



DET KONGELIGE
OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

17/2078-

18. april 2018

Planendringssøknad Kvitfjell og Raudfjell vindkraftverk - klagebehandling

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) endret 20. oktober 2017 konsesjonene til Norsk Miljøkraft Tromsø AS og Norsk Miljøkraft Raudfjell AS. Endringene omfatter ny hovedatkomstvei, ny ilandføringskai og utvidet planområde for Kvitfjell vindkraftverk.

Det har kommet ti klager og en innsigelse på NVEs vedtak. NVE har konkludert med at det i klagen ikke fremkommer informasjon som skulle tilsi at vedtaket endres. Klagen ble derfor oversendt til departementet til endelig behandling, i brev av 10. januar 2018.

Departementet gjennomførte befaring og møte med klagerne 15. februar 2018. 16. februar 2018 ble det arrangert møte med Fylkesmannen i Troms og konsultasjon med Dorvvošnjárgga siida i Kvaløy reinbeitedistrikt. Departementet har under klagebehandlingen også hatt møte med lokalpolitikere fra Tromsø.

Bakgrunn

Det ble gitt endelig konsesjon til Kvitfjell vindkraftverk den 16. februar 2001 og Raudfjell vindkraftverk 26. mai 2015. De to konsesjonene er planlagt som et felles prosjekt.

Det ble i konsesjonsbehandlingen av de to vindkraftverkene lagt til grunn at atkomstveien til planområdene skulle gå fra Buvika. Denne atkomstveien vill innebære etablering av en om lag 3 km lang ny vei fra fylkesveg 54, hvorav om lag 700 meter tunnel.

Planendringene

Norsk Miljøkraft Tromsø AS og Norsk Miljøkraft Raudfjell AS søkte den 17. juli 2017 om ny hovedatkomst langs eksisterende vei gjennom Sørfjorddalen fra Kattfjord, med ilandføring via ny kai ved Sjøtun. Under behandlingen ble søknaden endret til ilandføring via eksisterende kai i Nordfjordbotten. Planendringen er begrunnet ut fra tekniske og

Postadresse
Postboks 8148 Dep
0033 Oslo
postmottak@oed.dep.no

Kontoradresse
Akersgata 59
oed.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
977 161 630

Avdeling
Energ- og
vannressursavdelingen

Saksbehandler
Tom Wiersdalen
Karlsen
22 24 62 65

økonomiske forhold. Det nye alternativet gir vesentlig lavere kostnader. Beregninger antyder at de økonomiske gevinstene ligger i størrelsesorden 80 millioner kroner. Dessuten reduseres de tekniske utfordringer med den usikkerhet det kan medføre for gjennomføringen.

Planendringen vil i tillegg gi effekter som ikke er prissatte. Disse er i hovedsak reduserte naturinngrep knyttet til vei og kaiområdet ved Buvika, økt anleggstrafikk gjennom Sørfjorddalen, samt mulig økt belastning på reindriften.

Innsigelsen/klagene

Tromsø kommune mener det er mangelfullt utredet hvorvidt den nye atkomstvegen er bedre for samfunnet enn det opprinnelige Buvika-alternativet. Tromsø kommune er også kritisk til at forslaget om ilandføringskai i Nordfjordbotten ble lansert på slutten av høringsperioden, uten at konsekvenser for lokalbefolkningen er vurdert.

Tromsø kommune har kommet med ytterligere merknader i brev av 15. februar 2018 til departementet. I brevet skriver kommunen at den ikke kan se at det hverken i planendringssøknaden eller i NVEs vedtak er redegjort tilstrekkelig for at fordelene ved bruk av veien opp Sørfjorddalen er større enn det opprinnelige Buvika-alternativet, samt at konsekvensene at de to alternativene ikke er sammenlignet eller tilstrekkelig utredet.

Fylkesmannen i Troms har fremmet innsigelse, og mener at saken ikke er godt nok opplyst og at saken mangler en helhetlig konsekvensutredning av tiltakets samlede virkning for samiske interesser.

Risten og Reiulf Aleksandersen, Dorvvošnjárgga siida Kvaløy reinbeitedistrikt, mener at den nye adkomstveien med tilhørende anleggstrafikk vil gjøre tradisjonell reindrift umulig i området, og at virkningene for reindriften av endringen av adkomstvei er for dårlig beskrevet i vedtaket. Siidaen mener at endringen bryter med det vern som oppstilles i medhold av den internasjonale konvensjon om sivile og politiske rettigheter art. 27.

