

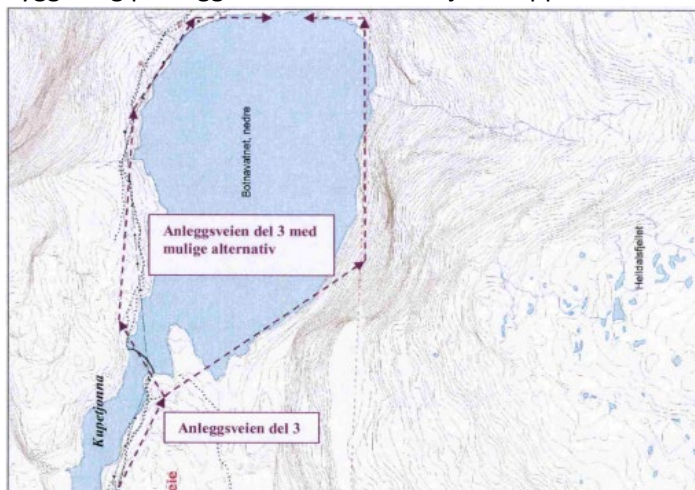
Vedr Tyssebotn kraftverk:

Ser at de skal handsame høyringsuttale vedrørande bygging av kraftverk inne i Tyssebotn i Heradstyret. Som de gjerne kjenner skal dette kraftverket lage energi av vatnet mellom Øvrebotnavatn og Nedre Botnavatn.

Øvre Botnavatn vart regulert allereie i 1882-1883 i samband med Tysse mølle si utviding. Samstundes vart og nedre Botnavatnet regulert, og den stemma som me går over på stien og som me kjenner som «Gamlestemma» vart sett opp. Stemma vart utbetra kring 1930 men er ellers uforandra. Denne stemma er såleis eit Industrikulturminne.

Tyssebotn Kraftstasjon har vore omsnakka lenge. Allereie i 1934 gjorde mølleigar Hille avtale med bøndene i Tyssebotn om rett til å legge rør ned lia. Og i 1943 fekk han tinglese tomt til kraftstasjonen på sørsida av elva frå Øvrebotn. Kraftstasjonen no er teikna på nordsida av elva. I konsesjon som BKK fekk i si tid, skulle og stasjonen liggje på sørsida av vatnet.

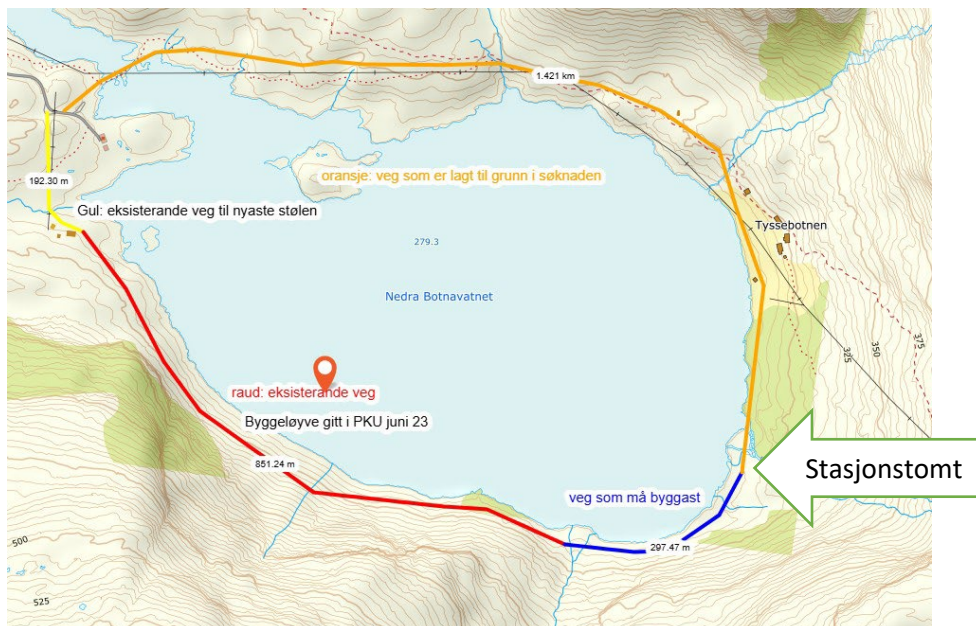
I samband med at BKK bygde vegen opp til Nedre Botnavatnet, fekk dei og tinglest vegrett i 2013 til å bygge veg inn med vatnet. Denne vegretten er tinglest slik at dei då stod fritt til å bygge veg på begge sider av vatnet. Sjå utklipp av avtalen:



