

STATNETT SF
Postboks 4904 Nydalen
0423 OSLO

Vår dato: 31.03.2022

Vår ref.: 202106011-32 **Oppgis ved henvendelse**

Deres ref.:

Saksbehandler:
Inger Helene W. Riddervold

Vedtak. Godkjenner MTA 420 kV Sogndal - Aurland og Sogndal - Hove til Ramnaberget.

Norges vassdrags- og energidirektorat viser til deres brev datert 15.03.2021 vedlagt miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) for 420 kV kraftledningen Sogndal - Aurland, og Sogndal - Hove til Ramnaberget. Tiltaket berører Sogndal, Vik, Lærdal og Aurland kommuner, Vestland fylke.

Den 07.07.2021 fattet NVE et vedtak (NVE ref: 202106011-22) som ga Statnett tillatelse til å gå i gang med oppstart av arbeid på anleggsveier i Fimreite (R10) og Vinesveien (R11). Vedtaket ga også Statnett tillatelse til uttak av masser og opparbeide midlertidige baseplasser/riggplasser i Fimreite- og Vines-området.

Den 22.12.2021 mottok NVE en revidert MTA-plan fra Statnett, som er datert 20.12.2021 (NVE ref.: 202106011-33). I den reviderte MTA-planen er veiene til Fimreiteåsen og Dueskard (R8 og R9) oppdatert som følge av detaljprosjektering. I tillegg er arealene for baseplassene/riggplassene på Bjørnstigkamben og Lingesetfjellet justert. Kartene er også ajourført med kulturminner og øvrige restriksjonssoner.

Den konsesjonsgitte traseen over Sogndalsfjorden ble påklaget til Olje- og energidepartementet (OED) for endelig avgjørelse. Mens klagen var til behandling i OED, valgte Statnett å sende inn MTA for prosjektet den 15.03.2021. I MTA står det: «*endelig konsesjonsvedtak er ikke fattet for strekningen over Sogndalsfjorden. Arbeid på traséen som er påklaget avventer en avgjørelse i klagebehandlingen. Søknad om godkjenning av MTA-planen omfatter derfor kun arbeider fra Vinesnipa og sørover til Aurland I stasjon, som vurderes å ha endelig konsesjon.*» Ved høring av MTA, ba derfor NVE om innspill til MTA sør for Vinesnipa. Den 22.02.2022 fattet OED et endelig vedtak i saken, og opprettholdt NVEs konsesjonsvedtak. I epost av 17.03.2022 søkte Statnett NVE om å fatte vedtak for hele strekningen Sogndal - Aurland, Sogndal - Hove. De søkte også om endringer på de permanente riggplassene ved Vinesstølen, Dueskardfjell og Bjørnstigkamben. NVE har innhentet uttalelse fra Sogndal kommune for endringene omsøkt 17.03.2022, dette er nærmere omtalt i avsnittet om «høring» nedenfor. NVE mener derfor at saken er tilstrekkelig opplyst til å fatte vedtak for MTA på hele strekningen Sogndal - Aurland, og Sogndal - Hove til Ramnaberget.



Vedtak

NVE godkjenner fremlagt miljø-, transport- og anleggsplan for bygging av hele strekningen 420 kV Sogndal – Aurland og Sogndal – Hove til Ramnaberget i Vik, Lærdal og Aurland kommuner. Vi godkjenner også plan for riving av eksisterende kraftledninger.

Vilkår for godkjenning:

- Dere skal orientere NVE om når anleggsarbeidet starter, ved viktige og/eller kritiske faser ved byggearbeidet og når anlegget blir satt i drift.
- Entreprenører skal gjøres kjent med MTA og dette vedtaket.
- Prinsipper omtalt i Statnetts håndbok i terrengbehandling og NVEs «Veileder for terrengbehandling ved bygging av vassdrags- og energianlegg» skal følges i anleggsarbeidet og istandsettingen.
- Ved behov for eventuelle nye baseplasser/riggplasser, skal dette godkjennes av NVE før arealene tas i bruk. Dersom det er behov for økt arealbehov på baseplasser/riggplasser som omfattes av dette vedtaket, skal det forelegges NVE før arealene tas i bruk.
- Det skal, så langt det er mulig, påføres et lag med stedlige vekstmasser oppå bærelaget ved permanente baseplasser/riggplasser.
- Det skal utarbeides planer for etablering og istandsetting av massetak og masselager. Planene skal inneholde detaljkart av hvert massetak/lager med visualiseringer. Planene skal forelegges grunneier og kommunen, og godkjennes av NVE før arbeidene starter.
- Innenfor en 100 meter bred korridor, kan konsesjonær etablere et terrengkjørespør ut fra en vurdering av hva som gir minst virkninger. Det vil si at korridoren strekker seg 50 meter til hver side av den streken som vises i godkjent MTA-kart. Avgrensningen av korridoren skal vises i kartverktøyet som brukes av utførende entreprenør. Dersom det er behov for å legge kjøresporet utenfor den 100 meter brede korridoren, må dette søkes som endring av MTA-plan. Det samme gjelder for eventuelt nye kjørespør, som ikke er vist i MTA-kart som ligger til grunn for dette vedtaket.
- Terrengskader i områder med dårlig bæreevne og slitestyrke skal forebygges.
- Middagshaugen naturtype skal markeres som hensynssone i MTA-kartet.
- Terrenginngrepet skal begrenses til et minimum. Dere skal tilstrebe at det blir gode overganger til naturterreng. Langs nye veier skal det kun bygges møteplasser etter hva som er det reelle behov i anleggsarbeidet. Der eksisterende vei erstattes med ny vei i annen trasé, skal eksisterende vei tilbakeføres.
- Naturlig revegetering skal tilstrebes. Dersom det skulle oppstå et behov for å tilkjøre masser for revegetering, må dette søkes NVE før arbeidet igangsettes.
- Dersom det er behov for å gjøre tiltak for å hindre spredning av eventuelle fremmede arter, skal dette gjennomføres.
- Sprengstein i terreng og søppel skal fjernes. Søppel må kontinuerlig fjernes for å sørge for at det ikke spres med vinden.
- Ved merking av kulturminner skal det benyttes materiale som har god holdbarhet og ikke forvitrer.



