

Beregnet til
Norges vassdrags- og energidirektorat

Dokument type
Plandokument

Dato
9 januar 2018

MTA- OG DETALJPLAN **ADKOMST KVITFJELL OG** **RAUDFJELL VINDPARKER**

Revisjon	1
Dato	2018/01/09
Utført av	Espen Borgir Christophersen (Rambøll)
Kontrollert og godkjent av	Stephan Klepsland (Tiltakshaver)
Beskrivelse	MTA Adkomst

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	3
1.1	Tiltakshaver	3
1.2	Om MTA- og detaljplaner	3
1.3	Status til andre planer og lovverk	3
1.3.1	Plan og bygningsloven	4
1.3.2	Havne og farvannsloven	4
1.3.3	FV 862 Nordfjordbotn Kattfjord skole	4
1.4	Samrådsprosess	4
1.5	Fremdriftsplan	5
2.	BESKRIVELSE AV TILTAKET	6
2.1	Ny kai Nordfjordbotn	6
2.2	Planering av området ved Nordfjordbotn	6
2.3	Utbedringer på FV 862	6
2.4	Adkomstvei opp Sørfjorddalen	6
2.5	Snuplass	6
3.	TRANSPORT	7
3.1	Fremkommelighet på FV 862	7
3.2	Varsling	7
3.3	Skipstrafikk	8
3.4	Særskilte avbøtende tiltak	8
3.5	Eksempel på kjøretøy	8
3.6	Transport i driftsperioden	9
4.	TERRENGINNGREP	10
4.1	Generelt	10
4.2	Oppbygning på utvidelse på venstre side – metodikk	10
4.3	Massedisponering	11
4.4	Oppbygning av vei	11
4.5	Fremdrift for bygging av adkomstveien	11
5.	DRIKKEVANN	12
5.1	Tiltak	12
6.	FORHOLDET TIL ANDRE AREALBRUKSINTERESSER	13
6.1	Kulturminner	13
6.2	Reindrift	13
6.3	Kattfjord Skilag	13
6.4	Sandhaugen	13

FIGURLISTE

Figur 1: Transport av turbinkomponenter med skip	8
Figur 2. Transport av tårnseksjoner	9
Figur 3: Transport av tårnseksjon.....	9

VEDLEGG

- Vedlegg 1 - Detaljplankart
- Vedlegg 2 - Ny kai Nordfjordbotn
- Vedlegg 3 - Prosjektert adkomstvei
- Vedlegg 4 - Snuplass
- Vedlegg 5 - Kulturminne
- Vedlegg 6 - Forslag til omlegging av lysløype

1. INNLEDNING

Denne Miljø-, transport- og anleggsplanen vedrører adkomstveien til Kvitfjell og Raudfjell Vindparker, herunder;

- Etablering av ny kai i Nordfjordbotn
- Transport av turbiner og transformatorer fra Nordfjordbotn på FV 862 inn til Kattfjord
- Transport av turbiner og transformator opp gjennom Sørfjordalen og til planområdet for Raudfjell
- Øvrig anleggstrafikk opp Sørfjordalen og til planområdet for Raudfjell

1.1 Tiltakshaver

Tiltakshaver for prosjektet er TROMSØ VIND AS (tidl. navn: Norsk Miljøkraft Tromsø AS) (org.nr 979 575 289) og RAUDFJELL VIND AS (tidl. navn: Norsk Miljøkraft Raudfjell AS) (org.nr 988 669 598). Begge selskapene benevnes heretter som «Tiltakshaver».

Kontaktperson for prosjektet er Stephan Klepsland (stephan@klepsland.no), tlf. 468 69 843

1.2 Om MTA- og detaljplaner

MTA-planen skal utarbeides etter retningslinjer gitt i NVEs veileder 04/2016. En viktig del av retningslinjene er at planen skal utarbeides i samråd med lokale myndigheter, grunneiere og andre interessenter.

MTA-planen skal endelig godkjennes av NVE før anleggsarbeidet settes i gang.

1.3 Status til andre planer og lovverk

Tiltakshaver har endelig konsesjon for henholdsvis 200700282-21 (Kvitfjell Vindkraftverk) og 200701246-89 (Raudfjell Vindkraftverk) i Tromsø kommune.

Den 31.5.2016 fikk Tiltakshaver godkjent MTA- og detaljplan for adkomstvei opp via Buvika, inkludert etablering av nytt moloanlegg og tunnel.

