

STATNETT SF  
Postboks 4904 Nydalen  
0423 OSLO

Vår dato: 07.07.2021  
Vår ref.: 202106011-22  
201305024-213  
Arkiv: 317  
Deres dato: 01.07.2021  
Deres ref.: 17/01609-130

Saksbehandler:  
Inger Helene Waagaard Riddervold

## **MTA 420 kV Aurland – Sogndal. Tillatelse til oppstart av arbeid på anleggsveier i Fimreite og Vinesveien, uttak av masser og opparbeide midlertidige baseplasser**

Norges vassdrags- og energidirektorat viser til brev datert 15.03.2021 vedlagt miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) for 420 kV kraftledningen Aurland – Sogndal, i Sogndal, Vik, Lærdal og Aurland kommuner, Vestland fylke. I brev av 01.07.2021 og i epost av 02.07.2021 har Statnett søkt om å få gå i gang med oppgradering av de eksisterende veiene R10 Fimreiteveien og R11 Vinesveien (kartblad 2 og 10 i MTA-kart), inkludert baseplassene B18A, B23A, B26A og B26B. Det søkes også om endret plassering av tidligere konsesjonsgitte massetak i området på Fimreite og Vines, som følge av innspill som har kommet ved høring av MTA for 420 kV Aurland – Sogndal.

Søknad datert 01.07.2021 begrunnes med fremdriften i prosjektet.

### **Vedtak**

*I medhold av energiloven §3-1 gir NVE tillatelse til følgende tiltak:*

- Massetak M2 med areal inntil 800 m<sup>2</sup> og volum inntil 2800 m<sup>3</sup>
- Sidetak M1, M3 langs R11
- Massetak M4/B26 med areal inntil 6040 m<sup>2</sup> og volum inntil 9600 m<sup>3</sup>
- Sidetak MF1 langs R10
- Massetak MF2 med areal inntil 1550 m<sup>2</sup> og volum inntil 5700 m<sup>3</sup>
- Massetak MF3 med areal inntil 1800 m<sup>2</sup> og volum inntil 7000 m<sup>3</sup>
- Utvide massetak B17 med areal inntil 4100 m<sup>2</sup> og volum inntil 9950 m<sup>3</sup>

Massetakene/sidetakene er vist med grå skravering på kartet merket «Vei R10 Fimreiteveien – Blad 1&2», «Vei R11 Vinesveien Ø – Blad 1&2», vedlagt denne tillatelsen. Tillatelsen forutsetter minnelig

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://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

avtale med grunneiere/rettighetshavere. Massetakene skal erstatte tidligere konsesjonsgitte massetak B22 (MTA kartblad 10).

*Med hjemmel i konsesjonen datert 09.06.2020 post 9, (NVE ref.: 201305024-183) godkjenner NVE fremlagte MTA-plan for oppgradering av de eksisterende veiene R10 Fimreiteveien og R11 Vinesveien, på Kaupangerhalvøya i Sogndal kommune. Vi godkjenner også etablering og istandsetting av baseplassene B81A, B23A, B26A, B26B, og massetak, som beskrevet i epost datert 01.07.2021 og 02.07.2021.*

Vilkår for godkjenningen:

- Entreprenører skal gjøres kjent med MTA og dette vedtaket.
- NVE skal orienteres om når anleggsarbeidet starter, ved viktige og/eller kritiske faser ved byggearbeidet.
- Ved sprenging, skal det brukes matter for å redusere risikoen for at sprengstein kommer på avveie. Dette er særlig viktig i Brannholten naturtype, for å redusere risikoen for at tilgrensende trær skades som følge av arbeidene.
- Ved fjerning av skog i forbindelse med uttak av masser i Brannholten naturtype, skal det ikke fjernes skog utover arealet tegnet inn i MTA-kart. Trær som hugges skal bli liggende i Brannholten naturtype
- Vegetasjonsskjerm, som begrenser innsyn fra fjorden til massetak/baseplasser/skjæringer/fyllinger mv. blir stående så langt det lar seg gjøre.
- All sprengstein utenfor veikroppen, større enn en knyttneve skal fjernes
- For å begrense terrenginngrepet, skal Statnett vurdere behovet for antall møteplasser opp mot hva som er et reelt behov i forbindelse med anleggsarbeidet (jf. veiklasse 5).
- Sjøppl skal kontinuerlig fjernes, for å redusere risikoen for at det spres med vinden.
- Dersom dere avdekker avvik som har medført, eller kan medføre betydelig skade på miljøet, skal dette umiddelbart rapporteres til NVE. Rapporteringen må også angi hvilke tiltak som er, eller vil bli iverksatt for å lukke avviket, hindre gjentakelser og avbøte mulige skader.

MTA må være i samsvar med vilkår og forutsetninger gitt i konsesjonen.

NVE understreker at planene ikke skal fravikes uten vår godkjennelse. Planene gjelder for bygging, drift og vedlikehold av anlegget. Vi kan stille krav om ytterligere detaljering og dokumentasjon for hele eller deler av anlegget ved senere tidspunkt.

NVE vil følge opp anlegget med tilsyn med hjemmel i energiloven kapittel 10.

Vi gjør oppmerksom på at tiltakshaver må sørge for å skaffe seg nødvendige privatrettslige rettigheter før anleggsarbeidene starter. Statnett er ansvarlig for å innhente andre eventuelle tillatelser etter annet lovverk.

## **Bakgrunn**

Den 09.06.2020 ble Statnett meddelt konsesjon av NVE for å bygge en 49,3 km lang 420 kV kraftledning mellom Sogndal og Aurland transformatorstasjoner. Konsesjonen omfatter tillatelse til å etablere en 18,4 km lang kraftledning fra Sogndal til Ramnaberg.

Traseen over Sogndalsfjorden ble påklaget, og ligger til klagebehandling hos OED. Statnett har i MTA opplyst at de avventer oppstart med arbeid på den delen av traseen som er påklaget, til endelig vedtak foreligger. Den 31.05.2021 fattet NVE et vedtak om forhåndstiltredelse for bygging og drift av

420 kV ledningen mellom Aurland – Sogndal og Sogndal – Ramnaberg, for de deler av traseen som ikke er påklaget, slik at Statnett SF kan iverksette eiendomsinngrep i samsvar med NVEs vedtak om samtykke til ekspropriasjon av 09.06.2020 (NVE ref: 201305024-211).

For å sikre fremdriften i prosjektet har Statnett i søknad av 01.07.2021 søkt om å få starte med oppgraderingen av de eksisterende veiene R10 i Fimreite og R11 Vinesveien før det foreligger et samlet vedtak om godkjenning av MTA. Statnett begrunner søknaden med at det er behov for å kunne ferdigstille veiene i 2021, slik at anleggsarbeid for bygging av selve 420 kV ledningene kan komme i gang i 2022.

I forbindelse med oppgradering av eksisterende vei, søker Statnett også om å få ta ut masser fra massetak merket M2 (2800 m<sup>3</sup>) og M4/B26 (9600 m<sup>3</sup>), samt mindre sidetak M1 og M3 langs R11. I tillegg søker de om massetak MF2 (5700 m<sup>3</sup>), massetak MF3 (7000 m<sup>3</sup>), utvide tidligere godkjent massetak B17 til (9950 m<sup>3</sup>), og et mindre sidetak MF1 langs R10. Uttak og istandsetting av massetakene er vist i profiler i søknad fra Statnett datert 01.07.2021.

Uttak av masser vurderer NVE som permanent inngrep, selv om det skal tilbakeføres og istandsettes. NVE vurderer derfor dette som en konsesjonspliktig endring. I anleggskonsesjon datert 09.06.2020 fikk Statnett tillatelse til å ta ut inntil 16.000 m<sup>3</sup> masser fra massetak (B22) nede på Fimreite. Som følge av flere innspill vedrørende massetak B22, som har kommet ved høring av MTA for 420 kV Aurland – Sogndal, har Statnett besluttet å erstatte massetak B22 med massetakene ramset opp over. NVE har valgt å behandle de omsøkte massetakene som en konsesjonspliktig endring i dette delvedtaket.

Oppgradering av veiene R10 og R11, i tillegg til plassering av massetakene er vist i kart merket «Vei R10 Fimreiteveien – Blad 1&2», «Vei R11 Vinesveien Ø – Blad 1&2», vedlagt dette vedtaket.

## Høring

MTA for 420 kV Lyse-Fagrafjell ble sendt på høring 12.12.2018 til Aurland kommune, Lærdal kommune, Sogndal kommune, Vik kommune, Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune, Direktoratet for mineralforvaltning, Kystverket, Luftfartstilsynet, Mattilsynet, Nærøyfjorden verneområdestyre og Statens Vegvesen. Statnett sørget for at NVEs høringsbrev ble sendt til grunneiere og rettighetshavere, dette fikk NVE bekreftet i epost fra Statnett den 19.04.2021. Frist for å komme med uttalelse ble først satt til 26.04.2021, men ble senere utsatt til 12.05.2021.

NVE har mottatt 14 uttalelser til MTA for 420 kV Aurland – Sogndal. Det er kun høringsuttalelser som er aktuelle for R10 og R11, samt de aktuelle massetakene/baseplassene ved R10 og R11, som er sammenfattet nedenfor.

## Innkommne merknader

**Sogndal kommune** (12.05.2021) viser til at MTA-planen legger opp til masseuttak på Vasslihaugen på Fimreite (B22). Kommunen skriver at det er uvisst om eksisterende masseuttak i området er lovlig etablert. Kommunen mener en utvidelse av dette masseuttaket er problematisk av visuelle hensyn, ettersom området er godt synlig fra fjorden. Plasseringen vil også øke transportbehovet på skogsvegen og dermed øke klimautslippene. Kommunen ber om at massetaket blir etablert i et skjermet område på platakt, eller som utvidelser av de smale passasjene langs eksisterende vei. Kommunen påpeker at riggområdene B23B og B23C ligger innenfor et område hvor kommunen har en pågående sak knyttet til landbruksplast i jordmassene. Ansvar for dette ligger hos grunneier, men kommunen viser til at etablering av riggområdet her kan bidra til opprydning av forurensningen.

Kommunen påpeker at tiltaksområdet i dag er lite preget av inngrep utover dagens ledningsnett og veianlegg. De mener det er viktig at anlegg ikke blir større enn nødvendig, og at det blir lagt vekt på opprydning i anleggsområdet basert på «beste praksis». Kommunen skriver at de kan bli med på befaring av nevnte innspill for å finne løsninger.

*Kommentar fra Statnett:*

*Statnett har undersøkt muligheter for å ta ut masser oppe på Fimreiteåsen og langs veien oppover. Det er identifisert flere mulige løsninger for masseuttak slik at uttak på Vasslihaugen unngås.*

*Statnett vurderer hvordan arealbruken på foreslåtte baseplasser ved Fimreite kan løses. I utgangspunktet er Statnett tilbakeholden med å gå inn i saker med uavklarte forurensningsforhold i grunnen.*

**Per Magne Fimreite** (12.05.2021) skriver at det er fornuftig å bruke massetak B22 nede på Fimreite, ettersom det allerede er et etablert masseuttak der og en steinur hvor man kan hente ut stein. Et annet alternativ er å sprengte ut stein på Fimreiteåsen i masseuttak B17 eller i ett nytt uttak. Fimreite påpeker at et nytt inngrep kan oppleves skjemmende og at man vil få mindre CO<sub>2</sub> utslipp ved å hente stein i steinura istedenfor å sprengte ut stein.

*Kommentar fra Statnett:*

*Statnett vurderer alternativer til masseuttaket B22 på Fimreite av hensyn til omfang, landskap og synlighet, og vil presentere disse for grunneiere, interessenter og NVE.*

**Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane** (12.05.2021) ber Statnett bemerke at den midlertidige baseplassen (B23) eventuelt også massetak (B22) er planlagt i et område på Fimreite hvor det er en pågående sak angående forurensing, og at kommunen har pålagt grunneier å rydde/rene jordmasser for plast. Naturvernforbundet ber om at NVE setter krav om at området skal bli ryddet og rensset for det blir tatt i bruk til formålene i MTA-planen. Videre skriver de at det bør settes krav om som skal sikre at plastforurensamasser ikke blir brukt og spredd videre, og at det skal utarbeides en plan for opprydningen.

*Kommentar fra Statnett:*

*Statnett har vurdert alternativer til masseuttaket B22 på Fimreite av hensyn til omfang, landskap og synlighet, og vil presentere disse for grunneiere, interessenter og NVE. Ved behov for masser benytter Statnett seg kun av rene masser. Statnett ønsker ikke å kommentere pågående saker mellom grunneiere og forvaltningen.*

**Fimreite veglag** (12.05.2021) viser til at grunneierne på Fimreite skal ta over vedlikeholdet av de nye veiene etter tiltaket er ferdig utbygd. Det er viktig at vegene bygges med en kvalitet som reduserer vannskader. Dette innebærer at tverrfallet er riktig og at grøfter og stikkrenner må være riktig dimensjonert. På kritiske punkt langs veien bør det være «søkk» i veien for å hindre at vannet flyter ut i veien ved omfattende kjøving i grøfter, stikkrenner og veibane. Veglaget skriver at de har erfaringer med at kjøving har forårsaket flomskader nede rundt husene på Fimreite ved snøsmelting eller ved store nedbørmengder.

Veglaget er overrasket over hvor mye masser som skal tas ut nede på Fimreite og fraktes over lengre avstander (fra massetakene B22 og B17), og påpeker at dette ikke er særlig bærekraftig med tanke på CO<sub>2</sub>-utslipp. De ber derfor Statnett om å vurdere et tredje massetak oppe på Fimreiteåsen. De mener videre at det bør være mulig å finne en løsning som ikke er skjemmende langs skogsveien fra Vetlareset

og ut til Ormagytti eller ved Vetlareset. En slik løsning vil også kunne fungere som en lunneplass i fremtiden.

*Kommentar fra Statnett:*

*Statnett vurderer alternativer til masseuttaket B22 på Fimreite av hensyn til omfang, landskap og synlighet, og vil presentere disse for grunneiere, interessenter og NVE.*

## **NVEs vurderinger**

Selv om deler av traseen for ny 420 kV Aurland – Sogndal ligger til klagebehandling i OED, konstaterer NVE at det er gitt tillatelse til forhåndstiltredelse for de deler av ledningen som ikke er påklaget.

MTA for 420 kV Aurland – Sogndal har vært på høring, det er innhentet kommentarer fra Statnett i tillegg til nødvendige tilleggsutredninger. NVE ønsker primært å fatte et samlet vedtak for hele tiltaket, men ser at saksbehandlingstiden med et slikt samlet vedtak vil kunne medføre at anleggsarbeidet blir forsinket. Vi ønsker med bakgrunn av ovenstående å gjøre en isolert vurdering av oppgradering av eksisterende anleggsveier merket R10 og R11 i MTA-kartet, etablering av midlertidige baseplasser, samt uttak og istandsetting av massetak sidetak langs anleggsvei R10 og R11, og fatte et eget vedtak for dette. Vi mener mottatt MTA, høringen og søknad datert 01.07.2021, og tilleggsopplysninger datert 02.07.2021 gir et tilstrekkelig grunnlag for å fatte et slikt vedtak.

I forbindelse med konsesjonsbehandling av 420 kV Aurland – Sogndal og Sogndal - Hove, ble det meddelt tillatelse og ekspropriasjonstillatelse til å etablere anleggsveier/baseplasser/massetak, i tillegg til å benytte eksisterende veier. Disse veiene/baseplassene/massetakene er innarbeidet i MTA, men i noen områder er tiltakene justert som følge av detaljplanlegging. I dette kapittelet vil vi gjøre en nærmere vurdering av justeringene, samt vurdere anleggsgjennomføringen for veiene R10, R11 og de aktuelle massetakene langs Fimreiteveien og Vinesveien.

