

TROMS KRAFT NETT AS

9291 TROMSØ

Vår dato: 12.11.2019

Vår ref.: 201842350-28

Arkiv: 317

Deres dato:

Deres ref.:

Saksbehandler:

Kristin Evjen

Troms Kraft Nett AS - rapport fra tilsyn 22.10.2019

Vi viser til gjennomført tilsyn på 132 kV Kvaløya transformatorstasjon – Håkøybotn koblingsanlegg 22.10.2019.

Hensikten med inspeksjonen var å se på tiltakshavers oppfølging av miljø, transport- og anleggsplan (MTA) med hovedfokus på terrengskader, istandsetting og vegetasjonsrydding.

Deltakere

Kurt Tokle, prosjektleder Troms Kraft Nett AS

Knut Ivarsson Elverum, delprosjektleder Troms Kraft Nett AS

Dan Espen Sæveraas, koordinator utførelse, Troms Kraft nett AS

Bjørn Hage, koordinator utførelse, Troms Kraft nett AS

Kåre Rapp, konsulent revegetering, innleid av tiltakshaver

Christian Dubini, site c. manager, Rebaioli Norge AS

Lars F. Ødegaard, Enhetsleder klima, miljø og landbruk, Tromsø kommune

Bo Eide, klima og miljørådgiver, Tromsø kommune

Christine Dahl, Friluftsrådgiver, Tromsø kommune

Vegard Helland, juridisk rådgiver, seksjon for eiendom, Tromsø kommune

Kristin Evjen, miljøtilsynet, NVE

Anne Folstad Hagen, miljøtilsynet, NVE

Krav om internkontrollsystem

NVE orienterte om at det fra 01.01.2019 er innført krav om etablering av internkontrollsystem for energianlegg gjennom endring i energilovforskrifta § 3-7. NVE har laget en veileder for utarbeiding av internkontrollsystem. Denne er å finne på NVE sine hjemmesider:

http://publikasjoner.nve.no/veileder/2018/veileder2018_08.pdf

Vi anbefaler at arbeidet med etablering av et internkontrollsystem, i samsvar med kravet i energilovforskriften, settes i gang så snart som mulig.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVE hadde i forkant av inspeksjonen mottatt bekymringsmelding fra Tromsø kommune, som igjen har mottatt klager på anleggsarbeidet fra både organiserte og private brukere av området. Det har også vært medieoppslag om saken. Dette har i all hovedsak dreid seg om kjørespor i terrenget, samt skader på skianlegg. NVE har fått oversendt bilder både fra Tromsø kommune og tiltakshaver som viser de ulike inngrepene og terrengskadene, samt det påbegynte arbeidet med å istandsette disse. I tillegg er hele traseen filmet fra helikopter. Filmen er fra før istandsettingen er påbegynt. Istandsettingsarbeidet er godt i gang, og mye av dette synes utført på en god måte.

På befaringsdagen hadde det lagt seg et tynt lag med snø, slik at utbyttet av den fysiske befaringen var begrenset. Tilsynet ble derfor flyttet innendørs etter at tre prioriterte lokasjoner var besøkt. På grunn av god tilgang på bildemateriale, samt film fra helikopter av hele strekningen, fikk man likevel gjort en grundig gjennomgang av traseen med bakgrunn i MTA-planen for anlegget.

I tabell under er enkeltpunkter behandlet spesifikt, samt temaer omtalt generelt.

Lokalitet	Kommentar
Mastepunkt 1	Store inngrep i myr som er lagt tilbake og slettet. Det er gravd en grøft på tvers av myra for å fjerne vann. Formålet har vært å tørke opp, for så å så. Dette er en praksis som ikke er forenlig med dagens vern av myr som prioritert naturtype. Grøften må legges igjen så godt det lar seg gjøre og videre tiltak som vil være med på å punktere myra ytterligere må ikke forekomme.
Mast 43	Kjørespor i terrenget har blitt slettet. Spor har tilkommet i ettertid i forbindelse med rivning av den gamle ledningen. Det står fortsatt igjen noe arbeid på anlegget før istandsetting kan fullføres.
Eidkjosen kirke	Ledningen kommer ned på østsiden av kirka. På grunn av topografien har man benyttet seg av skimaratontrasé/tursti for å komme til ledningstraséen. Denne er svært oppkjørt og det står mye vann i sporene. Tiltakshavers konsulent har bestemt at det skal graves grøfter for å lede vekk vann fra kirkeområdet. NVE anser dette som ok som et midlertidig og begrenset tiltak av hensyn til infrastruktur rundt kirkebygget. Det blir viktig å legge igjen punkterte myrdrag så godt det lar seg gjøre. Kjørespor skal slettes slik at vann ikke får samlet seg og videre eroderer i traseen. Grøftene skal følges opp og fortrinnsvis legges igjen når traseen er tilbakeført. Vannmengdene som samles må da være redusert nok til at det ikke lenger er fare for infrastrukturen rundt kirka og kirkeparkeringen.
Lysløyper	Det har oppstått noen skader i og rundt lysløypetraseer. Tiltakshaver bes komme til enighet med idrettslaget angående utbedring av skadene.
Generelt om mastepunktene	Det er tatt i bruk store arealer rundt enkelte mastepunkt. Arealbruken vurderes noen steder å være unødvendig stor. Toppdekket er ikke tatt vare på og massene rundt mastene består i all hovedsak av grus/mineraljord, jf. <i>Håndbok i økologisk restaurering</i> . Revegetering vil derfor ta lang tid, og synligheten av mastepunktene vil være stor tilsvarende lenge. I skråninger vil man dessuten kunne få problemer med erosjon rundt mastepunktene.