Den 20.10.2017 fikk prosjektet innvilget følgende av NVE:

- Søknad om endring av konsesjon for ny atkomstvei opp gjennom Sørfjordalen med ilandføringskai i Nordfjordbotn og utvidet planområde for Kvitfjell vindkraftverk.
- Søknad om tillatelse til ekspropriasjon av nødvendige rettigheter for bruk, utvidelse og oppgradering av eksisterende atkomstveg, jf. Oreigningslovas § 2, pkt. 19.

- Søknad om forhåndstiltredelse i jf. oreigningslovas § 25., samt at eventuell klage på søknad om at tillatelse til forhåndstiltredelse ikke gis oppsettende virkning.

Prosjektet har også den 21. september 2017 sendt NVE planendringssøknad om følgende forhold:

- Forlengelse av driftstid til 30 år (konesjon er på 25)
- Endring av transformatorytelser
- Økning i spenning i internt kabelnett

Den 3. november 2017 sendte Tiltakshaver inn MTA- og Detaljplan for arbeidet innenfor planområdet. Denne er pr dd til behandling hos NVE.

1.3.1 Plan og bygningsloven

For både Kvitfjell og Raudfjell Vindkraftverk er det gitt dispensasjon for kommuneplanens arealdel.

1.3.2 Havne og farvannsloven

Det vil innhentes tillatelse fra Tromsø kommune/ Tromsø Havn for forsterkning av kai i Nordfjordbotn.

1.3.3 FV 862 Nordfjordbotn Kattfjord skole

Prosjektet vil også søke Statens Vegvesen om dispensasjon for spesialtransport på FV 862.

1.4 Samrådsprosess

Tiltakshaver har ved flere anledninger presentert og diskutert adkomstveien med **Tromsø Kommune**. Kommunen var blant annet med på befaring i området den 22. november 2017.

Omlaggingen av lysløypa har vært diskutert med **Kattfjord skilag**. Skilaget ønsker først og fremst at de avbøtende tiltakene er permanente og ikke midlertidige. Flere forslag har blitt vurdert og diskutert. Skilaget ønsker imidlertid å avvente de endelige diskusjonene og avbøtende tiltakene til etter OEDs klagebehandling for planendringssøknaden er avsluttet.

Tiltakshaver hadde møte med **Kattfjord Skole** senest uke 48 (2017). Ulike tiltak har blitt diskutert. Skolen ønsker at Tiltakshaver hjelper til med høyere gjerder rundt skolegården, samt støyskjerm for å redusere støy for barnehagebarna som sover ute i vogner. Skolen ønsket imidlertid noe mer tid for å diskutere dette internt før man ble endelig enige om de avbøtende tiltakene.

Tiltakshaver har hatt dialog med **Statens Vegvesen (SVV)**. Vi har presentert frekvens og tidsrom for anleggstrafikk og spesialtransport, og risikoen for redusert fremkommelighet i periodene med spesialtransport. Tiltakshaver har videre presentert ideen med å anlegge møteplasser langs FV 862, noe SVV vil se nærmere på. Standarden på FV 862 har også blitt diskutert. Avtalen er at Tiltakshaver skal utbedre eventuelle skader påført av anleggstrafikken på FV 862. SVV ønsker også et bidrag til å forsterke to broer, og synes dette er mer hensiktsmessig enn at Tiltakshaver bruker penger på midlertidige tiltak på broene.

Tiltakshaver har vært i dialog med **grunneierne** for adkomstveien, inkludert grunneierens representant (advokat Thorkildsen). Blant annet har etablering av snuplass blitt diskutert, og egnet lokasjon for denne angitt av grunneier Seiness. Grunneierne ønsker imidlertid å ta videre diskusjon om dette når OEDs klagebehandling på planendringssøknaden er avsluttet.

Tiltakshaver har diskutert med **NMK FoU AS** om omlegging av adkomstvei i planområdet for Sandhaugen for å ta hensyn til turbinplasseringene på Sandhaugen.

Tiltakshaver har også diskutert saken med **Dorvvošnjárgga Siida** (Risten Aleksandersen).

Tiltakshaver holdt et åpent møte («**folkemøte**») for bl.a. lokalbefolkning, myndigheter og presse, der utkast til denne MTAen ble presentert.

