

## Vedlegg I – Sammenfattede høringsuttalelser

NVE har mottatt 28 høringsuttalelser til søknaden. Disse er sammenfatte under.

**Folkemøtet på Sjøtun v/ Oddmar Nilsen** uttaler seg i brev av 31.8.2017. Han skriver at hele bygda står samlet mot den omsøkte endringen med lossing ved kai i Sørfjorden, transport langs Sjøtunvegen forbi skole og videre opp på fjellet langs eksisterende anleggsvei. I høringsuttalelsen formidles følgende argumenter:

- Fylkesveg 862, som er dagens vei gjennom bygda, er ikke dimensjonert for den type og mengde transport som tiltaket medfører.
- Stikkrenner og kloakkledninger under vegen er ikke dimensjonert for slik tungtransport.
- Det må stilles krav om konsekvensutredning og undersøkelser av grunnforholdene for en utvidelse av det eksisterende kai-/moloanlegget på Sjøtun.
- Transporten vil passere 19 bolighus, bygdehuset, skolen og barnehagen på strekningen fra kai-/moloanlegg og innover mot vegen opp til fjellet.
- Sørfjorden er en smal fjord med bratte lier og fjell på begge sider av fjorden. Støy og larm fra transporten vil forplante seg over hele bygdesamfunnet, på begge sider av fjorden. Den store trafikkmengden som omsøkt endring vil medføre, vil gi bygda økte støvplager i trafikken.
- Transport av byggematerialer, grus, betong o.l. vil måtte transporteres fra Tromsø på dårlige veger ut til Sjøtun.
- En utbygging med konsesjonsgitt adkomstvei fra Buvika, vil ikke ha andre trafikkale konsekvenser for bygdesamfunn og beboere enn en enkel kryssning av fylkesvegen i Buvika.
- Utbygging av tunnel i konsesjonsgitt løsning vil skaffe løsmasser som kan brukes til vegbygging på fjellet, slik at en unngår transport av store mengder steinmasser utenfra.
- Tunnelbyggingen vil gi mindre sår i naturen enn eventuelle større steinbrudd.
- En trussel om ekspropriasjon vil sette sinnene i kok og skape ytterligere utrygghet og frustrasjon i bygda.

Folkemøtet på Sjøtun den 31. august 2017 anmoder på det sterkeste om at NVE tar hensyn til disse forholdene og avslår konsesjonsendringssøknaden.

**Kvitfjellet skilag** uttaler seg i brev av 25.9.2017 og 27.9.2017. De krever at det gjennomføres en konsekvensutredning for skilaget og befolkningen som bruker skilagets løypenett ved adkomstvei fra Sjøtun. Konsekvensutredningen bør omfatte vurdering av virkninger for:

- Folkehelsa
- Trivsel
- Skiferdigheter for ungene
- Økonomi. Skilaget har investert et millionbeløp og tusenvis av dugnadstimer i anlegget.

- Skilaget har avtale om løypetrasé med alle grunneierne, og har tinglyst rett til lysløypetraséen.
- Lysløypa som går langs veien som omsøkes benyttet som adkomstvei.

Skilaget mener at deres betydning i et lite lokalsamfunn er stor ved at de legger til rette for folkehelse, samarbeid med skole, økt skiferdighet og skiglede. De reagerer på at skilaget ikke er nevnt i konsesjonsendringssøknaden, og mener at dette viser en manglende respekt for de rettigheter som foreligger. De har tinglyst rett til skiløyper opp Sør fjorddalen.

Det er lagt ned 4500-5000 dugnadstimer for oppbygging av skilagets anlegg, blant annet 3,3 km lysløype hvor en vesentlig del går langs veien som søkes benyttet som atkomstvei til vindkraftverket. Videre har skilaget garasje, tråkkemaskin, snøscooter, skihytte på fjellet (Sandhaugen) hvor de hver vinter trækker en ca. 12 km lang fjelltrasé til skihytta. Anleggene brukes av lokalbefolkningen i Kattfjord, på Sommarøy og Brensholmen, elever ved Kattfjord skole og barnehage i tillegg til resten av Hillesøyskolen. Anlegget benyttes også av befolkningen i Tromsø og omegn, og det arrangeres organisert skitrening for barn og unge i tillegg til familieskirenn. Det er opplyst at lysløypetraseen benyttes flittig hele året av lokalbefolkningen. Det kan dokumenteres at det hvert år er 1200-1300 besøkende på hytta ved Sandhaugen.

Skilaget uttrykker bekymring for at atkomstveien vil rasere skilagets løyper, herunder lysløypa langs veien opp Sør fjorddalen. De mener at folkehelse for lokalbefolkning i Kattfjord og fra Sommarøy/Brensholmen i tillegg til tilreisende fra Tromsø vil lide som følge av tiltaket.

Videre mener skilaget at det er problematisk å skrive en høringsuttalelse når det ikke foreligger en MTA-plan. De viser til at eksisterende vei opp Sør fjorddalen må utvides og få en samlet bredde på 100 meter, noe som vil medføre rasering av lysløypetraseen. Drift av vindkraftverket vil medføre at veien må brøytes på vinteren, og at lysløypa ikke kan brukes. Skilaget påpeker sin store betydning i lokalsamfunnet, og stiller spørsmål ved skilagets fremtid dersom atkomstveien legges opp Sør fjorddalen. De mener dette vil være en katastrofe for skilaget og befolkningen som bruker deres anlegg for å gå tur både sommer og vinter.

Skilaget mener tiltaket ikke er tilstrekkelig opplyst fordi det ikke foreligger en MTA-plan, og fordi det ikke er gjennomført utredninger av virkninger for naturmangfold og miljø. De mener på bakgrunn av dette at det ikke bør gis konsesjon, men at adkomst bør skje fra Buvika. Videre skriver de at søknaden oppleves som et inngrep i forutberegneligheten til skilaget som organisasjon, og øvrige aktører og beboere i Kattfjord. Forutberegneligheten har vært avgjørende for skilagets investering i området.

**Risten Turi Aleksandersen** uttaler seg i e-post av 25.9.2017. Aleksandersen er siidaandelshaver i Kvaløya reinbeitedistrikt, og skriver at den omsøkte konsesjonsendringen med atkomstvei fra Sør fjorden etter siidaens reindrifsfaglige vurdering vil gi større ulemper for reindriften i området, både i anleggs- og driftsfasen. Raudfjell har rikere beiteområder enn Kvittfjell, og veiutbyggingen vil gi en tilleggsbelastning til vindkraftverket på Raudfjell som vil medføre en større forringelse av viktige neiteområder. Raudfjell er et viktig vinterbeiteområde, og siidaen motsetter seg derfor den omsøkte endringen.

Aleksandersen opplyser for øvrig om at de ikke lenger anser seg som bundet av de avtaler som tidligere er inngått med utbygger om erstatning for de ulemper som vindkraftutbyggingen vil medføre.

**Kattfjord Utviklingslag v/ Anita Winther** uttaler seg i brev av 25.9.2017, der de viser til § 8 i Forskrift om konsekvensutredninger og krever konsekvensutredning for en eventuell ny atkomstvei fra Sørfjorden eller Nordfjorden.