Siidaen har i e-post av 21. februar 2018 etter konsultasjonen med departementet kommet med utdypende opplysninger om anleggets betydning for reindriften, samt fremmet krav om en rekke nærmere spesifiserte avbøtende tiltak.

Vegard og Tone Mette Yttergård, Stig Korsberg og Christine Leonardsen og Unni Yttergård og Roy Olufsen mener at verditapet på eiendommer og øvrige virkninger av den økte anleggstrafikken ikke vektlegges nok. De peker videre på at tiltaket ikke har blitt konsekvensutredet.

Yttergård har i e-post av 28. februar 2018 oversendt kopi av brev til Vegvesenet, der det uttrykkes skepsis til bruk av fylkesveien. Hun ber om at opplysningene i brevet også blir vurdert i departementets klagebehandling. Yttergård m.fl. har ved e-post av 16. april d.å. oversendt departementet ytterligere merknader.

Unni Yttergård m.fl. mener tapet av verdier knyttet til eiendom er større enn kostnadsreduksjonen ved tiltaket. Klagerne peker også på ulemper i form av støy, støv og risiko i forbindelse med anleggstrafikken.

Kvitfjell skilag mener NVE har lagt feil faktum til grunn vedrørende transport i anleggsperioden og brøyting. Kvitfjell skilag er uenig i NVEs skjønnsutøvelse angående verdien av tapet for rekreasjonsaktivitet for lokalbefolkningen.

Sjøtun/Sandneshamn Utmarkslag mener at vedtaket ikke bygger på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Klager peker også på de negative virkningene for fugleliv og jakt. I tillegg pekes det på utfordringer knyttet til trafikksikkerheten i anleggsfasen.

Tore Nordøy mener anleggsvirksomheten må avvente Mattilsynets uttalelse i saken og endelig klagefrist.

Kattfjord Utviklingslag mener at det er uheldig at lokalbefolkningen ikke blir lyttet til i denne saken. Laget peker på at virkningene for lokalbefolkningen blir betydelig større enn ved den opprinnelig adkomsten via Buvika, og mener at det er feil at ulempene bare vil begrense seg til en periode på to år. Utviklingslaget har i brev av 26. februar 2018 til departementet kommet med utdypende opplysninger til klagen.

Nordre Kattfjord Grunneierlag mener vedtaket ikke er basert på et tilstrekkelig informasjonsgrunnlag og at OED bør kreve konsekvensutredning av tiltaket.

Flere av klagerne peker også på at det har vært for korte frister og at noen opplysninger og dokumenter har blitt gjort kjent sent i prosessen.

Innbyggerne i Buvika har ved brev av 19. februar 2018 tilskrevet departementet og uttrykker at ved bortfall av Buvika som adkomststed bortfaller også den lokale støtten til prosjektet. De viser til at de var forespeilet bygging av ny molo med plass til helårs småbåthavn, som kunne gi grunnlag for næringsvirksomhet og arbeidsplasser. De ber om at det som vilkår for endringen av veien settes krav om midler til etablering av kaianlegg i Buvika, slik de var lovet.

NHO Reiseliv uttrykker i brev av 28. februar 2018 støtte til klagen på planendringen, og ber om at beslutningen om endring av adkomstvei gjøres om.

Departementets vurdering

NVE har i klageoversendelsen av 10. januar 2018 vurdert planendringen basert på klagen og nye opplysninger i saken. Tiltakshaver har i tillegg gitt merknader til klagenes anførsler. NVE finner at det ikke har kommet nye opplysninger i klagebehandlingen som skulle tilsi en endring av vedtaket.

Klagerne har i mange tilfeller sammenfallende merknader til planendringen. Departementet vil behandle disse tematisk i følgende rekkefølge:

- Samlet konsekvensutredning og kunnskapsgrunnlag
- Samiske interesser
- Tekniske og økonomiske forhold
- Virkninger for miljø og samfunn av endret atkomstvei

På bakgrunn av blant annet Tromsø kommunes og reindriftens anførsler om mangelfulle begrunnelser i vedtaket, har departementet bedt NVE utdype enkelte forhold ved endring av adkomstveien. I notat av 7. mars 2018 - *Hovedatkomst til Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk - utdypende vurderinger* - gjennomgår NVE fordeler og ulemper ved de alternative veiløsningene. NVEs vurderinger er inntatt i departementets drøftelse av de enkelte temaer under.

