3 MW           |
| Navhøyde            | 65 - 105 m     |
| Rotordiameter       | 90 m           |
| Rotorhastighet      | 16 omdr/min    |

### 3.3 NETTILKNYTNING

Rieppi vindkraftverk vil bli tilknyttet regionalnettet via en 132 kV nedgravd jordkabel fra transformatorstasjonen inne i planområdet og ut til eksisterende anleggsvei fra Dalmunningen. Kabelen blir nedgravd i vegskulderen i internveisystemet til vindkraftverket. Fra eksisterende anleggsvei er det planlagt en 132 kV luftledning nedover Skibotndalen til transformatorstasjonen ved Skibotn kraftverk. Denne ledningen vil i stor grad parallellføres med eksisterende 22 kV ledning nedover dalen. Ledningen er planlagt med H-master i tre eller kompositt.



Figur 4 Kart med planlagt nettilknytning.

# 4 KONSEKVENSER AV TILTAKET

## 4.1 DATA- OG KUNNSKAPSGRUNNLAGET

### 4.1.1 *Reiseliv og vindkraft - generelt om kunnskapsstatus*

Moderne vindkraftverk er bygget ut i begrenset omfang i Norge. Erfaringsgrunnlaget er derfor heller ikke omfattende med hensyn til faktiske konsekvenser for reiseliv og turisme, men noen undersøkelser finnes.

Vestlandsforskning, representert ved Eli Heiberg et.al, publiserte i mars 2009 rapporten "Vindkraft, reiseliv og miljø. Dette er per i dag den mest omfattende norske studien som er gjennomført på dette temaet og omfatter en litteraturstudie, holdningsundersøkelse og casestudier. Den ble utført på oppdrag fra NHO Reiseliv, Vestavind Kraft og Energibedriftenes Landsforening.

Resultatet av denne studien viste at det var få konflikter mellom eksisterende reiseliv og eksisterende vindparker, og at de konfliktene som ble identifisert var små.

Undersøkelsen av turistenes holdninger tydet likevel på at det kan være et potensial for konflikter dersom det blir flere og større anlegg langs norskekysten, og at disse i større grad blir lokalisert til områder med stor potensiell verdi for reiselivet eller i områder med allerede stor reiselivsaktivitet. Sumeffekter representerer dermed en betydelig usikkerhet i forhold til de reelle konfliktpotensialene mellom en storstilt utbygging av vindkraft og reiselivsinteresser. Noen smerteterskel er imidlertid ikke identifisert.

Vestlandsforskningens hovedkonklusjon var at i 2009 framsto forholdet mellom vindkraft og reiseliv som relativt lite konfliktfylt, men at spørsmålet om sumvirkninger av vindkraftutbygging i forhold til reiselivet ikke er håndtert godt nok. Da antallet nye vindkraftverk i Norge etter 2009 er svært beskjedent antar vi at denne konklusjonen også gjelder i 2013. Vestlandsforskningens rapport vurderes som den mest omfattende og relevante utredning vedrørende vindkraft og norsk reiseliv per i dag.

En annen norsk studie som også omhandler temaet reiseliv er presentert i Ask Rådgivnings rapport "Ringvirkninger av vindkraftutbygging", utgitt i oktober 2010. Her inngikk reiseliv/turisme som et eget element i en studie som kartla erfaringer etter utbyggingene av vindkraftverkene Smøla I og II, Hitra, Bessakerfjellet og Kjøllefjord. Resultatene fra denne studien er i godt samsvar med Vestlands-

forsknings konklusjoner. De berørte områdene har opplevd vekst i turismen etter utbygging, men det poengteres at dette i liten grad har blitt knyttet direkte til vindkraftutbyggingen. Unntak gjelder for typisk hotell/motell-virksomhet som ofte kan vise til en betydelig omsetningsøkning, spesielt i anleggsperioden. Dette forutsetter imidlertid ledig kapasitet, noe som ikke alltid har vært tilgjengelig. Noen reiselivsaktører har registrert negative tilbakemeldinger fra turister vedrørende vindkraftverk, men det påpekes at disse turistene likevel har returnert til samme sted året etter. Ingen intervjuobjekter viser til nedgang i antall besøkende som kan knyttes til vindkraftverkene.

For Rieppi spesielt er det imidlertid også faktorer som tilsier at svenske studier kan ha stor relevans i og med at planområdet er ligger i et fjellområde, mens de fleste norske referanser er til vindkraft i kyststrøk. Relevant i så måte er rapporten "Vindkraft i Jämtland - En studie relaterad till turism", skrevet av Bosse Bodén ved Turismforskningsinstitutet ETOUR. Konklusjonene her er at det vil være risiko for interessekonflikter mellom turisme og vindkraft, og at dette påvirkes av faktorer som landskapstype, turistnæringens størrelse og reisemålstype. Risikoen for konflikter forventes å være mer fremtredende i landskapstyper med høy natur- og kulturverdi. Bodén utreder imidlertid konsekvensene av langt mer omfattende utbygging enn det som er aktuelt ved Rieppi. I så måte kan også denne utredningen sies å være i tråd med de norske studiene med hensyn til sumeffekter.

Resultatene av forsknings- og utredningsarbeidet som her er omtalt, tolkes dithen at storstilte og/eller mange utbygginger i en region kan få betydelige negative konsekvenser for reiseliv, mens mer moderate utbygginger, uten betydelige sumvirkninger i forhold til andre vindparker, forventes å gi få konflikter, normalt av lokal karakter. Positive synergier kan forventes for deler av reiselivssektoren, spesielt i anleggsfasen.

#### **4.1.2 Reiselivsplaner i Storfjord kommune**

Kommunen har, i samarbeid med den lokale reiselivsnæringen, identifisert behov for en helhetlig og langsiktig plan for utviklingen av reiselivsnæringen og samordning av utviklingsarbeid mellom kommunene i Lyngenregionen. Det er derfor etablert et interkommunalt samarbeid mellom kommunene Storfjord, Kåfjord og Lyngen om å utarbeide en felles strategisk reiselivsplan.

Det er her utarbeidet et planutkast som ble lagt ut til høring sommeren 2011 med høringsfrist 15. september.