### Anleggsveier R10 Fimreiteveien og R11 Vinesveien

Av søknaden fremgår det at begge veiene går i skogsterreng hvor det er stående skog på nedsiden av veibanen. Oppgradering av R10 og R11 er henholdsvis 5,5 km lang og 3,7 km lang. I følge MTA skal veiene oppgraderes til veiklasse 4, men i epost datert 02.07.2021 opplyser Statnett at det er tilstrekkelig å oppgradere veiene til veiklasse 5, sommerbilvei for tømmerbil uten henger. Ifølge søknaden av 01.07.2021 vil det kunne være behov for noe breddeutvidelse i skarpe kurver for å tilfredsstille krav til kurvatur for veiklasse 5. Det er også behov for noe fjellrensk, samt utbedring av grøfter og stikkrenner. Veienes kjørebredde blir 4 meter full bæreevne, med breddeutvidelse i krappe svinger og i kryss. Dette inkluderer ikke eventuelle skjæringer og fyllinger.

NVE er av den generelle oppfatning at etablering av vei er et omfattende terrenginngrep, og at dette krever et spesielt fokus både med tanke på linjeføring og anlegging. For de to aktuelle veiene R10 og R11, hvor en i hovedsak skal oppgradere eksisterende vei, er linjeføringen på mange måter gitt. Selv om oppgraderingen i hovedsak innebærer at veibredden skal økes til 4 meter, mener NVE at anleggsarbeidet vil kunne medføre større visuelt inngrep enn hva som er dagens situasjon i området. NVE mener derfor at det gjennom krevende og sidebratt terreng er særlig viktig at Statnett har fokus på å finne løsninger som reduserer inngrep og synlighet. Konkret gjelder dette at en i sidebratt terreng gjør en vurdering i forkant av anleggsarbeidet på hva som vil være minst synlig i landskapet av fylling vs. skjæring.

Ifølge veiklasse 5 skal det etableres møteplasser ca. hver 500 meter. NVE mener summen av møteplassene innebærer store inngrep. Vi understreker viktigheten av å begrense terrenginngrepet til et minimum, særlig av visuelle hensyn. Også Sogndal kommune har påpekt at det er viktig at anlegg ikke

blir større enn nødvendig, og at det blir lagt vekt på opprydning i anleggsområdet basert på «beste praksis». NVE vil derfor sette vilkår om at Statnett skal vurderer behovet for antall møteplasser, opp mot hva som er et reelt behov i forbindelse med anleggsarbeidet.

NVE konstaterer at vegetasjonsrydding, mellomlagring av masser i ranker og separering av ulike massefraksjoner er omtalt i Statnetts Håndbok i terrengbehandling<sup>1</sup>. Erfaringer fra tidligere prosjekter viser at dette er forhold som er av avgjørende betydning for hvor godt man lykkes med arrondering og istandsettingen, men at det i praksis viser seg å være utfordrende å holde toppmassene adskilt fra øvrige masser. Spesielt har NVE erfaring fra at det i forbindelse med sprengningsarbeid, er utfordrende å unngå at lagrede masser blandes med sprengstein. Vi vil derfor oppfordre Statnett til å se på, i samarbeid med konsulenter og entreprenør, løsninger og muligheter for å sikre at toppmassene mellomlagres på en måte som reduserer muligheten for sammenblanding med andre masser. NVE vil følge opp dette ved stedlig tilsyn.

Når det gjelder sprengsteinssøl og søppel, skal dette samles inn og ryddes opp. For å redusere risikoen for sprengsteinssøl, vil NVE sette vilkår om at det ved sprenging skal benyttes matter. Dersom sprengsteinssøl finnes i et område utenfor rekkevidden til gravemaskin/kran, skal oppryddingen gjøres manuelt og på en slik måte at arbeidet i seg selv ikke setter varige spor i terrenget.

Sogndal kommune har kommentert at opprydning i anleggsområdet baseres på «beste praksis». Utforming, arrondering og istandsetting av veiene må utføres slik at farlige skrenter og ustabile skråninger unngås. Statnetts håndbok i terrengbehandling gir i hovedsak føringer for istandsetting av mastepunkt. NVE viser til at prinsippene som beskrives i håndboken er generelle føringer, som også er overførbart for istandsetting/arrondering av veianlegg. NVE understreker viktigheten av at en i forbindelse med istandsetting/arrondering søker å få til overganger som er så likt tilgrensende terreng som mulig. Ved etablering av fyllinger, skal hullene mellom sprengsteinen tettes med finere masser før en påfører toppmasser/vektstjord for å unngå at toppmasser vaskes ned i fyllingen ved regnskyll. NVE understreker at toppmasser ikke skal klappes, men legges rufsete tilbake for å legge til rette for naturlig revegetering.

Fimreite veglag påpeker at veiene må bygges med en kvalitet som reduserer vannskader. Dette innebærer at tverrfallet er riktig og at grøfter og stikkrenner må være riktig dimensjonert. Hverken MTA eller Statnetts håndbok i terrengbehandling inneholder informasjon om dimensjonering av stikkrenner, men vi viser til beskrivelse i «Normaler for landbruksveier»<sup>2</sup>, og legger til grunn at stikkrenner og grøfter dimensjoneres etter slik som beskrevet for veiklasse 5.

NVE har gjort et søk i Naturbase den 02.07.2021. Søket viser at det er registrert Ask (VU) langs R10. NVE konstaterer at arten er etablert med reproduserende bestand i Norge. At enkelte trær blir fjernet som følge av en mindre breddeutvidelse av eksisterende vei, mener vi ikke vil være av betydning for bestanden, hverken lokalt, regionalt eller nasjonalt.

Naturbase viser at vei R11 vil gå gjennom Brannholten naturtype, som er en svært viktig naturtype bestående av Gåror-heggeskog. NVE vurderer at en mindre breddeutvidelse av eksisterende vei, vil ha liten betydning for naturtypen. Når det gjelder massetakene som er planlagt langs R11, og eventuell påvirkning dette vil ha for naturtypen, blir dette nærmere omtalt under avsnitt om massetak nedenfor.

---

<sup>1</sup> [handbok-i-terrengbehandling-statnett.pdf](#)

<sup>2</sup> [Normaler\\_for\\_landbruksveier\\_2013.pdf\(skogkurs.no\)](#)

## Massetak

I MTA var massetak B22 merket av i MTA-kartet, i tråd med konsesjonsgitt plassering av massetak B22 i NVEs anleggskonsesjon datert 09.06.2020. Ved høring av MTA for 420 kV Aurland – Sogndal, kommenterte flere høringsinstanser Statnetts planer om å hente masser fra det konsesjonsgitte massetaket (B22) på Firmreite. Dette er et eksisterende massetak som Statnett hadde planer om å utvide, men Sogndal kommune orienterte i sin uttalelse om at det usikkert om eksisterende massetak er lovlig etablert. Kommunen mener videre at en utvidelse av massetaket er problematisk av visuelle hensyn, ettersom området er godt synlig fra fjorden. Kommunen påpekte at plasseringen vil øke transportbehovet på Fimreiteveien, og dermed øke klimautslippene. Det samme påpekes av Fimreite veglag. Sogndal kommune og Fimreite veglag mener massetaket burde etableres i et skjermet område på Fimreite-platået, eller som utvidelser av de smale passasjene langs eksisterende vei.

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane bemerket i sin uttalelse at baseplass (B23), eventuelt også massetak (B22), er planlagt i et område på Fimreite hvor det er en pågående sak angående forurensing, og at kommunen har pålagt grunneier å rydde/rense jordmasser for plast

Som følge av disse innspillene til MTA, har Statnett sett på nye løsninger for massetak langs Fimreiteveien (R10) og Vinesveien (R11), som erstatning for massetak M22. Dette har ført til en løsning med flere mindre massetak langs veiene. Plassering av massetak, samt profiler av uttak/istandsetting er vist i søknad datert 01.07.2021, og er vedlagt dette vedtaket.

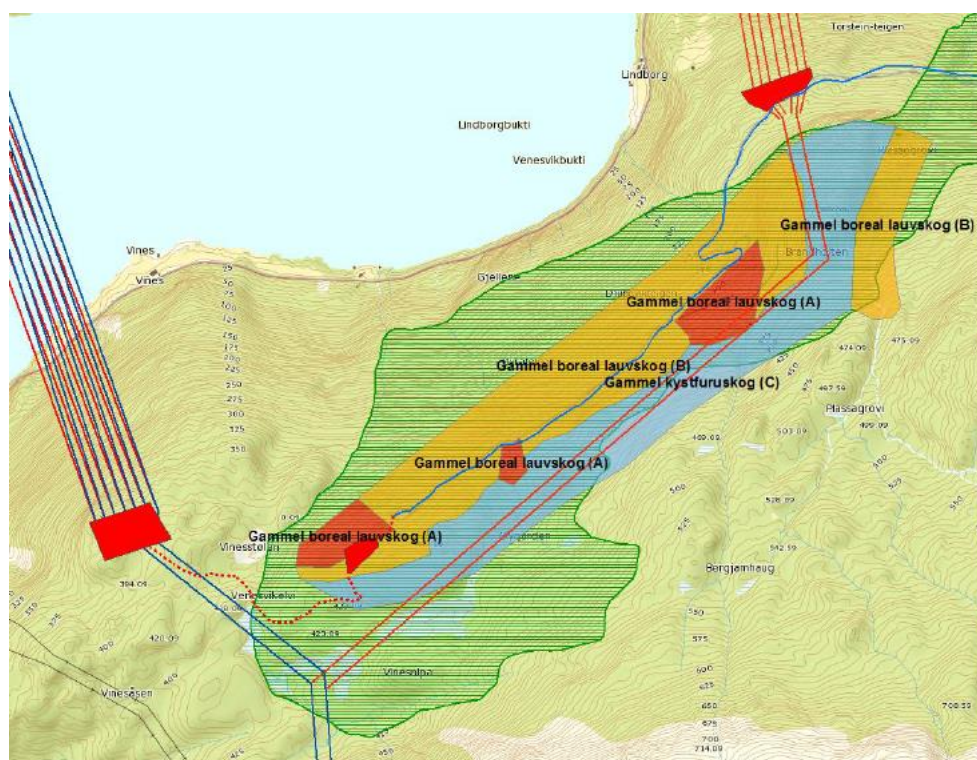
I anleggskonsesjonen av 09.06.2020 ble det gitt tillatelse til et uttak på inntil 16.000 m<sup>3</sup> i massetak B22 og inntil 8.000 m<sup>3</sup> i massetak B18 (som nå har byttet benevnelse til B17, og som søkes å utvides). Summen av uttak for massetakene som er konsesjonsgitt, er 24.000 m<sup>3</sup>. Summen for uttak av massetakene som det nå søkes om, er på om lag 35.000 m<sup>3</sup>. Altså søker Statnett om et uttak på 11.000 m<sup>3</sup> mer masser enn det som ble meddelt konsesjon.

I søknaden datert 01.07.2021 opplyser Statnett at masseuttakene er plassert med fokus på å redusere inngrep og synlighet. Det er skog ut mot dalen slik at den vil skjerme mot innsyn. Særlig langs Vinesveien, er det godt med toppmasser langs veiskuldrene som kan graves av ved grøfterensking og lagres, før det benyttes til tilbakeføring og arrondering av masseuttak. Statnett opplyser at det ikke er utarbeidet profil for sidetakene M1 og M3, og MF1 da disse har begrenset utstrekning.

NVE viser til at søknaden datert 01.07.2021 inneholder bilder slik de aktuelle områdene for massetak ser ut i dag. Bildene bekrefter opplysninger fra Statnett om at det er en vegetasjonsskjerm som vil begrense innsyn til de aktuelle områdene. NVE understreker viktigheten av at denne vegetasjonen blir stående. Sammenliknet med tidligere konsesjonsgitte løsninger, hvor to større massetak nå er erstattet med flere mindre, mener NVE flere mindre massetak vil være mindre synlig i dette landskapet enn ett stort. Dette forutsetter imidlertid at massetakene istandsettes ved å påføre vrakmasser inn mot bruddkanten slik at høyden på denne reduseres. Vrakmassene arronderes, eventuelle hull i sprengstein tettes med finere masser før det til slutt påføres et lag med toppmasser. I forbindelse med dette arbeidet, understreker NVE viktigheten av at en forsøker å etterligne tilgrensende terreng. NVE viser forøvrig til generelle prinsipper ifm sprenging og istandsetting, omtalt i avsnittet over om R10 og R11.

NVE har gjort et søk i Naturbase den 02.07.2021. Søket viser massetak 1, 2, 3 og 4 langs vei R11 vil berøre Brannholten naturtype, som er en svært viktig naturtype bestående av Gårør-heggeskog. På forespørsel fra NVE, opplyser Statnett i epost av 02.07.2021 at adkomstvei R11 ble kort omtalt i konsekvensutredningen (KU) som ble gjennomført i 2015 for 420 kV Sogndal- Aurland. Årsaken til at virkningene ikke ble nærmere vurdert, var at Vinesveien er en eksisterende vei, og at det på tidspunktet for KU ikke var planlagt inngrep langs veien. Som en del av KU ble det likevel innhentet

tilleggsinformasjon om den registrerte naturtypen Brannholten, som ga et mer nyansert bilde av naturverdiene (jf. figur 1). Statnett påpeker at dette er informasjon som ikke ser ut til å være lagt inn i Naturbase.



Figur 1 viser kategorivurdering av Brannholten naturtype, tilleggsinformasjon fra konsekvensutredning 420 kV Sogndal – Aurland, 2015.

Statnett opplyser om at det det spredt skog, for det meste på berg, i områdene hvor massetakene er planlagt. Statnett vurderer på bakgrunn av dette at uttak av masser vurderes å gi liten til ubetydelig påvirkning på naturtypen.

NVE konstaterer at sidetak M1 ligger innenfor arealet som er avmerket som Brannholten naturtype i Naturbase, men at sidetaket ligger utenfor arealene som ble vurdert til kategori A, B og C i kartleggingen som ble gjort i forbindelse med KU i 2015.

Både massetak M2 og sidetak M3 ligger innenfor område med gammel boreal lauvskog vurdert til kategori B. M2, ligger i tillegg helt på grensen til gammel boreal lauvskog med A verdi. M3 er kun et sidetak langs eksisterende vei, og arealet som skal tas ut er av begrenset omfang. M2 innebærer et arealuttak på 800 m<sup>2</sup>, også dette vurderer NVE å være begrenset i størrelse.

Når det gjelder M4 og baseplassene B26A og B26 B, konstaterer NVE at dette arealet ligger i område vurdert som kategori A og kategori B fra tilleggsutredninger i forbindelse med KU i 2015. Statnett opplyser i epost av 02.07.2021 at det er hogd ut skog i området tidligere, og at plasseringen av baseplasser og massetak M4 derfor vurderes til ikke å påvirke stående skog. Statnett viser til ortofoto over området (jf. figur 2), som gir en god illustrasjon av dagens situasjon.

NVE understreker viktigheten av at Statnett ikke rydder skog i et større areal enn hva som er strengt nødvendig, for alle massetakene som ligger innenfor Brannholten naturtype. Vi vil sette vilkår om at trær som hugges skal bli liggende i Brannholten naturtype. Vi påpeker at det er spesielt viktig å bruke matter ved sprengning for å redusere risikoen for at sprengstein på avveie skader trærne i nærheten. Vi vil også påpeke viktigheten av at toppmasser lagres i ranker, slik at frøbanken i toppmassene bevares og



kan brukes ved istandsetting av massetakene. Med dette som utgangspunkt, vurderer NVE at sidetak M1 langs eksisterende vei ikke vil føre til noen vesentlige virkninger for naturtypen av viktig verdi. Massetak M2 og sidetak M3 kan medføre påvirkning for naturtypen, men vi vurderer påvirkningen å være begrenset som følge av at arealbeslaget er begrenset. Når det gjelder M4, B26A og B26B er NVE enig i vurderingen til Statnett, og mener de midlertidige baseplassene og massetaket vil ha liten påvirkning på naturtype med viktig verdi, ettersom dette er områder hvor det har vært inngrep tidligere.