I konsesjonssøknaden ligg det inne plan om å bygge om lag 1,5 km veg på nordsida av vatnet. Det er same sida som gangvegen går, og ein veg på nordsida vil gjere uboteleg skade på kulturlandskapet inne ved tuna i Tyssebotn. Gangstien inn til Tyssebotn som har vore nytta sidan dei første menneska rusla inn og busette seg der kring 1600, vert og øydelagt for all tid. Dette er den same stien som folk på tur til Høgafjellet går i dag.

I 2023 gav Planutvalet byggeløyve til ein veg inn langs vatnet på sørsida av vatnet. Dette er av ukjente grunner ikkje nemde i det heile i saka. Denne vegen er no så og seie ferdig. Vegen sluttar om lag 300 meter frå kraftstasjonstomta og kan dermed nyttast til utbygginga om denne vert forlenga. Dette var og ein vesentleg del av diskusjonen når det vart gjeve løyve til vegen den gongen.

Ved å nytte eksisterande veg, kan ein altså realisere prosjektet med å bygge om lag 300 meter veg utan å berøre kulturminne, kulturlandskap og turveggar. Sjå kartskisse:



GUL veg: tilkomstveg til nyaste stølen, bygd 2022, Raud veg: gitt løyve 2023, bygd 24. BLÅ veg: strekk som må nyetablerast. Lett terreng med god med massar. ORANSJE: omsøkt veg.

Veg på nordsida vil røre ved SEFRAK bygningar, tufter og andre kulturminne. Den vil og ta dyrkamark og ein stor del kulturbeite, fjellbeite og ikkje minst forandre kulturlandskapet. Den vert og sær synleg for med at den skal byggast for ein stor del i skrin mark/ glatt berg det er difor vanskeleg å få lagt den skjerma i terrenget. Ut frå behovet eit slikt anlegg har for tilkomst, så er det eit voldsomt overgrep mot naturen å bygge ein ny veg på motsett side av vatnet for å realisere ein kraftstasjon.

Mi tilråding er difor at ein skal seie ja til konsesjonen, men nei til veg på nordsida. Det er den som fører med seg negativ verknad av prosjektet, og den er unødvendig sett ut frå prosjektet sitt behov. Det hadde vore lettvtint for grunneigarane å få ein veg til døra, men dei kan i tilfelle forlenge den søndre vegen litt nærare tunet. Konsekvensen for natur og kulturminne vert svært høg, og nytten av vegen overstig ikkje desse konsekvensane på nokon måte etter mitt skjønn.

Grunneigar er positiv til utbygginga, men ynskjer ikkje å berøre tunet, gangsti og gamlestemma når det kan unngås.



Figur 1 Gamlestemma frå 1882. vegen er teikna over her, og vil påvirke industrikulturminne. Vegen vil skjære seg vidar frå stemma og innover berga i venstre biletkant og verte veldig synleg