Kravet er begrunnet med følgende punkter:

- Ny atkomstvei vil rasere hele utelekeområdet til Kattfjord skole og barnehage. Det er i dalen de har all sin aktivitet for eksempel på skidager.
- All friluftsferdsl for lokalbefolkningen vil gå tapt.
- Lysløypa vil bli rasert. Denne er bygget på dugnad.
- Drikkevannskilden i området vil bli forringet.
- Det ligger bolighus inntil den eksisterende veien opp gjennom dalen. Disse vil få forringet bokvalitet. Nødvendig utvidelse av veien vil medføre at husene får veien på trappa.
- Veitutvidelse vil også medføre at skole og barnehage får veien nærmere enn i dag. Dette vil medføre dårligere sikkerhet, støv og støy.
- Beboerne langs FV 862 mellom Nordfjordbotn og skolen vil få veien nærmere husene på grunn av utvidelse av veien. Dette vil medføre støv, støy og forringet bokvalitet.
- Barna som bor langs FV 862 vil få begrensninger i sin ferdsel langs veien. Dette vil påvirke deres oppvekst.
- Dagens veistandard vil ikke tåle trafikken.
- Sperring av veien i lange perioder vil medføre endring i for eksempel skolebusskjøring og trafikk til og fra barnehage.
- Økt trafikk rundt skole og barnehage vil medføre utrygge forhold i skolehverdagen.
- Ekspropriasjon er negativt og vil gi reduksjon av eiendommenes verdi. Alle grunneiere er imot begge alternativene i Kattfjord.
- Investering i kunstgressbane må utsettes, da de frykter stor fraflytting av barnefamilier dersom atkomstveien går gjennom bygda.
- Bruk av kai vil medføre:
  - Trafikk i havna og forhindre dagens trafikk for turister, fritidsbåter og lokale fiskere.
  - Endring av dagens isforhold
  - Økt støy fra båt- og biltrafikk store deler av døgnet.
  - Ekstra mye støy i forbindelse med lossing og lasting. Det henvises til erfaring med sandbåter.
- Ilandføring i Sjøtun vil medføre at beboere langs FV 862 mellom planlagt kai og skolen vil få veien nærmere husene på grunn av utvidelse av veien. Dette vil medføre støv, støy og forringet bokvalitet.

- Ilandføring i Nordfjordbotn vil gi 8-9 km lengre transportetappe langs smale FV 862.

Utviklingslaget ber om en umiddelbar begrunnelse dersom deres krav om konsekvensutredning ikke blir imøtekommet.

I en tilleggsuttalelse fra Kattfjord Utviklingslag av 29.9.2017 blir det trukket frem at det til grunn for konsesjon for Raudfjell vindkraftverk i sin tid var avgjørende at det kunne benyttes felles atkomstvei med Kvittfjell vindkraftverk fra Buvika.

Videre har utviklingslaget satt alternativene opp mot hverandre:

### **Prosjektet benytter eksisterende moloanlegg i Sørfjorden/Sjøtun vs Nytt kaianlegg i Buvika med dertilhørende deponering av masser i sjø utgår.**

- Det eksisterer ikke noe moloanlegg i Sørfjorden, men en liten utfylling langs land.
- Eksisterende utfylling i Sørfjorden vil bli mange ganger større, mye lengre ut i fjorden og må sees som et helt nytt anlegg med RoRo rampe som benyttes i store industrihavner. RoRo rampe blir opptil 60 meter ut fra eksisterende utfylling (IKKE kai som beskrevet i dokumentet) på ca. 10 meter bredde. Dette vil si ca. 70 meter ut i fjorden som er ca. 200 meter bred på dette punktet.
- Deponering av masser i sjø vil bli nødvendig ved valg av denne løsningen, da Sørfjorden må fylles betraktelig ut.
- Etter det vi kan se, vil det også bli nødvendig med mudring andre steder i fjorden.
- Endring av veitrase vil føre til at RoRo skipene/all skipstrafikk må gå en ekstra distanse på anslagsvis 20 nautiske mil hver vei. Dette vil medføre ekstra dieselforbruk på ca 3.000 liter hver gang. På 50 leveranser blir det fort 150.000 liter diesel ekstra. Dette vil være en unødvendig miljøbelastning.
- I tillegg stiller vi spørsmål om det er gjort noen betraktninger rundt hjemmehørende båter og kaianlegg, både turistanlegg, fritidsbåter og lokale fiskere? Hva med bølger fra Roro-båtene?
- Hva vil utbyggingen av moloanlegget bety for isforholdene i Sørfjorden? Både på kort og på lang sikt.
- Forenklet beregning indikerer at det er ca 40.000m<sup>3</sup> med stein som blir tatt ut i en slik tunell (700 x 9 meter). Dette tilsvarer minst 30 laster med steinfrakteskipene (eksempelvis Helene H2) som gir en veldig negativ effekt på miljøet med svevestøv og eksos etc. dersom tilsvarende mengde masser skal fraktes til Sjøtun.

*Dersom allerede godkjent trase opp i Buvika benyttes, vil alle massene være på stedet til komplett sjøutfylling – utgravet fra tunellen som må bygges. Sjøutfyllingen vil også bli mindre i Buvika enn i Sørfjorden. Det er ingen bolighus i tilknyttet tiltenkt anlegg i Buvika.*

### **2. Prosjektet kan benytte eksisterende anleggsvei opp til planområdet vs Prosjektet unngår bygging av tunnel på om lag 700 meter ved Buvika**

- Eksisterende vei opp Sørfjorddalen er en smal vei og kan knapt betegnes som en «anleggsvei». I henhold til planen vil hele veien bli endret og oppgradert til å tåle minst 12 tonn akseltrykk, utvides betraktelig, bygges vesentlig ut med kraftige grøfter og

dreneringsrør. Dette alternativet gir indikasjoner på rundt 500 meter ekstra vei og totalt 6300 meter vei.

- Veien vil trenge en korridor 50 meter på hver side fra senterlinjen. Dette betyr at veien vil båndlegge en bredde på 100 meter opp hele Sørfjorddalen.
- Dette vil også medføre at lysløypetraséen til Kvittfjellet skilag vil bli rasert fordi denne traseen går i/ved den planlagte anleggsveien. Dette vil være permanent.
- Veien opp dalen krever veldig mye masser tilkjørt, noe som vil øke påkjenningen for miljøet. Sørfjorddalen har også vannverk som forsyner Kattfjord Barnehage og skole, samt noen innbyggere med drikkevann. Dette kan bli forurensset med tilkjørte masser og vannet kan ta nytt løp med slikt anleggsarbeid.
- FV862 er godkjent for 8 tonn akslingstrykk og må forsterkes fra utfylling til Kattfjord Barnehage/skole. Dette vil medføre stenginger av vei som forhindrer resten av næringslivet og beboere som er avhengig av veien.