*Figur 2 viser ortofoto av området i enden av R11, hvor massetak M4 og baseplassene B26A og B26B er omsøkt. Ortofoto, viser at området er berørt av tidligere aktivitet*

Når det gjelder det faktum at Statnett nå søker om 10.000 m<sup>3</sup> mer masser enn tidligere konsesjonsgitt løsning, konstaterer NVE til at det vil være behov for masser ved bygging av vei videre mot Dueskard, og at NVE har erfaring fra at en i konsesjonsfasen undervurderer massebehovet. NVE vil derfor, i medhold av energiloven § 3-1, gi tillatelse til uttak slik som beskrevet i søknaden datert 01.07.2021. Vi vil imidlertid understreke viktigheten av at Statnett ikke åpner massetak før en ser at det er et reelt behov for massene. Statnett har i epost datert 02.07.2021 opplyst at det er inngått avtale med grunneiere langs R11 Vinesveien, men at det gjenstår å avklare med grunneier langs vei R10 Fimreiteveien.

NVE konstaterer at Statnett ikke har søkt om ekspropriasjonstillatelse for massetakene som beskrevet i søknad av 01.07.2021. Tillatelsen til de aktuelle massetakene forutsetter derfor minnelig avtale med grunneiere.

## Konklusjon

NVE vil med dette vedtaket tillate at Statnett gjennomfører arbeid i tråd med beskrivelse i søknad datert 01.07.2021. NVE gir også tillatelse til å ta ut masser, slik som beskrevet i søknad av 01.07.2021 og legger til grunn at de nye omsøkte løsningene er i tråd med høringsinnspill fra blant annet Sogndal kommune.

De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§8-12 er vurdert i konsesjonsbehandlingen og konsesjonsvedtak av 09.06.2020. Vurderingene bygger på et oppdatert kunnskapsgrunnlag og er tilstrekkelig konkrete og dekkende for tiltaket. De legges derfor til grunn for dette vedtaket.

## **Tilleggsopplysninger som dere må være oppmerksomme på**

### **Orientering av grunneiere og rettighetshavere**

Vi ber dere, så snart som mulig, om å orientere berørte grunneiere og rettighetshavere om dette vedtaket. Orienteringsbrevet finnes vedlagt, og vedtaket skal følge orienteringen. Kopi av underrettingen med tilhørende adresseliste skal sendes til NVE.

### **Krav om internkontrollsystem**

Fra 01.01.2019 er det innført krav om etablering av internkontrollsystem for energianlegg gjennom endring i energilovforskrifta § 3-7. Det er utarbeidet en veileder for utarbeidelse av internkontrollsystem. Denne er å finne på NVE sine hjemmesider.

Vi anmoder om at arbeid med etablering av et internkontrollsystem i samsvar med kravet i energilovforskriften blir satt i gang så snart som råd.

### **Nødvendige tillatelser etter annet lovverk**

NVE minner om at mindre tiltak i og langs vassdrag, som ikke krever konsesjon etter vannressursloven, vil kunne kreve tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hvor Fylkesmannen (anadrome vassdrag) eller fylkeskommunen (øvrigt vassdrag) er myndighet. I enkelte tilfeller kan det også være nødvendig med avklaring etter annet lovverk, som for eksempel vannressursloven § 11 om kantvegetasjon og/eller forurensingsloven. NVE minner om at det er konsesjonær som er ansvarlig for å avklare og innhente nødvendige tillatelser etter annet lovverk.

### **Klageadgang**

Vedtaket kan påklages, se informasjon om rett til å klage på siste side.

Med hilsen

Anne Rogstad  
fungerende direktør

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

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



Kopi til:

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane  
Per Magne Fimreite Fimreite  
SOGNDAL KOMMUNE  
STATNETT SF v/Johan Olav Bjerke  
STATSFORVALTAREN I VESTLAND  
v/Hans Jørgen Binningsbø Fimreite veglag  
VESTLAND FYLKESKOMMUNE

## Orientering om rett til å klage

Hvem kan klage på vedtaket?	Hvis du er part i saken, kan du klage på vedtaket. Du kan også klage på vedtaket hvis du har rettslig klageinteresse i saken.
Hvor skal du sende klagen?	Du må adressere klagen til Olje- og energidepartementet (OED), men sende den til NVE. NVEs e-postadresse er: <a href="mailto:nve@nve.no">nve@nve.no</a> . NVE vurderer om vedtaket skal endres. Dersom NVE ikke endrer vedtaket, vil vi sende klagen til OED.
Frist for å klage	Fristen for å klage på vedtaket er normalt 3 uker fra den dagen vedtaket kom frem til deg (på grunn av sommerferien er fristen satt til 5 uker). Hvis vedtaket ikke har kommet frem til deg, starter fristen å løpe fra den dagen du fikk eller burde ha fått kjennskap til vedtaket. Det er tilstrekkelig at du postlegger klagen før fristen løper ut. Klagen kan ikke behandles dersom det har gått mer enn 1 år siden NVE fattet vedtaket.
Du kan få begrunnelsen for vedtaket	Hvis du har fått et vedtak uten begrunnelse, kan du be NVE om å få en begrunnelse. Du må be om begrunnelsen før klagefristen løper ut.
Hva skal med i klagen?	Klagen bør være skriftlig. I klagen må du: Skrive hvilket vedtak du klager på. Skrive hvilket resultat du ønsker. Opplyse om du klager innenfor fristen. Undertegne klagen. Hvis du bruker en fullmektig, kan fullmektigen undertegne klagen. I tillegg bør du begrunne klagen. Dette betyr at du bør forklare hvorfor du mener vedtaket er feil.
Du kan få se dokumentene i saken	Du har rett til å se dokumentene i saken, med mindre dokumentene er unntatt offentlighet. Du kan henvende deg til NVE for å få innsyn i saken.
Vilkår for å gå til domstolene	Hvis du mener vedtaket er ugyldig, kan du gå til søksmål. Du kan bare gå til søksmål dersom du har klaget på NVEs vedtak, og klagen er avgjort av OED som overordnet forvaltningsorgan. Du kan likevel gå til søksmål dersom det har gått 6 måneder siden du sendte klagen, og det ikke skyldes forsømmelse fra din side at klagen ikke er avgjort.
Sakskostnader	Dersom NVE eller OED endrer vedtaket til din fordel, kan du søke om å få dekket vesentlige og nødvendige kostnader. Du må søke om dette innen 3 uker etter at klagevedtaket kom frem til deg.

*Denne forklaringen er basert på forvaltningslovens regler i §§ 11, 18, 19, 24, 27 b, 28, 29, 31, 32 og 36.*

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT  
NVE

Saksbeh./tif.nr.: Johan Olav Bjerke/92456668

Deres ref./Deres dato: /

Vår ref.: 17/01609-130

Vår dato: 01.07.2021

Postboks 5091 Majorstua  
0301 OSLO

## Søknad om delvedtak på godkjenning av MTA-plan for Sogndal - Aurland

Statnett søker om delvedtak for godkjenning av MTA-planen for 420 kV -ledningen Sogndal – Aurland. Søknad om godkjenning av MTA-planen ble sendt NVE den 15.03.2021. ”

Søknaden gjelder delvedtak for opprustning av de eksisterende veiene R10 Fimreiteveien, med masseuttak, og R11 Vinesveien, med masseuttak. Vedlagt følger fire kartblad over de aktuelle veiene, samt kartutsnitt som viser masseuttakene.

Begrunnelsen for søknad om delvedtak er behovet for å kunne ferdigstille veiene i 2021 slik at anleggsarbeid for bygging av selve 420 kV ledningene kan komme i gang i 2022. På Fimreiteåsen skal det også oppgraderes veier østover og vestover senere, som er avhengige av at veien opp til Fimreiteåsen er ferdigstilt. På Vines planlegges baseplasser som skal benyttes til bygging av ledning videre sørover.

Detaljer for oppgradering av veier er beskrevet i eget vedlagt notat. Veiklassen skal være veiklasse 5, sommerbilvei for tømmerbil uten henger. Begge veier vil følge dagens traséer. Det vil kunne være behov for noe breddeutvidelse i skarpe kurver for å tilfredsstille krav til kurvatur for veiklasse 5. Det er også behov for noe fjellrens, samt utbedring av grøfter og stikkrenner. Der veien er under 3 meters bredde skal kjørebanelen utvides til 3,5 meter bredden og veibredden til 4 meter. I kurver kan det være behov for noe mer utvidelse i bredden.

Begge veiene går i skogsterreng hvor det er stående skog på nedsiden av veibanen. Masseuttakene er plassert med hensyn til å redusere inngrep og synlighet, og med skog ut mot dalen slik at den vil skjerme mot innsyn, se foto nedenfor. Fotografiene er delvis stillbilder fra dronevideo. Særlig langs Vinesveien, R10 er det godt med vekstlag langs veiskuldrene som kan graves av ved grøfterensk og lagres og benyttes til tilbakeføring og arrondering rundt masseuttak. Det er ikke utarbeidet profil for masseuttakene M1 og M3, og MF1 da disse er begrenset i utstrekning.



Figur 1. Vei R11 Fimreiteveien, nedre parti



Figur 2. Vei R11 Fimreiteveien midte parti.



Figur 3. Vei R11 Fimreiteveien øvre parti



Figur 4. Vei R 10 Fimreiteveien. Planlagte masseuttak MF1 og MF2 på høyre side.



Figur 5. Vei R 10 Fimreiteveien. Planlagt masseuttak MF3 på venstre side.

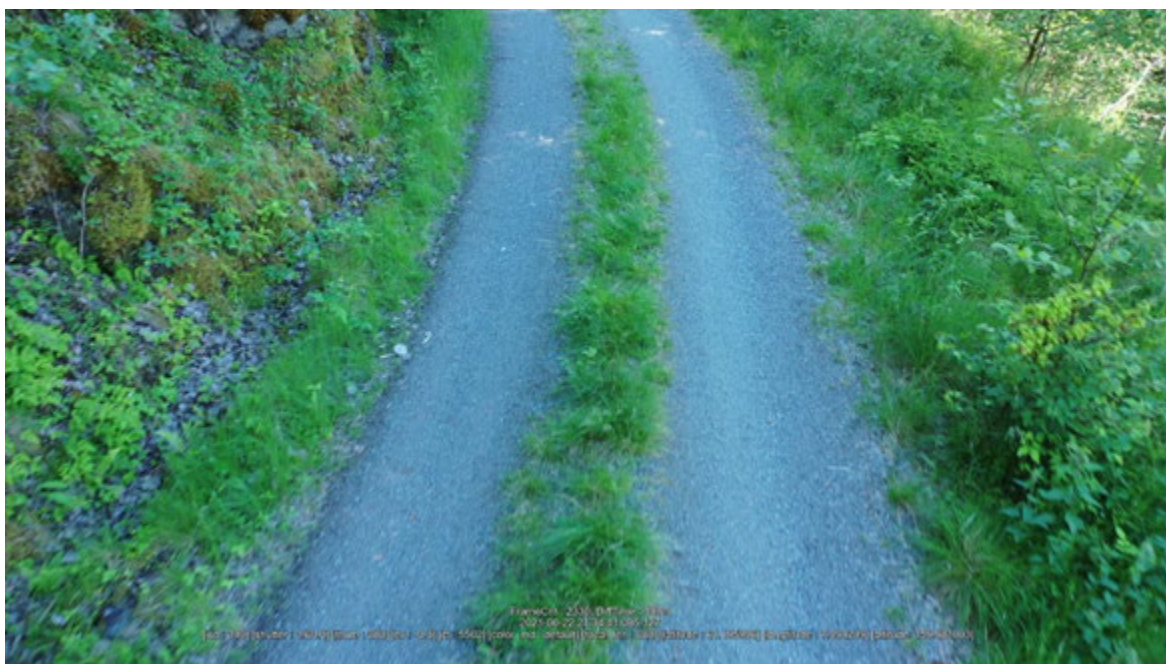


Figur 6 Planlagt masseuttak B17 ved Vetlareset.





Figur 7. R10 Vinesveien. Hårnålssving rett vest for Brandholten, et eksempel på en strekning der det kan være behov for å øke svingradius og veibredde.



Figur 8. R10 Vinesveien. Masseuttak M1 planlagt på venstre side.



Figur 9. Vei R10 Vinesveien. Masseuttak M2 er planlagt på venstre side herfra.



Figur 10. R10 Vinesveien. Masseuttak M3 er planlagt på venstre side herfra.



Figur 11. Snuplass i enden av R10 Vinesveien. Baseplass B26A og masseuttak M4 er planlagt vestover herfra i retning knausen bak hvilebrakken

Statnett

Med vennlig hilsen

Johan Olav Bjerke

Miljørådgiver

BPA-Areal og miljø

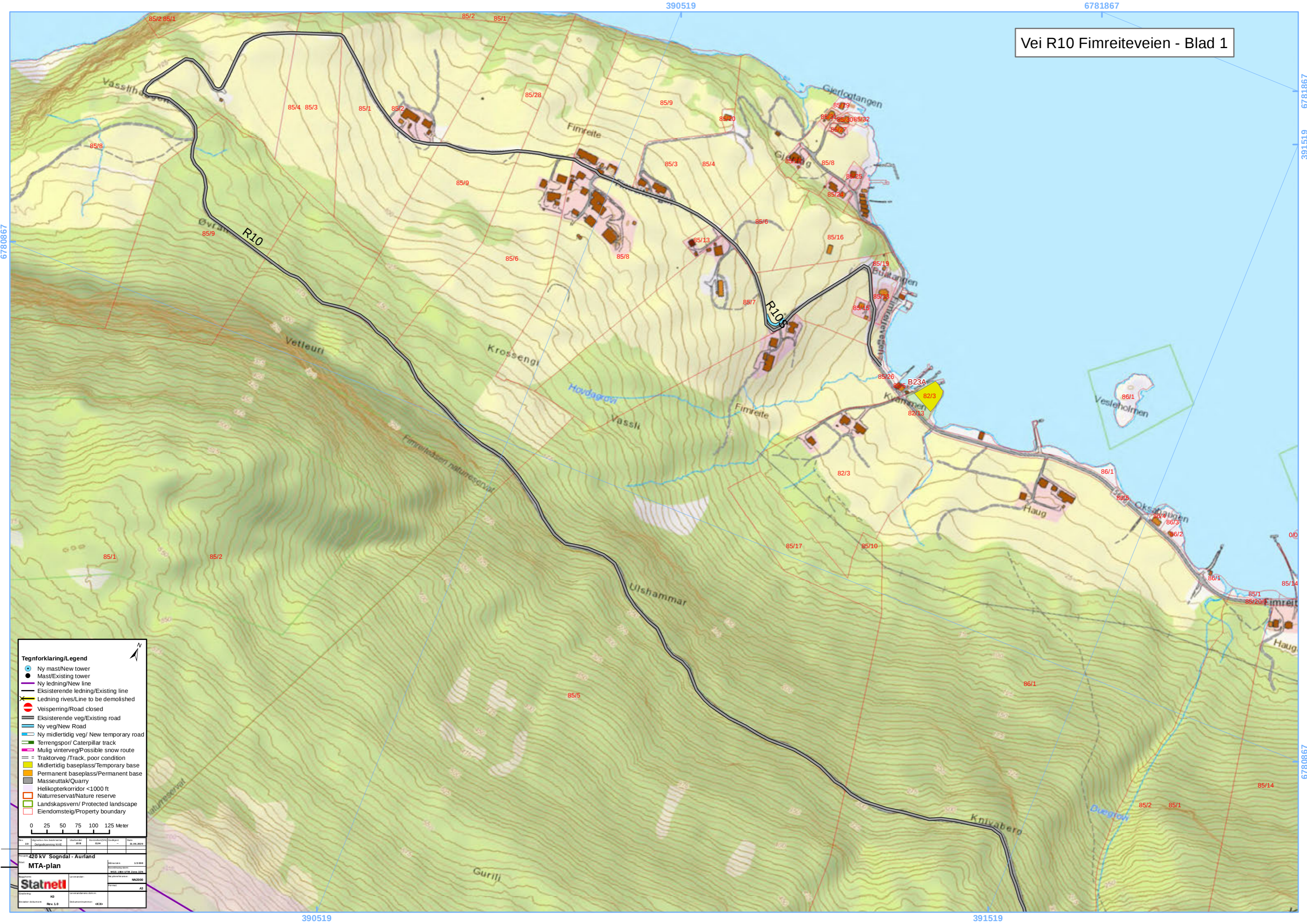
Vedlegg:

Notat, beskrivelse av veier 10 og R11.