Planens tidshorisont er 2011-2015 og visjonen gitt i utkastet er at "Reiselivet i Lyngen-regionen skal være mest foretrukket i Nord-Norge innen naturbaserte aktiviteter".

For Storfjord kommune identifiseres de største attraksjoner per i dag til å være Nord-Troms Museum på området hvor Skibotn markedet årlig arrangeres (Skibotn sentrum), Steindalsbreen og Otertind. (Ingen av disse attraksjonene er i nærheten av Rieppi (red.anm.).)

Viktigste utviklingstrekk i senere tid har i følge planutkastet vært:

- Stor satsing ved flere av campingplassene på helårscampere fra Tromsø og Troms for øvrig
- Større fokus på aktivitetstilbud, flere mindre aktører har dukket opp og er i etableringsfasen
- Kommunen har tilrettelagt for en samhandlingsarena for reiselivsaktører ved etableringen av Reiselivsforum som er en felles utviklings- og samarbeidsarena for aktører, politikere og byråkrater

Hovedmålet for planperioden er formulert som følger:

"Gjennom forsterket markedsføring og samarbeid skal reiselivet i Lyngenregionen tilføres flere gjester som grunnlag for økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter."

Hovedstrategier omfatter prioritering av følgende innsatsområder for planperioden:

- Samarbeid på tvers av bedrifts- og kommunegrenser om felles organisering
- Forsterket og mer effektiv markedsføring og distribusjon av etablerte produkter i nåværende markeder, og utprøving av nye markeder
- Produktutvikling gjennom å utvikle temakonsepter med fokus på naturbaserte aktiviteter

I forhold til vindkraft er det primært planens fokus på nye naturbaserte aktiviteter som er relevant i forhold til en konsekvensvurdering.

## **4.2 NULL-ALTERNATIVET**

Når forventede konsekvenser av en utbygging vurderes refereres dette til en alternativ situasjon uten utbygging. Det er da vanlig å benytte dagens situasjon som utgangspunkt med mindre det finnes alternative scenarier som fremstår som like (eller mer) realistiske.

I de innspillene vi har fått har det kommet frem visjoner om en kraftig satsing på reiseliv blant annet gjennom det interkommunale samarbeidet med Lyngen og Kåfjord, omtalt i forrige avsnitt. Samarbeid på tvers av landegrensene og aktive reiselivsaktører i regionen er andre faktorer som taler for en positiv utvikling. Dette

tilsier at situasjonen dersom vindparken ikke bygges kan bli noe økt bruk av området i form at opplevelsesturisme, spesielt vinterstid.

Som null-alternativ og dermed utgangspunkt for konsekvensvurderingene er det antatt en moderat økning i reiselivsaktiviteten i forhold til dagens situasjon.

#### **4.3 VINDPARKENS INFLUENSZONE**

Influensområdet i forhold til reiseliv lar seg vanskelig definere entydig. Influensen vil være sterkt avhengig av type reiseliv som omhandles. Det vil geografisk sett være øvre del av Skibotndalen som påvirkes, primært ved at vindparken er synlig, men mange reiselivsaktører lokalisert andre steder vil kunne ha gjester som i ulike sammenhenger benytter seg av de berørte områdene. I denne rapporten er det valgt å avgrense influenssonen fysisk til de områder hvor vindparken er synlig, mens potensielt berørte reiselivsaktører er avgrenset til de i regionen som kan forventes å aktivt benytte de berørte områdene i sitt reiselivsprodukt. Dette omfatter på norsk side i hovedsak aktører i Storfjord kommune og på finsk side aktører i Kilpisjärvi.

#### **4.4 REISELIVSAKTØRERS INTERESSER I INFLUENSOMRÅDET**

##### **4.4.1 Generelt om bruk av det berørte området**

Reiselivsrelatert bruk av området hvor vindparken vil være synlig, omfatter flere aspekt. Den største kategorien reisende er gjennomreisende som ser området som en del av landskapet når de kjører inn eller ut av Norge.

Den kategorien reisende som forventes å bli mest berørt er tilreisende som benytter nærområdene til friluftslivsaktiviteter, gjerne med overnatting på nærliggende campingplasser eller Helligskogen Fjellstue. Friluftslivet i området er utredet i egen fagutredning og beskrivelsene gitt her er dels basert på dette arbeidet.

Regionen har et stort antall campingplasser, med betydelig kapasitet for campingvogner. Det er i stor grad tilrettelagt for helårsbruk av vognene, blant annet med skuterløyper som gjør det mulig å kjøre fra Otern, Hatteng eller Skibotn og opp til Riksgrensen (jf. vedlegg 2 Snøscooterløyper i Storfjord). De øvre deler av Skibotndalen, fra Nordalen og innover mot grensetraktene er av de mest brukte områdene i dalføret. Fjellområdene rundt anleggsveien, fra dalbunnen (Dalmunningen) og innover er lett tilgjengelig, spesielt i barmarksperioden, da veien brukes mye som transportåre for å komme til fjellene innenfor. Fjellområdene er mye brukt, også av tilreisende, som om høsten kommer i et

betydelig antall. En del av brukerne benytter seg av overnattingstilbud ved Helligskogen fjellstue eller campingplasser i området.

Det bedrives jakt, fiske og turgåing i området. Rypejakt (li og fjellrype) er viktig, spesielt fjellrypejakt i fjellene vest for planområdet. Fiske har ingen betydning i selve planområdet, men Helligskogvatnet er mye brukt, både sommer og vinter.

Jakt på lirype foregår i selve planområdet. Bærplukking, spesielt multe bedrives på myrområdene i selve planområdet, og områdene sør for Roggejavri.

På vinteren er det liten skiaktivitet innenfor planområdet, men noe i nærliggende områder.