*Dersom allerede godkjent trasé opp Buvika benyttes, vil veien bli på en plass mellom 1000 – 1500 meter som gir et adskillig mindre inngrep i naturen.*

#### **Forslag om alternativ kai i Nordfjordbotn**

- Ilandføring i Nordfjordbotn vil føre til at losse- og lastestøyen vil forflyttes fra Sjøtun til Nordfjordbotn. Her er det også bebyggelse som vil få de samme støy- og støvplager.
- Ilandføring i Nordfjordbotn vil føre til at skipstrafikken vil måtte gå en enda lengre distanse inn fjorden mellom fjellene – noe som fører til ytterligere støy og forurensing. Vår erfaring fra tidligere skipstrafikk med sandbåter, er at støyen blir «liggende» mellom fjellene.
- Det er en småbåthavn i Nordfjordbotn som vil bli påvirket av bølger fra Ro-ro skipene.
- Hva med isforholdene i Nordfjordbotn og videre utover fjorden, - er de vurdert?
- Ilandføring i Nordfjordbotn vil føre til en forlenget transport langs FV862 på mer enn 8 km. På strekningen fra Nordfjordbotn og ca. 5 km mot Sjøtun er det spredt bebyggelse. Når transporten når starten på Sjøtunvegen, er det tett bebyggelse de siste ca 3 km frem til skolen. Denne bebyggelsen ligger i all hovedsak svært nær FV 862.
- Vi antar at veien må stenges i lange perioder, da det ikke vil være mulig med møtende trafikk.
- Vi vil også påpeke at FV 862 ikke på noen måte er rustet til å ta imot den type transport som her planlegges tatt på land i Nordfjordbotn. Her kan nevnes 3 smale bruer, svingete og smal veg og at deler av veien er bygget på leire.

*Vi kan ikke se at dette alternativet **overhodet** har noen fordeler fremfor alternativet på Sjøtun. Tvert imot vil dette alternativet berøre adskillig flere og medføre enda mer belastning på lokalsamfunnet.*

#### **Samfunnsmessige konsekvenser**

- En anleggsvei opp fra Sjøtun og opp Sørfjorddalen vil være der for alltid. Den vil være en permanent anleggsvei i hele vindkraftverkets levetid, samt ved nedbygging og eventuell rebygging.
- Kattfjord skole og barnehage er nærmeste nabo til anleggsveien. Ungene vil få ødelagt sitt utelekeområdet for alltid. De vil bli plaget med støy og støv. De vil ha en utrygg skolehverdag, og vil måtte holdes innenfor gjerder i et lukket område.

- Ungenes fritid vil også bli preget av anleggsarbeidet. Av dokumentene kan leses at transporten vil skje i tidsrommet 07 om morgenen til 23 om kvelden. Sørfjorden (evt Nordfjordbotn) vil samle og konsentrere støy fra skipsmotorer, lasteramper, hydraulikkaggregat, anleggsmaskiner og slagstøy under losseoperasjoner. Hvordan vil ungene bli påvirket og forstyrret av støyen? Ikke bare på dagtid, men også på ettermiddag og kveld når de skal gjøre lekser, og ikke minst når de skal sove.
- Foreldrene vil leve med frykt for sine barn. Når transporter med en lengde på 80 m skal kjøre forbi hjemmet og skolen, må det nødvendigvis skape bekymring for ulykker.
- Dette vil føre til at barnefamilier ikke vil flytte til Sjøtun. Det betyr nedgang i folketallet og ikke minst barnetallet, og i neste omgang vil barnehage og skole bli nedlagt. Dette vil igjen føre til at lokale arbeidsplasser går tapt.
- Uten unger og skole kan idrettslaget legges ned. Bygging av den prosjekterte kunstgressbanen må skrinlegges.
- Kvittfjellet skilag kan ikke ta ansvaret med å ha skitreninger for barn og unge selv i den delen av løypa som ikke direkte blir berørt, når det pågår anleggstrafikk. Det er nysgjerrige unger det her er snakk om, og tungtrafikk er spennende.
- Det vil generelt bli støv og støyplager for alle beboerne i fjorden, både fra båttrafikk og biltrafikk.
- Turistnæringen i bygda vil bli berørt og rundt 20 arbeidsplasser står i fare. Turistene kommer hit for å oppleve stillheten, og ingen vil ønske å feriere i et anleggsområde.
- Vi kan ikke se at dette vil medføre noe positivt for de andre næringsdrivende heller. De vil tvert imot bli hindret på grunn av at FV 862 nødvendigvis må stenges helt i perioder.
- Både lokalbefolkningen og turisttrafikken til og fra Nasjonal Turistveg på Senja, vil bli hindret av samme årsak. Nasjonal Sykkelrute nr. 1 går for øvrig i samme trasé og sykkeltrafikken er stadig økende.
- FV862 over Kattfjordeidet er i dårlig stand. Påkjønning av det antall lastebiler som anlegget krever vil føre til ytterligere forverring av veistandarden.
- Har en tatt hensyn til de årlige snøras som går på Kattfjordeidet, som medfører at trafikken må kjøre rundt Sør-Kvaløya?
- Eiendommene forringes i verdi når deler av eiendommen eksproprieres.
- Det er familier som de siste årene har flyttet til bygda fordi de ønsket fred og ro, og som hadde basert dette på at veien skulle gå opp fra Buvika. Med å komme med denne endringen har disse familiene rett og slett blitt holdt for narr. Hva kan de få i pris for sine hus når de ønsker å flytte herfra?

***Konsekvensene av å legge atkomstveien fra Kattfjord, - både alternativ Sjøtun og Nordfjordbotn, vil være å rasere et lokalsamfunn.***

*Allerede innvilget konsesjon for atkomstvei fra Buvika har ingen slike konsekvenser, og er klargjort for oppstart umiddelbart. Det er dessuten ønsket velkommen av berørte parter.*

**Konklusjon:**

***Den eneste grunnen til at tiltakshaver ønsker å endre atkomstveien er økonomisk relatert for utbygger.***

***Ikke la økonomien til et investeringsselskap være eneste grunn til å tillate at et velfungerende lokalsamfunn rases.***

**Norske Reindriftsamers Landsforbund (NRL)** uttaler seg i brev av 26.9.2017, og viser til at vindkraftutbygging med infrastruktur medfører store forstyrrelser i reindriftens beiteområder. Kvaløya reinbeitedistrikt er et kystnært helårsdistrikt, som blant annet kjennetegnes med vinterbeiter som marginalfaktor. Dette skyldes blant annet de topografiske forholdene ved kystalpint landskap og hyppig forekomst av store snømengder og nedising som følge av skiftende værforhold. Kombinasjonen fører ofte til låste beiter. Ved inngrep og forstyrrelser i vinterbeiteområdet, vil reinen bli presset til høyereliggende fjellområder hvor de er utsatt for snøras og nedraping som følge av is. Det er ifølge NRL derfor avgjørende at vinterbeitene i størst mulig grad skjermes mot inngrep.

NRL skriver videre at den planlagte utbyggingen med utvidelser ligger innenfor vår- og vinterbeitet til Kvaløya reinbeitedistrikt, og at utbyggingen på bakgrunn av sitt omfang ikke bør gjennomføres før saken er konsekvensutredet. De mener det også må tas i betraktning at Kvaløya er et bynært reinbeitedistrikt, og at dette bidrar til å øke presset mot beitearealene fra ulike arealinteresser. Vindkraftplanene må derfor ses i sammenheng med eksisterende inngrep. Dette bør også inngå som tema ved en ny konsekvensutredning.

NRL viser til OEDs avslag til Kalvvatnan og Hammerfest vindkraftverk, der OED legger vekt på sumvirkninger og tålegrense for reindrift i avslagene. NRL deler OEDs vurderinger, og mener at disse prinsippene må legges til grunn i gjeldende sak. De mener at det planlagte vindkraftverket med infrastruktur og utvidelser vil medføre omfattende inngrep i et helårsdistrikt med marginale vinterbeiter. Det er heller ikke mulig å kompensere vinterbeitet ved å ta i bruk andre områder, da topografien setter begrensninger for det.