Oversiktskart 1:5000, to kartblad for hver av veiene.

Detaljkart over hvert masseuttak.



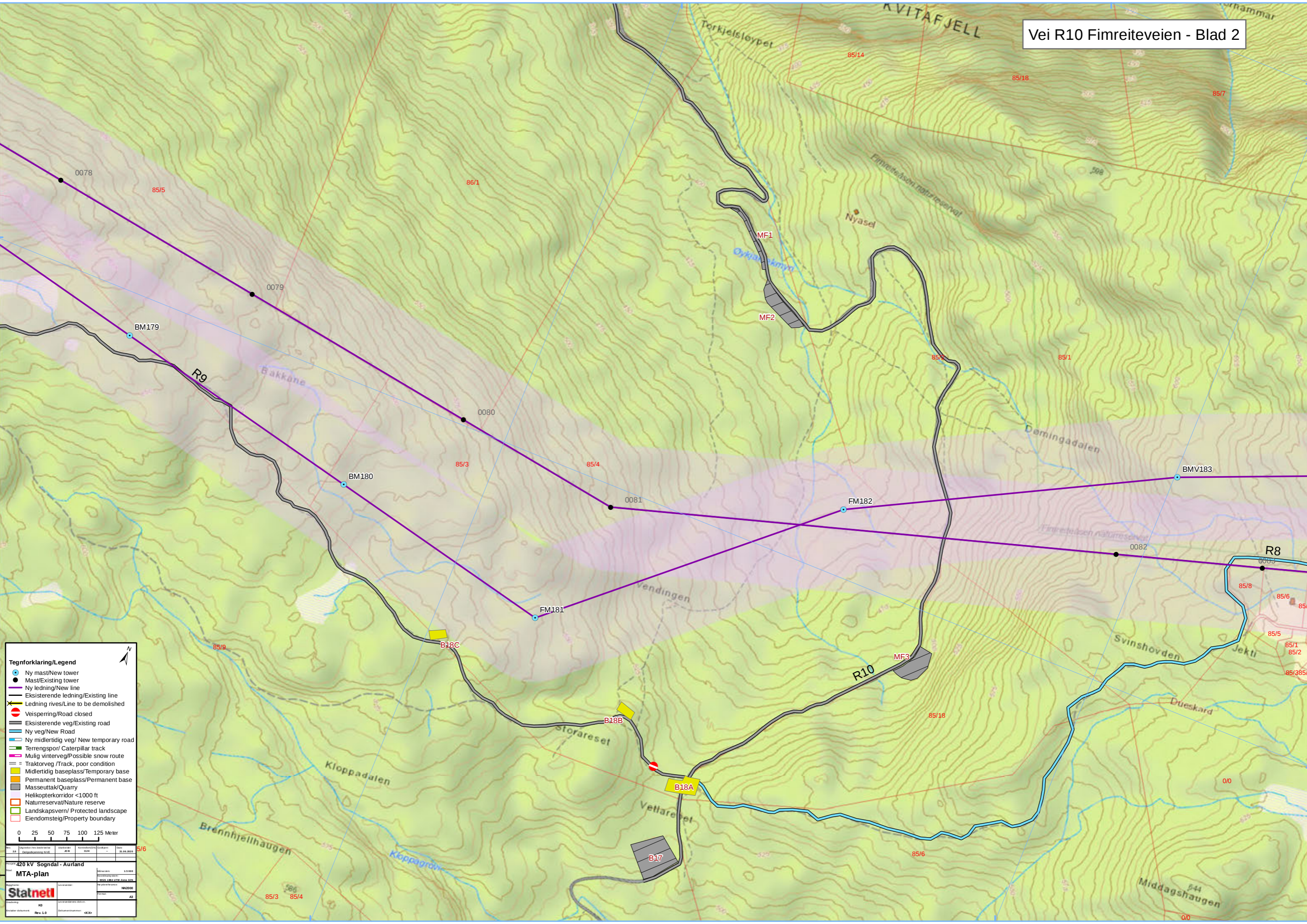


**Tegnforklaring/Legend**

- Ny mast/New tower
- Mast/Existing tower
- Ny ledning/New line
- Eksisterende ledning/Existing line
- Ledning rives/Line to be demolished
- Veisperring/Road closed
- Eksisterende veg/Existing road
- Ny veg/New Road
- Ny midlertidig veg/ New temporary road
- Terrengspor/ Caterpillar track
- Mulig vinterveg/Possible snow route
- Traktorveg /Track, poor condition
- Midlertidig baseplass/Temporary base
- Permanent baseplass/Permanent base
- Masseuttak/Quarry
- Helikopterkorridor <1000 ft
- Naturreservat/Nature reserve
- Landskapsvern/ Protected landscape
- Eiendomsteig/Property boundary

0 25 50 75 100 125 Meter

Prosjekt	420 kV Sogndal - Aurland
MTA-plan	
Statnett	



**Tegnforklaring/Legend**

- Ny mast/New tower
- Mast/Existing tower
- Ny ledning/New line
- Eksisterende ledning/Existing line
- Ledning rives/Line to be demolished
- Veisperring/Road closed
- Eksisterende veg/Existing road
- Ny veg/New Road
- Ny midlertidig veg/ New temporary road
- Terrengspor/ Caterpillar track
- Mulig vinterveg/Possible snow route
- Traktorveg /Track, poor condition
- Midlertidig baseplass/Temporary base
- Permanent baseplass/Permanent base
- Masseuttak/Quarry
- Helikopterkorridor <1000 ft
- Naturreservat/Nature reserve
- Landskapsvern/ Protected landscape
- Eiendomsteig/Property boundary

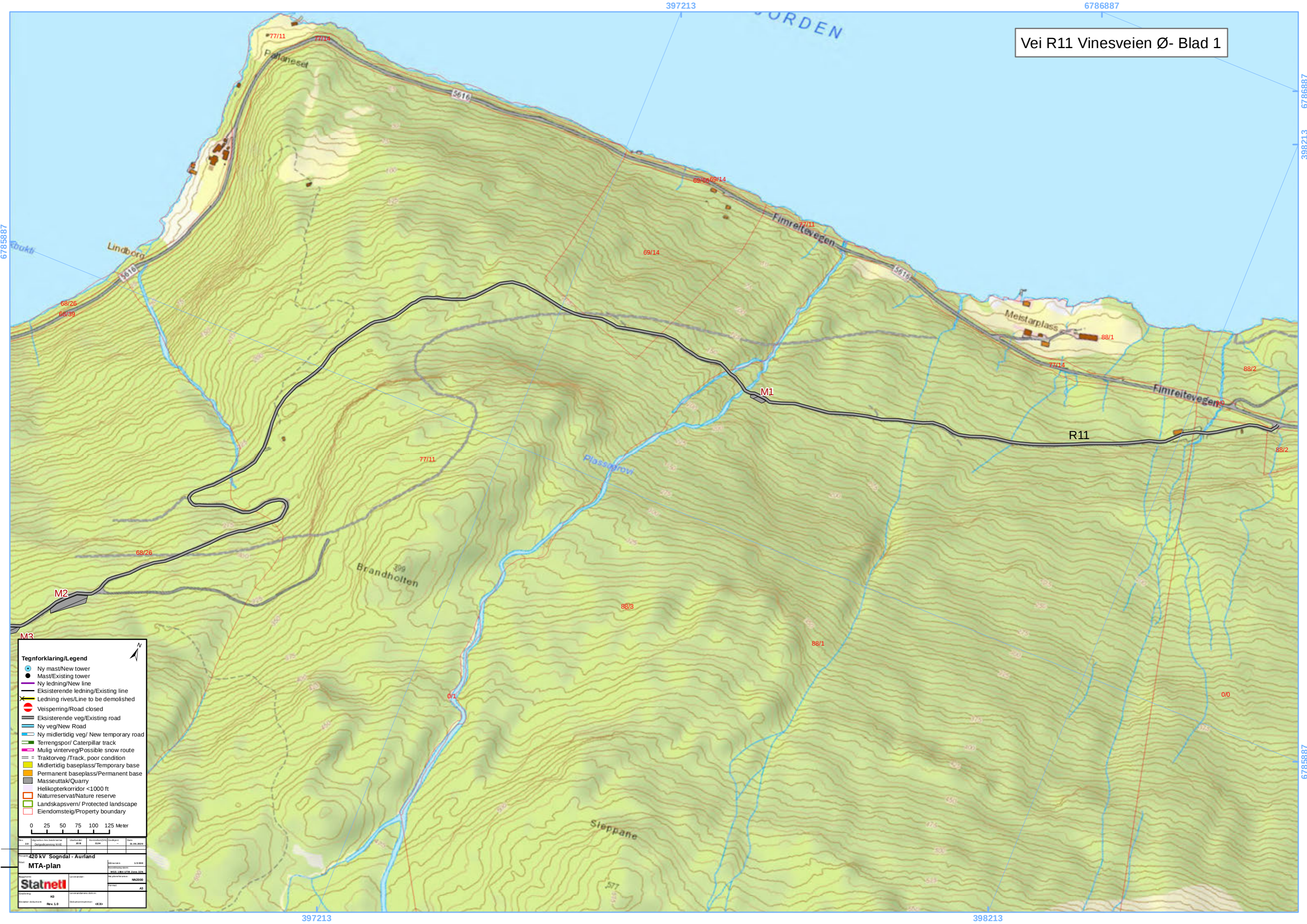
0 25 50 75 100 125 Meter

420 kV Sogndal - Aurland

**MTA-plan**

Statnett

Rev. 1.0

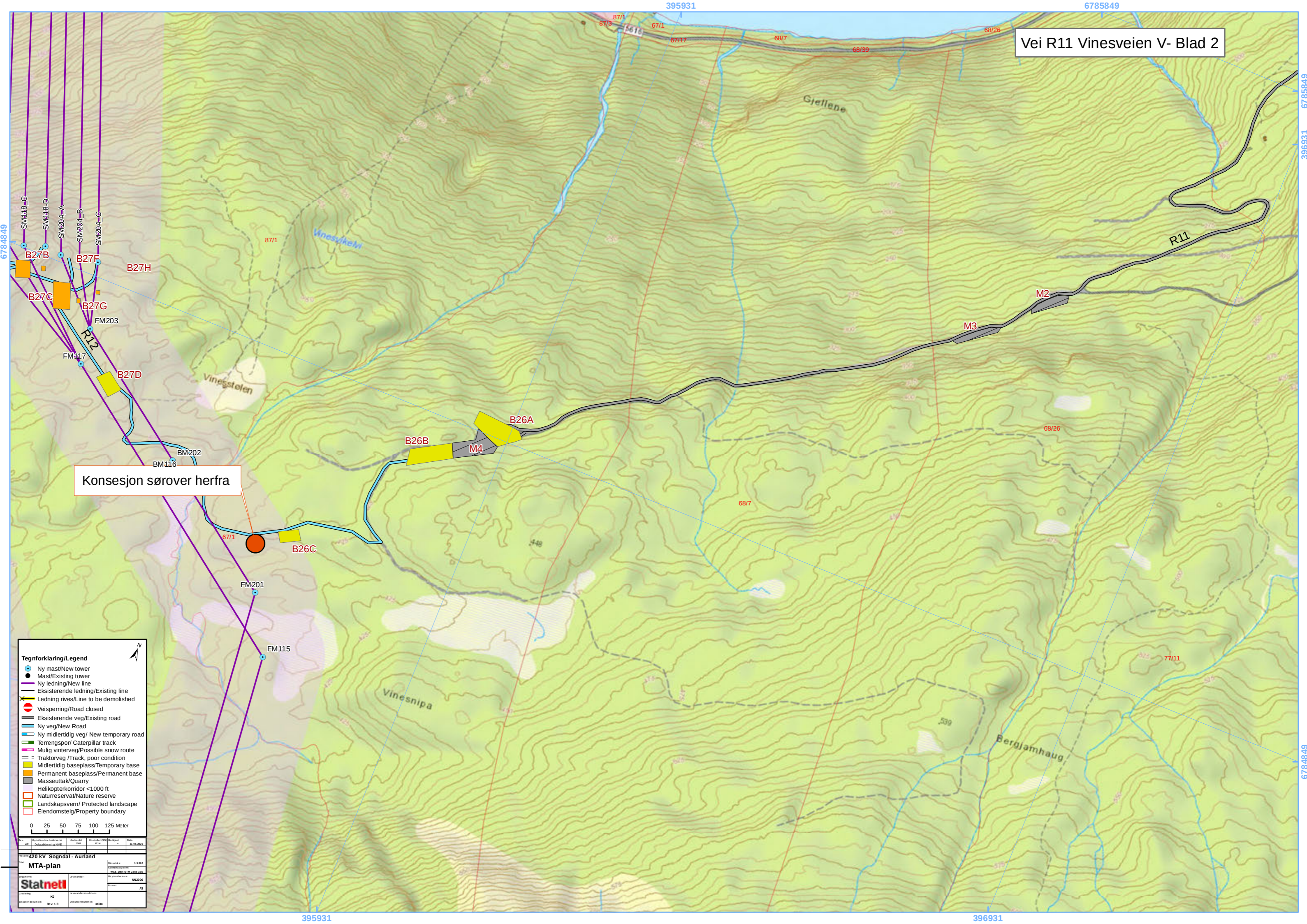


**Tegnforklaring/Legend**

- Ny mast/New tower
- Mast/Existing tower
- Ny ledning/New line
- Eksterende ledning/Existing line
- Ledning rives/Line to be demolished
- Veisperring/Road closed
- Eksterende veg/Existing road
- Ny veg/New Road
- Ny midlertidig veg/ New temporary road
- Terrengspor/ Caterpillar track
- Mulig vinterveg/Possible snow route
- Traktorveg /Track, poor condition
- Midlertidig baseplass/Temporary base
- Permanent baseplass/Permanent base
- Masseuttak/Quarry
- Helikopterkorridor <1000 ft
- Naturreservat/Nature reserve
- Landskapsvern/ Protected landscape
- Eiendomsteig/Property boundary

0 25 50 75 100 125 Meter

Prosjekt	420 kV Sogndal - Aurland
Plan	MTA-plan
Skala	1:5000
Prosjektleder	Statnett
Rev. 1.0	