1.5 Fremdriftsplan

Prosjektet har allerede satt i gang anleggsarbeid på Raudfjell og Kvitfjell, med hjemmel i godkjent MTA- og detaljplan for adkomstvei fra Buvika datert 31.5.2016.

Prosjektets målsetting er at anleggsarbeidet igangsettes for fullt i 2018. Turbinmontasje forventes igangsatt våren 2019. Planlagt igangsettelse av vindparken vil være desember 2019.

2. BESKRIVELSE AV TILTAKET

2.1 Ny kai Nordfjordbotn

Det vil etableres en ny kai ved Nordfjordbotn. Den nye kaien vil etableres der eksisterende kai ligger i dag. Kaien vil være 25 meter bred og 10 meter lang. Dagens kai er ca 10 x 10 meter. Se vedlegg 2 med skisse på ny kai.

2.2 Planering av området ved Nordfjordbotn

Området ved kaien og frem til FV 862 vil planeres ut. Størrelsen på det planerte området vil være 2000 m².

2.3 Utbedringer på FV 862

Tiltakshaver har vært i dialog med Statens Vegvesen vedrørende FV 862. Tiltakshaver vil måtte søke om dispensasjon for å benytte FV 862 for spesialtransport. Det vil ikke være behov for utbedringer på selve fylkesveien.

Det har også vært dialog med SVV omkring to broer langs FV 862. SVV har så langt ikke bekreftet hva som skal gjøres med broene, og eventuelt når. I påvente av dette vil Tiltakshaver planlegge for at man etablerer to midlertidige broer. Disse vil være installert i oktober 2018 og mars til juli 2019. Bildene under viser eksempler på midlertidige broer som kan benyttes. Endelig utforming av broen vil bestemmes på et senere tidspunkt.



2.4 Adkomstvei opp Sørfjorddalen

Adkomsten vil følge den eksisterende veien som i dag går opp gjennom Sørfjorddalen, over Sandhaugen og til Raudfjell. Det vil være en liten endring av veien etter ca 2 km (utbedring/ utjevning av sving) samt en mindre endring i trasé på Sandhaugen (se kap. 6.4).

Veiens bredde vil være om lag 5-6 meter (fra dagens 4-5m), med utvidelse av kurver.

Veien frem til snuplassen (se kap 2.5) vil bli asfaltert.

Se vedlegg 3 som illustrerer trasé for ny vei sammen med eksisterende vei.

2.5 Snuplass

Etter om lag 500 meter vil det bli etablert en snuplass for turbintransport, og for å unngå ytterligere tiltak nede ved skolen/ krysset med fylkesvegen (se kap 3). Snuplassen vil være et planert område på ca. 2600 m², prosjektert med fyllingsskråning 1:1,5 og 1% fall fra anleggsveg.

På området der Tiltakshaver ønsker å anlegge snuplass, er det i dag deponert 3000-3500 m³ masse. Denne massen kan flyttes og brukes til å anlegge ny skiløype (se kap 6.3).

For Prosjektets del er snuplassen et midlertidig tiltak, men kan gjøres permanent dersom grunneier ønsker det.

Se vedlegg 4 som viser hvordan snuplassen er tenkt etablert, og hvordan snuplassen er plassert i forhold til kulturminnet.

3. TRANSPORT

Vindturbinene vil transporteres med båt til kai i Nordfjordbotn, og derfra med spesialkjøretøy langs FV 862 før avkjøring opp til planområdet via Sørfjorddalen. Fra avkjøring (kryss mellom FV 862 og anleggsvegen), vil turbintransport rygge opp de første 500 m til snuplassen (se kap 2.5).

Transport på FV 862 og opp Sørfjorddalen vil bestå av følgende:

- Betong, forskalingsmateriell, armering, kabler, trekkekummer, trekkerør, sand, og sprengstoff for bygg/anlegg.
- Anleggsmaskiner
- Trafoer, tilkoblingsanlegg, kabler
- Vindmøllekomponenter (tårn, vinger, maskinhus)
- Personell til anleggsplass

I høyaktivitetsperiodene vil den estimerte transportfrekvensen være om lag 40 passeringer ved Kattfjord skole per dag. Høyaktivitetsperiodene er april til november 2018 og april til august 2019. Prosjektet undersøker mulighetene for å produsere kabelsand på anlegget. Dette vil redusere transportfrekvensen med 15 biler per dag. Antall passeringer vil da være 25 per dag.