Generelt om terrengspor	Hele traseen bærer preg av at man har kjørt ATV relativt ukritisk uavhengig av grunnforholdene. Det er i liten grad/ikke utført forbyggende og terrengforsterkende tiltak for ATV-kjøring. Dette har resultert i omfattende vifteformede og til dels dype kjøreskader på myrer. Også på andre terrengetyper ser vi problematikk med valg av trasé som har resultert i mange og til dels dype spor. Resultatet er at naturinngrepet i anleggsfasen er mye større enn nødvendig.
Kjørespor utenfor traséen	Det er flere eksempler på anlagte kjørespor som ikke er i samsvar med det som er angitt i kartet i MTA.
Skogrydding	Traséryddingen er ikke foretatt i henhold til NVEs veileder «Skogrydding i kraftledningstraséer – Forsyningsikkerhet, miljø- og landskapshensyn» fra 2016 http://publikasjoner.nve.no/veileder/2016/veileder2016_02.pdf . Mye lavtvoksende vegetasjon kunne vært spart for på den måten å dempe synligheten og ivareta biologisk mangfold i traséen. Opprydding av felt virke er mangelfull og ikke i henhold til føringene i MTA for rydding, oppkutting og «legge til jord» for raskere nedbrytning. Lengre stokker på kryss og tvers representerer en fare for skikjørere.
Bevaring av toppmasser	Ved gravearbeider er ikke topplagene tatt vare på ihht. til MTA. Dette gjør istandsetting og revegetering utfordrende. Ved å ta vare på toppdekkene og dermed kunne legge tilbake jord og torv med eksisterende vegetasjon og frøbank, går revegeteringen langt raskere. Man begrenser dessuten effekten av erosjon ved at disse massene holder bedre på vann enn grus og sand.
Revegetering	Det er brukt og planlagt å bruke frøblandinger som ikke tilfredsstillende naturmangfoldlovens aktsomhetskrav og krav til stedegenhet.
Drenering av myr	I forbindelse med istandsetting er det fra innleid konsulents side fokus på grøfting av myr slik at arealene skal tørke opp for så å sås i. Myr har fått et strengt vern de siste årene, og skal ikke dreneres.
Sprengstein	Det er en god del sprengstein på og rundt mastepunkter hvor man har måttet sprengte. Omfanget burde vært begrenset ved bruk av matter. I ettertid er det ønskelig at noe av det blir dratt sammen/lagt mer naturlig i terrenget.

Inspeksjonen og oversendte filmer som ble vist i møtet etterpå viser omfattende terrengskader langs store deler av linja. Det ble opplyst at terrengforsterkende tiltak kun var benyttet for kjøring med tyngre kjøretøy, mens persontransport med ATV har foregått ganske fritt og uten særlig kontroll. Gjennom presseoppslag og varsling fra Tromsø kommune har det vært meldt fra om dette, samt at det har vært kjørt med stor fart – noe som bidrar til å forsterke skadene. Ledningen bygges i et mye brukt og sårbart område der terrenginngrep leges langsomt. Det aller viktigste i slike områder er derfor å forebygge for å unngå inngrep, noe som krever god planlegging og tett oppfølging i byggeperioden. Godkjent MTA gir føringer for hvordan arbeidet (inkludert transport og istandsetting) skal forgå for å oppnå et godt resultat.

MTA er et styrende dokument i prosjektet, og tiltakshaver skal ha et eierskap til innholdet. Føringerne i MTA skal gjøres kjent for alle som er involvert i anleggsarbeidet, og tiltakshaver skal ha systemer som sikrer at kunnskapsoverføringen også når underentreprenører/andre innleide.