- NVE forventer at prinsippet om skånsom skogrydding inkluderes i Statnetts internkontrollsystem (IK-energi) for dette prosjektet, slik at temaet også ivaretas i driftsfasen av 420 kV Aurland – Sogndal.
- Statnett må sørge for at allmennheten blir informert om anleggsarbeid og rivingsarbeid. Dette er særlig aktuelt i mye brukte turområder, og kan eksempelvis gjøres i form av informasjonsskilt langs naturlige innfartsårer.
- Statnett skal i dialog med villreinforvaltningen/Mattilsynet vurdere tiltak, dersom det skulle være aktuelt å reinføre reinstammen i løpet av byggefasen til 420 kV Aurland-Sogndal eller riving av eksisterende kraftledning
- Ved eventuell riving av eksisterende master som berører dyrket mark, skal fundamentene fjernes 50 cm under bakkenivå.
- kulturminnefaglig dokumentasjon av 300 kV Fardal – Hove skal oversendes NVE før riving av ledningen starter.
- 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.
- Det skal utarbeides en sluttrapport som sendes NVE innen ett år etter at anlegget er satt i drift. Rapporten skal dokumentere at anlegget er bygget i samsvar med konsesjon, godkjent MTA og eventuelle endringer som er godkjent i løpet av byggeprosessen.

Godkjenningen har hjemmel i konsesjonen datert 09.06.2020 post 9 og post 11 (NVE ref.: 201305024-183).

Dette vedtaket forutsetter at fremlagte plan er i samsvar med vilkår og forutsetninger gitt i konsesjonen.

NVE understreker at planene ikke skal fravikes uten vår godkjenning. 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 Statnett må sørge for å skaffe seg nødvendige privatrettslige rettigheter før anleggsarbeidene starter. Statnett er også ansvarlig for å innhente andre eventuelle tillatelser etter annet lovverk.



Innholdsfortegnelse

Vedtak. Godkjenner MTA 420 kV Sogndal - Aurland og Sogndal - Hove til Ramnaberget.	1
Vedtak	2
Bakgrunn.....	5
Høring.....	5
Innkomne merknader.....	6
NVEs vurderinger	7
Justering fra konsesjonsgitt løsning.....	8
Naturmangfold	8
Villrein	9
Vinesstølen – gammel boreal lauvskog	9
Fimreiteåsen naturreservat	10
Skogrydding.....	11
Dueskardstølen.....	12
Hakkespett - Middagshaugen	13
Rovfugl	15
Bleia-Storebotn landskapsvernområde	16
Fremmede arter.....	17
Arealbruk.....	17
Anleggsveier.....	17
NVEs vurdering av høringsinnspill til veg R8	18
Kjørespor.....	19
Baseplasser/riggplasser	21
Massetak og masselager	23
Oppsummering arealbruk.....	24
Friluftsliv	25
Kulturminner	26
Naturfare.....	27
Luftspenn	27
Avfall.....	27
Riving av eksisterende kraftledninger	28
Konklusjon	29
Sluttrapport	29
Tilleggsopplysninger som dere må være oppmerksomme på	29



Orientering av grunneiere og rettighetshavere.....	29
Krav om internkontrollsystem	30
Nødvendige tillatelser etter annet lovverk.....	30
Plan- og bygningsloven	30
Klageadgang	31

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 gir også en tillatelse til å etablere en 18,4 km lang kraftledning fra Sogndal til Ramnaberg. Ledningene omfatter tre av Statnetts lengste fjordkryssinger; ett spenn over Sogndalsfjorden og to spenn over Sognefjorden.

Den konsesjonsgitte traseen over Sogndalsfjorden ble påklaget til Olje- og energidepartementet (OED). OED vedtok den 22.02.2022 å opprettholde NVEs konsesjonsvedtak.

For å sikre fremdriften i prosjektet søkte Statnett den 22.04.2021 om forhåndstiltredelse, for å kunne starte opp arbeidene i samsvar med NVEs vedtak om samtykke til ekspropriasjon (vedtak datert 09.06.2020 (NVE ref: 201305024-211)). Den 31.05.2021 fattet NVE et vedtak om forhåndstiltredelse for bygging og drift, som gjelder de deler av 420 kV ledningen mellom Aurland – Sogndal og Sogndal – Ramnaberg, som ikke var påklaget.

Statnett søkte den 01.07.2021 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. I tillegg søkte de om å ta ut masser fra massetak i Fimreite og Vinesveien. Begrunnelsen for dette var også av hensyn til fremdriften i prosjektet. NVE ga tillatelse til dette i vedtak datert 07.07.2021 (NVE ref: 202106011-22).

Høring

MTA for 420 kV Aurland - Sogndal ble sendt på høring 26.03.2021 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.

I anleggskonsesjonen er det i vilkår 9 om Miljø-, transport og anleggsplan, blant annet satt krav om at «Statnett skal utarbeide planen i kontakt med berørt kommune, grunneiere og andre rettighetshavere.» I MTA er det opplyst at grunneiere er involvert gjennom dialog om veier, baseplasser og folkemøter. Ved nærmere undersøkelser viste det seg at grunneiere/rettighetshavere ikke har vært involvert utenom konsesjonsprosessen. Etersom MTA skal inneholde detaljer om anleggsgjennomføringen, utover det som kommer fram i konsesjonsprosessen, vurderte NVE at vilkår i konsesjonen om involvering ikke var oppfylt. På bakgrunn av dette, ble MTA sendt på høring til



grunneiere/rettighetshavere. 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.

Etter OEDs endelige vedtak ved kryssing av Sognefjorden, søkte Statnett som nevnt innledningsvis i epost av 17.03.2022 om godkjenning av MTA for hele strekningen Sogndal – Aurland, Sogndal – Hove. De søkte også om justering av de permanente riggplassene ved Vinesstølen, Dueskardfjell og Bjørnstigkamben. NVE sendte en henvendelse til Sogndal kommune den 21.03.2022, om de hadde innspill til søknad av 17.03.2022. NVE mottok innspill fra Sogndal kommune den 21.03.2022. En sammenfatning av denne uttalelsen finnes i sin helhet i avsnittet nedenfor.

Innkomne merknader

NVE har mottatt 14 uttalelser til MTA for 420 kV Aurland – Sogndal. Et fylldig sammendrag av uttalelsene som har kommet i forbindelse med høring av MTA 420 kV Sogndal – Aurland finnes som vedlegg 1. Her er også Statnetts kommentar gjengitt i kursiv under den aktuelle uttalelsen. Nedenfor gjengis hovedtrekkene i uttalelsene. Høringsuttalelser som er aktuelle for veiene R10 og R11, samt de aktuelle massetakene/baseplassene ved R10 og R11, er ikke inkludert i sammenfatningen da disse ble behandlet i vedtak av 07.07.2021.

Sogndal kommune har innspill til at anleggsveiene fra Haukåsen over Dueskard til Fimreite skal bli stående som permanent sammenhengende sykkel og turløype. Kommunen er også opptatt av at kaien på Fimrete tilbakeføres i form av friluftsliv/badeplass eller lignende.