Samlet konsekvensutredning og kunnskapsgrunnlag

De fleste klagen peker på at grunnlaget for beslutningen er mangelfullt. I spørsmålet om kunnskapsgrunnlaget reises det spørsmål om den samlede effekten av tiltaket er tilstrekkelig utredet og om selve endringen er tilstrekkelig utredet.

Departementet påpeker at i utgangspunktet bør helheten av et tiltaks virkninger utredes under ett og gis en samlet vurdering av fordeler og ulemper. I mange tilfeller vil imidlertid teknologiske endringer eller andre forhold gjøre det nødvendig å søke om endret konsesjon uten at det vil være hensiktsmessig og/eller påkrevet med en ny samlet konsekvensutredning.

I dette tilfellet er det søkt om en annen atkomstvei enn det som har vært grunnlaget for de utredninger som hittil er foretatt. I forskrift om konsekvensutredninger beskrives hvilke forhold som må vurderes for å ta stilling til om en konsekvensutredning må gjennomføres. Denne planendringen omfattes ikke av de tiltak som etter § 8 skal konsekvensutredes. Tiltak kan imidlertid også være gjenstand for konsekvensutredning etter § 10 om det foreligger vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Adkomst til planområdet har inngått i vurderingene av om konsesjon etter energiloven skal gis til Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk. Departementet kan ikke se at planendringen vil få særlig betydning for den samlede vurderingen av tiltaket som sådan.

Når det gjelder forskjellen mellom adkomst via Buvika eller Nordfjordbotn, vil adkomst via Nordfjordbotn i større grad benytte eksisterende infrastruktur. Samtidig vil den berøre langt flere beboere langs atkomsten. Basert på de kriterier som skal vurderes etter § 10, kan departementet imidlertid ikke se at planendringen kan få vesentlige virkninger for samfunn eller miljø i konsekvensutredningsforskriftens forstand. Departementet vil også peke på at selve transporten av materiell på den nye adkomstveien vil finne sted over et begrenset tidsrom. NVE har i tillegg oversendt departementet en utdypet vurdering av fordeler og ulemper ved de respektive veialternativene. Det foreligger etter departementets syn

tilstrekkelig kunnskap til å avgjøre om atkomsten til planområdet bør gå fra Buvika eller Nordfjordbotn.

Samiske interesser

Risten og Reiulf Aleksandersen overtok etter det opplyste retten til å drive reindrift i området i 2014, det vil si etter at konsesjonen til Kvitfjell vindkraftverk var gitt, og mens Raudfjell var til klagebehandling i departementet. Endringer på utøversiden var intet tema under departementets klagebehandling. Reindriften og Fylkesmannen i Troms har i forbindelse med planendringssøknaden, lagt til grunn at konsesjon til Raudfjell og Kvitfjell vindkraftverk er gitt, og at klagen og innsigelsen kun omfatter de tilleggsulempene for reindriften som følger av en endret atkomst til planområdet fra Buvika til Nordfjordbotn.

Fylkesmannen i Troms og Risten og Reiulf Aleksandersen i Dorvvošnjárgga siida mener konsesjonsendringen vil innebære vesentlige ulemper for reindriften i området. Departementet legger til grunn at Kvitfjell og Raudfjell utgjør viktige vinterbeiter for siidaens drift, og at Raudfjell har det beste vinterbeitet av de to områdene. Siidaen fremhever at konsesjonsendringen vil medføre mer trafikk over Raudfjell som utgjør det beste beitet, og mer trafikk over Bogdalen.

Departementet legger til grunn at atkomstløsningen fra Sørfjorden vil gi økte ulemper for reindriften i anleggsperioden, som følge av økt trafikk over Raudfjell og Bogdalen. Den tyngste og mest omfattende transporten vil foregå vår og sommer 2019. Departementet mener derfor at den økte anleggstrafikken i liten grad vil forstyrre rein på vinterbeite. Uavhengig av konsesjonsendringen ville den eksisterende veien gjennom Sørfjorddalen bli benyttet for transport av anleggsmaskiner i henhold til godkjent MTA-plan fase 1.