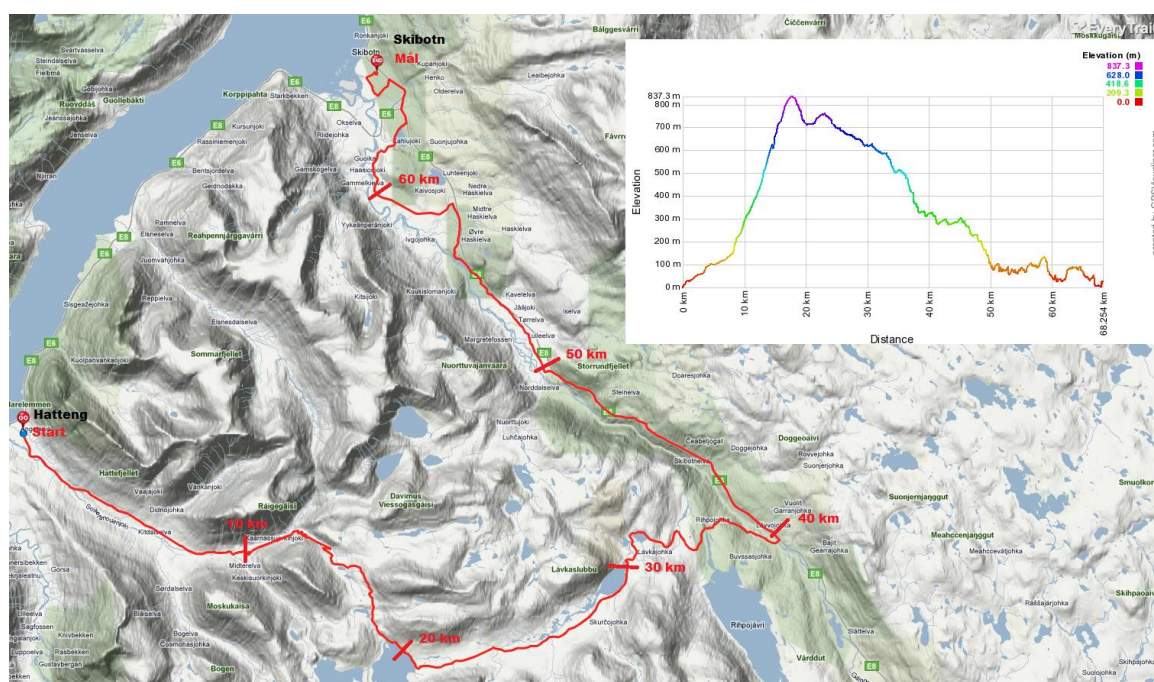
Nye satsingsområder som er aktuelle for reiselivet omfatter nordlysturisme og krigsminneturisme.

Nordlysturismen eksisterer allerede i dag, men foregår i stor grad med Tromsø by som utgangspunkt for utflukter. Reisemål for utfluktene bestemmes da på kort varsel basert på lokale værforhold. Skibotndalen er interessant pga. svært gode værforhold og lett tilgjengelighet.

Krigsminneturisme er per i dag ikke utviklet i området, men har kommet i fokus som følge av områdets viktige rolle i moderne norsk krigshistorie. Sentralt i så måte er forsvarslinjene Lyngelinjen og Frøylinjen. Førstnevnte ble etablert av tyskerne i 2. verdenskrig, for å stoppe en eventuell russisk fremrykking fra nord. Frøylinjen ble senere etablert av det norske forsvaret som en forsvarslinje som mot Sovjetunionen under den kalde krigen. Anleggene har i dag ingen militær funksjon og er i ferd med å saneres. Deler av Frøylinjen er imidlertid foreslått vernet, noe som kan innebære en viss tilrettelegging for krigsminneturisme.

#### **4.4.2 Arrangementer**

Av større arrangementer i nærområdet må Lavkarittet nevnes, et sykkelritt for terrengsykler. Lavkarittet 2012 ble arrangert for 16. gang og er det største terrengsykkelrittet i Nord Norge. Det har også status som seedingritt for Birkebeineren. Rittet er på omtrent 68 km, og går over fjellet fra Hatteng til Skibotn. I tillegg til Lavkarittet arrangeres Nordlysrittet samme dag, som et tilbud til de under 16 år, og trimklasser for damer og herrer.



Figur 5 Løypekart for Lavkarittet hentet fra [www.lavkarittet.no](http://www.lavkarittet.no).

Det er også vurdert om det skal arrangeres et skirenn i samme trase som Lavkarittet, men dette har så langt ikke blitt gjennomført.

Nytt fra 2012 er Skibotn Stifestival, et arrangement med et bredt spekter av terrengsyklingsaktiviteter i Skibotn og omegn. Arrangementet ser ut til å bli en årlig begivenhet som til nå er lagt til sensommeren/midten av august. Her benyttes diverse skogs- og fjellstier i Skibotndalen og omegn til turer og konkurranser.

Hovedvekten av løyper ligger imidlertid lenger ned i Skibotndalen. I følge initiativtaker og promotor Kristian Løwe (pers.medd.) benyttes ikke øvre deler av Skibotndalen i sykkelmiljøet hans.

#### 4.4.3 Reiselivsaktører i vindparkens nærområde

Reiselivsaktører i området er kartlagt gjennom internettsøk og kontakt med Storfjord kommune.

De fleste norske aktørene har vist seg å være medlemmer i Storfjord Reiselivsforum. Disse, supplert med andre relevante aktører identifisert av Storfjord kommune ved Riitta Leinonen, er tilskrevet per epost og kontaktet per telefon for et kort telefonintervju, jf. vedlegg 1.

### Helligskogen Fjellstue

Helligskogen Fjellstue sør for Helligskogvatnet, var tidligere en fjellgård og skyss-stasjon. De gamle bygningene fra 1800-tallet ligger på en liten voll, omkranset av store steingjerder. Stedet har også vært en samisk offerplass.

Inntil nylig ble Fjellstuen drevet dels som et vandrerhjem som tilbød overnatting i 10 soverom, og hadde rundt 55 campingvogner stående. Stedet har tidligere hatt åpent i påsken og fra 20. juni til 20. august, hvor det også var kafédrift. Ellers i året var det åpent for utleie av rom etter bestilling (pers. medd. John Simon Bertinussen).

For tiden er nye eiere i ferd med å utvide/utvikle tilbudet og satser på helårsdrift (pers. medd. Steinar Overelv). Det tilbys, som tidligere, overnatting med 10 rom samtidig som kafetilbudet opprettholdes/utvides. Det legges opp til en standardheving på rommene som kan innebære noe færre sengeplasser en tidligere. Antall helårsplasser for campingvogner reduseres også noe for å tilrettelegge for nye aktiviteter. Dette innebærer at det fremover tilbys ca. 50 helårsplasser og 10 -15 døgnplasser.