Til søknaden datert 17.03.2022 skriver kommunen i epost av 21.03.2022 at de ikke har merknader til justeringene i prosjektet ved at fjordspennet blir tyngre. Men kommunen konstaterer at inngrepene vil ha større landskapsvirkninger og dermed virkninger for friluftsliv. Kommunen ber om at det i godkjenningen av de permanente baseplassene blir lagt vekt på følgende:

- Landskapsinngrepene holdes til et minimum. Baseplassene får en naturlig overgang mot naturterreng så langt det lar seg gjøre.
- Optimalisere massebalansen mellom baseplassene.
- Permanente baseplasser skal arronderes med lokale jordmasser for naturlig revegetering, basert på beste praksis. Jorddekket i området er tynt, og overskuddsmasser fra permanent veg bør benyttes på permanente baseplasser. Ved et framtidig behov for å ta riggarealene i bruk på nytt, kan jordmassene skaves av.
- Terrengtransport avgrenses til et minimum, og bør unngås like etter snøsmeltingen når områdene er mest sårbare for kjøring.

Kommunen påpeker at det er mer snø i år enn et normalår, og at det trolig vil ligge snø i området ved planlagt anleggsstart i april.



Lærdal kommune minner om at strekningen fra Frønningen og over til Aurland er et villreinområde, og at det er viktig at anleggsarbeidet er ferdig før reetablering av villreinstammen starter i området. Kommunen ønsker ikke permanente anleggsveier inn i villreinområdet.

Aurland kommune mener det er bra at tungtransport opp i området skal gå via fv. 5627 fra Lærdalssiden. I MTA åpnes det for at traseer for transport kan avvikes med inntil 100 meter. Kommunen mener at det i den forbindelse er viktig med dialog med lokalkjente og kulturmyndigheten.

Vik kommune har ingen merknader til MTA.

Statsforvaltaren i Vestland har innspill til inngrep i Fimreiteåsen naturreservat, og minner om at inngrepene krever dispensasjon etter verneforskriften. Dette inkluderer også rydding av skog i ledningstraseen. Statsforvaltaren har også innspill til avstand til hakkespettlokaliteten Middagshaugen fra eksisterende veitrasé R8, og avstand til hekkeplass for kongeørn fra baseplass B8C, B8D ved mast FM71.

Vestland fylkeskommune informerer om at det er registrert 12 automatisk fredet kulturminner i tiltaksområde, åtte av disse er i direkte konflikt med tiltaket. Fire kulturminner er ikke i direkte konflikt, men kan bli utsatt i terrenget i forbindelse med anleggsarbeider.

Kystverket har innspill til høyden på fjordspennene. **Statens vegvesen** har innspill til at eksisterende avkjørsel benyttes ved Flotane. **Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane** ber om at Statsforvaltarens foreslåtte tiltak for å redusere skadevirkninger av naturverdier i verneområder følges opp. **Fimreite veglag** har innspill til den planlagte vegtraseen Vetlareset – Duegarstølen (R8). **Aurland fjellstyre** har innspill til anleggsgjennomføringen. **Villreinnemda for Nordfjella, Fjellheimen og Raudafjell** er opptatt av at kjørespor i landskapsvernområdet tilbakeføres, slik at området ikke blir mer tilrettelagt for besøkende turister, og har innspill til fire mulige kulturminner tett inntil trasé for kjørespor. **Nærøyfjorden verneområdestyre** har innspill til anleggsarbeidet i Bleia-Storebotn landskapsvernområde.

NVEs vurderinger

Formålet med en MTA er å sikre at det tas hensyn til miljø og landskap ved bygging og drift av anlegget. Vurderingene i planen skal baseres på informasjon som er kommet frem i konsesjonsprosessen.

NVE mener MTA som Statnett har utarbeidet for 420 kV Aurland - Sogndal beskriver hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres. I dette kapittelet vil vi kun gå gjennom om MTA svarer på vilkårene satt i anleggskonsesjonen, og gjøre en vurdering av de øvrige temaene i MTA hvor det er ytterligere behov for avklaring med NVE. NVE forutsetter at Statnett ved anleggsarbeidet følger beskrivelsen i MTA, og vi mener det ikke er nødvendig å gjøre en vurdering av alle temaene som MTA beskriver.

Ettersom oppgradering av veiene R10 og R11, samt de aktuelle massetakene/baseplassene ved R10 og R11, ble godkjent i juli 2021, blir ikke dette nærmere omtalt i dette vedtaket.



Justering fra konsesjonsgitt løsning

I MTA søkes det om å flytte endemasten inn til Aurland transformatorstasjon ca. 130 meter vestover for å tilpasse innstrekking på nytt felt. NVE har fått konsesjonssøknad for oppgradering av eksisterende Aurland transformatorstasjon til behandling. Vurderingen av å flytte endemastemasten blir behandlet i denne søknaden.

Linetyper for spenn FM2- FM3 nord for Aurland I stasjon søkes om å endres fra dupleks Athabaska til simpleks fjordspennline. Statnett opplyser at den alternative linetype ikke vil medføre noen endring i overføringskapasiteten. Gitt at overføringskapasiteten ikke endres, har ikke NVE noen innvendinger til endret linetype mellom spenn FM2-FM3.

Statnett har også opplyst i MTA at det er gjort enkelte endringer på vegger og riggplasser/baseplasser i forbindelse med detaljplanleggingen. NVE viser til vurderinger under avsnittet «arealbruk» nedenfor.

Naturmangfold

De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§8-12 er vurdert i konsesjonsbehandlingen i NVEs notat «bakgrunn for vedtak» datert 09.06.2020. Vi viser videre til at Statnett i arbeidet med MTA har innhentet oppdatert informasjon fra Statsforvaltaren i Vestland. Vurderingene i konsesjonsbehandlingen og oppdaterte opplysninger legges derfor til grunn for dette vedtaket.

I anleggskonsesjonen er det satt flere vilkår som gjelder naturmangfold, herunder villrein, Vinesstølen, Fimreiteåsen naturreservat, Middagshaugen naturtype, rovfugl, og Bleia-Storebotn landskapsvernområde. I avsnittene som følger under, vil vi gjøre en vurdering av de aktuelle vilkårene som er satt av hensyn til naturmangfold.

Verneområdestyret har i uttalelse til MTA bedt om at Statnett gjennomfører nye registreringer av fugleliv og andre arter i området, slik at man har oppdatert kunnskap om hekkeområder og eventuelt viktige biotoper. NVE konstaterer at en i forbindelse med konsesjonsbehandlingen har vurdert at det foreligger tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å fatte et vedtak. NVE viser til at Statnett i forbindelse med utarbeidelse av MTA har vært i kontakt med Statsforvaltaren i Vestland for å få oppdatert informasjon. Etter en samlet vurdering, ser ikke NVE grunnlag for å be om ytterligere utredninger som gjelder naturmangfold.