Konsesjon sørover herfra

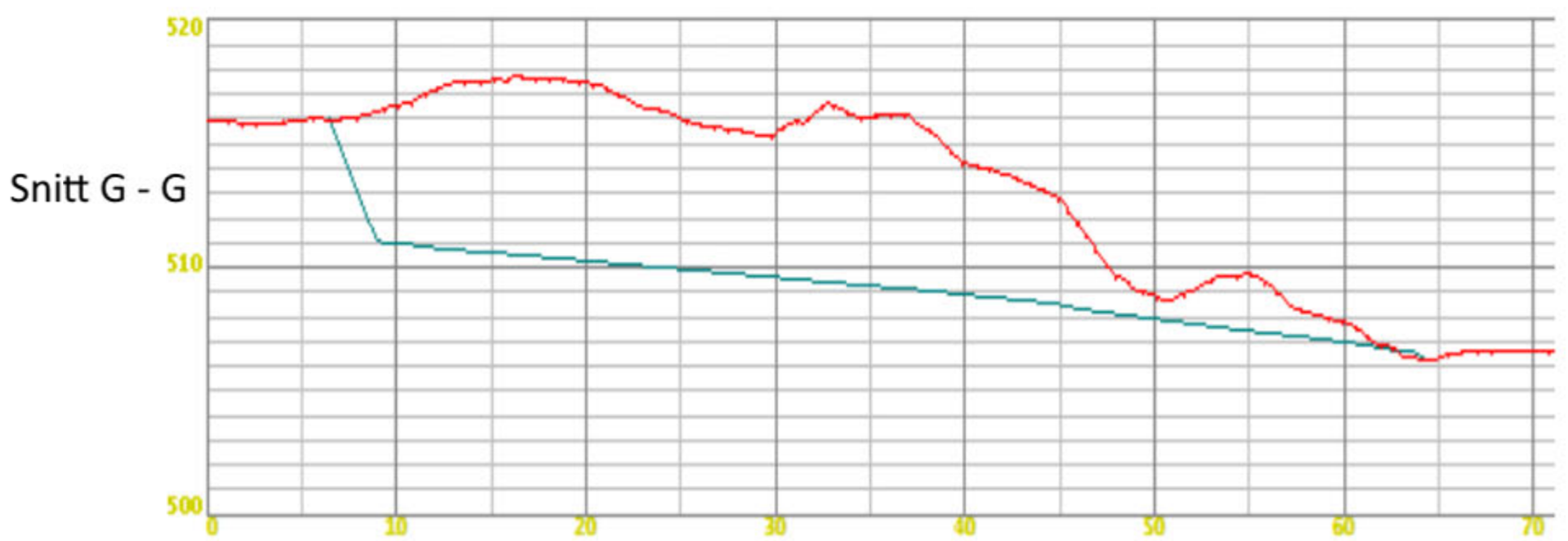
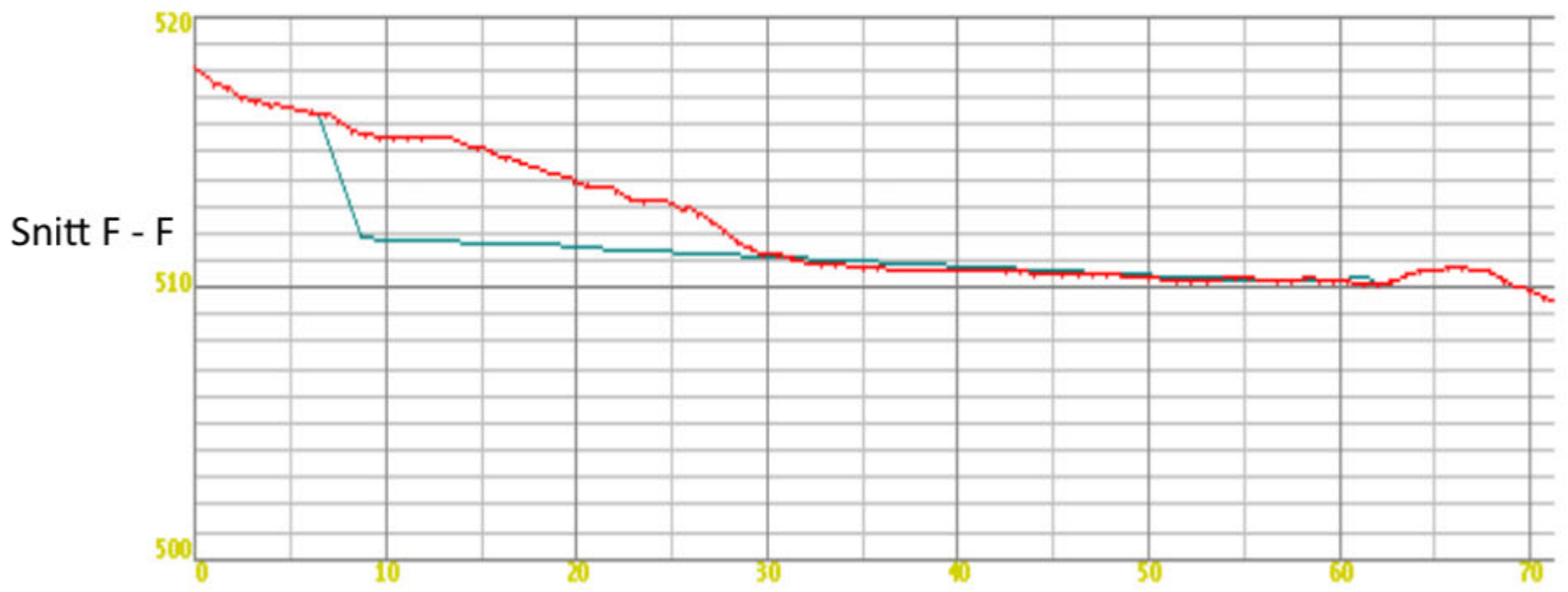
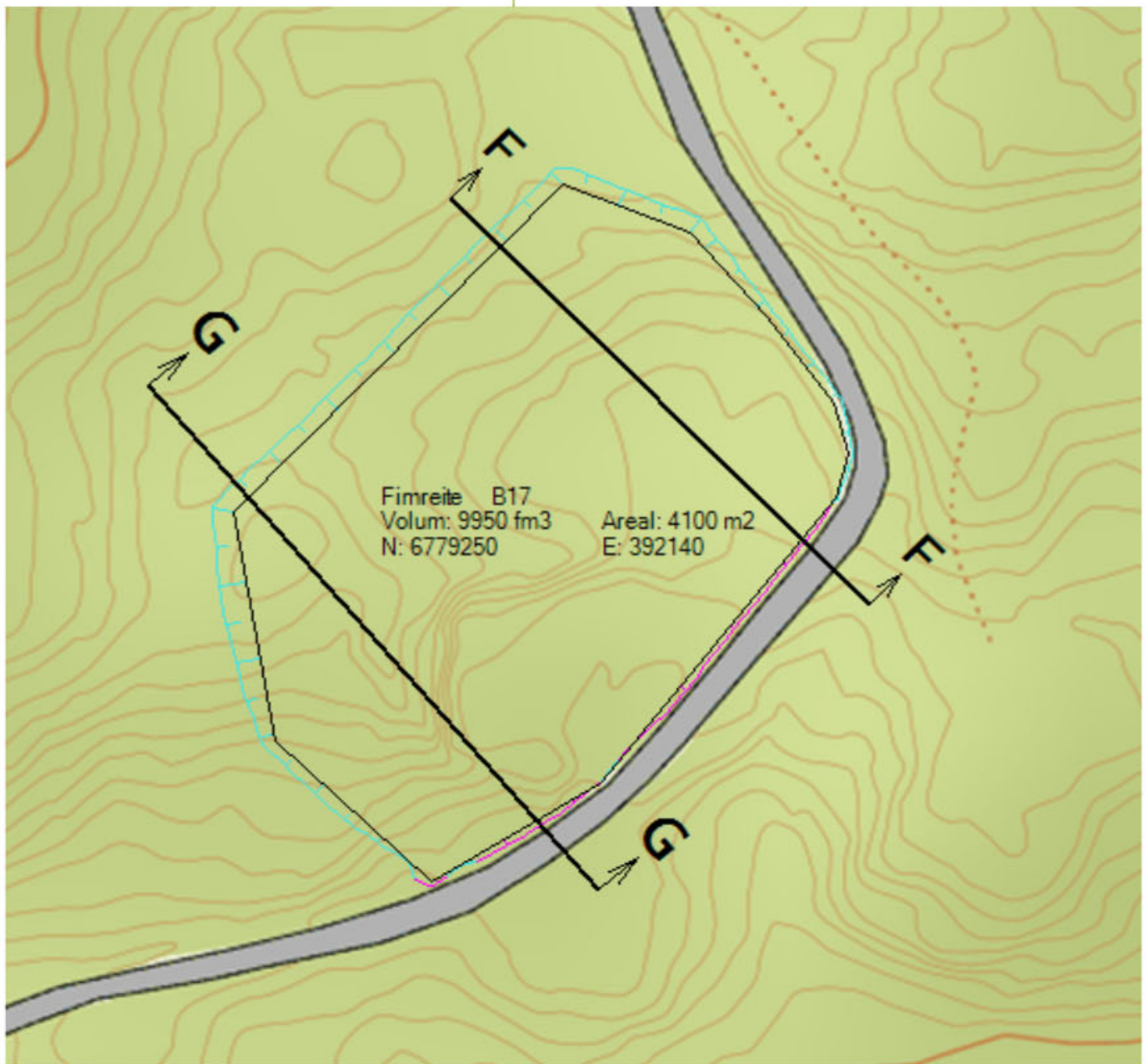
**Tegnforklaring/Legend**

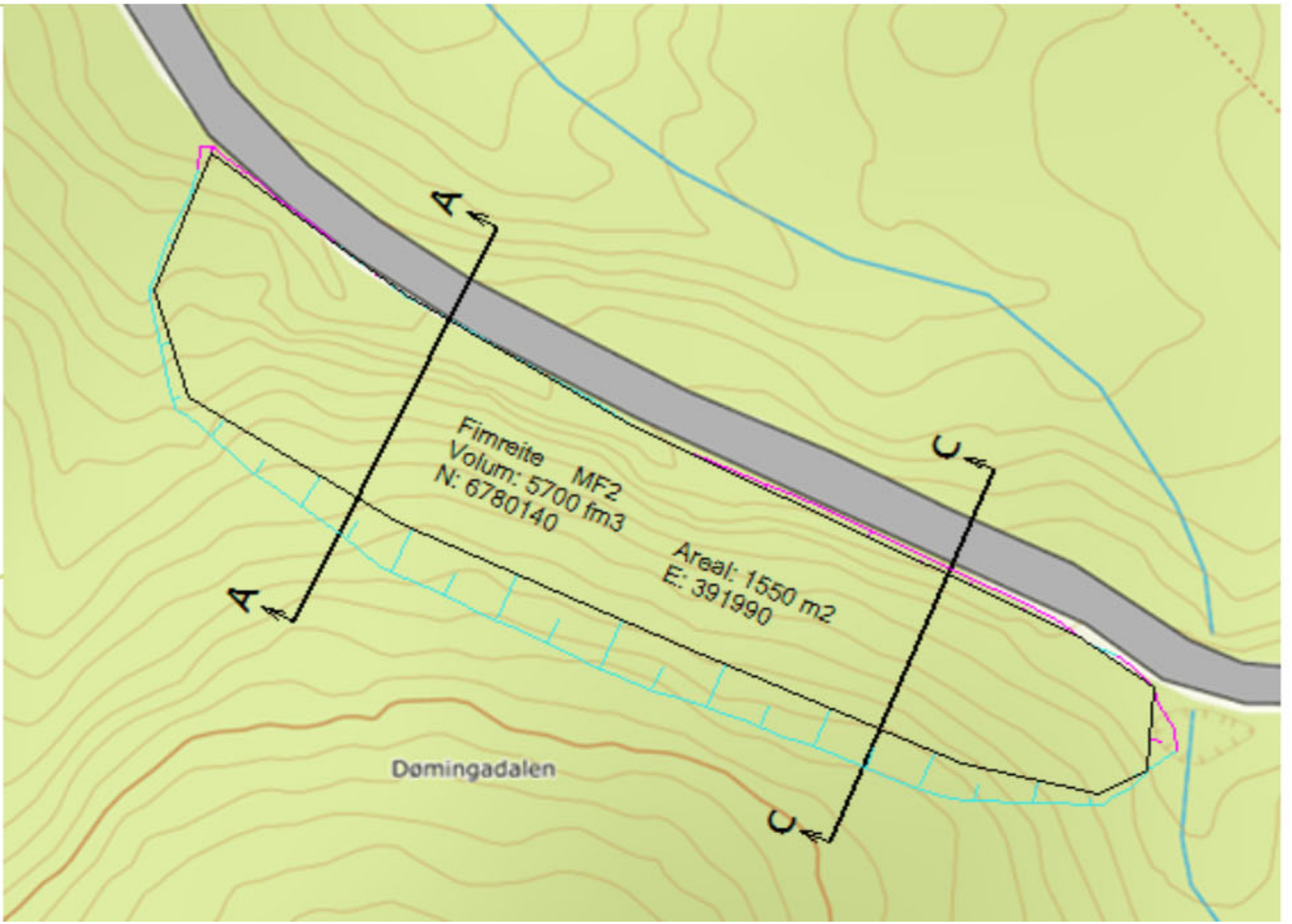
- Ny mast/New tower
- Mast/Existing tower
- Ny ledning/New line
- Eksisterende ledning/Existing line
- Ledning rives/Line to be demolished
- Veisperring/Road closed
- Eksisterende veg/Existing road
- Ny veg/New Road
- Ny midlertidig veg/ New temporary road
- Terrengspor/ Caterpillar track
- Mulig vinterveg/Possible snow route
- Traktorveg /Track, poor condition
- Midlertidig baseplass/Temporary base
- Permanent baseplass/Permanent base
- Masseuttak/Quarry
- Helikopterkorridor <1000 ft
- Naturreservat/Nature reserve
- Landskapsvern/ Protected landscape
- Eiendomsteig/Property boundary

0 25 50 75 100 125 Meter

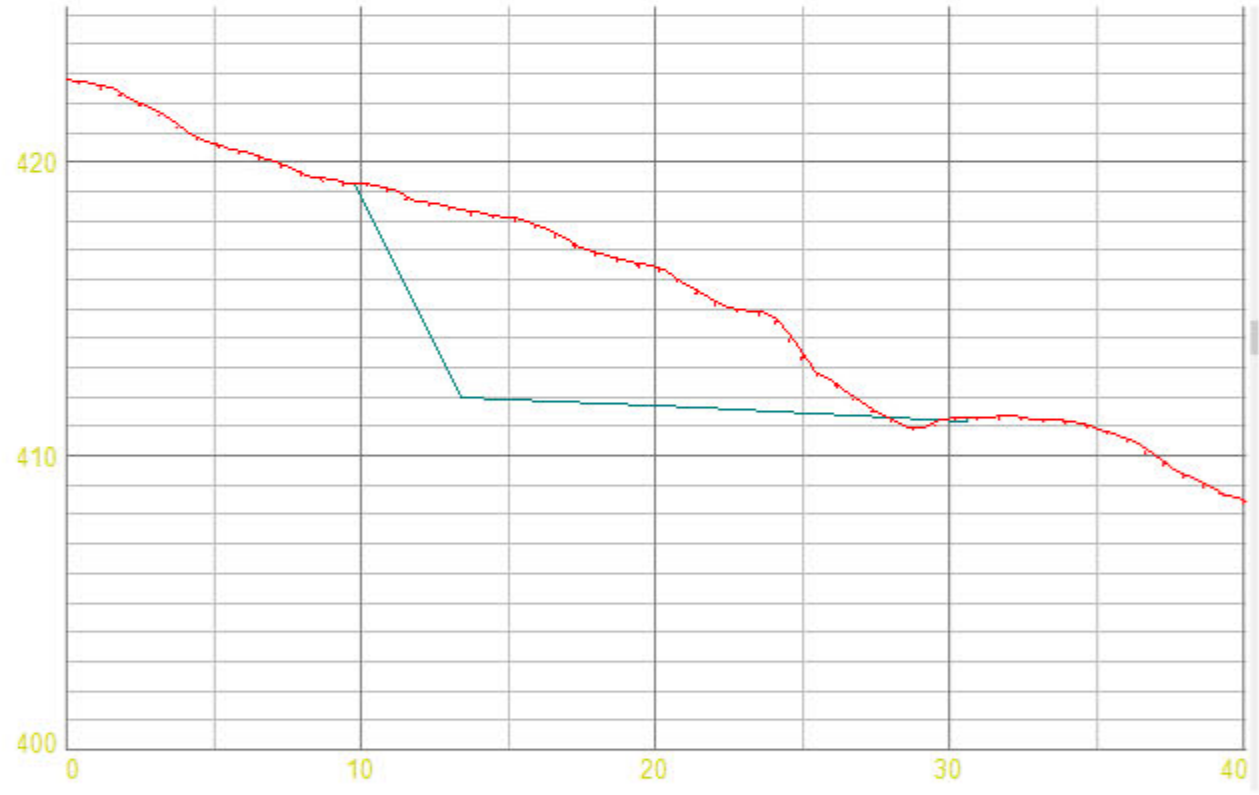
Prosjekt	420 kV Sogndal - Aurland
Plan	MTA-plan
Skala	1:5000
Prosjektleder	Statnett
Rev. 1.0	