Nye satsingsområder er blant annet nordlysturisme i et samarbeid med Tromsø Safari. Den totale aktiviteten forventes å utgjøre ett til to årsverk, og nordlysturismen alene forventes å gi en årlig omsetning på 250-300 000 kr.

I dag er Fjellstuen bl.a. utgangspunkt for lengre fjellturer i området. Selve planområdet og området vest for elva benyttes en del til rypejakt og jegere benytter seg av kafé- så vel som overnattingstilbudet. Syklister forventes også å bli en stadig større kundegruppe.

De fleste besøkende, historisk sett, har vært forbipasserende som benyttet kafeen eller overnattet én natt før de reiste videre, men dette bildet kan forventes å endres som følge av den pågående omleggingen av driften.



*Figur 6 Visualisering av tiltaket fra Helligskogen Fjellstue*

#### Helligskogen militærleir

Ved Helligskogvatnet øst for planområdet, nær E8, ligger Helligskogen leir som eies av Forsvaret, og benyttes til kurs og andre aktiviteter.

#### Perskogen camping

Perskogen Camping ligger ca. 3 kilometer oppover i dalen fra selve planområdet. Stedet drives i vinterhalvåret for vinterturisme. På campingplassen har rundt 100 campingvogneiere vognene sine som utgangspunkt for vinterturisme. Stedet fungerer som utgangspunkt for skiturer og scooterturer i løypene inn i fjellområdene rundt. Ingen løyper går inn i selve planområdet. Anlegget stenges om sommeren av hensyn til reindriften.

### **4.4.4 Reiselivsaktører i tilstøtende områder**

#### Campingplasser i Storfjord kommune

*Brennfjell camping* ligger lenger nede i dalføret ca. to mil fra planområdet og én mil fra Skibotn sentrum. Den har åtte hytter og plass til vel 100 campingvogner. Besøkende turister bruker områdene rundt planområdet til friluftaktiviteter som turgåing, bærplukking og jakt. (Pers. medd. Bjørnar Seppola).

*Olderelv Camping* ligger i gangavstand fra Skibotn sentrum, og har åtte hytter og kapasitet for 250 campingvogner (helårscamping). (Pers. medd. Geir Asbjørn Johnsen).

*Strandbu Camping* ligger i Skibotn sentrum ved Skibotnelva og har 9 hytter samt et godt tilbud for campingvogner. Brukerne her benytter blant annet fjellområdene innover mot Treriksrøysa, men det aktuelle planområdet vurderes ikke som viktig eller attraktivt tatt i betraktning inngrepene som allerede er der. (Pers. medd. Rasmus og Stein Are Engstad).

*Skibotn Camping* ligger ved sjøen inntil E6 i Skibotn sentrum. Den har 10 hytter, og kapasitet for ca. 45 campingvogner.

*Slettnes Caravanpark* ligger på Slettnes midt mellom Storfjord og Skibotn. Plassen ligger ved sjøen og har kapasitet for 80 campingvogner. Stedet appellerer spesielt til de som er interessert i sjø, båt og fiske. (Pers. medd. Hallgeir Naimak).

Generelt ligger disse campingplassene i avstander som tilsier at gjester i liten grad forventes å benytte seg av vindparkens nærområder, med unntak av transport-etapper langs E8 eller langs skuterløypen opp Skibotndalen.

### Welcome Inn Hotel Lyngskroa

Lyngskroa ligger i Otern vel 5 mil fra Rieppi. Dette er et Fullsortiment hotell med en total kapasitet på 68 sengeplasser som både markedsfører seg mot kurs- og konferansemarkedet så vel som turistmarkedet. De tilbyr en rekke aktiviteter i samarbeid med lokale samarbeidspartnere, og har scooterløype fra hotellet som gjør det mulig å kjøre innover til fjellområdene mot Sverige og Finland.

### "Tundrea Holiday Resort" og "Lapland Hotel Kilpis"

"Tundrea Holiday Resort" og "Lapland Hotel Kilpis" ligger i Finland ved Kilpisjärvi ca. 30 kilometer fra Rieppi. Førstnevnte baseres på hytter og leiligheter for 2 til 8 gjester per enhet. Her er det totalt 15 boenheter. Lapland Hotel Kilpis har vel 30 hotellrom. Hotellene profilerer seg på diverse opplevelsestilbud knyttet til friluftsliv i området rundt innsjøen Kilpisjärvi, storslåtte utsikter og gode forhold for å oppleve nordlys.

### Lyngsfjord Geotour

Lyngsfjord Geotour er en ny reiselivsbedrift i etableringsfasen som nå starter bygging av et leilighetskompleks i kategorien sjøbuer med en samlet overnattingskapasitet på 32 senger i byggetrinn 1 og med planer om en dobling av kapasiteten ved et eventuelt byggetrinn 2. Anlegget ligger vest for Storfjord med 60 km kjøreavstand til planområdet.

De vil satse på aktiviteter som fiske og fjellvandring, brevandring, padling og hunde- og skutersafari i samarbeid med andre aktører i området. (Pers.medd. Malvin Nygård).

### Signatur Signaldalen Turopplevelser

Signatur Signaldalen Turopplevelser er en enmannsbedrift som tilbyr turopplevelser i form av kjøring med hundespann, fisketurer med eller uten hundespann, toppturer og kanopadling. Overnatting i lavvo eller telt inngår i enkelte av turene. Viktigste turområder er i Signaldalen, men enkelte turer går til øvre del av Skibotndalen, og da primært fordi fiskemulighetene her er gode. Dette vil typisk dreie seg om 3- 5 turer per vinter. Turmålene vil da ligge på andre siden av E8 i forhold til vindparkens planområde, men vindparken vil være godt synlig på deler av turene. (Pers medd. Tore Figenschou).