NVE mener vurderingene bygger på et oppdatert kunnskapsgrunnlag og er tilstrekkelig konkrete og dekkende for tiltaket.



Villrein

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Hvordan hensynet til villreinen i området skal gjennomføres for å minimere virkninger, og hensynssoner der helikopterflyging ikke skal forekomme skal beskrives.»

I MTA kapittel 5.1 viser Statnett til at villreinstammen i Nordfjella 1 ble felt høsten og vinteren 2017 som følge av et utbrudd av skrantesyke i 2016. Villreinnemnda har i uttalelse til MTA påpekt at det kan være mulig å gjeninnføre reinstammen høsten 2023, avhengig av friskmeldingsstatus. De mener derfor at Statnett må ta høyde for det i siste del av byggefasen. Lærdal kommune har i sin uttalelse påpekt at det er viktig at anleggsarbeidet er ferdig før reetablering av villreinstammen starter i området. Nærøyfjorden verneområdestyre skriver at det er spesielt viktig at alle arbeider i Bleia-Storebotn landskapsvernområde blir fort ferdig ettersom det er her villreinen skal reintroduseres.

Statnett viser til at utbyggingen skal være ferdigstilt i løpet av 2024, men at riving av eksisterende master kan skje i 2025 eller 2026. Ifølge Statnett skal Mattilsynet ha opplyst om at det trolig blir for tidlig å reintrodusere villrein i 2023 eller 2024 som var den opprinnelige planen. Aurland fjellstyre understreker viktigheten av at eventuelle tiltak i forbindelse med rivingsarbeidet vurderes i samarbeid med villreinforvaltningen. NVE konstaterer at Statnett i sine kommentarer til høringsuttalelser skriver følgende: «dersom det blir aktuelt med reintroduksjon av villrein i anleggsperioden vil Statnett kontakte villreinforvaltningen i forkant av reetableringen for å avklare behovet for avbøtende tiltak».

Når det gjelder anleggsarbeidet i disse områdene, har Villreinnemnda flere innspill. De er også opptatt av at etableringen av veier/terrengskjørespor ikke øker tilgangen til landskapsvernområdet. Villreinnemnda ber om at bruken av helikopter økes for å redusere behov for terrengspor. Lærdal kommune har påpekt at det ikke er ønskelig med permanente anleggsveier inn i villreinområdet. Statnetts kommentarer til disse innspillene, og NVEs vurdering er samlet i eget avsnitt om arealbruk nedenfor.

NVE vil sette vilkår om at Statnett i dialog med villreinforvaltningen/Mattilsynet vurderer tiltak dersom det skulle være aktuelt å reinføre reinstammen i løpet av byggefasen til 420 kV Aurland-Sogndal eller riving av eksisterende kraftledning, jf. vilkår i anleggskonsesjonen.

Vinesstølen – gammel boreal lauvskog

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Avgrensning og tilpasning av baseplass ved Vinesstølen for å minimere inngrep i forekomst av Gammel boreal lauvskog.»

Baseplassene/riggpalassene ved Vinesstølen som er planlagt i boreal løvskog, B26A og B26B, ble behandlet og godkjent i NVEs vedtak datert 07.07.2021. NVE konstaterer at



baseplassene/riggplassene ble lagt til arealer det er hogd ut skog tidligere og at baseplassene/riggplassene ikke ville påvirke stående skog.

NVE vurderer at vilkåret er ivaretatt, forutsatt at anleggsarbeid og istandsetting skjer i tråd med MTA og NVEs vedtak datert 07.07.2021.

Fimreiteåsen naturreservat

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres for å minimere skader på terreng og vegetasjon og registrerte naturtyper der ledningen går igjennom Fimreiteåsen naturreservat.»

I tillegg er det satt følgende vilkår i anleggskonsesjonens punkt 10:

«For å dempe direkte innsyn til kraftledningstraseen og ivareta hensynet til naturmangfoldet skal skogrydding begrenses så langt det vurderes som hensiktsmessig, herunder gjennom Fimreiteåsen naturreservat.»

I MTA kapittel 6.5.1 har Statnett beskrevet hvordan Fimreiteåsen naturreservat vil bli påvirket av tiltaket. Blant annet går det fram at skogen har en høyde som krever hogst for å overholde avstandskrav. Statsforvalteren i Vestland har flere innspill til inngrep i Fimreiteåsen naturreservat. De mener det er viktig at ledningen blir plassert der den gjør minst skade på verneverdiene.

Statsforvalteren minner om at inngrepene i Fimreiteåsen naturreservat krever dispensasjon etter verneforskriften, og at en søknad må behandles etter naturmangfoldloven §48. De har i høringsuttalelsen kommet med en beskrivelse av hva en dispensasjonssøknad skal inneholde. NVE er kjent med at Statnett har søkt Statsforvalteren om dispensasjon.

Naturvernforbundet påpeker at det er uheldig med kraftlinjer i verneområder, da dette svekker vernestatusen. De mener Statsforvalteren har gjort en grundig jobb i saken, og ber om at Statsforvalterens foreslåtte tiltak for å redusere skadevirkninger av naturverdier blir fulgt opp. Til dette kommenterer Statnett at de vil søke Statsforvalteren og Verneområdestyret for Nærøyfjorden om dispensasjoner fra verneforskriftene for erstatning av dagens ledning med ny, konsesjonsgitt ledning. Tiltak for å begrense negative effekter vil bli omtalt i søknaden.

NVE konstaterer at Statsforvalteren i Vestland skal behandle dispensasjonssøknad fra verneforskriften. Statnett har orientert om at en slik søknad vil inneholde informasjon om hvordan negative effekter kan begrenses. NVE mener det er viktig at skogrydding begrenses til et minimum av hensyn til naturmangfoldet. Samtidig er det viktig å sørge for en driftsikker trasé.

NVE er opptatt av at erfaringer Statnett innhenter om skogrydding i anleggsfase, overføres til driftsfasen av prosjektet. Dette blir nærmere omtalt i eget avsnitt om «skogrydding» nedenfor.



Skogrydding

I konsesjonens vilkår nr. 10, er det satt vilkår om trasérydding;

«For å dempe direkte innsyn til kraftledningstraseen og ivareta hensynet til naturmangfoldet skal skogrydding begrenses så langt det vurderes som hensiktsmessig, herunder gjennom Fimreiteåsen naturreservat. Gjensetting av vegetasjon bør prioriteres på de strekningene hvor traseen krysser prioriterte naturtyper, der det er satt vilkår om kamuflerende tiltak og i krysningpunkter med vei og merkede turstier. Gjennomføring av skogrydding skal omtales i miljø-, transport og anleggsplanen.»

