

Kostbar lærdom om vindkraft i Finnmark

Havøygavlen ved Havøysund har påført eierne store tap. Utstyret var ikke robust nok til å tåle det tøffe arktiske klimaet.

Finnmark har 70 prosent av Norges vindkraftpotensial, ifølge Finnmark Kraft, som selv har flere prosjekter på gang i fylket. Men det er krevende å drive vindkraftverk under arktiske forhold.

Ikke minst har erfaringene med Havøygavlen vindkraftpark i Havøysund vist det.

– Som å kjøpe en Ferrari for å dra på fjelltur, sier administrerende direktør John Masvik i Finnmark Kraft om Havøygavlen.

Problemene har stått i kø på Havøygavlen. I sin tid var nederlandske Nuon og Hydro med på å dra prosjektet i gang. Nå drives det av Arctic Wind, et he-

leid datterselskap av Finnmark Kraft. Finnmark Kraft eies av sju kraftselskap i Finnmark samt Finnmarkseiendommen.

De største turbinene som var tilgjengelig på den tid, ble kjøpt inn til Havøygavlen. To bladhavarer i 2008 og 2011 og gjentatte reparasjoner på utstyr har påført de tidligere eierne store tap. Nå skal det gjennomføres ultralydscanning av bladene for

å finne ut om produksjonsfeil kan være årsak til problemene. Det er også inngått samarbeid med finske Bladefence for årlig inspeksjon og vedlikehold av rotorbladene.

– Anlegget var ikke robust nok til å tåle de tøffe forholdene i Finnmark. Men det har gitt oss nyttig, dog kostbar, læring, påpeker Masvik, og legger til at Havøygavlen er spesiell. Vind-

parken ligger utsatt til, med stor fare for turbulens.

Best i landet

Driften av Havøygavlen har gått seg til med god hjelp fra Nordex, og 2012 var et godt driftsår med 95,7 prosent tilgjengelighet. Og en av turbinene var nest best i landet med nesten 99 prosent tilgjengelighet og høy produksjon.

sesjonssøknaden for Kvalsund vindpark (120 MW) i Vest-Finnmark. Men de fikk konsesjon fra NVE på Falesrassa i Kvalsund (180 MW). Reindriften har anket konsesjonen inn til Olje- og energidepartementet.

Varanger Kraft starter i sommer arbeidet på et vindkraftverk på Raggovidda i Øst-Finnmark (45 MW). Statkraft driver allerede en vindkraftpark i Kjøllefjord. Dette anlegget var best i landet i fjor med en produksjonstid på 3300 timer.

John Masvik er overbevist om at vindkraft har framtiden foran seg i vårt nordligste fylke. Han tror det er mulig å oppnå dialog og samarbeid med reindriften, som er den næringen som utnytter de store, karrige arealene som også er aktuelle for vindkraft. Masvik mener også at de tekniske utfordringene lar seg løse.

– Vi har en konstruktiv dialog med reindriften. Vårt utgangspunkt er å oppnå avtaler som gjelder samarbeid i hele anleggets levetid, framfor å utbetale engangs erstatningssummer for inngrep, forteller Masvik.

«Motorveien» må på plass

– Hva er de viktigste lærdommene etter problemene på Havøygavlen?

– At det må gjøres en grundig jobb i forkant. Vindmålinger er viktig. Turbinene må være robuste, og vi må ha en konservativ tilnærming. Det er ikke det samme å drive med vindkraft i Finnmark som på Gotland. Her kan uvær vinterstid føre til at det går uker før vi kommer opp i en turbin som må repareres. Disse utfordringene kjenner vi, og de må vi ta hensyn til. Det er også et problem med store nettap på tur inn til og i sentralnettet. Vårt mål er derfor at vindkraften først og fremst skal gå til lokalt forbruk, sier Masvik.

Men han er klar på at infrastrukturen må bygges ut. Motorveien alle snakker om, er 420 kV-linjen fra Balsfjord i Troms til Finnmark. Den skulle komme i 2016, nå tyder alt på at den ikke vil være på plass før tidligst i 2021.

– Forsyningssikkerheten i Vest-Finnmark er allerede



Administrerende direktør John Masvik i Finnmark Kraft har tro på en stor framtid for vindkraft i Finnmark, til tross for store innkjøringsproblemer ved Havøygavlen vindkraftpark ved Havøysund.

sterkt presset. Forbruket vil øke med den planlagte olje- og gassutbygging samt mulig ny gruvedrift. Det er litt paradoksalt at vindkraft skal bidra til å øke forsyningssikkerheten, men

det kan faktisk bli tilfelle, sier Masvik, som mener vindkraftpotensialet i Finnmark kan være 1500 MW innen 2025.

Tekst og foto: Per Lars Tonstad



Et finsk selskap er engasjert for å drive årlig inspeksjon og vedlikehold av rotorbladene.