### Lyngsfjord Adventure

Lyngsfjord Adventure har siden 2007 tilbudt gjester fra hele verden arktiske opplevelser. Produktene som selges er opplevelser i arktisk vill natur, ofte satt inn

i et historisk/kulturelt perspektiv eksempelvis representert ved samisk tradisjoner. De fleste opplevelser er lagt til Camp Tamok, en times kjøring fra Tromsø, så vel som fra Rieppi. Bedriften bruker i utgangspunktet ikke Skibotndalen i sine produkter per i dag, men vurderer mulighetene for å etablere seg der, og vil i såfall trolig fokusere på nisjeprodukter blant annet knyttet til opplevelse av nordlys. Området vurderes som interessant som følge av svært tørt klima med mange klare vintrernetter og god tilgjengelighet med Europaveg E8 gjennom dalen. (Pers. medd. Hans-Olav Eriksen).

## **4.5 EFFEKTER AV VINDPARKEN MED KONFLIKT- / SYNERGIPOTENSIAL**

### **4.5.1 Anleggsperioden**

Anleggsperioden for en vindpark av denne typen strekker seg typisk over vel to år med størst aktivitet i sommerhalvåret.

Første år går med til å etablere vindparkens infrastruktur med veger, transformator og kabelanlegg m.m. Den store aktiviteten i denne perioden vil gi midlertidige store synlige terrenginngrep i planområdet, samt generere mye anleggstrafikk.

Når infrastrukturen er på plass vil vindturbinene transporteres inn i området og monteres. Deretter reduseres anleggsaktiviteten, men vil likevel ofte fortsette en stund til med istandsetting og revegetering.

Transport av turbinelementer langs E8 forventes gjennomført i sommerhalvåret. Dette vil være saktegående transporter som i verste fall kan gi tidvise problemer med trafikkavviklingen langs E8, men dette kan avbøtes gjennom en god transportplan.

Det vil være naturlig at det etableres restriksjoner i tilknytning til selve anleggsaktiviteten ut fra sikkerhetsmessige hensyn. Dette vil gjøre planområdet midlertidig mindre egnet som turmål eksempelvis for bærplukking, og lite aktuelt for jakt.

I tilknytning til anleggsarbeidene skal mange bo, arbeide og spise i nærområdet. Positive effekter av dette omfatter økt kjøp av varer og tjenester lokalt, inklusive overnatting og cateringtjenester. Dette kan i beste fall gi starthjelp til nyetableringer eller utvidelser i det lokale reiselivstilbudet. Nærheten til Finland og Kilpisjärvi tilsier at en betydelig del av potensialet må forventes å komme på finsk side av grensen.

### **4.5.2 Driftsfasen**

I driftsfasen, som normalt vil strekke seg over ca. 25 år, er det i nærområdene primært støy, skyggekast og vindparkens visuelle dominans samt innvirkning på muligheter for jakt og friluftsliv, som er negative effekter med relevans i forhold til reiseliv. På større avstand er det primært synlighet som kan forventes å skape et konfliktpotensial.

Fagutredningen for støy utført av Jan Erik Åbjørsbråten, Sweco Norge, viser at veiledende støygrenser ikke overstiges ved bebyggelse. Beregningene viser hørbare støynivåer ved den nærmeste bebyggelsen, inklusive Helligskogen Fjellstue, men dette kan i stor grad forventes å bli maskert av elvesus/sildring som følge av nærheten til Skibotnelva (red.anm.). Effekten av skyggekast er også

vurdert som lite problematisk som følge av betydelig avstand mellom vindturbiner og bebyggelse.

Vindparken vil stedvis være godt synlig fra E8 i de øvre deler av dalføret, samt fjellvidda østover. De visuelle konsekvensene av inngrepet kan medføre at opplevelseskvaliteter i disse områdene for noen vil oppfattes som reduserte. Det vil imidlertid være ulike oppfatninger om den estetiske virkningen av dette. I Konsekvensutredning Landskap utarbeidet av Dordi Kjersti Mogstad ved Planteforsk, beskrives de øvre deler av Skibotndalen med omkringliggende områder som et storslått dal- og fjellandskap. Landformer og relieff er store, og gir et inntrykk av mektig og urørt natur, mens mer småskalapregete og menneskelig påvirkede kulturlandskap finnes i dalbunnen. Landskapsutredningen konkluderer med at "En vindpark plassert på åsryggen øst for Rihpojávri vil representere et betydelig inngrep i nærområdene. Storskala fjellandskap med kontraster i høyde, lys og form dominerer landskapskarakteren og gjør likevel at den visuelle virkningen av vindmøllene vil dempes relativt raskt med økende avstand fra vindkraftparken..." De landskapsmessige konsekvensene er i så måte vurdert til middels negative for vindparken, primært som følge av påvirkningen av landskapet lokalt.

Landskapsinngrep er også det som trekkes frem av de reiselivsaktørene som forventer negative konsekvenser av tiltaket. I så måte er det påpekt at dette er noe av det første som møter reisende fra Finland på veg inn i Norge, og dermed gir et "dårlig førsteinntrykk" når man ønsker å selge "uberørt natur". Sumvirkninger i form av stort antall tekniske inngrep i naturen er også nevnt som uheldig av aktører i reiselivsbransjen som har uberørt natur som produkt. Stor avstand til andre vindparker, og samlokalisering med andre tyngre tekniske inngrep som vannkraftmagasin og kraftlinjer er likevel faktorer som tilsier at konfliktpotensialet begrenses, og i så måte vurderes samling av inngrep til allerede berørte områder, slik tilfellet er for Rieppi, som en god løsning.

Vindparken vil ha liten direkte innvirkninger på mulighetene til å drive friluftsliv i området, men naturopplevelsen og attraktiviteten til området kan bli redusert. Det forventes ikke restriksjoner med hensyn til å bedrive jakt i selve planområdet, men jaktoplevelsen kan forringes for mange. Dette gjelder først og fremst lirypejakt.

I driftsfasen vil det normalt fortsatt være et visst behov for overnattings- og cateringtjenester knyttet til vedlikeholdsaktiviteter, befaringer og eventuelle oppfølgende undersøkelser m.m.