For vurdering av skogrydding gjennom Fimreiteåsen naturreservat, viser NVE til eget avsnitt om Fimreiteåsen naturreservat over.

Når det gjelder skogrydding for øvrig, viser NVE til MTA kapittel 6.2.8 hvor prinsipper for skogrydding er kort omtalt. NVE legger til grunn at [NVEs veileder om skogrydding i kraftledningstraseer](#) også benyttes som verktøy i forbindelse med skogryddingen.

Når det gjelder rydding av skog for øvrig har Statsforvalteren i sin uttalelse vist til et samarbeid de har med Sunnfjord Energi og Lærdal Energi om rydding av kraftledningstraseer i furuskogområder. Statsforvaltaren ber om at Statnett følger samme tilnærming for å unngå skade på gammel skog:

- Furutrær med avsluttet høydevekst som ikke kommer i konflikt med ledningen, får stå urørte.
- Furutre med avslutta høgdevekst som kommer i konflikt med ledningen, skal kuttes like under farlig høyde (furu setter ikke nye toppskudd).
- Unge furutrær i vekst (spiss topp) skal ikke felles dersom de vokser på myr, berg og andre steder der det er tydelig at furuskogen generelt ikke kommer i konflikt med ledninger.
- Unge furutrær i vekst på mer produktiv grunn kan felles.

Til dette svarer Statnett at skogrydding er basert på prinsipp for skånsom hogst. For å identifisere skog som må hugges, har Statnett gjennomført en laserscanning av vegetasjon. NVE mener laserscanning er et godt virkemiddel for å oppfylle konsesjonens vilkår om begrenset skogrydding i anleggsfase. Vi mener imidlertid at innspillet fra Statsforvaltaren er gode prinsipper å ha med seg i arbeidet med skogrydding, ikke bare i anleggsarbeidet men i hele kraftledningens levetid. NVE forventer at prinsippet om skånsom skogrydding inkluderes i Statnetts internkontrollsystem (IK-energi) for dette prosjektet, slik at temaet også ivaretas i driftsfasen av 420 kV Aurland – Sogndal.

NVE vurderer at MTA ivaretar konsesjonens vilkår om skogrydding i tilstrekkelig grad. NVE forventer at prinsippet om skånsom skogrydding inkluderes i Statnetts internkontrollsystem for prosjektet, slik at temaet også ivaretas i driftsfasen av kraftledningen.



Dueskardstølen

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Beskrive hvordan ledningen skal bygges forbi Dueskardstølen for å minske synligheten av ledningen fra stølsområdet.»

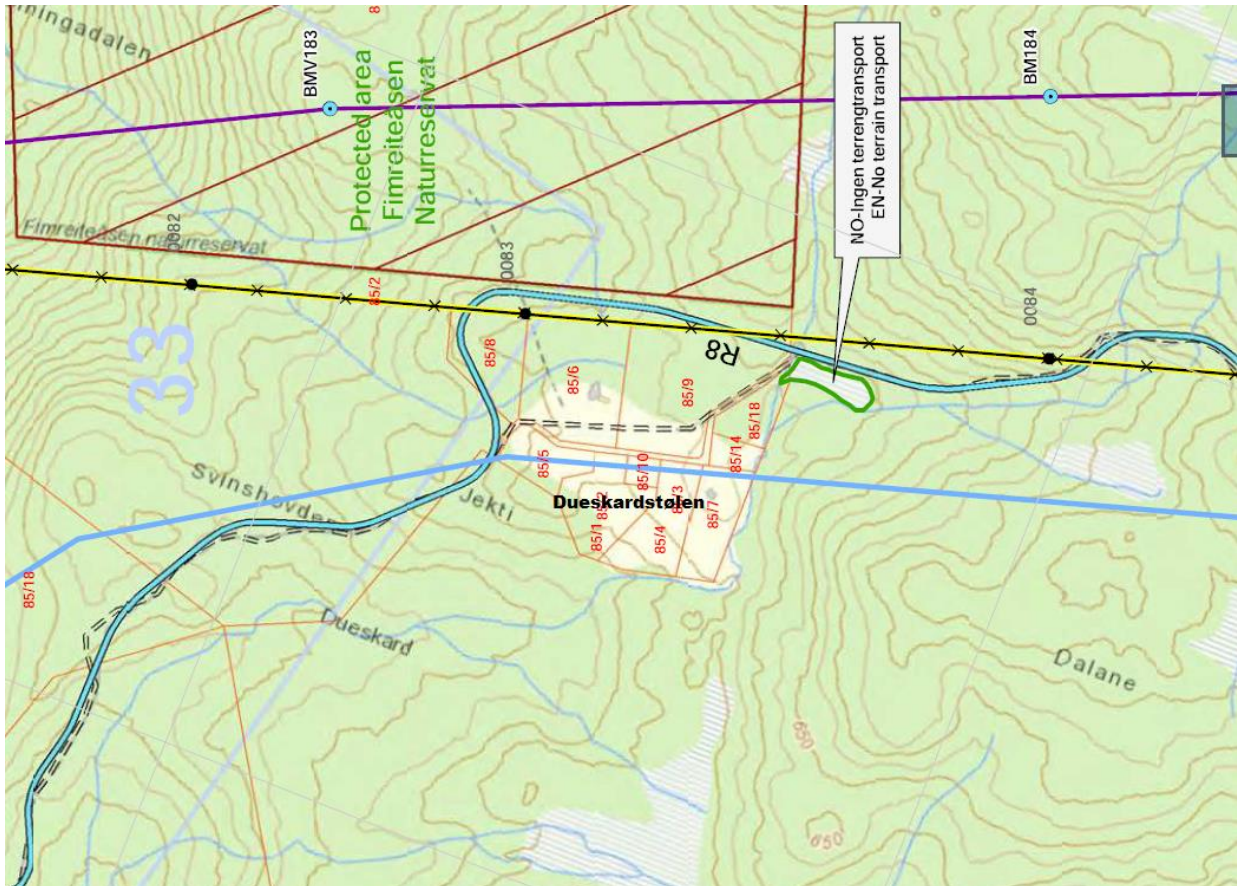
Dueskardstølen er en støl som er vurdert til å være et viktig kulturmiljø. I notatet «bakgrunn for vedtak» for anleggskonsesjonen, er Dueskardstølen beskrevet som et område som er mye benyttet av blant annet turfolk. NVE har i konsesjonsbehandlingen påpekt at det er viktig med god planlegging av mastepunkter for å redusere synligheten av kraftledningen.