NRL forutsetter at reinbeitedistriktet er involvert i forbindelse med den planlagte vindkraftutbyggingen og utvidelsen av denne. De mener at reinbeitedistriktets syn må være utslagsgivende for vurderingen av hvorvidt utbyggingen kan gjennomføres under henvisning til at jo større innvirkning inngrepet vil ha for reindriften, jo sterkere skal deres syn vektlegges.

Videre henviser NRL til konsultasjonsplikten som gjelder for tiltak som planlegges gjennomført i områder hvor urfolk har krav på å få anerkjent eiendomsrett, og tradisjonelle bruksområder hvor urfolk har krav på bruksrett, jf. ILO-konvensjonen nr. 169 (ILO-169) artikkel 14. Bestemmelsen må ses i lys av artikkel 15 (2) om urfolks rett til å delta i beslutningsprosesser og bli konsultert i saker om utnyttelse av naturressursene. NRL forutsetter derfor at det er gjennomført reelle konsultasjoner med Kvaløya reinbeitedistrikt.

På bakgrunn av dette, stiller NRL krav om at den planlagte vindkraftutbyggingen på Raudfjell og Kvittfjell med utvidelser på Kvaløya ikke iverksettes før det foreligger en ny konsekvensutredning som omfatter hele prosjektet og vurdering av kumulative virkninger.

**Hana Kekic og Jon-André Dalbakk** skriver i uttalelse av 26.9.2017 at de som innbyggere av friluftsbygda og naturperlen Kattfjord krever en konsekvensutredning av omsøkt adkomstvei, jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 8. Videre mener de at adkomstvei fra Kattfjord vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn i Kattfjord, som omfatter Kattfjordeidet, Nordfjordbotn, Tulleng, Vasstrand, Sjøtun og andre steder i bygda.

Deres vurdering er at de nye planene vil få virkninger for bygda gjennom trafikk, støy og støv for lokalbefolkning. De påpeker at veien må utvides, og at dette vil ha store ringvirkninger for skolen og barnehagen da nærområdene ramponeres, og for beboere langs veien som får trafikken

svært tett på sine hus. Dette medfører medfører også redusert risiko ved gjennomføring av transport.

Kekic og Dalbakk påpeker også at området rundt Kattfjord er et eventyrlig friluftsområde av stor verdi, og et yndet turistmål. Trafikken og aktiviteten som følger med det omsøkte tiltaket vil forringe fantastiske naturopplevelser, og ødeleggelse av noen av de mest spektakulære skiløypene i Tromsø.

Videre skriver de at verken ilandføring i Sjøtun eller Nordfjordbotn er akseptabelt på grunn av de nevnte forholdene knyttet til sikkerhet, støy, støv og forurensning og forstyrrelser på dyre- og fugleliv. Begge alternativene vil også medføre økt trafikk både i havna og på veiene.

Når det gjelder ilandføring i Nordfjordbotn, påpeker de at dette vil gi ringvirkninger for turisme, beboere og lokale fiskere. Veiene i området er smale og til dels svært dårlige. Økning av tungtrafikk vil medføre slitasje og gjøre veien farligere for bilister og fotgjengere. Store deler av bygdas innbyggere jobber i Tromsø, og er daglige pendlere. Delvis stenging av veier og økt tungtrafikk vil medføre at pendlerne får en mer risikofylt hverdag.

Kekic og Dalbakk skriver avslutningsvis at det må være mulig å kunne oppfylle drømmen om å flytte ut på landet og leve fredelig i naturen uten at man stadig må føre en kamp mot interessenter som ønsker å etablere omfattende virksomhet som gir store virkninger for miljø, samfunn og livskvalitet. Økt fraflytting vil bli et faktum, og færre vil ønske å flytte til bygda.

**Tromsø kommune** behandlet saken i kommunestyret 27.9.2017, og fattet følgende vedtak:

*«Tromsø kommune ber om at utbyggingen av Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk baseres på bruk av regulert kai/molo, atkomst og anleggsveg fra Buvika slik de gjeldende konsesjonene forutsetter. Det vises til at NVE i brev av 31. mai 2016 har godkjent detaljplan – fase 1 – omfattende samme adkomst. Det er ikke framlagt dokumentasjon som i tilstrekkelig grad grunngir at søkers og NVEs tidligere holdning til bruk av eksisterende veg fra Sørfjorden/Kattfjorden kan ses bort fra.*

*Ut fra dette vil ikke ekspropriasjon og forhåndstiltredelse være aktuelt i tilknytning til endret adkomst.*

*Tromsø kommune har ikke motforestillinger mot utvidelse av konsesjonsområdet for Kvittfjell. Utvidelsen på om lag 0,5 km<sup>2</sup> endrer ikke karkateren eller opplevelsen av en utbygging i det allerede konsesjonsgitte området.»*

I tilleggssuttalelse av 29.9.2017, kommenterer kommunen kaialternativet i Nordfjordbotn og skriver at det er på det rene at det vil være større avstand til boligbebyggelsen i Sjøtun ved dette alternativet. På den annen side er det en betydelig lenger strekning på FV 862 som berøres ved valg av denne løsningen, med en tilsvarende økning av kryssinger av private anlegg for vann og avløp. Kommunen mener dette er forhold som burde vært beskrevet i søknaden, og at dette er nok et forhold som tilsier at søknaden om konsesjonsendring ikke er tilstrekkelig opplyst. De opplyser om at Statens vegvesen forvalter fylkesvegen på vegne av Troms fylkeskommune.

Videre gjør kommunen oppmerksom på at det er varslet oppstart av arbeid med reguleringsplan for massedeponi i det tidligere grustaket (gnr 175, bnr 29). Rambøll er engasjert av ENAS AS til dette arbeidet. Kaia i Nordfjordbotn er innenfor det mulige planområdet. Kommunen har ikke mottatt et planforslag som klargjør om og eventuelt hvordan kaia inngår i den planlagte deponivirksomheten. Det er også uklart for kommunen om det fysisk og/eller juridisk ligger til

rette for at kaia kan benyttes for ilandføring av utstyr til vindkraftverket. Kommunen er videre blitt kjent med at det er søkt konsesjon for erverv av gnr 175, bnr 29. Ut fra søknaden synes kaia å inngå i området det søkes om konsesjon for. Søknaden opplyser at planen er å benytt området til produksjon av pukk og grus, men klargjør ikke hvordan kaia konkret et tenkt benyttet.

Avslutningsvis gjør kommunen oppmerksom på at hele Kattfjorden, både Nord- og Sørfjorden, er registrert og verdsatt som et viktig friluftsområde, hvor det fiskes fra land og til vanns, padles, dykkes og kikkles på hval.

**Reinbeitedistrikt 14 (RB 14) v/ leder Per Kitt**i uttaler seg i brev av 27.9.2017, og viser til uttalelse fra Risten og Reiulf Aleksandersen der de henviser til avtaler av 30.12.2002 og 30.1.2007 der RB 14 er part. Kitti opplyser at han er leder av RB 14, og at distriktet forholder seg til at inngåtte avtaler fortsatt gjelder. RB 14 ber derfor NVE om å se bort fra at avtalene ikke gjelder, og mener at dette må anses som Risten og Reiulf Aleksandersens private synspunkter.