Erfaringer fra andre prosjekt er at reiselivsbransjen i ettertid gjerne har ønsket seg et større samarbeid med kraftverkseier knyttet til å benytte vindparkens vegnett samt tilby vindparken som en attraksjon i seg selv. Motorisert bruk av interne

veger til annet enn drift og vedlikehold av vindparken vil være noe som må avklares i forhold til mange parter foruten eier av vindkraftverket. Dette vil gjelde grunneier, reindrift og sektormyndigheter som har ulike samfunnsinteresser å ivareta. Dersom ikke tungtveiende argumenter taler i mot kan det vurderes om infrastrukturen skal åpnes, ihvertfall delvis, for reiselivsaktørers motoriserte ferdsel, eksempelvis knyttet til guidede turer.

I følge Kristian Løwe (pers medd.) ønsker hans sykkelmiljø gjerne å benytte området rundt vindparken til terrengsykling, men mangler til nå egnede stier. Slik sett kan en vindpark med anleggsveger og økt aktivitet gi nye muligheter for terrengsykling. Løwe vurderer i så måte en vindpark som potensielt positivt sett i forhold til terrengsykling, da en utbygging kan gi økt anvendelse av området.

Ifølge Hans Eirik Steines (pers. medd.), ses det ikke et behov for ytterligere vegtraseer for Lavkarittet.

#### 4.6 KONSEKVENSVURDERING

Med bakgrunn i dagens kunnskapsstatus, jf. avsnitt 4.1, reiselivsstrukturen i nærområdet med sterke innslag av camping- og scooteraktiviteter, samt de strategier og målsetninger som er gitt i den nye strategiske reiselivsplanen for Lyngenregionen, er det lite som tilsier at vindkraftverket vil føre til store konsekvenser i den ene eller andre retning. Som det fremgår av konsesjons-søknadens landskapsutredning er det primært nærområdene som blir negativt berørt, og slik sett kan dette virke negativt lokalt.

For områdene i større avstand fra vindparken vil den visuelle influensen bli liten og konfliktpotensialet tilsvarende begrenset.

I anleggsperioden forventes tiltaket å gi økt omsetning i reiselivsbransjen totalt sett. Det vil primært være hotell/motell og catering som forventes å merke økningen i etterspørselen, noe som tilsier at en betydelig andel av oppsiden kan forventes å komme på finsk side av grensen. For øvrig vil det i denne fasen tidvis være utfordringer knyttet til trafikkavvikling som følge av store saktegående transporter til anlegget.

I driftsfasen kan det fortsatt forventes en viss etterspørsel av varer og tjenester knyttet til aktiviteter rundt anlegget, men det vil være i langt mindre omfang enn for utbyggingsfasen. Besøkende ved Helligskogen Fjellstue vil oppleve et landskap preget av vindparken som bakgrunns-relieff. Dette vil klart endre opplevelsen av området i negativ retning for mange. Hvorvidt dette får konsekvenser for omsetningen er likevel usikkert, og totalt sett vil omsetningen også være avhengig

av i hvilken grad Fjellstuen klarer å dra nytte av den økte aktiviteten knyttet til drift og vedlikehold av vindparken.

Tilsvarende betraktninger gjelder for andre aktører som bruker området. Men vindparken forventes i liten grad å påvirke øvrig eksisterende reiseliv negativt ettersom aktivitetstilbudet i og nær planområdet er lite, blant annet som følge av andre landskapsinngrep, og de negative landskapsmessige konsekvensene vurderes å avta betydelig med avstanden.

Vindparken som en attraksjon i seg selv kan gi noe besøk, og samlokalisering med vannkraftverket kan i så måte være en fordel. Nærhetene til grenseovergangen mot Finland tilsier at dette kan være en hensiktsmessig plass å presentere det norske kraftsystemet på, dersom kraftbransjen ønsker å profilere seg f.eks. med "Fornybar energi fra norsk natur".

I forhold til eventuelle nye etableringer av reiselivstilbud med naturbaserte reiselivsprodukter vil konfliktpotensialet avhenge mye av hvilket produkt som skal selges. "Uberørt natur" som salgsvare vil i nærområdene rundt vindparken være uaktuelt. Disse områdene vil under ingen omstendighet kunne kalles uberørte etter en utbygging, men dette gjelder strengt tatt allerede som følge av nærheten til Europavegen, vannmagasinet, kraftlinjer og skuterløypenett m.m.

I forhold til nisjeprodukter som terrengsykling, annen sykling, og eksempelvis Lavkarittet forventes ingen vesentlige negative konsekvenser forutsatt at det tas tilbørlig hensyn til arrangementene i anleggsperioden. For driftsfasen kan det forventes at internveger vil benyttes av syklist, spesielt dersom disse kan knyttes til tilgrensende stier. I forhold til produkter som topturer, fiske og vandreprodukter forventes vindparken å ha liten innvirkning, da målene for slike aktiviteter stort sett ligger i god avstand til planområdet.

Nordlys som salgsvare er kanskje det eventuelle nye nisjeproduktet som lokalt sett vil forringes av tiltaket da vindparken vil måtte merkes med lys som luftfartshinder, Dette vil komme i tillegg til at området allerede vil påvirkes av lys fra både biler og campingplasser langs E8. Størst negativ konsekvens kan forventes for Helligskogen Fjellstue som har nettopp nordlys som et nytt satsingsområde.

I forhold til krigsminneturisme er vi ikke kjent med at krigsminner blir direkte berørt. De nærmeste installasjonene fra Frøylinjen ligger i Skibotndalen ved Helligskogen millitærleir. Dette er et område som allerede er omgitt av fysiske inngrep. Vindparken vil påvirke landskapet i dette området, men vi kan ikke se at dette vil kunne påvirke eventuell krigsminneturisme.