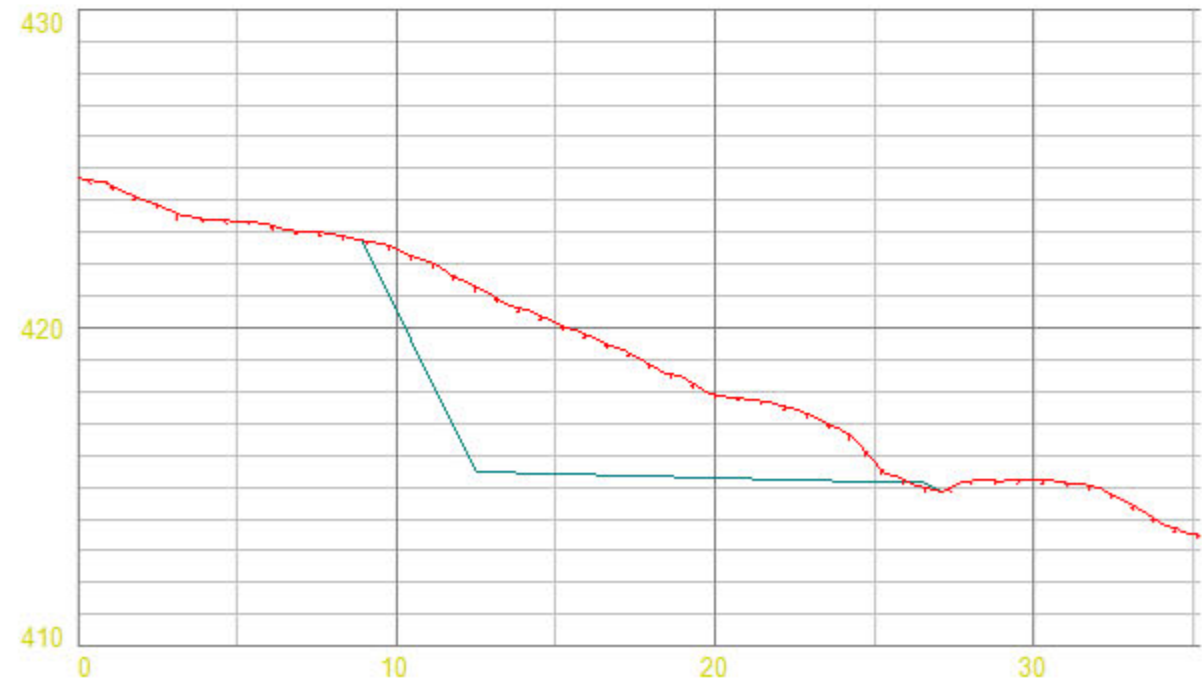


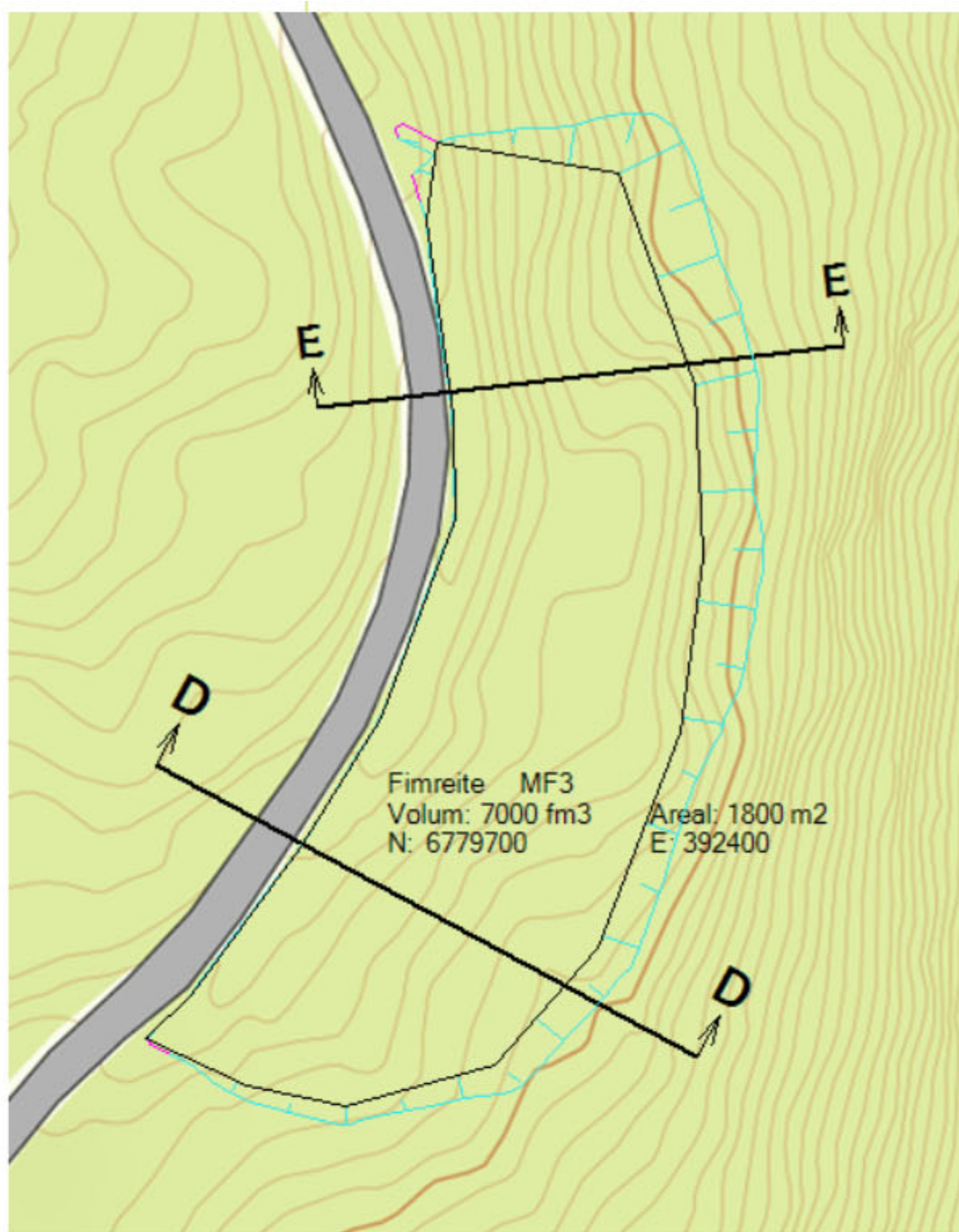


Snitt A - A

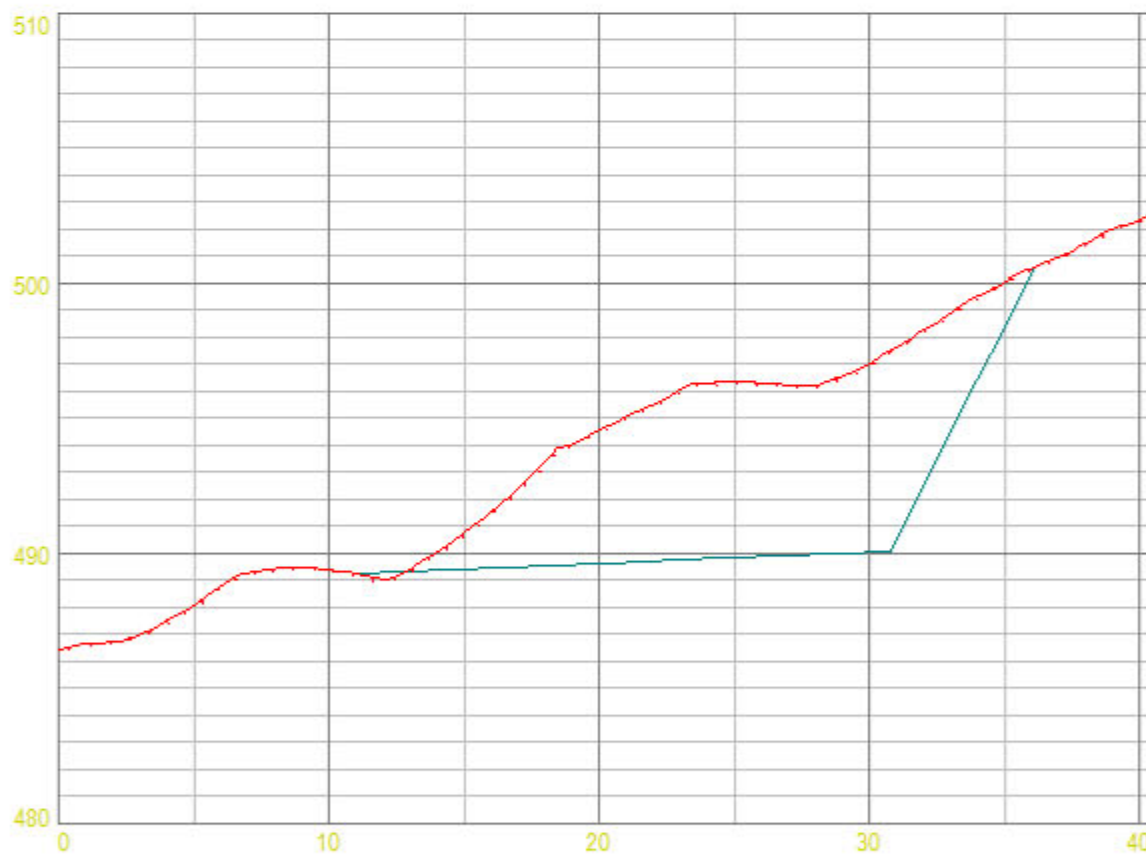


Snitt C - C

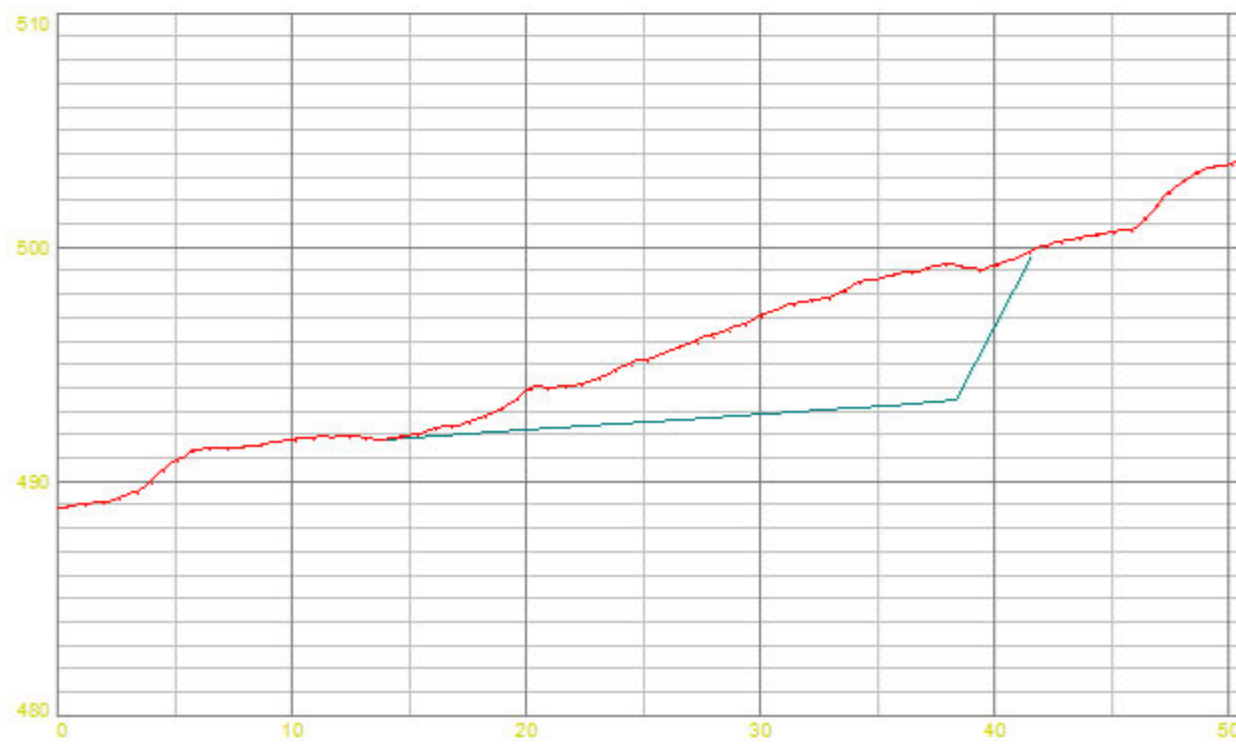


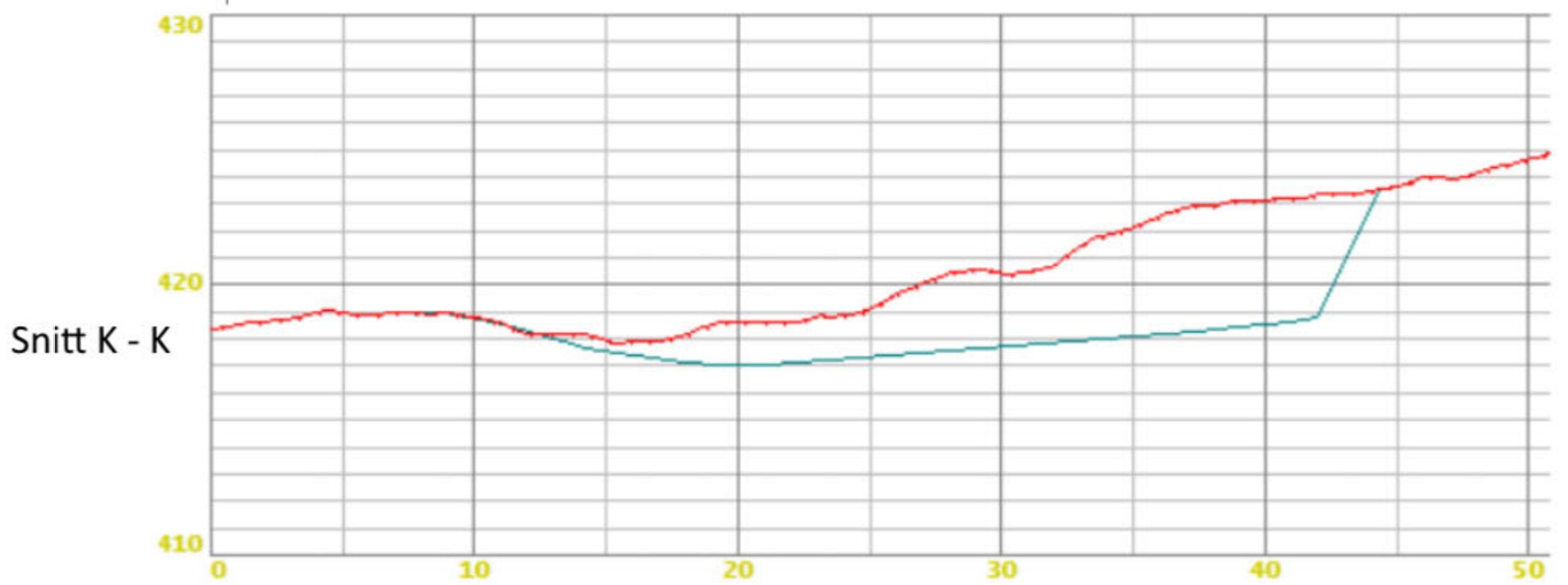
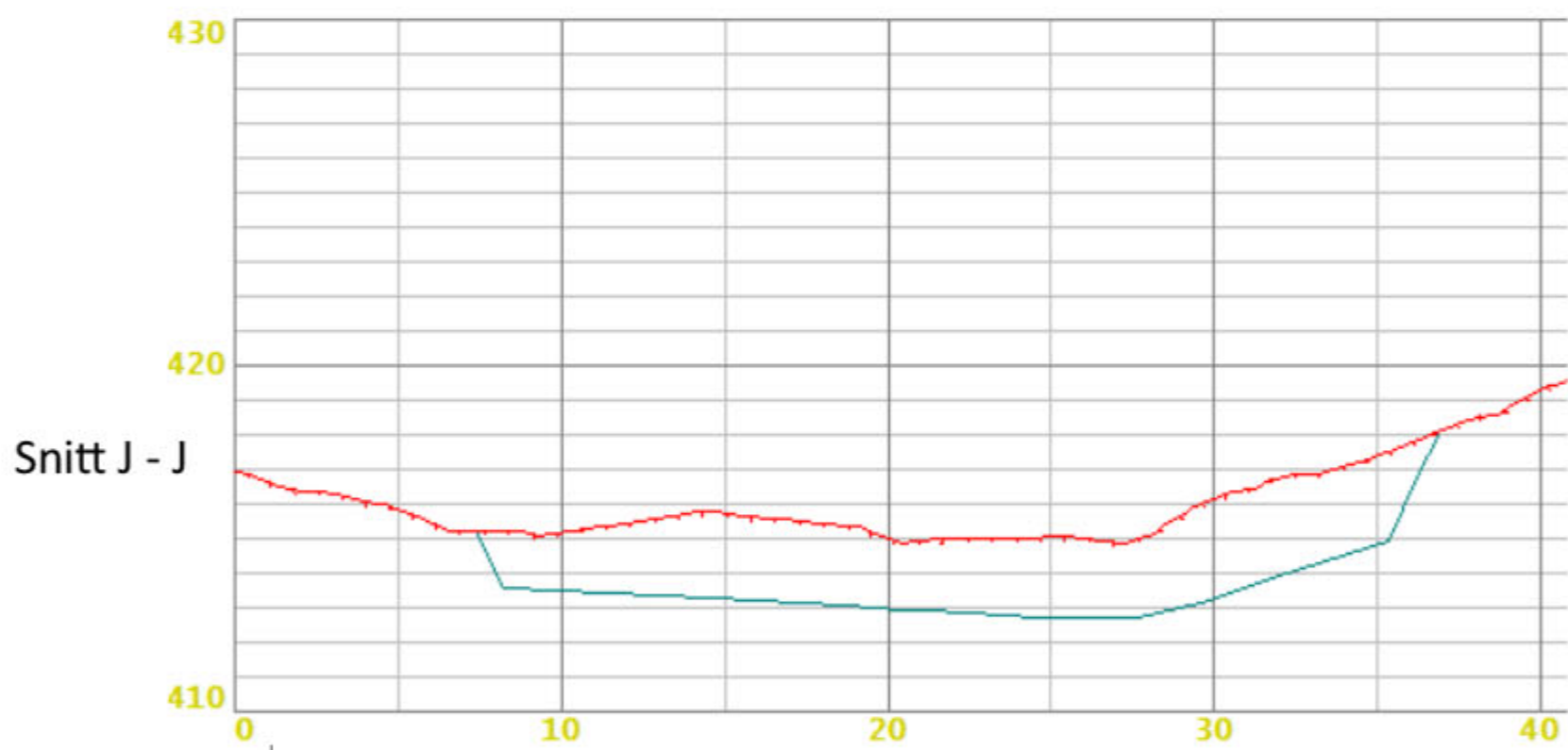
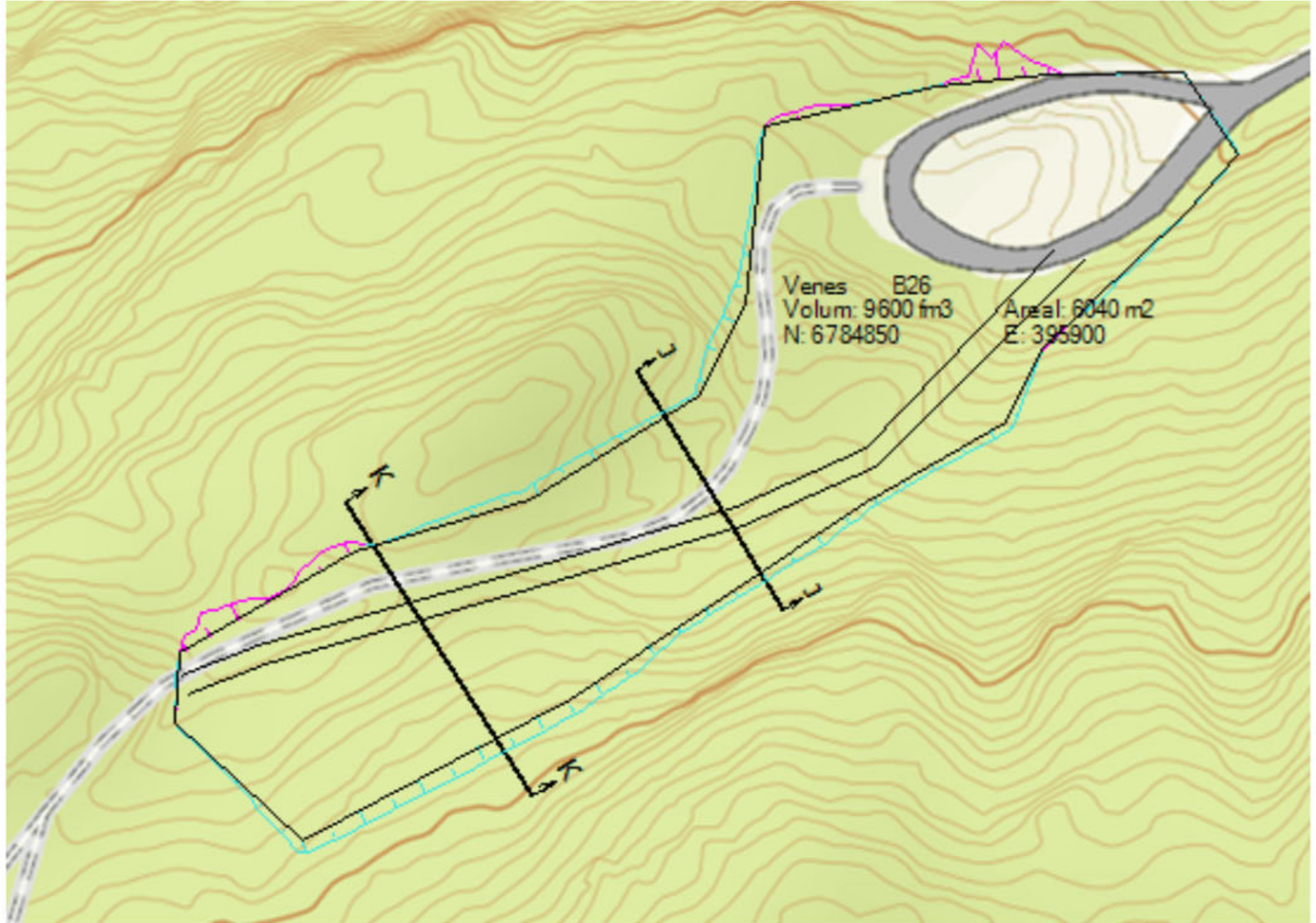


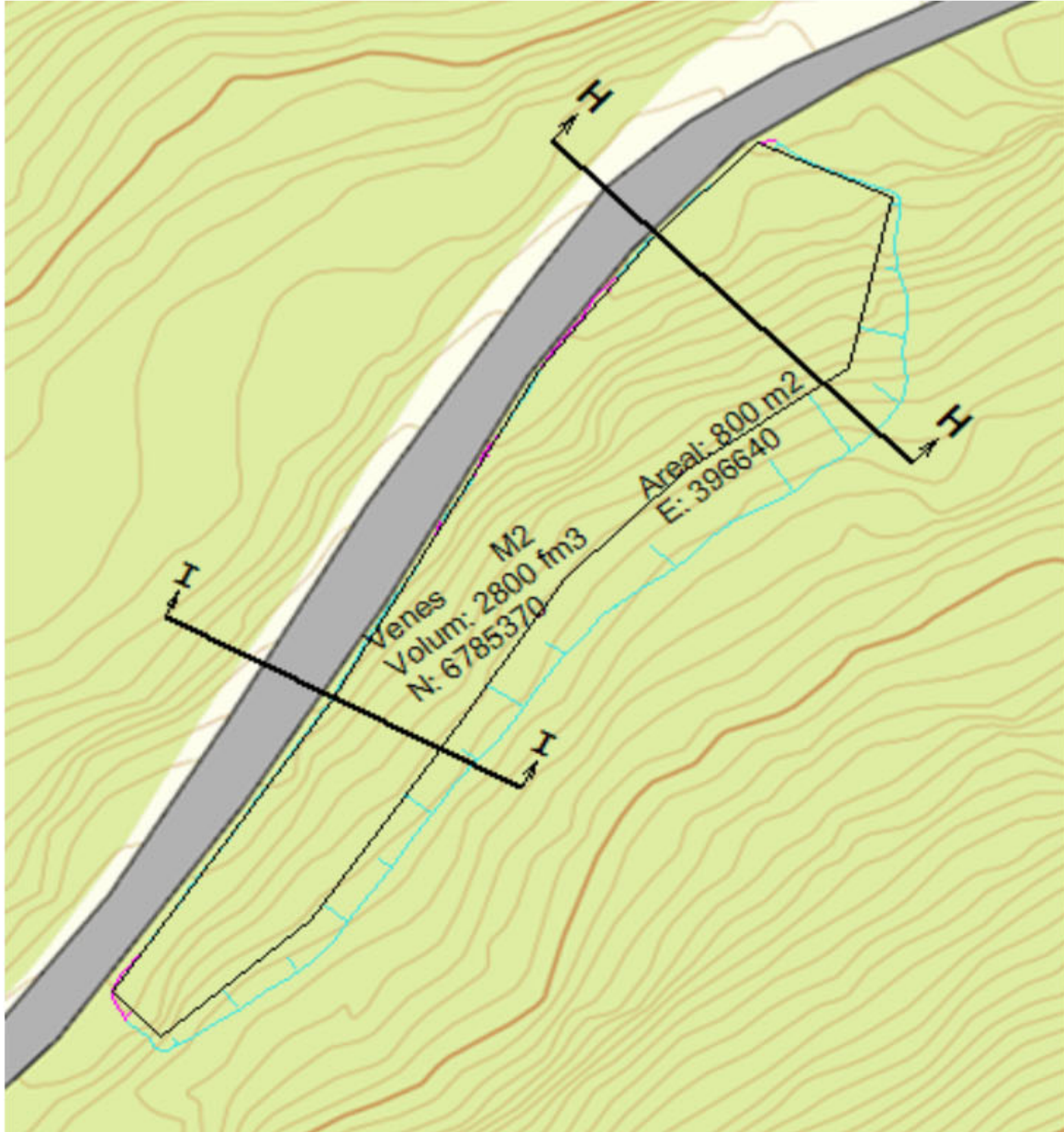
Snitt E - E



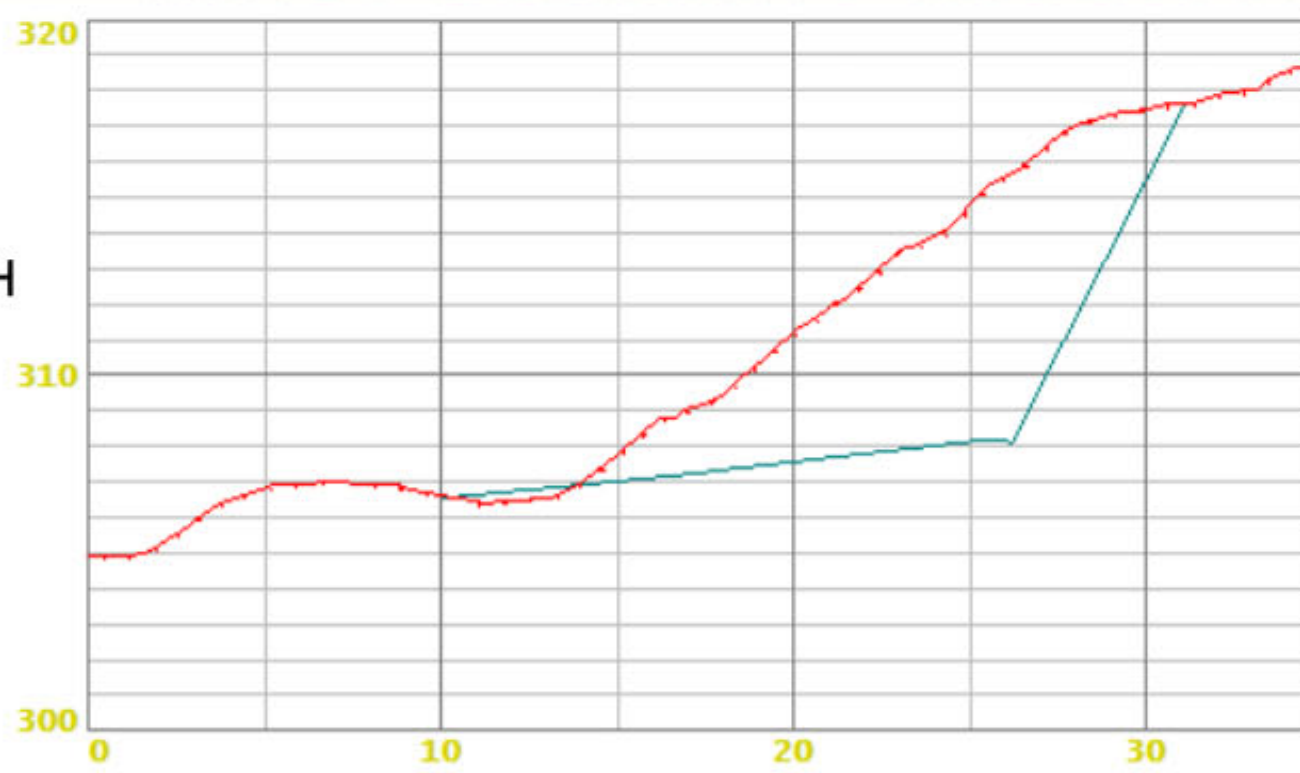