Departementets forståelse av NVEs vurderinger, innkomne uttalelser, konsultasjon med reinbeitedistriktet og innsigelsesmøtet med Fylkesmannen i Troms, er at de viktigste merulempene som følger av konsesjonsendringen vil være knyttet til påvirkning av trekk-/flyttleier og forstyrrelser ved brunst og kalving. Endringen kan medføre et behov for inngjerding av flokken i kalvingsperioden de to årene anleggstrafikken pågår. Aleksandersen opplyser at inngjerding i kalvingsperioden vil gjøre reinen stresset, som vil gi problemer ved kalving. Kalvingsperioden varer normalt fra 1. mai til 15. juni og brunsten fra 15. september til 15. november. Reindriften ønsker at det settes vilkår om stans i anleggsarbeid i disse periodene.

En stans i anleggsarbeid i disse periodene vil gi store forsinkelser og økonomiske tap. Departementet mener at kalving, brunst og flytting av rein kan ivaretas i anleggsperioden gjennom vilkår som gjeting, foring, inngjerding og tett kommunikasjon slik at trafikken kan tilpasses kritiske tidspunkter ved eksempelvis vår- og høsttrekk. Informasjon fra siidaen, blant annet fremkommet gjennom departementets konsultasjon, vil være av betydning for fastsetting av vilkår i forbindelse med godkjenning av MTA, jf. konsultasjonsprotokoll med vedlegg.

Trafikken over Bogdalen, der planområdene er knyttet sammen med vei, vil øke som følge av konsesjonsendringen. Atkomstløsning fra Buvika ville medført transport av 20 turbiner over Bogdalen. Med atkomst fra Sørfjorden vil antall turbiner som skal fraktes på denne veien øke med 27. Dette er begrenset til en kort periode vår/sommer 2019. Av hensyn til kalving og brunst må det i forbindelse med MTA-plan vurderes om det er aktuelt å sette vilkår om at frakt av de 47 turbinene over Bogdalen til Kvitfjell skal foregå mellom 1. juni og 15. september.

Departementet kan ikke se at de økte ulempene i nevneverdig grad vil vedvare i driftsperioden, da trafikken vil være begrenset. Veien vil ifølge tiltakshaver ikke bli brøytet på vinteren. NVE skal vurdere å sette dette som vilkår i MTA.

Reindriften peker på at det er sentralt at informasjon om anleggsvirksomheten tilfaller dem på et tidligst mulig tidspunkt, slik at de kan planlegge eventuelle reindriftnmessige tiltak i god tid. Det vil etter departementets syn være hensiktsmessig å opprette en tilfredsstillende informasjonsutveksling mellom reindriften og utbygger. Dette kan gjøres ved å etablere et fast kontaktpunkt mellom utbygger og reindriften slik at reindriftns informasjonsbehov dekkes. Departementet forutsetter at den konkrete gjennomføringen avklares gjennom godkjenning av MTA.

Departementet legger til grunn at endring av adkomstvei vil kunne gi noen økte ulemper for reindriften, særlig i anleggsperioden, men at dette ikke er av en slik karakter at det er avgjørende for konsesjonsvurderingen. Den økte ulempen for reindriften antas å kunne avhjelpes noe ved god planlegging og tilpasninger. Dette vurderes ved godkjenning av MTA. Departementet kan for øvrig ikke se at de økte ulempene er av en slik karakter at de er i strid med Norges forpliktelser etter SP artikkel 27.

Tekniske og økonomiske forhold

De to alternative atkomstløsningene til planområdet avviker i betydelig grad teknisk og økonomisk. Nordfjordbotn-alternativet bruker i stor grad eksisterende infrastruktur med enkelte utbedringer, mens alternativet fra Buvika forutsetter større grad av nyetablering. Departementet legger følgende til grunn for de tekniske og økonomiske forhold som kjennetegner de to alternativene:

Atkomst fra Buvika

Det vil være behov for en ny kai/molo i Buvika-alternativet, som vil innebære behov for undervannssprengning og mudring. Kostnadene knyttet til kai/molo vil etter det departementet har fått opplyst fra NVE, utgjøre mellom 30,9–43,8 mill. kr. Kostnader i forbindelse med byggingen av tunnel vil trolig ligge et sted mellom 53,2–55,6 mill. kr. Veien fra Synken til Tverråsen er anslått til 3–4 mill. kr. I tillegg kommer kostnader til tilrettelegging av blant annet mellomlagringsplass for turbinkomponenter og rigg til en kostnad på ca. 1 mill. kr.

Usikkerhet for Buvika er først og fremst knyttet til kostnader til molo (mudring) og tunnel (svakhetssoner i fjellet). Det er etter det opplyste ikke mulig å oppnå fastpris i entreprenørmarkedet, og ekstrakostnadene kan bli betydelige. I slike tilfeller vil det også kunne tilkomme store kostnader knyttet til forsinkelser i prosjektet.