#### 4.6.1 **Konklusjoner**

Med utgangspunkt i

- det begrensede konfliktpotensialet identifisert ved eksisterende norske vindparker, jf. avsnitt 4.1
- lokaliseringen av vindkraftverket i god avstand fra regionens viktigste attraksjoner
- samlokalisering med andre tyngre tekniske inngrep
- stor avstand til andre vindkraftverk

forventes de negative konsekvensene av tiltaket å bli små for reiselivet samlet sett. Det er ikke funnet grunnlag for å forvente at tiltaket vil redusere den veksten i reiselivsaktiviteten som er planlagt i et regionalt perspektiv. Tvert i mot forventes spesielt anleggsfasen å gi økt aktivitet, om enn i moderat omfang på norsk side siden hotell- og motellsektoren er lite representert i nærområdet. Området som kan forvente de mest positive effektene vil være Kilpisjärvi. For Helligskogen Fjellstue kan det også forventes en midlertidig økt omsetning i anleggsfasen, men i driftsfasen er konsekvensene mer usikre, og antas å bli negative, spesielt som følge av at området blir mindre egnet for nordlys-turisme. Konsekvensgraden for anleggsfasen vurderes samlet sett som liten, positiv, mens konsekvensgraden for driftsfasen samlet sett forventes å bli liten, negativ, primært som følge av den visuelle påvirkningen ved Helligskogen Fjellstue.

#### 4.6.2 **Avbøtende tiltak**

På bakgrunn av erfaringer fra andre områder med vindkraft anbefales det at det etableres en dialog mellom utbygger og reiselivsnæringen, gjerne det lokale Reiselivsforumet, med tanke på å minimere ulemper, og ivareta potensielle synergieffekter eksempelvis i form av felles bruk av infrastruktur eller kjøp av varer og tjenester.

Et sentralt punkt som må ivaretas for å unngå konflikter er en god trafikkavvikling langs E8 slik at turisttrafikken inn og ut av området ikke hindres unødig av tungtransporter i vindparkens anleggsfase.

Tilsvarende må utbyggingen ta høyde for viktige arrangementer i området og spesielt sikre at Lavkarittet kan gjennomføres selv om utbygging pågår.

I forhold til merking av turbinene som luftfartshindre anbefales det at alternativ merking vurderes, og eventuelt tas opp med luftfartsmyndighetene. Cordinas teknologi hvor et flys transponder aktiverer varslingen ved en kollisjonskurs, er

eksempelvis testet i Mönsterås Vindpark i Sverige. Verdens største turbinprodusent Vestas tilbyr også den norsk-utviklede teknologien OCAS (Obstacle Collision Avoidance System) på sine turbiner, (lys og lydvarsling aktiveres når systemets radar detekterer fly som potensielt kan kollidere med anlegget). Hvorvidt norske luftfartsmyndigheter aksepterer slike løsninger må imidlertid avklares nærmere.

## REFERANSER

- Kleppe, Oline; *Rieppi vindpark – Fagrapport friluftsliv*, Norconsult 2013
- Bodén, Bosse; *Vindkraft i Jämtland En studie relaterad till turism*, Rapport 2009:21 Turismforskningsinstitutet ETOUR, ISBN 978-91-86073-47-3
- Forslöf, Lars; *Vindkraftens påverkan på turism i Finnskogen*, Bollnäs kommun, Rapport: 2010-3, Etex konsult
- Førde, Elise et.al; *Regionale og lokale ringvirkninger av vindkraftutbygging*, Rapport 09-165-1, Ask Rådgivning, Dato:12.10.2010.
- Heiberg, Eli et.al; *Vindkraft, reiseliv og miljø – en konfliktanalyse*, Rapportnummer 1/2009, Vestlandsforskning, ISBN: 978-82-428-0285-9, Dato: 20.02.2009
- Mogstad, Dordi Kjersti; *Rieppi vindkraftpark i Storfjord kommune, Troms, Konsekvensutredning: Landskap - Vindkraftpark og tilhørende nettilknytning*, Planteforsk Tjøtta, november 2004
- Sammen mot fremtiden*, Reiselivsplan for Lyngenregionen 2011-2015, Første utkast 10-04-2011
- Storås, Harald; *Rieppi vindkraftverk – skyggekast og refleksblink*, Fagrapport, Sweco Norge AS, 16-10-2010
- Åbjørsbråten, Jan Erik; *Rieppi vindkraftverk – konsekvenser for støy*, Fagrapport, Sweco Norge AS, 15-09-2010

## INFORMANTER:

- Kristian Løwe (2013); Skibotn Stifestival.
- Hans Eirik Steines (2013); Lavkarittet.
- Steinar Overelv (2013); Helligskogen Fjellstue.
- Anders Hesjedal (2013); Troms fylkeskommune, Kulturetaten.
- Olav Robertsen (2013); Hotel Lyngskroa.
- Riitta Leinonen (2011); Storfjord kommune.
- Bjørnar Seppola (2011); Brennfjell camping.
- John Simon Bertinussen (2011); Helligskogen Vandrehjem.
- Geir Asbjørn Johnsen (2011); Oldereelv Camping.
- Rasmus og Stein Are Engstad; Strandbu Camping.
- Geir Varvik (2011); Statoilstasjon.

## **INFORMANTER FORTS.:**

Solveig Bråstad (2011); Nord-Troms Museum, avd. Storfjord.

Malvin Nygård (2011); Lyngsfjord Geotours.

Hans-Olav Eriksen (2011); Lyngsfjord Adventure.

Hallgeir Naimak (2011); Slettås Eiendom – Caravanparken

Per Einar Rasch Georgsen (2011); Nordkalottsentret

Hans-Olav Eriksen (2011); Lyngsfjord Adventure.

## **VEDLEGG**

**Vedlegg1:E-post til reiselivsinteresser i Storfjord kommune.**

**Vedlegg2: Snøscooterløyper i Storfjord kommune.**

**Vedlegg1: E-post til reiselivsinteresser i Storfjord kommune.**

Subject: Utredning av konsekvenser for reiseliv ved bygging av Rieppi vindkraftverk

Sent: to 2011-07-21 12:27

To: 'bjseppola@hotmail.com'; 'helligskogen.hostel@vandrerhjem.no'; 'firmapost@olderelv.no'; 'rasmus.engstad@storfjord.net'; 'sae@facilit.no'; 'skibotnsenteret@skibotnsenteret.no'; 'post@skibotnmarked.no'; 'storfjord@ntrm.no'; 'geir.varvik@storfjord.net'; 'hallgeir.naimak@storfjord.net'; 'post@lyngskroa.no'; 'malvin@storfjord.net'; 'tore@signal dalen.no'; 'hans@lyngsfjord.com'; 'tone@seppola.org'; 'pgeorgsen@gmail.com'; 'pgeorgsen@gmail.com'

Hei

Denne eposten er et lite forvarsel om at jeg ønsker å foreta et telefonintervju i nær fremtid vedrørende forventede konsekvenser for reiseliv ved bygging av Rieppi vindkraftverk.