Snitt D - D



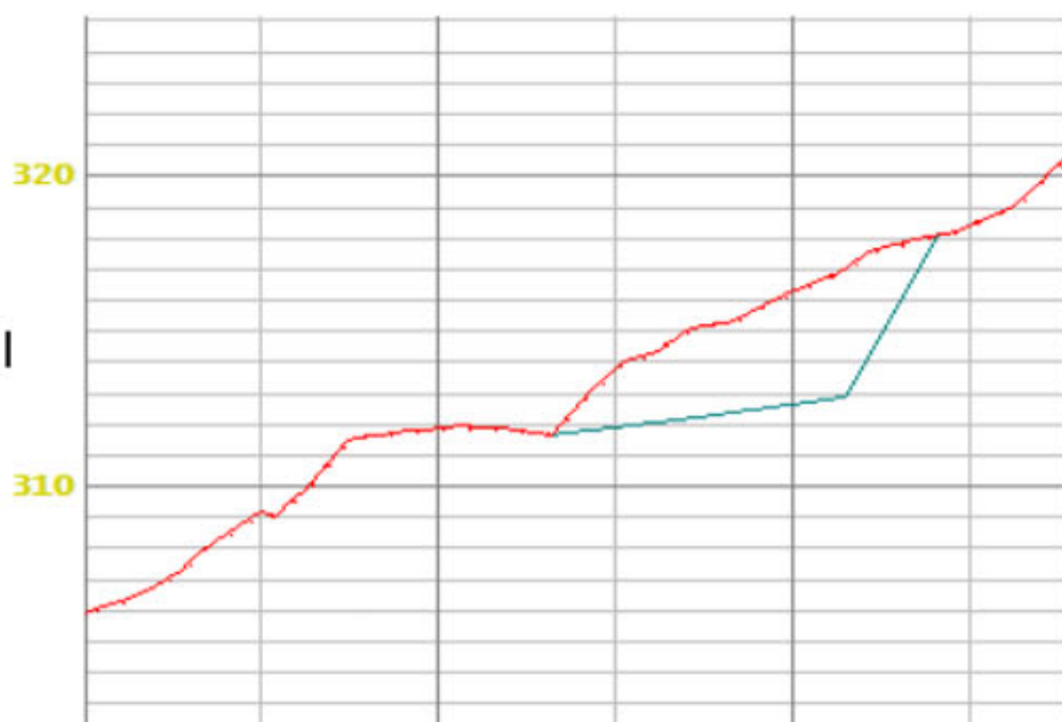




Snitt H - H



Snitt I - I



**From:** Johan Olav Bjerke <johan.bjerke@statnett.no>  
**Sent:** fredag 2. juli 2021 12.00  
**To:** NVE  
**Cc:** Inger Helene Waagaard Riddervold  
**Subject:** [SPAM] SV: Anleggsveier R10 og R11. 420 kV Aurland - Sogndal  
**Attachments:** MTA søknad - Beskrivelse av veg R10 og R11 (003).pdf

Hei.