Atkomst fra Nordfjordbotn

Det vil ikke være nødvendig å gjøre store investeringer i forbindelse med bruk av atkomstvegen opp Sørfjorddalen. For veien opp Sørfjorddalen er det kun aktuelt med forsterkningstiltak/breddeutvidelse for å styrke bæreevnen på noen strekninger, som vil medføre ubetydelige virkninger for omgivelsene. En midlertidig snuplass er planlagt ca. 1 km fra Kattfjord skole, utvidelse av svingen ved tidligere massetak og en mulig mindre omlegging av veien ved Sandhaugen.

Kostnadene for utbedring av kai i Nordfjordbotn og breddeutvidelse/forsterkningstiltak for veien opp Sørfjorddalen er ifølge tiltakshaver forhandlet til en fastpris på 20 mill. kr.

Usikkerheten for atkomst opp Sørfjorddalen er liten, og det er sannsynlig at kostnadene kan bli lavere enn antatt fordi vesentlige tiltak på de to bruene på fylkesvegen ikke er nødvendige, og at eksisterende vei fra Kattfjord skole til Raudfjell kan benyttes uten vesentlige endringer utover breddeutvidelse/forsterkningstiltak og en mulig mindre omlegging ved Sandhaugen. Det vil imidlertid være en risiko knyttet til veimyndighetenes vurdering av hvilke tiltak som vil være nødvendige for at utbygger vil kunne benytte veien som atkomst.

Kostnadsforskjellen mellom Buvika og Nordfjordbotn vil etter disse beregningene være i størrelsesorden 70-84 mill. kr. Dette estimatet er basert på tilbud i entreprenørmarkedet innhentet av tiltakshaver i mars 2017 fra to entreprenører. Sannsynligheten for sprekksoner i fjellet er tilstede, og det kan medføre store kostnadsøkninger. Mudring for å sikre stabile masser for moloen kan også medføre betydelige kostnadsøkninger. Kostnadsestimatet for Sørfjorddalen-alternativet er det knyttet ubetydelig usikkerhet til. Denne forskjellen i kostnader og risiko må veies opp mot de andre fordels- og ulempevirkningene av de to alternativene.

Virkningene for miljø og samfunn

Buvika

Den vedtatte atkomstløsningen fra Buvika krever kai og molo som vil gå vel 100 meter ut i sjøen, vel 700 meter tunnel, midlertidig mellomlagringsplass og ca. 2,5 km vei fra tunnelåpning fra Synken til Tverråsen gjennom Buvikdalen. På denne strekningen er det en del myr med bl.a. rikt fugleliv og veien går langs drikkevannskilden Vollelva. For denne atkomstløsningen er det større sannsynlighet for å berøre kulturminner og utfordringer med mudring, undervannssprengning og bruk av sprengstein fra tunnelen til molofylling. NVE opplyser at sprengstein fra tunneldriften vil utgjøre ca. 160.000 tonn, tilsvarende 4000 turer med en dumpertype med lasteevne 40 tonn, som er den mest aktuelle ved byggingen av moloen. Med retur for dumperne kan dette medføre 8000 passeringer av fylkesveien som må

krysses. Dette kan utløse behov for periodevis stengning av fylkesvegen i en meget hektisk anleggsperiode på vel 6 måneder. I tillegg kommer lossing og transport av turbin-komponenter over en periode på 2-4 måneder.

Nordfjordbotn

Etter departementets vurdering vil hovedatkomst fra Nordfjordbotn og opp Sørfjorddalen medføre ubetydelige miljøvirkninger. Utover breddeutvidelse av veien (1-2 m) og gjennomføring av forsterkningstiltak i veilegemet for noen strekninger på eksisterende vei fra Kattfjorden skole og opp til Raudfjell, er det kun behov for snuplass et stykke etter passering av Kattfjord skole, og utvidelse av eksisterende kai i Nordfjordbotn. Ulempene for lokalbefolkningen, som følge av transport av turbinkomponenter med mer, vil i en tidsavgrenset periode være støy- og støvulempen, redusert fremkommelighet og redusert trivsel. flere av beboerne har tatt til orde for at setningsskader på hus, masseutglidninger med mer kan bli en følge av transport av turbinkomponenter på strekningen Nordfjordbotn-Kattfjord skole (FV 862). Dette er forhold som blir vurdert av Statens Vegvesen i tilknytning til tiltakshavers søknad om spesialtransport på fylkesveien. Transport av de tyngste komponentene skjer ved bruk av transportutstyr med mange aksler som fordeler lasten slik at dimensjonerende akseltrykk for fylkesvegen overholdes. Transport av trafo kan imidlertid utløse midlertidige tiltak på de to broene på fylkesvegen. Det har også blitt pekt på vanskelige grunnforhold med leire ved Kattfjord skole og på en kort veistrekning mellom Nordfjordbotn og Kattfjord skole. Dette er også forhold veimyndighetene må ta stilling til i forbindelse med utbyggers søknad om spesialtransport.