Eksisterende ledning går på nordsiden av Dueskardstølen. I MTA kapittel 6.5.5 går det fram at den nye kraftledningen er trukket lenger bort fra stølen, sammenlignet med dagens kraftledning (MTA kartblad 34). Den nye traseen er plassert i skogsterreng ca. 200 meter nord for stølsområdet for å bevare uhindret utsikt mot sør. Statnett opplyser at det vil bli stående igjen et bredt belte med skog mellom stølen og ny ledningstrasé i nord. Eksisterende ledning rives, og to eksisterende mastepunkt erstattes med ett nytt. Statnett vurderer at den visuelle virkninger av ny ledning blir vesentlig mindre enn ved dagens ledning. NVE er enig i vurderingen til Statnett.

Den eksisterende Fimreiteveien (R8), som skal oppgraderes i forbindelse med anleggsarbeidet (jf. vei R8 i MTA kart), går i dag tett inntil Dueskardstølen. Statnett har lagt om veitraseen noe forbi Dueskardstølen for å øke avstanden til stølen.

Figur 1 viser kraftledning som skal rives, trasé for ny ledning og trasé for oppgradert Fimreitevei R8 forbi Dueskardstølen. NVE mener det er viktig at skogen ikke hogges mer en strengt nødvendig. Både for at skogen kan skjerme noe for innsyn til ledningen fra Dueskardstølen, men spesielt fordi ledningen i dette området går gjennom Fimreiteåsen naturreservat.

Av hensyn til brukere av området, mener NVE at det er viktig med god informasjon om anleggsarbeidet. Dette kan eksempelvis gjøres i form av at det settes opp skilt langs naturlige innfartsårer til området. NVE understreker at informasjon også vil være viktig i forbindelse med arbeidet knyttet til riving av eksisterende ledning.



Figur 1 viser planlagt anleggsaktivitet i nærheten av Dueskardstølen. Eksisterende ledning som skal rives, er markert gult. Ny kraftledning er vist som lilla strek 200 meter nord for stølsområdet. Oppgradering av Fimreiteveien (R8) forbi Dueskardstølen er vist med lyseblå strek.

NVE mener at Statnett gjennom detaljplanlegging av kraftledningstraseen og vegtrase R8 har økt avstanden til Dueskardstølen, og at dette sammen med bevaring av skog for å hindre innsyn til ledningen fra Dueskardstølen vil redusere de visuelle virkningene fra kraftledningen. NVE anser på bakgrunn av dette at vilkåret i konsesjonen som oppfylt.

Hakkespett - Middagshaugen

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Hvordan anleggsarbeidet og detaljplanleggingen av ledningstraseen på Middagshaugen kan ta hensyn til lokaliteten av hakkespetter.»

NVE konstaterer at Middagshaugen i naturbase er registrert som en gammel boreal løvskog og hvor verdien av naturtypen er satt til svært viktig. I MTA kap 6.5.3 opplyses det om at eksisterende kjørespor i området skal opparbeides til permanent vei (merket R8 i MTA-kart nr 34), og at traseen passerer ca. 100 meter fra foten av Middagshaugen. Statnett påpeker at det altså ikke skal gjøres fysiske inngrep i skogen som omkranser Middagshaugen.



Som vilkåret i anleggskonsesjonen påpeker, er det i Middagsåsen registrert flere forekomster av hakkespetter, med flere sjeldne og truede arter. Fimreite veglag viser til Miljødirektoratets faktaark¹ om Middagshaugen, hvor det går fram at dvergspett, flaggspett, kvitryggspett og grønnspett sannsynligvis hekker i eller nær lokaliteten. Etter NVEs vurdering vil oppgradering av eksisterende vei om lag 100 meter fra naturtypen innebære støyende arbeider, som kan virke forstyrrende for hekkende hakkespetter.

Når det gjelder bygging av selve kraftledningen, er det spesielt støy fra helikoptertrafikk som kan være forstyrrende for hekkende fugl. Statnett opplyser i MTA at helikopter som hovedregel vil benytte korridorer langs kraftledningene med utstrekning på ca. 100 meter på hver side av traséene. Dette vil gi en avstand på ca. 500 meter mellom ny ledningstrase og Middagshaugen, og begrense forstyrrelsen på hakkespettlokaliteten.

Det foreligger lite kunnskap om hvordan norske hakkespett påvirkes av denne typen forstyrrelser. Det som foreligger av kunnskap om hakkespetter og forstyrrelser er fra USA². Der rapporteres en gjennomsnittlig fluktavstand for mennesker til fots, utenfor hekketid på ca. 14 meter, for arter i ordenen Piciformes, der hakkespettene høre hjemme. Studier fra USA viser også at militær øvingsaktivitet nær hekkelokaliteter for kvaespett (Red-cockaded woodpecker), ikke påvirket overlevelse og reproduksjon³. Overføringsverdier av disse studiene er usikker, men vi vurderer at avstanden på 500 m er utenfor det som kan anses som forstyrrelsesavstander for hakkespetter. Etter NVEs vurdering er skogrydding trolig et større potensielt problem for hakkespett, enn forstyrrelsen fra anleggsarbeidet. Vi mener det derfor er bra at Statnett ikke vil gjøre noen fysiske inngrep i skogen som omkranser Middagshaugen. Samtidig konstaterer vi at Middagshaugen naturtype ikke er markert i MTA. Selv om avstanden på det nærmeste er 100 meter slik at risikoen for at naturtypen skal bli direkte påvirket av anleggsarbeidet derfor er liten, mener vi en med fordel kunne markert området som restriksjonsområdet i kartet.

NVE har fått inn flere innspill som gjelder veg R8. Dette blir nærmere omtalt under avsnitt om «arealbruk» nedenfor.

Av hensyn til hakkespettlokalitet i Middagsåsen, vil NVE sette vilkår om at Middagshaugen naturtype markeres som hensynssone i MTA-kartet.

¹ <https://faktaark.naturbase.no/?id=BN00000536>

² Livezey, K. B., Fernandez-Juricic, E., & Blumstein, D. T. (2016). Database of bird flight initiation distances to assist in estimating effects from human disturbance and delineating buffer areas. *Journal of Fish and Wildlife Management*, 7(1), 181-191.

³ Delaney, D. K., Pater, L. L., Melton, R. H., MacAllister, B. A., & Dooling, R. J. (2002). *Assessment of Training Noise Impacts on the Red-cockaded Woodpecker*. CONSTRUCTION ENGINEERING RESEARCH LAB (ARMY) CHAMPAIGN IL



Rovfugl

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Hvordan hekkelokaliteter for rovfugl kan hensyntas under anleggsfasen.»

Statsforvaltaren har i sin uttalelse påpekt at de midlertidige baseplassene B8C og B8D ved mast FM71 er planlagt mellom 500m – 1000 m fra en hekkeplass for kongeørn.