Brudd på MTA og relevant lovverk:

- I MTA benyttes formuleringen «nødvendig omfang» om skogrydding i traséen. All skog i traséen er fjernet. Dette er ikke i henhold til NVE-veilederen *Skogrydding i kraftledningstraséer*.
- MTA beskriver hvordan hogstavfall skal håndteres (kpt. 2.5.1). Mye av hogstavfall/virke er ikke kappet og lagt med kontakt til bakken for raskere nedbrytning som angitt.
- Kpt. 3.1.3 i MTA gir føringer for transportarbeid. Terrengforsterkende tiltak er ikke utført på myr og i våte områder som beskrevet i MTA, og det er kjørt utenom angitte transportruter og utenom løype som skulle vært merket i terrenget.
- Kpt. 3.5 i MTA gir føringer for hvordan terrenginngrep skal istandsettes gjennom henvisning til *Håndbok i økologisk restaurering*. Denne beskriver hvordan masser skal sorteres, mellomlagres og benyttes i istandsettingsarbeidet. NVEs faktaark i «God praksis»-serien gir ytterligere føringer. (https://www.nve.no/Media/3761/gp8_vegetasjonsetablering.pdf)
- Det er innført en ny kvalitetsnorm for vern av myr gjennom Naturmangfoldmeldingen. Drenering av myrer flere steder i prosjektet er brudd på et slikt vern.
- Den generelle aktsomhetsplikten som følger av naturmangfoldloven, og alminnelige hensyn som følger av energiloven er ikke tilstrekkelig ivaretatt.

Til oppfølging:

- Troms Kraft Nett skal utarbeide en plan for istandsettingsarbeidet. Miljø- og landskapsfaglig kompetanse skal benyttes i utarbeidelse av planen og i oppfølgingen av istandsettingsarbeidet. Planen skal oversendes NVE innen 1.3.2020 for godkjenning. Planen skal forelegges Tromsø kommune før den sendes til NVE. Arbeidet skal utføres i henhold til prinsippene i *Håndbok for økologisk restaurering*, kpt. 9.3, der naturlig revegetering skal være hovedprinsippet. Tilsåing skal kun foretas i områder der det er viktig å få etablert vegetasjon raskt for å unngå erosjon. Planen skal også omfatte utlegging av klopper eller terrengforsterkende tiltak for stier og ferdselsveier som krysser istandsatte områder, slik at ferdsel for allmenheten sikres og man unngår slitasje på terrenget før det er tilbakeført. Dette arbeidet skal planlegges i samarbeid med brukerne av områdene og de aktuelle stiene (idrettslag, barnehage m.fl.). Planen skal beskrive planlagt framdrift for istandsettingsarbeidet. Istandsettingsarbeidet er påbegynt og skal fortsette så lenge det er mulig i år. Resten tas neste år. Arbeidet skal skje uten nye inngrep/spor. NVE anbefaler at skader i vått terreng utbedres uten bruk av maskiner. Grøfter ved mast 1 skal legges igjen, og det skal gjøres tiltak for å reetablere myra.
- Hvert enkelt mastepunkt skal gjennomgås med tanke på sprengstein, revegetering og erosjon. Tilsåing kan være nødvendig i bratt terreng for å redusere faren for erosjon. All tilsåing skal skje med godkjent og stedegen frøblanding.
- Stokker og annet hogstavfall skal kappes og ryddes ihht. føringerne i MTA. I områder med mye skikjøring skal det ryddes slik at gjenværende virke/hogstavfall ikke utgjør noen fare for bruk. Dette skal gjøres i dialog med Tromsø kommune.
- Skader på idrettsanlegg skal utbedres/kompenseres i samarbeid med idrettslaget.

Oppsummering:

Ved bygging og riving av energianlegg skal fokus alltid være på å minimere inngrep, selv om dette setter noen begrensninger på den praktiske gjennomføringen og/eller øker tidsbruken. NVE er kjent med at Troms Kraft Nett var presset på tid i dette tilfellet, og at sommeren var spesielt nedbørsrik. Dette bidrar til å forklare noe av resultatet. Ved å løfte det ytre miljø- og landskapsfokus internt, og etablere systemer som sikrer både informasjonsflyt og kontroll ute i terrenget, mener NVE likevel dette prosjektet kunne vært bygget med et bra resultat hvis føringene i MTA og annet veiledningsmateriell hadde vært fulgt.

Istandsettingen var i gang på befaringstidspunktet, og det ble registrert mye godt arbeid. Store terrengskader kunne forøvrig vært unngått gjennom bedre oppfølging. NVE vil understreke at å forbygge alltid er en langt bedre løsning enn å reparere, og at bygging i henhold til godkjente planer gir de beste forutsetninger for å oppnå dette.

NVE vil gjennomføre et nytt tilsyn i første halvdel av sommeren neste år med tanke på utbedring av skader og potensial for revegetering.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Kristin Evjen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

Tromsø kommune