Buvika-alternativet vil medføre betydelige inngrep knyttet til molo og tunell og 2,5 km ny vei i et område hvor myrområder berøres, og veien vil gå nær drikkevannskilden Vollelva. Sørfjord-alternativet som skal følge eksisterende vei med kun mindre endringer, vil medføre ubetydelige miljøvirkninger.

Departementet legger til grunn at byggetid for tunell og molo og transport av turbin-komponenter vil ha en varighet på ca. ett år, med mulig periodevis stengning av fylkesvegen for Buvika. Dette er knyttet til at inntil 8000 dumperkryssinger av fylkesveien er nødvendig for å frakte sprengstein fra tunellarbeidet til utfylling av molo. For Sørfjorddalen vil turbin-transporten være tidsavgrenset til om lag to måneder, men den transporten vil kunne medføre betydelige støy- og andre forurensningsproblemer for et større antall beboere langs veien.

Drikkevann

Når det gjelder hensynet til drikkevann, viser departementet til NVEs vedtak der det heter at *MTA skal beskrive eventuelle virkninger for drikkevannskilder som kan bli berørt av atkomstveien, herunder borebrønner til Kattfjorden skole og barnehage. Det skal beskrives hvilke tiltak konsesjonær skal iverksette for å sikre en alternativ kilde som tilfredsstillt krav til drikkevann.* Departementet finner at dette i tilstrekkelig grad tar hensyn til sikring av drikkevannskilder.

Oppsummering

Departementet har over redegjort for virkninger av de foreliggende atkomstalternativene til planområdet for Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk. Departementet legger til grunn at Buvika-alternativet vil gi økt usikkerhet med hensyn til gjennomføring, høyere kostnader og større miljøinngrep enn Nordfjordbotn-alternativet, som på sin side vil berøre et langt større antall beboere knyttet til omfattende transporter i en anleggsperiode med hensyn til støy og annen forurensning.

Departementet er fullt innforstått med etter gjennomføring av høringsmøtet og ut fra de innkomne uttalelser og henvendelser, at det er et krav fra lokalt hold om at Buvika-alternativet beholdes fremfor valg av Nordfjordbotn-alternativet. Departementet er også helt på det rene med at endring av adkomstvei vil gi noen økte ulemper for reindriften, særlig i anleggsperioden. Til tross for de påviste ulempene ved Nordfjordbotn-alternativet, er det på den annen side betydelige fordeler knyttet til dette alternativet fremfor Buvika. Etter en samlet vurdering i henhold til energilovens krav har departementet kommet til at fordelene ved Nordfjordbotn-alternativet overstiger ulempene. Grunnlaget for å gi konsesjon til planendringen er derfor til stede.

Departementet har pekt på flere hensyn som må vurderes ved godkjenning av MTA-plan. Til grunn for dette planendringsvedtaket er det en forutsetning fra departementet at NVE ivaretar disse hensynene ved denne godkjennelsen og i den grad det er nødvendig, i samråd med Tromsø kommune og Fylkesmannen i Troms.

Konklusjon

Klagene og innsigelsen tas ikke til følge.

NVEs vedtak stadfestes.

Departementets vedtak kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 28 første tredje ledd første punktum.

Med hilsen

Per Håkon Høisveen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Tollef Taksdal
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:

Norges vassdrags- og energidirektorat

Adresseliste

Fylkesmannen i Troms	Postboks 6105	9291	TROMSØ
Kattfjord Utviklingslag			
Kvitfjellet skilag			
Kvitfjellet Skilag			
Nordre Kattfjord Grunneierlag			
Risten Turi Aleksandersen			
Sjøtun/Sandneshamn Utmarkslag			
Tore Nordøy			
Tromsø kommune	Postboks 6900	9299	TROMSØ
Unni Yttergård			
Vegard Yttergård m/fl			
Virve Ravolainen			