Turbintransporten vil skje i perioden mars til juli 2019. I denne perioden vil man ha ca. 15 passeringer hver dag.

3.1 Fremkommelighet på FV 862

Turbintransporten vil foregå over totalt 67 dager mellom mars og juli 2019. I denne perioden vil fremkommeligheten på FV 862 mellom Nordfjordbotn og Kattfjord skole til tider være redusert.

Tiltakshaver legger opp til at turbintransporten allokeres til mellom kl 09.00 og 15:00 på hverdager. Dette vil imidlertid endelig bestemmes av Politiet. I dette tidsrommet vil veien kunne være stengt opp mot 30 minutter (på grunn av store transporter). Prosjektet vil imidlertid gå i dialog med Statens Vegvesen og undersøke mulighetene for å etablere midlertidige møteplasser langs FV 862, for å øke fremkommeligheten mellom mars og juli 2019.

Det vil uansett være full fremkommelighet for nødetatene. Turbintransporten vil eskorteres med politi, og man vil til enhver tid direkte tilgang til de øvrige nødetatene.

3.2 Varsling

Lokalbefolkningen vil bli varslet i forkant når FV 862 vil ha redusert fremkommelighet. Varslingen vil både skje via sosiale medier, SMS, samt skilting i området.

3.3 Skipstrafikk

Turbinene vil ankomme Nordfjordbotn i perioden mars til juli 2019. Det planlegges et anløp per vindturbin (totalt 67), og maksimalt et anløp per dag.

Båtene vil kun være i Nordfjordbotn få timer per gang, når turbinkomponentene losses av båten. Båtene vil altså ikke ligge i Nordfjordbotn over natten, men returnere samme dag som de kommer.

3.4 Særskilte avbøtende tiltak

For å minimere ulempene for lokalbefolkningen generelt og Kattfjord skole spesielt, vil prosjektet implementere flere avbøtende tiltak. Tiltakshaver vil etablere en kommunikasjonskanal til lokalbefolkningen, hvor man kan diskutere innretningen og omfanget av tiltakene, samt også komme med nye forslag.

- Farten rundt skoleområdet reduseres til 15-20 km/t
- Avklare behov for støyvern bak skolen. Dette avklares med Kattfjord skole
- De første 500 meterne opp Sørfjorddalen vil bli asfaltert, for å redusere ulemper knyttet til støv og støy
- Anleggstrafikken vil allokere til tider på døgnet hvor det er få myke trafikanter rundt skoleområdet. Dette vil diskuteres nærmere med Kattfjord skole

Tiltakshaver vil gå i dialog med Kattfjord skole for å diskutere andre eventuelle avbøtende tiltak som kan være aktuelle.

3.5 Eksempel på kjøretøy

Bildet under viser eksempel på skip som vil bli benyttet til frakt av turbinkomponenter.



Figur 1: Transport av turbinkomponenter med skip

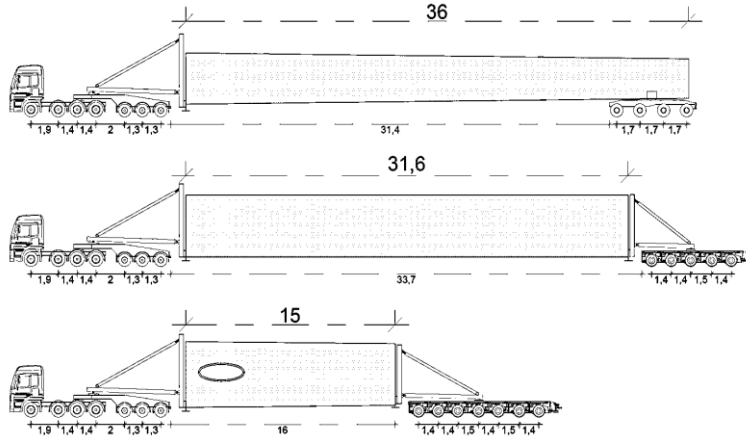
Den lengste transporten på FV 862 vil være transport av bladene. Total lengde på transporten vil være omlag 70 meter.