Figur 2 Gamlestemma fra 1882 sett fra nordsida av vatnet



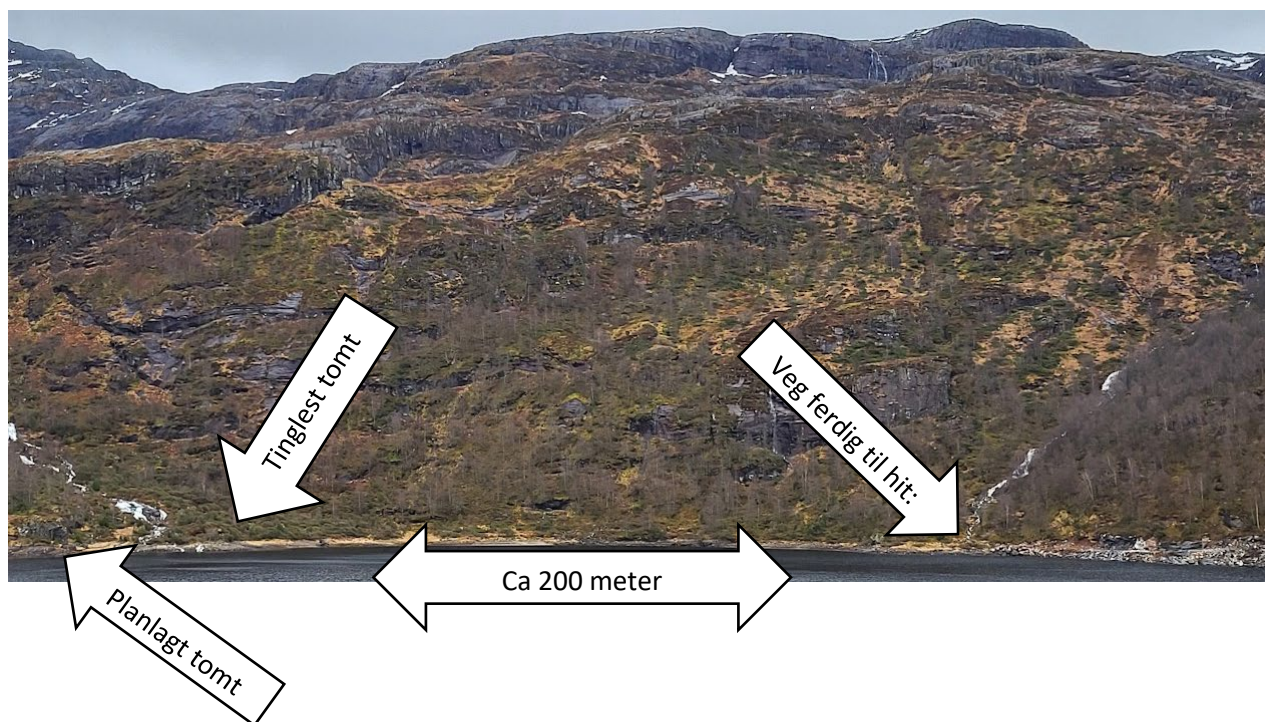
Figur 3 Viser nyaste stølen og vegen innover i ura.

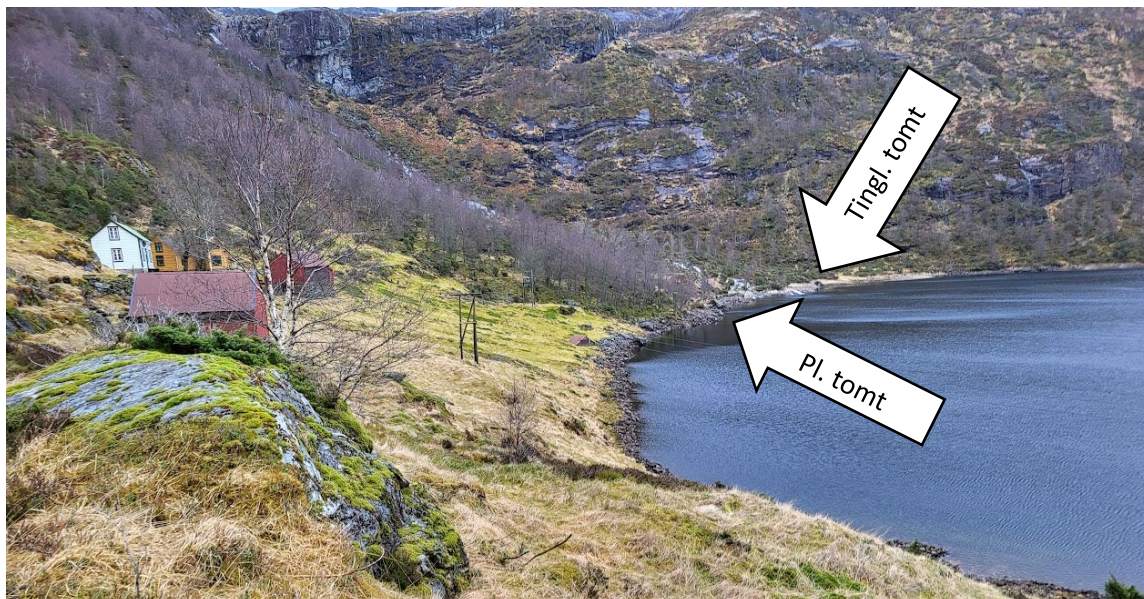


Figur 4 Vegen komme fram til Sødalselva.



Figur 5 Døme på kulturlandskap som vert råka av vegen





Figur 6 tinglest tomt vil flytte stasjonen lengre frå tuna, og dermed redusere støypåverknaden mot husa. Planlagd veg vil komme i nedre biletkant og gå over innmarka delvis ned mot vatnet.



Figur 7 del av vegen som er heilt ferdig