**Fylkesmannen i Troms (FM)** fremmer i sin uttalelse av 22.9.2017 innsigelse til endringssøknaden inntil det er gjennomført en konsekvenstudredning av de samlede inngrepene i området på bakgrunn av usikkerhet vedrørende reinbeitedistriktets tålegrense. Utredningen må ifølge FM baseres på ny forskningsbasert kunnskap om reindrift og vindkraft som de senere år er publisert i Norge, Sverige og andre relevante reindriftsområder. På bakgrunn av KU må det igangsettes avbøtende tiltak for den samlede belastningen som inngrepene vil medføre.

FM viser til at inngrep og utbygginger rundt Tromsø by har redusert beitegrunnlaget og vanskeliggjort driftsforholdene i distriktet. Distriktet er i praksis delt i to ved Kaldfjordeidet, og reinen i den søndre og nordlige delen av Kvaløya er nærmest adskilt fra hverandre. I 2014 ble siidaandelen til reineier Elsa Kaasa i Kvaløya reinbeitedistikt overført til Risten og Reiulf Aleksandersen, som etablerte sin reindrift i distriktet fra våren 2014. De har etablert en driftsform hvor de i praksis er hele året på den sørlige delen av Kvaløya. Deres nye driftsmønster er ikke oppdatert i eksisterende reindriftskart.

FM påpeker at den omsøkte adkomstveien fra Sørfjorden vil berøre vesentlige særverdiområder for reindrifta i mye større grad enn det atkomsten fra Buvika vil gjøre. Den nye veien går gjennom et kalvingsland og tidlig vårland, som også er et viktig område for simler og kalv, og et brunst- og paringsområde for rein om høsten. Videre vil anleggsveien berøre viktige trekk- og flyttveier som knytter den nordlige og sørlige delen av distriktet sammen. Veien vil bli en tilleggsbelastning til vindkraftverkene på trekk- og flyttveiene.

Etter at det ble klart at atkomstvei til vindkraftverkene ville gå fra Buvika, etablerte Risten og Reiulf Aleksandersen et samle- og merkegjerdet i området ved Sandhaugvatnan. Vei fra Sørfjorden vil også berøre oppsamlingsområdet.

FM skriver også at Kvaløya reinbeitedistrikt er et bynært distrikt, med stort press på beitearealene fra mange arealinteresser. Ny atkomstvei må derfor ses i sammenheng med eksisterende inngrep. I den sammenheng viser FM til OEDs vurderinger i vindkraftsaker, der OED legger vekt på sumvirkninger og tålegrense for reindrift.

**Statens vegvesen region nord (SV)** uttaler seg i brev av 28.9.2017 som forvalter av fylkesveien på vegne av Troms fylkeskommune og utøver av statlig sektoransvar på veitransportområdet.

SV opplyser at fylkesvei 862 på strekningen Nordfjordbotn – Sjøtun er klassifisert som Bk T8 veg, som innebærer redusert bæreevne med begrensninger på hvor store og tunge kjøretøyer som kan kjøre på strekningen. Veien er smal og uten midtlinje, med dårlige og mangelfulle

veiskuldre. Det er begrensede muligheter for møter mellom større kjøretøyer. Strekningen har til dels dårlig horisontal- og vertikalkurver og flere gamle og smale bruer som har behov for oppgradering.

Strekningen er også en viktig transportrute mellom Tromsø og ytre strøk på Kvaløya, og som lokal vei i Sjøtunområdet. Det ligger hytter, boliger, barnehage og skole tett inntil veien, og strekningen er skolevei for elever ved Kattfjord barneskole, uten gang- og sykkelvei.

SV opplyser tde vil være tilbakeholdne med å gi dispensasjon og tillate ferdsel for kjøretøyer med vekt og dimensjoner som går utover eksisterende bruksklassifisering. SV krever klare og forpliktende rekkefølgekrav for tiltak på og ved veien, og påpeker at det per i dag er mangelfulle opplysninger om transportoppdrag på veien.

De ber om at følgende opplysninger oversendes dem før de kan gi en konkret tilbakemelding:

- Tidspunkt for transport
- Antall transporter
- Opplysninger om lengde, bredde og aksel-, boggi- og totallaster på kjøretøyer og last
- Forslag til hvordan trafiksikkerheten og trafikkavviklingen skal kunne ivaretas for alle trafikantgrupper som ferdes i området
- Forslag til hvordan miljømessige forhold skal ivaretas for beboere langs fylkesveien
- Andre relevante opplysninger som er relevante for prosessen videre

**Unni Yttergård** uttaler seg i e-post av 2.10.2017, og opplyser at hun er direkte berørt part ved ilandføring i Nordfjordbotn og transport langs FV 862. Hun er imot omsøkt konsesjonsendring med begge alternativer for ilandføring, og skriver at hun ikke kan finne seg i at bygdas hovedvei som blir benyttet til pendling, utrykning og annen ferdsel blir stengt mens det pågår tungtransport for etablering av vindkraftverket. Hun mener at dette vil være uansvarlig, og påpeker at veien er smal og svingete med bruer hvor det ikke er plass til at to små biler møtes. Enkelte områder består stort sett av leirmasse, blant annet like nedenfor hennes bolig. Hun frykter at belastningen på veien kan føre til at veien sklir ut, og store konsekvenser som følge av dette.

Yttergård peker også på støy fra anleggstransporten, og mener at lokalbefolkningen vil få en uutholdelig hverdag. Hun viser til at fjorden er smal og trang, og at de tunge kjøretøyene vil gi store støyvirkninger i området.

Yttergård krever en konsekvensutredning av tiltaket på grunn av store endringer.

**Oddmar Nilsen** uttaler seg vegne av grunneierne i planområdet for Raudfjell vindkraftverk. Han viser til NVEs folkemøte om vindkraftverket på Sjøtun i 2004, der atkomstvei var oppe til diskusjon. På folkemøtet ble det opplyst at veien opp fra Sjøtun kun skulle anlegges for transport av turbiner og utstyr til Sandhaugenfeltet i forbindelse med testturbiner. Det ble også lovet at det ikke var aktuelt å binde sammen Sandhaugen og Kvittfjell/Raudfjell med vei. Nilsen skriver at dette nok var medvirkende til at grunneierne ga tillatelse til bygging av veien som i dag går fra Sørfjorden opp til Sandhaugen.

På bakgrunn av dette er foreliggende søknad en overraskende endring av de opprinnelige planene. De føler seg ført bak lyset ved at tidligere lovnader er brutt.

Grunneierne er nå gjort kjent med at det foreligger et alternativ med kai fra Nordfjordbotn, og mener at noe av den argumentasjon som kom frem under folkemøtet på Sjøtun den 31.8.2017 ikke er like aktuell. De ønsker likevel å gjenta noen av argumentene for å tilkjennegi at dette også er grunneierne sitt syn.