Transporten av vindmøllene vil trenge 9 spesialkjøretøy per vindmølle. Disse er fordelt på følgende måte:

- 3 kjøretøy for blad
- 3 kjøretøy for tårn
- 1 kjøretøy for nacelle
- 1 kjøretøy for nav

- 1 kjøretøy for generator

Bildet under viser eksempel på kjøretøy som transporterer tårnseksjonene. Det vil være 3 tårnseksjoner som transporteres hver for seg.



Figur 2. Transport av tårnseksjoner



Figur 3: Transport av tårnseksjon

3.6 Transport i driftsperioden

Vindparken skal være i drift i 30 år. Kjøretøy under driftsperioden vil hovedsakelig være personelltransport. Det estimeres at det gjennomsnittlig vil være mellom 5 og 10 passeringer av Kattfjord skole (og videre opp gjennom Sørfjorddalen). Dette vil enten være i form av pickup/ varebil, eller snøscooter. Det er ikke planlagt å brøyte vegen om vinteren.

Kun svært sporadisk (få ganger i løpet av et år) vil større kjøretøy/lastebiler kjøre opp Sørfjorddalen.

4. TERRENGINNGREP

4.1 Generelt

Generelt inntrykk av eksisterende anleggsvei opp Sørfjorddalen er at den virker solid og er fundamentert på fjell eller morenemasser med sprengstein. Det er et lokalt søkk på et rett strekke når man har passert bolighusene ved skolen. Også over dette strekket virker veien solid, men den kan ligge på andre masser en grus / morene her, og mulig masseutskifting eller forsterking med geonett / og – eller geotekstil duk, kan være et alternativ i dette området. Det er også mulig å foreta en platetest for å sjekke bæreevnen / nedbøyningen.

Det må prøvegraves i terrenget utenfor veien for å få nærmere indikasjoner på status over stedlige masser. Skulle det vise seg at bæreevnen til veien må forsterkes her, så er det å anbefale å benytte tensor geonett eller geotekstil duk. Dette legges da på eksisterende vei og i breddeutvidelsesfeltet, påfører så et lite lag knuste fraksjoner før det fylles med sprengstein for å øke bæreevnen til veien mht. akseltrykk. Vi antar at ca. 1 m med overhøyde på eksisterende lokalt søkk vil være tilstrekkelig.

Dersom nåværende vei ligger på myr/ leire, slik at det kan være fare for grunnbrudd, er situasjonen en annen. Da må andre og noe mer arbeidskrevende tiltak vurderes, som eksempelvis masseutskifting, kombinert med nett og duk.

Basert på forholdene som ligger til grunn, anser Tiltakshaver at noe masseutskifting vil forekomme. Enkelte steder må veien heves for å rette ut kurvatur og nærliggende sideterreng. Veien i sin helhet er i god stand i dag, men krever en generell utvidelse fra dagens bredde og opp mot 5-6 m ny veibredde. Utkilinger inn i eksisterende vei i forbindelse med breddeutvidelsen vurderes fra sted til sted, da dette avhenger av underliggende masser i breddeutvidelsesarealet, og nødvendig fyllingshøyde. Utføres breddeutvidelsen på fjell eller svært gode masser (naturlig konsolidert morene/ tørrskorpe leire) og man oppnår fullverdig komprimering av tilført forsterkningslag, trengs ikke mer utkiling enn at massene får ren fyllingskontakt med forsterkningslaget, som eksisterende veilegeme er oppbygget av i hele sin dybde / mektighet. Dette vurderes fortløpende etter hvert som vegetasjonsdekket av graves i breddeutvidelsesområdet, og nødvendig dybde av løsmasse fjernes.

I det området hvor veien skal asfalteres (ca 500 m), kan det foretas en skrå forkiling ca. 1 - 1,5 m inn i eksisterende vei. Dette vurderes under breddeutvidelsen.

Det må også vurderes sikring av fyllings- og skjæringsskråninger. Eksisterende veirekkverk vil bli tatt ned ved sprengning og reetableres.

4.2 Oppbygning på utvidelse på venstre side – metodikk

Avgrensning av breddeutvidelsessone markers, og trær og buskas fjernes i området. Vegetasjonsdekket graves av og legges i ranke rett utenfor utvidelsessonen. Eventuelle øvrige løsmasser under vegetasjonsdekket lastes ut og legges i ranke innenfor vegetasjonsdekket, eventuelt lastes på dumper og kjøres i permanent depot eller mellomlager, for så å tilbakeføres og legges ut på fyllingsskjæringene, på de steder fyllingene krever mer masse enn å kun dekke til med vegetasjonsdekke.