Statsforvaltaren presiserer at de midlertidige baseplassene er uheldig plassert, og vil føre til at hekkeplassen ikke kan brukes. Statsforvaltaren påpeker at hekketiden er i mai og juni (juni/juli i fjellet) og at det bør unngås å gjøre fysiske inngrep og støyende arbeider ved hekkelokaliteter i denne perioden.

Statnett har som kommentar til uttalelse fra Statsforvaltaren påpekt at konsekvensutredningen ikke har vist forekomst av hekkelokaliteter av truede arter tett på anleggsområdene. MTA-kartene viser traséer for helikopterbygging som angir en viss avstand til den nevnte registreringen. Kongeørn har normalt flere hekkelokaliteter som de veksler på å bruke, og er dermed sjelden avhengige av tilgang til kun én hekkelokalitet. Statnett har deltatt i finansiering av forskningsprosjekt om kraftledninger og kongeørn i en rekke år. Statnett har konkret erfaring med at kongeørn har hatt vellykket hekking tett på anleggsområder selv der det har vært forstyrrelser både før og under selve hekkeperioden. Forskning har også vist at kongeørn raskt tar i bruk hekkeplasser på nytt i områder som er blitt forstyrret når forstyrrelsene opphører. Statnett vurderer eventuelle forstyrrelser som midlertidige og noe som i begrenset grad påvirker bestanden selv om hekking utgår ett eller to år. Kongeørn har for tiden status LC, livskraftig, i norsk rødliste for arter.

NVE konstaterer forstyrrelser for fugl generelt, er større i anleggsfase enn i driftsfase. Det er spesielt helikopterflyging som utgjør det største forstyrrelseselementet for hekkende fugl. I MTA kap 6.5.4 går det fram at Statnett har innhentet informasjon om hekkelokaliteter fra blant annet Statsforvaltaren. På bakgrunn av denne informasjonen har Statnett innført en korridor for helikoptertrafikk som er avgrenset til 100 meter på hver side av ledningstraseene. I tillegg går det fram av MTA-kartet at det i enkelte områder er tidsavgrensede flyrestriksjoner, som vil ivareta nødvendige avstander til de registreringer som foreligger. Det er ikke gjort noen særskilte tiltak for å hensynta hekkelokalitet for kongeørn i nærheten av baseplassene som Statsforvaltaren påpekte i sin uttalelse. NVE er imidlertid enig i vurderingen fra Statnett om at kongeørn normalt har flere alternative hekkeplasser. Vi mener bygging av kraftledningen vil føre til en forstyrrelse som er av midlertidig karakter for den konkrete hekkelokaliteten.

NVE har gjort søk i artskart for sensitive arter, og funnet at det er en tidligere hekkelokalitet for kongeørn ved Vassbydi. NVE viser til at det er en gammel lokalitet og at det er usikkert om den fortsatt er i bruk. NVE konstaterer at avstanden til ledningen er mer enn 1 km, som er hensynsonen for hekkende kongeørn.

NVE mener de tiltakene som er beskrevet i MTA vil ivareta hensynet til rovfugl i anleggsfase i tilstrekkelig grad. Under forutsetning om at dette følges, mener vi konsesjonsvilkåret er ivaretatt.



Bleia-Storebotn landskapsvernområde

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår: «*Hvordan anleggsarbeidet innenfor Bleia-Storebotn landskapsvernområde skal gjennomføres for å gi minst mulig virkninger på terrenget.*»

NVE konstaterer at Bleia-Storebotn landskapsvernområde også er et verdensarvområde. I MTA kapittel 6.2.5 har Statnett orientert om at anleggsarbeidet i landskapsvernområdet vil være helikopterbaserte. Verneforskriften for Bleia-Storebotn landskapsvernområdet angir et generelt flyforbud under 300 meter/1000 fot, og forbud mot landing. Statnett vil søke om unntak fra vernebestemmelsene i disse områdene for helikoptertransport og landing.

I MTA kapittel 6.5.1 opplyser Statnett at de kun vil benytte beltegående gravemaskin i forbindelse med fundamentarbeidet. På store deler av strekningen er det kjørespor fra tidligere aktivitet fra mange år tilbake. Belting skal foregå i eksisterende kjørespor i størst mulig grad, og derfra ut til det enkelte mastepunkt. Nærøyfjorden verneområdestyre har i høringsuttalelse påpekt at tiltaket må søkes og håndteres etter verneforskriften §3, pkt 1.3. Til dette kommenterer Statnett at de vil søke om nødvendige tillatelser for bygging og for motorisert ferdsel i verneområdet.

Mange steder er det et svært tynt vekstlag, noe som vanskeliggjør avskaving, lagring og tilbakeføring. Statnett vil stille krav til entreprenøren om skånsom ferdsel, kjøring i eksisterende spor der det er mulig, og bevaring og tilbakeføring av toppmasser, selv der det er begrenset med humus i topplaget. Statnett har i kommentar til høringsuttalelse opplyst at det ikke er planlagt å tilføre masser for revegetering i verneområdet, men at det kan være behov for å tilføre graderte masser som pukk eller grus for fundamentering som er masser uten organisk materiale. Selv om det er lite vekstmasser i dette området, mener NVE det er svært viktig at Statnett/entreprenør gjør sitt ytterste for at disse massene behandles slik at det kan benyttes til arbeidet med istandsettingen. I tillegg til kjørespor/riggplasser, er dette særlig viktig ved mastepunktene. NVEs erfaring fra anleggsarbeid i områder med lite vekstmasser, som er tilfelle i dette området, tilsier at det som er av vekstmasser er prosjektets «gull».

NVE vil ikke tillate at det tilføres masser for revegetering i verneområdet. I den forbindelse viser vi til verneforskriftens punkt 2.1 «*plantelivet skal vernast mot skade og øydelegging. Innføring av nye plantearter er forbode*». Dersom en ikke lykkes med å ta vare på vekstmassene, vil en ikke ha masser tilgjengelig til arbeidet med istandsetting og en risikerer at fundamentene fremstår som «sår» i terrenget. Når det gjelder kjørespor, ber NVE Statnett vurdere å gjennomføre terrengforsterkende tiltak, dersom det vil redusere risikoen for kjøreskader.

NVE mener MTA, sammen med dette vedtaket, i tilstrekkelig grad gir føringer for hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres for å gi minst mulig virkninger for terrenget, jf. konsesjonsvilkår.



Fremmede arter

Nærøyfjorden verneområdestyre har i uttalelsen påpekt at følgende punkt i verneforskriften for Bleia-Storebotn landskapsvernområde er relevant for MTA-planen:

«2.1 Plantelivet skal vernast mot skade og øydelegging. Innføring av nye planteartar er forbode.»