Bakgrunnen er at Troms Kraft Produksjon AS søker konsesjon for bygging og drift av nevnte vindkraftverk (nærmere beskrevet i vedlegg til denne e-posten).

I denne sammenheng har konsesjonsmyndigheten NVE stilt krav om utredning av konsekvenser for Reiseliv og turisme.

NVE krever følgende:

Reiselivsnæringen i området skal beskrives kortfattet, og tiltakets mulige virkninger for reiseliv og turisme skal vurderes.

Fremgangsmåte:

Vurderingene bør baseres på informasjon innhentet hos lokale myndigheter, reiselivsnæringen og andre relevante informasjonskilder. Det bør innhentes erfaringer fra andre områder i Norge og eventuelt andre land. Forskningsresultater og erfaringer fra etablerte vindkraftverk i inn- og utland

bør innhentes for å belyse virkninger for reiseliv og turisme.

I tillegg vises til fagrapport for det tilstøtende tema Friluftsliv, BIO-Bjørn okt.2004.

Som en grei introduksjon legger jeg ved BIO-Bjørns utredning av konsekvenser for friluftsliv hvor tiltaket også er kort beskrevet.

I tillegg legger jeg ved en forskningsrapport fra Vestlandsforskning som i stor grad danner det faglige grunnlaget for de vurderingene jeg kommer til å gjøre.

De som kontaktes er i utgangspunktet medlemmene i Storfjord Reiselivsforum samt noen ytterligere aktører etter innspill fra Storfjord Kommune ved Riitta Leinonen.

<<Friluftsliv Rieppi.pdf>> <<vindkraft-reiseliv-og-miljo-en-

**Attachments:**

[vindkraft-reiseliv-og-miljo-en-konfliktanalyse.pdf](#)

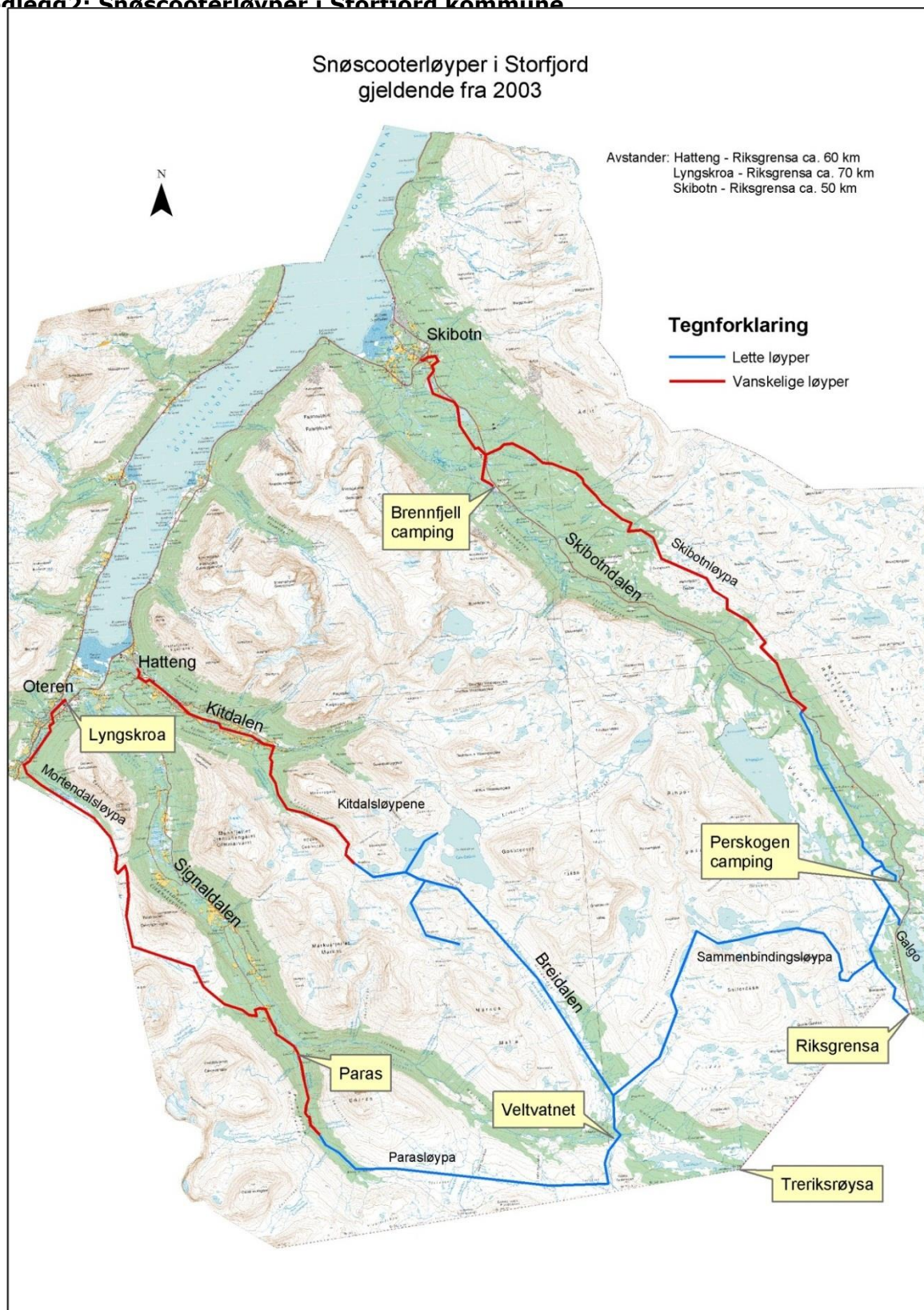
(973 KB)

[Friluftsliv Rieppi.pdf](#)

(2.2 MB)



## Vedlegg 2: Snøscooterløyper i Storfjord kommune



Kilde: Storfjord kommune.