Det sørges hele tiden for at det er ren kontakt med forsterkningslaget til eksisterende vei når det fylles og komprimeres med tilført forsterkningslag i breddeutvidelsessonen. Når tilfredsstillende komprimering er oppnådd, avrettes fyllingsfot, før avgravd vegetasjonsdekke legges på og planeres av. Utvidelsessonen påføres deretter bærelag med 0 – 32, som avrettes i samme høyde som eksisterende vei. På bratte stigning vurderes forkiling med 0 - 11.

Videre vil det bli nødvendig å forsterke eller skifte ut kulvertrør som krysser vegen ved skolen.

4.3 Massedisponering

Når det gjelder vegetasjonsdekke og løsmasser, antas det at disse massene kan mellomlagres utenfor veibanen parallelt med at graving utføres. Det anses som så små volumer at dette bør ikke by på problem å plassere dem i umiddelbar nærhet under utgraving. Masser til nytt forsterkningslag og eventuell høydejustering av veien, avhentes i området ved eksisterende steinbrudd ved pel 2300. Her må tilkomstveien utvides betraktelig i det bratte svingete partiet for å muliggjøre transporten av møllene.

Sprengningen som må utføres som en konsekvens av dette, vil gi et masseoverskudd med sprengstein/ forsterkningslag som lastes og transporteres og fylles i breddeutvidelsesområdet langs veien. Grus fk. 0 – 32 mm hentes fra produksjonslager på Kvitfjell, eller tiltransporteres fra båt lass.

4.4 Oppbygning av vei

- Nye stikkrenner vil bli lagt i vei – for å forbedre dagens avrenning fra overside vei og ned til elv.
- Forsterkningslag: Samfengt sprengstein d-maks ca. 2/3 av lagtykkelsen i øvre forsterkningslag av veifyllingshøyden
- Bærelag: fk 0 – 32 mm tykkelse 15 cm. Forkiling vurderes ved bratte stigninger for å unngå hjulspinn

4.5 Fremdrift for bygging av adkomstveien

Fremdriften i arbeidene vil avhenge av de klimatiske forholdene. Større telemektighet/ snømengder kan medføre at arbeidene må avvente til forholdene muliggjør forsvarlig drift. Etter igangsettelse estimeres det en byggeperiode på ca 2 mnd for å få breddeutvidet og oppgradert veien.

5. DRIKKEVANN

Tromsø kommune har etablert et vannverk med inntak i Gammelflatelva overfor skolen på Sjøtun. Dette vannverket forsyner kun skolen og de nærmeste eiendommene. Vannverket har et UV-anlegg som kun behandler vannet som forsyner skolen. I tillegg er det enkelte private brønner i nærheten, som også kan bli påvirket av anleggsarbeidet for adkomstveien.

Tiltakshaver har utarbeidet en ROS-analyse for hele drikkevannsproblematikken for Kvitfjell og Raudfjell. Dette inkluderer også drikkevann ved Sjøtun, samt anleggsarbeidet rundt adkomstveien. Det ble avholdt et møte med Vann- og avløpsetaten den 6. desember 2017, der drikkevannsproblematikken rundt Sjøtun ble diskutert. Konklusjonene fra dette møtet er videreført i ROS-analysen.

ROS-analysen er sendt på høring til Tromsø kommune og Mattilsynet den 21. desember 2017, og det forventes tilbakemeldinger medio januar 2018. Utbedringene av adkomstveien vil ikke starte før ROS-analysen er gjennomført og godkjent av Miljøtilsynet i NVE.

For øvrig har Tiltakshaver allerede foretatt vannprøver for drikkevanskildene rundt Sjøtun. Tiltakshaver er også i dialog med Tromsø Kommune om etablering av et nytt høydebasseng i Sjøtun, i umiddelbar nærhet til dagens inntak for Sjøtun Vannverk.

Per i dag har Tiltakshaver allokert et vannrør som krysser adkomstveien. Ved utbedring av adkomstveien vil dette røret legges på nytt, slik at vannforsyningen sikres.

Videre i dette kapittelet vil det likevel presenteres tiltak som vil bli implementert for å redusere risikoen for forurensning. Disse tiltakene er nærmere beskrevet og utdypet i den nevnte ROS-analysen.