- Dagens vei gjennom bygda – fylkesveg 862 fra Nordfjordbotn og til skolen på Sjøtun, er ikke dimensjonert for den type og mengde tungtransport planene legger opp til.
- Stikkrenner og private kloakkrenner under veien er ikke dimensjonert for slik transport.
- I tillegg til det store antall bolighus transporten må passere på den ca. ni km lange strekningen på fylkesvei 862, må transporten passere både barneskolen og barnehagen på strekningen fra fylkesvegen og innover mot veien opp på fjellet.
- Både Nordfjorden og Sørfjorden er smale fjorder med bratte lier og fjell på begge sider av fjorden. Støy og larm fra transporten vil forplante seg over hele bygdesamfunnet, på begge sider av fjorden. Den store trafikkmengde som omsøkt konsesjonsendring legger opp til vil også gi bygdene økte støvplager fra trafikken.
- Det må stilles krav om konsekvensutredning angående endring av ilandføring. Konsekvensutredningen bør utføres av upartisk instans.
- En utbygging slik de opprinnelige konsesjonsvilkårene legger opp til, med bygging av kai og molo, tunnel og vei fra Buvik og opp på fjellet, vil etter vårt syn ikke ha andre trafikale konsekvenser for tilliggende bygdesamfunn og beboere enn en enkel kryssning av fylkesveien i Buvika.
- Tunnelbyggingen vil i tillegg gi mindre sår i naturen enn eventuelle større steinbrudd.

På vegne av grunneierne til Raudfjellområdet anmoder Nilsen på det sterkeste om at NVE tar hensyn til de nevnte forhold, og gir avslag på konsesjonsendringssøknaden.

**Stig Korsberg, Christine Leonhardsen, Vegard Yttergård og Tone Mette Yttergård** viser i brev av 3.10.2017 til Forskrift om konsekvensutredninger § 8, og krever konsekvensutredning for omsøkt atkomstvei. Kravet gjelder uavhengig om ny vei legges fra Sørfjorden eller Nordfjorden. Innsenderne opplyser at de flyttet til Kattfjord og bygget hus i 2006 og 2010 for å oppnå nærhet til urørt natur og friluftsmulighetene dette gir. Med atkomstvei til vindkraftverket fra Kattfjord, er de bekymret for følgende forhold: verditap, støy- og utslippsforurensning og innvirkning på pendlersituasjonen.

#### Verditap

Innsenderne ønsker svar på følgende spørsmål:

*«Hvem skal stilles til ansvar for et verditap for hus/eiendom på størrelsesorden 25-40%? Vi krever i denne forbindelse navn på personer og selskap som påtar seg ansvaret for det verditapet vi med stor sannsynlighet kommer til å bli utsatt for.»*

De viser til at eiendomsmeglere sier at en utbygging vil påvirke takst og salgsverdi i negativ retning, men tør ikke spekulere i eksakte summer. Utbyggingen vil ifølge innsenderne kunne påføre familier konsekvenser som i verste fall er brudd på grunnleggende menneskerettigheter.

### Støy- og utslippsforurensning

Det påpekes at støy og utslipp fra innkommende båter vil prege boforholdene ved atkomst i Sjøtun over en periode på minst to år. Ved atkomst i Nordfjordbotn vil luft- og støyforurensning fra kjøretøy bli mer dominerende da trafikken vil passere svært nær deres boliger. Innsenderne ønsker svar på følgende spørsmål:

*«Hvem står ansvarlig dersom anleggsperioden med påfølgende forurensninger fører til forringet livskvalitet gjennom dårlig nattesøvn, støyplager, forurenset luft og mulige sykdommer?»*

*Til hvem kan vi sende forsikringskrav dersom et dokumentert sykdomsbilde av en slik forurensning kan relateres til overnevnte anleggsfase?»*

### FV 862 som pendlervei

Ved valg av kaialternativ i Nordfjordbotn vil bygdas pendlervei til Tromsø bli berørt, og innsenderne ønsker svar på følgende spørsmål:

*«Hvordan tenkes anleggstrafikken organisert i anleggsperioden, og hvordan vil dette påvirke oss som pendlere?»*

*Hvordan vil omfattende og tung anleggstrafikk påvirke eksisterende vei- og grunnforhold?»*

**Forum for natur og friluftsliv Troms (FNF Troms)** skriver i brev av 3.10.2017 at saksbehandlingsprosessen virker mangelfull og hastverkspreget. De påpeker at grunnlaget for konsesjon til Kvittfjell og senere også Raudfjell vindkraftverk, var at atkomstvei skulle gå fra Buvika, og at det skulle etableres ny havn der. Ny havn var med på å skape større aksept for utbyggingsplanene lokalt. Omsøkt endring bidrar ifølge FNF Troms til å øke det lokale konfliktnivået rundt vindkraftutbyggingen på grunn av tungtrafikk gjennom bygda, forbi skole og barnehage, i tillegg til virkninger for friluftsliv og miljø. FNF anbefaler at NVE avslår søknaden.

Når det gjelder kaialternativet i Nordfjordbotn, mener FNF at forslaget er mangelfullt dokumentert, uten kart og konsekvensutredning. De påpeker også at høringsfristen burde vært forlenget på bakgrunn av endringsforslaget for å ivareta medvirkningsmulighetene. Videre mener de at også dette alternativet gir utfordringer med tungtrafikk forbi skole og barnehage, og virkninger for friluftsliv, naturområder og landskap.

FNF stiller spørsmål ved at Mattilsynet ikke har vært involvert i prosessen fra 1999 til i dag, med tanke på drikkevann.

FNF mener det er nødvendig med en konsekvensutredning av tiltaket for å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i saken. De mener NVE må etterlyse de samlede virkningene av den omsøkte konsesjonsendringen, og mener dette er mer komplekst enn det som er fremlagt i søknaden. De mener det ikke er tilstrekkelig å overføre utredninger som er gjort i forbindelse med tidligere konsesjonsbehandling av Raudfjell vindkraftverk til foreliggende endringssøknad.

FNF viser til *Forskrift om konsekvensutredninger* der formålet er å ivareta hensynet til miljø og samfunn ved planer og tiltak. FNF mener det er åpenbart at virkninger for miljø og særlig samfunn blir vesentlige ved bruk av omsøkt atkomstvei, og at disse bør utredes med medvirkning

fra lokalbefolkning og frivillige organisasjoner. FNF kan ikke se at det i konsesjonsendringssøknaden er gitt en grundig beskrivelse av vesentlige konsekvenser av tiltaket, jf. krav i Plan- og bygningsloven for saker der det ikke er krav om KU.

**Kvaløya reinbeitedistrikt** viser i e-post av 4.10.2017 til styremøte i Kvaløya reinbeitedistrikt den 20.9.2017 og til avtaler mellom reinbeitedistriktet og utbygger av 30.12.2002 og 30.1.2007 om henholdsvis Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk. Det opplyses i e-posten om at det i årsmøte i Kvaløya reinbeitedistrikt den 18.11.2016 ble vedtatt at alle beslutninger krever enstemmighet. Styreleder Per Lars Kitti mener på vegne av sin siidaandel, at endringen av atkomstvei vil ha marginal betydning for reindriften, og at de nevnte avtaler derfor skal bestå. Styremedlem Risten Turi Aleksandersen mener på vegne av sin siidaandel at ny atkomstvei vil medføre ytterligere ulemper for reindriften i området sammenliknet med atkomstvei fra Buvika. Aleksandersen mener på bakgrunn av dette at distriktet må kreve å få reforhandlet avtalene dersom det gis konsesjon til den omsøkte endringen. Aleksandersen er av den oppfatning at ny atkomstvei endrer forutsetningene som lå til grunn for avtalene.