Søknaden om delvedtak for MTA-planen omfatter også baseplasser som er omsøkt i konsesjonssøknaden og beskrevet i MTA-planen. For vei R11 Vinesveien omfatter det baseplassene B26A og B26B.

For vei R10 Fimreiteveien omfatter det baseplassene B18A og B23A.

Statnett har vurdert at det er tilstrekkelig, rimeligere og gir mindre inngrep med veiklasse 5 for de transportene som er aktuelle inn til anleggsområdene.

Notat om opparbeidelse av veier ligger ved denne e-posten.

Med vennlig hilsen

**Johan Olav Xara Brazil Bjerke**

Seniorrådgiver  
Miljø og tillatelser  
**M** +4792456668  
**D** +4723903347  
**T** +47 23 90 30 00

**Statnett**

Nydalen Allé 33, 0484 Oslo  
PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo

[statnett.no](http://statnett.no)

---

**Fra:** Inger Helene Waagaard Riddervold  
**Sendt:** fredag 2. juli 2021 09:05  
**Til:** Johan Olav Bjerke  
**Emne:** SV: Anleggsveier R10 og R11. 420 kV Aurland - Sogndal

**OBS:** Avsender av e-posten er utenfor organisasjonen.

Et annet spm:

I MTA står det at veien skal bygges som vegklasse 4, men i oppdatert søknad står det vegklasse 5. Det er vegklasse 4 som har vært på høring, og jeg trenger en begrunnelse for hvorfor vegklassen er endret.

Mvh

Inger Helene W. Riddervold

---

**Fra:** Johan Olav Bjerke <[johan.bjerke@statnett.no](mailto:johan.bjerke@statnett.no)>  
**Sendt:** torsdag 1. juli 2021 14:38  
**Til:** Inger Helene Waagaard Riddervold <[ihw@nve.no](mailto:ihw@nve.no)>  
**Emne:** SV: Anleggsveier R10 og R11. 420 kV Aurland - Sogndal

Hei.

Det har dessverre tatt lengre tid enn forutsatt å få på plass nytt kartgrunnlag for veier og snitt for masseuttakene. Søknad om delvedtak for godkjenning av MTA for disse arbeidene er nå ekspedert og på vei pr. e-post til NVE.

Med vennlig hilsen

**Johan Olav Xara Brazil Bjerke**

Seniorrådgiver  
Miljø og tillatelser  
**M** +4792456668  
**D** +4723903347  
**T** +47 23 90 30 00

**Statnett**

Nydalen Allé 33, 0484 Oslo  
PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo

[statnett.no](http://statnett.no)

---

**Fra:** Inger Helene Waagaard Riddervold <[ihw@nve.no](mailto:ihw@nve.no)>  
**Sendt:** mandag 28. juni 2021 11:05  
**Til:** Johan Olav Bjerke <[johan.bjerke@statnett.no](mailto:johan.bjerke@statnett.no)>  
**Kopi:** Øyvind Leirset <[oyle@nve.no](mailto:oyle@nve.no)>  
**Emne:** Anleggsveier R10 og R11. 420 kV Aurland - Sogndal

**OBS:** Avsender av e-posten er utenfor organisasjonen.

Viser til møte sist uke, hvor dere orienterte om at dere ønsker å søke om å få delgodkjenning på oppgradering av eksisterende vei R10 og R11.

Som nevnt, ber vi om at dette fremgår av en søknad. Søknaden skal inneholde en begrunnelse for hvorfor dere ber om delgodkjenning.

Etter å ha sett litt nærmere på de aktuelle veiene, ber vi om at søknaden også inneholder en beskrivelse/bilder av hvordan veien er i dag, og en beskrivelse av hva oppgraderingen vil innebære (eksempelvis: hva vil veibredden bli sammenlignet med dagens veibredde? Vertikale og horisontale kurvaturer? Må det påregnes flere fyllinger/skjæringer?). Dette gjelder særlig i partier hvor veiene går i sidebratt terreng (i den forbindelse ber vi om mer detaljerte kart). Fint om dere også skriver noe

om hvilke tiltak man kan gjøre for blant annet å redusere inngrepet (og herunder synligheten) ifm oppgradering av vei i sidebratt terreng.

Mvh

**Inger Helene Waagaard Riddervold**

seniorrådgiver  
Miljøtilsynet energianlegg (TBME)  
Avdeling for tilsyn og beredskap  
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Telefon 09575

E-post [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no) eller direkte [ihw@nve.no](mailto:ihw@nve.no)

Web: [www.nve.no](http://www.nve.no)

NVE behandler dine personopplysninger i samsvar med personvernregelverket. Se hvordan [her](#).

Det gjøres oppmerksom på at all e-post til og fra NVE i utgangspunktet vil være journalpliktig etter arkivloven og også vil være et offentlig saksdokument som andre vil kunne få innsyn i etter offentliglovens regler

"This email with attachments is solely for the use of the individual or entity to which it is addressed. It may contain confidential or privileged information. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this message and all attachments from your files."

"This email with attachments is solely for the use of the individual or entity to which it is addressed. It may contain confidential or privileged information. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this message and all attachments from your files."



## Beskrivelse av veg R10 og R11, inkl.- bilder.

### Vei R10 Fimreite – Fimreiteåsen, vegklasse 5, landbruksvegnormalen.

Veg som skal oppgraderes, ligger i bratt skrånende terreng. Terrenget er skogkledt slik at veg synes kun når lauvet på skogen er vekke. Vegen ble bygd i 1978, slik at alle vegskråninger/skjæringer er grodd. Det skal ikke lages nye skråninger/skjæringer, men skjæringer som iht rapport (utarbeides av NGI) må sikres/renskes vil få noe lysere farge før naturen gror igjen. Imidlertid vil dette ikke være så synlig fra fjorden/andre siden. Vegbredden er noe smal iht. vegklasse 5, og kurvatur skal kun endres i noen få tilfeller hvor sving ikke tilfredsstillende vegklasse 5. Det er snakk om mindre arbeider/breddeutvidelser, som ikke vil være synlige. Gjelder svinger fra pel 4100 til P4250.

Massetak vil bli kledd med egnede masser for å dempe det visuelle inntrykket etter at uttak er ferdig. Stedegnede masser vil bli benyttet.

### Generelle krav og beskrivelse for oppgradering av R10.

- Vegen opp fra Fimreite er smal mange steder og det er høyt utfor på venstre vegkant sett i stigende pelnr. Mange plasser må vegbredden utvides, og bygges opp for å tåle belastningen for 10t akseltrykk. I tillegg må det tas høyde for at det kan settes opp autovern, hvor det vurderes som nødvendig. All oppbygging og forsterking skal dokumenteres.
- Det skal utføres rensk av skråning, grøft, inntak/utløp stikkrenner og veiskulder på hele veien. Overskuddsmasser fra dette arbeidet må påregnes lastet opp, transportert og deponert på avtalt egnet sted/deponi.
- Stikkrenner; gjelder for både nye som legges og eksisterende rør som ikke skiftes: Rensk og steinsetting av sandfang/sedimentasjonsbasseng skal utføres og det skal mures med stein rundt innløp. Ved utløp skal det plastres/steinsettes for å hindre graving der hvor vannstrålen treffer terreng nedstrøms. Stikkrenner skal forlenges, alternativt skiftes, der hvor vegen breddeutvides eller at kurvatur endres.
- Eksisterende avkjørsler, inkl. gårdsplasser og enkle "terrengavkjørsler", skal kunne benyttes som før etter at utbedring er utført. Dvs. at ved eventuelle forsterkning/oppfylling av vei må det kompenseres for med å fylle på tilsvarende med masse og utjevne inn på avkjørsel slik at ikke stigningsforhold blir forverret. Eventuelle stikkrenner under eksisterende avkjørsler skal kontrolleres, inntak og utløp renskes.
- Det er angitt strekninger på veien hvor det er nødvendig med forsterkning, det er å anse som et minimum og under anleggsarbeidet/massetransport kan det bli avdekket flere svake punkter/strekninger hvor forsterkning er nødvendig. Slik forsterkning avtales med byggherre og utføres etter oppgitt m-pris.

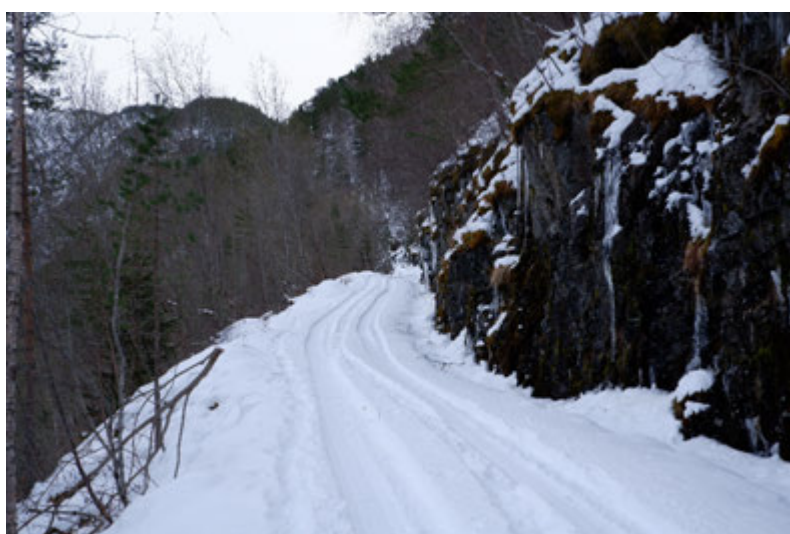
- Veien skal ha godt drag og strekk etter utbedring, samt tilstrekkelig kuv - eller ensidig fall i krappe kurver, til å drenere overflatevann ut fra veien. Kuv - eller ensidig fall skal opparbeides i forsterkningslag/bærelag før slitelag påføres.
- Hele veien skal gruses med slitelag, kvalitet jf. vegkl. 5, slik at grustykkelse er min. 10 cm ferdig komprimert i min 3,5 m bredde og med utjevning ut på veiskuldre. Kurver, møteplasser o.a. med breddeutvidelse skal gruses tilsvarende bredere.
- Sikringsarbeider. Det er beskrevet behov for rensk av fjellskjæring, det kan også bli behov fjellsikring med bolter og eventuelt nett. Autovern blir også sannsynligvis vurdert som nødvendig på noen strekninger. Omfang av sikringsarbeider vurderes under anlegget og avtales mellom byggherre og entreprenør.



Smalt parti.



Oppgradering/grusing



## Vei R11, vegklasse 5, landbruksvegnormalen.

Veg som skal oppgraderes, ligger i skrånende terreng. Terrenget er skogkledd slik at veg synes kun når lauvet på skogen er vekke. Vegen ble bygd midt på 1990 tallet, slik at alle vegskråninger/skjæringer er grodd. Det skal ikke lages nye skråninger/skjæringer, men skjæringer som iht rapport (utarbeides av NGI) må sikres/renskes vil få noe lysere farge før naturen gror igjen. Imidlertid vil dette ikke være så synlig fra fjorden/andre siden. Vegbredden er noe smal iht. vegklasse 5, og kurvatur skal kun endres i noen få tilfeller hvor sving ikke tilfredsstillende vegklasse 5. Det er snakk om mindre arbeider/breddeutvidelser, som ikke vil være synlige.

Massetak vil bli kledd med egnede masser for å dempe det visuelle inntrykket etter at uttak er ferdig. Stedegnede masser vil bli benyttet.

### Generelle krav og beskrivelse.

- Linjeføring og horisontal- og vertikalkurvatur på veien skal ikke endres av betydning, men utbedring (planering/fylling) av strekk og kuv på veien må utbedres på veien. Veien skal ha godt drag og strekk etter utbedring, samt tilstrekkelig kuv, eller ensidig fall i krappe kurver, til å drenere overflatevann ut fra veien.
- Veibredden skal kontrolleres og om nødvendig utvides til kravene i veiklasse 5. Eksisterende veibredde skal heller ikke bli mindre som følge av tiltak.
- Det skal utføres rensk av skråning, grøft, inntak/utløp stikkrenner og veiskulder på hele veien. Overskuddsmasser fra dette arbeidet må påregnes lastet opp, transportert og deponert på avtalt egnet sted/deponi.
- Stikkrenner; gjelder for både nye som legges og eksisterende rør som ikke skiftes: Rensk og steinsetting av sandfang/sedimentasjonsbasseng skal utføres og det skal mures med stein rundt innløp. Ved utløp skal det plastres/steinsettes for å hindre graving der hvor vannstrålen treffer terreng nedstrøms. Stikkrenner skal forlenges, alternativt skiftes, der hvor vegen breddeutvides eller at kurvatur endres. Eksisterende stikkrenner som ikke skal skiftes, men inntak og utløp skal renskes/mures/plastres/steinsettes er til info oppgitt med pelnr og beskrevet "god stand".
- Eksisterende avkjørsler, inkl. "terrengavkjørsler", skal kunne benyttes som før etter at utbedring er utført. Dvs. at ved eventuelle forsterkning/oppfylling av vei må det kompenseres for med å fylle på tilsvarende med masse og utjevne inn på avkjørsel slik at ikke stigningsforhold blir forverret. Eventuelle stikkrenner under eksisterende avkjørsler skal kontrolleres, inntak og utløp renskes.



Bilde Venesvegen



Bilde Venesveg, bekkekryssning

Grunneiere/rettighetshavere

Vår dato: 07.07.2021

Vår ref.: 202106011-26

Arkiv: 317

Deres dato:

Deres ref.:

Saksbehandler:

Inger Helene Waagaard Riddervold

## 420 kV Aurland - Sogndal. Underretning om delgodkjenning av miljø-, transport- og anleggsplan (MTA). Oppgradering av Fimreitevegen Vinesvegen

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har i dag godkjent at Statnett kan påstarte arbeid med oppgradering av veiene R10 Fimreitevegen og R11 Vinesvegen i Sogndal kommune. Vi har også tillatt at Statnett kan etablere midlertidige baseplasser, og uttak av masser fra massetak langs veiene R10 og R11. Dette er en delgodkjenning av miljø, transport- og anleggsplan (MTA) for 420 kV ledningen mellom Aurland og Sogndal.

Godkjenningsvedtaket av i dag finnes vedlagt.

### Partsinnsyn

Forvaltningslovens regler om partsinnsyn gir grunneier/rettighetshaver rett til å be om å få se sakens dokumenter. Ved ønske om dokumentinnsyn, se <https://einnsyn.no>.

### Klage

Vedtaket kan påklages til Olje- og energidepartementet innen normalt tre uker (på grunn av sommerferien er fristen utsatt med fem uker) fra det tidspunktet underretningen kom fram eller klageren fikk eller burde ha skaffet seg kjennskap til vedtaket, jf. forvaltningsloven kap. VI. Parter (grunneiere, rettighetshaver og tiltakshaver) og andre med rettslig klageinteresse (andre med spesielt nær rettslig, økonomisk eller faktisk tilknytning til saken og organisasjoner som representerer berørte interesser) har rett til å klage på vedtaket.

En klage skal være skriftlig, stiles til Olje- og energidepartementet og sendes inn til NVE. Den må inneholde opplysninger som gjør det mulig for NVE å avgjøre om klageren har klagerett. Den bør også inneholde en begrunnelse. Etter forvaltningsloven skal NVE vurdere klagene og forberede saken før den sendes til Olje- og energidepartementet for endelig avgjørelse. Vi foretrekker at klager sendes til vår sentrale e-postadresse [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no).

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://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



Ved spørsmål eller behov for nærmere opplysninger, ta kontakt med saksbehandler i NVE, Inger Helene W. Riddervold, på e-post [ihw@nve.no](mailto:ihw@nve.no).

Med hilsen

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

Inger Helene Waagaard Riddervold  
seniorrådgiver

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