5.1 Tiltak

- Før arbeidene starter i drikkevannsområdene eller nedslagsfeltene vil drikkevanskilder være registrert, og prøver av vannet analysert. Videre må det undersøkes om det finnes kabler og rør eller annet i områdene som blir berørt av breddeutvidelsen.
- Lagringsplasser, påfyllingsstasjoner, etc. skal ikke lokaliseres i nedslagsfeltene til Sjøtun eller de private drikkevannsbrønnene.
- All aktivitet som medfører risiko for forurensning skal gjennomføres etter fastsatte rutiner iht. SHA og HMS- program.
- Gravearbeider innenfor nedslagsfeltet skal planlegges og gjennomføres på en slik måte at utslipp av partikler og annen forurensning til vassdragene minimeres.
- Alle maskiner skal sjekkes for lekkasjer og generell tilstand og det skal finnes nødvendige absorbenter i alle anleggsmaskiner.
- Lagring og påfylling av drivstoff skal skje på fastsatte plasser hvor det er spesielle sikkerhetsanordninger.
- Stoffkartotek skal være oppdatert og lett tilgjengelig.

6. FORHOLDET TIL ANDRE AREALBRUKSINTERESSER

6.1 Kulturminner

I nærheten av adkomstveien opp gjennom Sørfjorddalen ligger det et automatisk fredet kulturminne. Plasseringen av kulturminnet er vist i det vedlagte detaljplanskartet. Verken anleggsarbeidet på den eksisterende adkomstveien eller etableringen av snuplass vil komme i kontakt med kulturminnet.

Se vedlegg 5 for beskrivelse og kart.

For øvrig har Kulturretatene ved Troms Fylkeskommune har bekreftet at undersøkelsesplikten etter § 9 er oppfylt.

6.2 Reindrift

Prosjektet har etablert en kommunikasjonskanal med Reinbeitedistriktet. Arbeid på selve tilkomstveien vil ikke være innenfor viktige kalvingsområder.

Dorvvošnjárgga siida har i dag et midlertidig gjerde som går over Bakkelandseide. Dette gjerdet vil måtte utbedres med bedre stolper og netting slik at enkeltrein og småflokker ikke kommer til vindmølleparkområdet om sommeren, eller drar nordover når en har samlet flokken sør for gjerdet om høsten. Tiltakshaver vil bidra med å få etablert et permanent gjerde. Dette inkluderer også etablering av en port som er enkel å lukke og åpne der hvor anleggsveien krysser dette gjerdet. Porten skal alltid være lukket i barmarksperioden.

6.3 Kattfjord Skilag

Kattfjord skilag har etablert en skiløype opp Sørfjorddalen, hvor deler av løypen er lyssatt. 800 m av lysløypen går i samme trasé som anleggsvegen. I anleggsperioden mellom desember 2017 og april 2019 vil det ikke være mulig å gå på ski på disse 800 m så lenge anleggsvegen brøytes. I perioder om vinteren kan det være anleggsstopp, hvilket innebærer at vegen ikke brøytes.

I driftstiden skal vegen opp til Raudfjell ikke brøytes. Ski-/lysløypen vil derfor kunne brukes som i dag.

Ettersom anleggsarbeidet vil redusere mulighetene for skiaktivitet frem til april 2019, har Tiltakshaver tilbudt å bekoste en midlertidig omlegging av traseen slik som presentert i vedlegg 6, alternativt å heller allokere midler til andre *permanente* tiltak som kompensasjon. I dialog med Skilaget i november/ desember (2017) heller man mot sistnevnte alternativ, dvs permanent tiltak, der planen er at Tiltakshaver bruker massene som i dag er deponert på fremtidig snuplass (se kap 2.5) til utbedring av eksisterende løyper, evt utbygging av nye løyper. Dette må planlegges nærmere til våren/ sommeren.

6.4 Sandhaugen

Adkomstvegen til Raudfjell går gjennom Sandhaugens planområde, hvor NMK FOU AS har konsesjon til å sette opp fire vindturbiner. Tiltakshaver for Raudfjell/ Kvitfjell er kjent med at dette er planlagt mot slutten av 2019, i forlengelsen av utbyggingen av Raudfjell.

En av Sandhaugens fremtidige turbinposisjoner er på eksisterende adkomstveg. Omleggingen av veien i planområdet for Sandhaugen er vist i vedlegg 3, (side 6, skisse «4450 - 5250»).