Når det gjelder krav til enstemmighet, mener Aleksandersen at det på bakgrunn av endrede forutsetninger for avtalen, kreves en enstemmig beslutning om å la avtalene gjelde. Kitti mener på sin side at avtalene gjelder frem til distriktsstyret har truffet enstemmig beslutning om noe annet, uavhengig av en eventuell endring i konsesjonen.

**Troms fylkeskommune (FK)** viser i uttalelse av 4.10.2017 til Tromsø kommunes vedtak i saken. Etter FKs syn må kommunens vurdering tillegges avgjørende vekt i NVEs vurdering. FK gir i tillegg følgende innspill knyttet til sine ansvarsområder:

- **Friluftsliv:** Det aktuelle området ligger i et kartlagt friluftsområde, gitt verdikategori B. Sørfjorddalen er et mye brukt friluftsområde til skigåing, bærplukking, soppsanking, jakt og fiske. Kvittfjellet skilag har løyper og skihytte i området som brukes hyppig av lokale og tilreisende. FK mener at atkomstvei fra Sørfjorden vil påvirke muligheter for fysisk aktivitet, friluftsliv og rekreasjon i nærmiljøet til barn og unge både sommer og vinter, og ser det som en mangel i søknaden at friluftsliv ikke er omtalt.
- **Barn og unge:** Kattfjord skole og barnehage vil bli berørt av konsesjonsendringen. Anleggstrafikk vil påføre barna belastninger med støv, støy og farlige trafikksituasjoner. Til tross for at det er foreslått avbøtende tiltak i søknaden, er virkninger for barn og unge ikke ytterligere problematisert. FK mener at dette er uheldig.
- **Alternativ kailøsning:** FK kan ikke se at flytting av kai til Nordfjordbotn vil medføre annet enn at ulempene ved anleggsvirksomhet og –trafikk flyttes fra et sted til et annet, og at transportruta blir lengre. Kattfjord skole berøres i like sterk grad.
- **Konklusjon:** Flere forhold er ikke tilstrekkelig belyst i søknaden, og fordeler ved konsesjonsgitt og alternativ atkomstløsning er ikke godt nok veid opp mot hverandre. Da virkninger for friluftsliv, barn og unge ikke er grundigere utredet, anbefaler FK at NVE avslår søknaden.

**Jorunn Minde** skriver i e-post av 4.10.2017 at hun krever avslag på endringssøknaden på grunn av manglende konsekvensutredninger. Hun mener en KU ville gitt et annet bilde enn det som er fremstilt i søknaden: Hun trekker frem forhold ved FV 862 som veibredde, svinger, grunnforhold, avløpsrør under veien, kraftledninger over veien og potensiell fare for trafikanter. Hun mener også at plager av støv og støy for nærliggende bebyggelse, grunnforhold i sjø og på land, strøm- og isforhold i fjorden er for dårlig utredet.

**Victoria Berglund** skriver i e-post av 3.10.2017 at deres bolig ligger 15-20 meter fra kaia ved Sjøtunveien, hvor de jobber med barn med vanskelig bakgrunn. De tilbyr barna et rolig, trygt og sikkert miljø. Berglund er bekymret for at anleggsvirksomheten som skal foregå mellom kl. 07 og 23 vil forstyrre nattesøvn til barna som på grunn av sin fortid har særlig behov for ro. På bakgrunn av dette er Berglund bekymret for å miste sin arbeidsplass. Hun skriver også at utbygging av kaiområdet fjerner uteområdet til 10-15 barn. Fjæra ved kaia brukes til lek, og trygg ferdsel på fritiden vil ikke være mulig ved gjennomføring av ilandføring til kai i Sjøtun og den omfattende anleggstrafikk det medfører i området. Berglund peker også på redusert markedsverdi på eiendommen som de har investert i for å kunne bo i rolige omgivelser.

**Nordre Kattfjord grunneierlag** v/ Virve Ravolainen uttaler seg i brev av 3.10.2017 der de krever konsekvensutredning av tiltaket på grunn av begrenset informasjon om inngrep og virkninger av disse for blant annet lokalbefolkning, friluftsliv, reindrift, jakt og næringsvirksomhet, som naturbasert turisme. Grunneierlaget ønsker informasjon om endrede forutsetninger for etablering av vindkraftverket, reduksjon av terrenginngrep, hvilke arealer som blir berørt, innvirkning på tidsbruk i trafikken, innvirkning på fisk i fjorden, fiskeaktivitet, kostnader ved de omsøkte alternativene og vurdering av forurensningsfare i Nordfjorden der det er lite utskiftning av vannmasser. Vedrørende miljømessige forhold ber de om opplysninger om hvor mye utslipp som følger av lenger transportrute ved de omsøkte alternativene, og påpeker at det ikke er gjennomført feltarbeid på Raudfjell eller i området som blir berørt av omsøkte atkomstvei fra Sørfjorden når det gjelder fugl og annen fauna. Når det gjelder reindrift viser grunneierlaget til at transportvirksomheten opp til Sandhaugen må inngå i vurderingen av virkninger.

Når det gjelder alternativet med ilandføring i Nordfjordbotn, mener grunneierlaget at dette omfatter flytting av et stort industrianlegg med tungtrafikk på vei, endring av FV 852 over en lang strekning, endring av kai og skipstrafikk i den trange fjorden, og at dette også er tiltak som krever konsekvensutredning. Støy fra ilandføring og anleggsarbeid vil forstyrre beboerne i Nordfjordbotn, og FV 862 er ifølge grunneierlaget ikke dimensjonert for den type trafikk som følger av tiltaket. De finner det urovekkende at det verken i endringssøknaden eller på folkemøtet den 31. august ble nevnt at Nordfjordbotn kunne være et alternativ for ilandføring. Videre spør de om grunneiererstatning som beskrevet i søknaden også gjelder for grunneiere i Nordfjordbotn, grunneiere rundt kaianlegget og langs FV 862, og opplyser om at Nordre Kattfjord grunneierlag ikke ble informert om alternativ Nordfjordbotn før de selv tok kontakt med NVE etter å ha blitt informert lokalt. Befolkningen i Nordfjorden fikk offentlig tilgang til NVEs utsendelsesbrev åtte dager før høringsfristen. Grunneierlaget påpeker at dette er i strid med utredningsinstruksen hvor det er krav til flere ukers høringsfrist.

For alternativet i Nordfjordbotn ønsker de opplysninger om hvor mye lenger transportruta blir med båt og bil sammenlignet med alternativet i Sjøtun, hvor mye areal som blir beslaglagt som følge av utvidelse ved inn- og avkjøring på FV 862 og hvem som eier kaia i Nordfjordbotn. De krever å få tilsendt tilleggsinformasjon om alternativet i Nordfjordbotn (kart, trafikkberegninger, tidspunkter for ilandføring og trafikk, løsninger på kai- og veiforhold og berørte grunneiere), og forventer en høringsfrist som gir dem anledning til å sette seg inn i saken og hva tiltaket vil medføre av virkninger i Nordfjordbotn.

Grunneierlaget mener at prosessen bærer preg av hastverk. Basert på informasjonen som foreligger, er grunneierlaget imot den omsøkte konsesjonsendringen med atkomstvei fra Kattfjord (Sjøtun og/eller Nordfjordbotn). De mener at konsesjonsendringen vil medføre store virkninger for Nordfjorden og Sørfjorden i form av anleggsstøy, anleggstrafikk, forurensning og

tap av naturområder. Områder for friluftsliv for skole- og barnehagebarn og jaktterreng vil ifølge grunneierlaget gå tapt, og de mener at industrianlegg med tungtrafikk på veien og store båter på fjorden vil forringe bokvaliteten til beboere i både Sørfjorden og Nordfjorden.

**Odd Henry Olsen** skriver i e-post av 4.10.2017 at han driver et enkeltmannsforetak i Kattfjord, med drosjetransport som hovedvirksomhet. Base for virksomheten er Sjøtunvegen 366, som ligger midt mellom omsøkt ilandføring i Nordfjordbotn og avkjørsel til Sørfjorddalen, og som drosjeeier er han hyppig bruker av hele FV 862. Firmaet har to drosjer og en minibuss som i hovedsak benyttes til skoleskyss for barn i området, men også til å kjøre turister på nordlys- og hvalsafari. Han påpeker viktigheten av punktlighet for å lykkes i bransjen, og at han er avhengig av flyt i trafikken på strekningen mellom Brensholmen, Sommarøy og Tromsø.

Olsen påpeker at spesialtransport på veien vil føre til forsinkelser i trafikken på veistrekningen mellom yttersia og Tromsø over en periode på to år, og at dette kan gi store konsekvenser for hans virksomhet med store økonomiske tap. Han er redd for at hans virksomhet med fem ansatte vil miste sitt inntektsgrunnlag.

Olsen mener også at atkomstvei fra Buvika vil gi positive ringvirkninger for næringslivet sør på Kvaløya, med bedre samferdsel og dypvannskai som vil kunne brukes til andre formål. Bruk av kai i den smale Sørfjorden vil ikke gi de samme fordelene, og Olsen mener at disse forholdene må tas med i NVEs vurdering.

På bakgrunn av de ovennevnte forhold ber Olsen om en konsekvensutredning for trafikkale forhold. Så lenge det ikke foreligger en slik konsekvensutredning, mener Olsen at det ikke bør gis konsesjon til den omsøkte endringen.

Avslutningsvis ber Olsen om at NVE vurderer habiliteten til seksjonsleder Arne Olsen i NVE på bakgrunn av at A. Olsen har uttalt seg positivt til alternativet med ilandføring i Nordfjordbotn før saken er ferdigbehandlet. Da uttalelsen favoriserer konsesjonshaver, finner O. Olsen grunn til å betvile seksjonslederens upartiskhet.

**Naturvernforbundet i Tromsø og omegn** uttaler seg i brev av 4.10.2017. Deres uttalelse omhandler forhold rundt konsesjonsprosessen for Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk, i tillegg til forhold som vil bli vurdert i forbindelse med behandling av MTA-plan for vindkraftverkene. De ønsker at konsesjonene for begge vindkraftverkene vurderes på nytt. På bakgrunn av at konsesjonene er endelige og at MTA-plan vil bli behandlet i egen prosess av NVE, gjengis ikke bakgrunnen for deres innspill her.

**Sjøtun/Sandneshamn Utmarkslag SA (SSU)** uttaler seg i brev av 4.10.2017. De er en sammenslutning av grunneiere og jakt- og fiskerettighetshavere i området Sjøtun og Sandneshamn. Laget skal sørge for å ivareta deres interesser i forbindelse med jakt- og fiskerettigheter. SSU mener at saken ikke er tilstrekkelig opplyst, og ber om en konsekvensutredning for faunaen, herunder jaktbare arter, i Sørfjorddalen. KU bør også vurdere de samlede virkninger som følger av adkomst gjennom Sørfjorddalen sammen med vindkraftverkene på Kvittfjell og Raudfjell.

SSU legger til grunn at vindkraftverkene vil ha virkninger for jaktbare arter i utmarkslagets område, og mener at omsøkte atkomstvei vil tilføre et inngrep med virkninger for deres interesser. Ved konsesjon til atkomstveien, mener SSU at de vil stå igjen med én av tre soner som jaktbart område. Veien opp Sørfjorddalen vil legge beslag på de resterende deler av sone 2, og medføre tapte inntekter for rettighetshaverne.

SSU går imot konsesjon til atkomstveien. De skriver at utmarkslaget og andre aktører i Kattfjord har forholdt seg til atkomst fra Buvika, og tilrettelagt sin drift på bakgrunn av dette. Videre trekker de frem at den eksisterende veien som søkes benyttet i utgangspunktet skulle fjernes og såes igjen senest to år etter at pilotturbinen Margrethe Kitti var satt i drift. SSU skriver at det vil stride mot lokalbefolkningens rettsfølelse dersom konsesjonærens unnlattelse av å følge opp denne forpliktelsen nå fører til at de får innvilget søknad om å benytte veien.

SSU ber om at NVE legger frem dokumentasjon dersom NVE vurderer at ny atkomstvei ikke vil gi negative virkninger for fauna og jaktbare arter i Sørfjorddalen. Ved manglende dokumentasjon vil det etter SSUs vurdering være i strid med naturmangfoldloven § 9 og Grunnloven § 112.

Avslutningsvis skriver SSU at de mener det er uheldig at NVEs seksjonsleder Arne Olsen har uttalt seg positivt til ilandføring i Nordfjordbotn i lokalavisa iTromsø i forkant av avsluttet behandlingsprosess.

**Miljøvernforbundet** skriver i brev av 4.10.2017 at det mangler relevante dokumenter i saken til å kunne sende denne på høring. Det gjelder kartgrunnlag for utvidelse av FV 862, avtaler med Statens vegvesen og berørte grunneiere i tillegg til dokumentasjon på at forutsetninger for gjennomføring av transport og atkomst foreligger.

Miljøvernforbundet krever også at NVE følger gjeldende lovverk og egne veiledere for saksbehandling i vindkraftsaker. De viser spesielt til NVE veileder 1 2016 pkt 1.2 om «*Konsesjonspliktige endringer*».

**Sametinget** skriver i brev av 13.10.2017 at det i nærhet til eksisterende vei opp gjennom Sørfjorddalen ligger flere automatisk fredete kulturminner som ble registrert for en tid tilbake. Erfaringsmessig kan kartfestingen da være noe upresis.

Videre skriver de at Sametinget vil uttale seg i forbindelse med høring av detaljplan på grunn av at de har fått opplyst fra saksbehandler i NVE at 400 meter ny veistrekning og etablering av 50 meter korridor likevel ikke er aktuelle tiltak.

**Mattilsynet** opplyser i brev av 10.10.2017 at skolen og barnehagen ved atkomstveien er forsynt med vann fra borebrønn som ligger ved veitraseen. For øvrig påpeker Mattilsynet at de ikke har fått søknader om Kvittfjell og Raudfjell vindkraftverk på høring da disse var til behandling, og opplyser om at det ligger et stort vannverk som forsyner tre bygdesamfunn i tillegg til flere private brønner og overflateforsyninger i planområdet. Mattilsynet har bedt om et bedre kart og planer for å sikre drikkevannforsyningen. Da de ikke har mottatt dette, kan de ikke vurdere saken og ber om ny høringsfrist når dette foreligger.