Fremmede arter er ikke omtalt i MTA-planen. NVE bemerker at det er viktig å undersøke om det finnes fremmede arter innenfor anleggsområdet før anleggsarbeidet starter, og at anleggsarbeidet planlegges slik at man unngår eventuell spredning av disse. NVE påpeker at dette gjelder generelt for alle områder som blir berørt av anleggsarbeidet, men at dette er spesielt viktig i landskapsvernområdene. Det er også viktig å merke seg at flytting av jordmasser kan medføre spredning av fremmede arter uten at man er klar over det.

NVE legger til grunn at Statnett gjennomfører nødvendige tiltak for å hindre spredning av eventuelle fremmede arter (jf. forskrift om fremmede organismer §24 (1) og (2)).

Arealbruk

I forbindelse med konsesjonsbehandling av 420 kV Aurland – Sogndal, ble det meddelt tillatelse og ekspropriasjonstillatelse til å etablere/oppgradere permanente anleggsveier/riggplasser/massetak. Mange av de eksisterende veiene/kjøresporene ble etablert i forbindelse med bygging av de eksisterende kraftledningene på 1960- og 1970-tallet.

I MTA-kartene vises veier, kjørespor, riggplasser og massetak, som skal benyttes i anleggsarbeidet. Som følge av detaljplanlegging, og høringsinnspill til MTA, er arealene justert for enkelte områder. Reviderte MTA-kart, som legges til grunn for dette vedtaket, er datert 16.12.2021 (for kartblad 11 – 20 og kartblad 21 til 28), 18.12.2021 (for kartblad 39-43), og 11.03.2022 (for kartblad 1 – 10 og 29 – 38). Nedenfor følger en nærmere omtale av etablering av anleggsveier, kjørespor, riggplasser og massetak.

NVE gjør oppmerksom på at permanent arealbruk som ikke omfattes av konsesjonen, og som ikke er nødvendig i driftfase, må omsøkes etter annet lovverk. Dette blir nærmere omtalt nedenfor.

Anleggsveier

I MTA går det fram at veier som oppgraderes og bygges vil ha en 5 til 6 meters bredde. Statnett opplyser at nye veier, og veier som skal oppgraderes, bygges etter til veiklasse 4. NVE er av den generelle oppfatning at etablering/oppgradering av vei er et omfattende terrenginngrep, og at dette krever et spesielt fokus både med tanke på linjeføring i terrenget og selve anleggsarbeidet. Det er spesielt i krevende og sidebratt terreng at det er 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. Utforming, arrondering og istandsetting av veiene må utføres slik at farlige skrenter og



ustabile skråninger unngås. NVE konstaterer at Statnett sommeren/høsten 2021 har detaljprosjektert veier som skal oppgraderes. NVE er svært positiv til dette, da vi mener god planlegging og prosjektering i forkant av anleggsarbeidet er en viktig faktor for å oppnå et godt sluttresultat.

I «Normaler for landbruksveier»⁴ opplyses det at avstand mellom møteplasser for en veg som bygges etter veiklasse 4 ikke bør være mer enn 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 har mottatt innspill fra grunneiere på Fimreite som er opptatt av at veiene bygges med en kvalitet som reduserer vannskader. NVE er enig i at det er viktig at veier anlegges på en måte som ikke endrer de hydrologiske forholdene ovenfor og nedenfor inngrepet. Vi legger til grunn at Statnett følger «normaler for landbruksveier» for veiklasse 4 når det kommer til etablering av stikkrenner, grøfter m.v.

NVE konstaterer at vegetasjonsrydding, mellomlagring av masser i ranker og separering av ulike massefraksjoner er omtalt i Statnetts Håndbok i terrengbehandling⁵. Erfaringer fra tidligere prosjekter viser at dette er forhold som er av avgjørende betydning for hvor godt man lykkes med arrondering og istandsettingen. Ettersom dette er et tema som er relevant for all arealbruk, er dette nærmere omtalt under avsnittet «Oppsummering arealbruk».

Når det gjelder sprengsteinssøl, skal dette samles inn og ryddes opp. NVE vil sette vilkår om dette. For å redusere risikoen for sprengsteinssøl, anbefaler NVE at det ved sprenging 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.

NVEs vurdering av høringsinnspill til veg R8

NVE har mottatt flere innspill om gjelder veg R8. Fimreite veilag har i høringsuttalelse påpekt at eksisterende traktorvei R8 mellom Vetlareset og Dueskarstølen har fire bratte partier og at det er en høydeforskjell på ca. 100 meter (MTA kartblad 33, 34, 5). Fimreite veilag mener det bør være mulig å legge en veilinje som er flatere, og samtidig legges lenger vekk fra naturtypen på Middagshaugen ved å avvike fra eksisterende trasé for traktorvei. Dette er også kommentert i høringsuttalelse fra Per Mange Fimreite. Statsforvaltaren har i sin uttalelse påpekt at det er viktig at den nye veien ikke avviker fra eksisterende traktorvei.

NVE er enig med Fimreite veilag at en flat veitrasé, hvor en unngår bratte horisontale og vertikale kurvaturer, ofte vil være godt landskapstilpasset veitrasé og mindre synlig i

⁴ ["Normaler for landbruksveier", veiklasse 4 \(skogkurs.no\)](https://www.skogkurs.no)

⁵ [Statnett Håndbok i terrengbehandling \(Statnett.no\)](https://www.statnett.no)



terrenget. NVE mener dette er spesielt viktige prinsipper ved etablering av veier av permanent karakter. Samtidig er det viktig at veien tar hensyn til andre viktige verdier, slik som Middagshaugen naturtype som i dette eksempelet. NVE ba derfor Statnett om å detaljplanlegge veiene som skal oppgraderes i forbindelse med byggingen av 420 kV ledningen Aurland – Sogndal. I den reviderte MTA-planen (datert 22.12.2021) har Statnett lagt om vei R8 på enkelte strekninger, for å sikre akseptabel stigning og kurvatur av hensyn til transporten ved anleggsarbeidet. NVE mener det er bra at Statnett har detaljplanlagt veitraseen i dette området, for å sikre at det er den beste veitraseen som bygges. Enkelte steder vil imidlertid dette føre til at to parallelle veier vil ligge i nærheten av hverandre. For å redusere visuelle virkninger, vil NVE sette vilkår om at der eksisterende vei erstattes med ny vei i en annen trasé, så skal eksisterende vei tilbakeføres.

NVE er for øvrig enig med Statsforvalteren om at det er viktig at veien ikke anlegges nærmere Middagshaugen naturtype enn hva som er dagens situasjon, vi konstaterer videre at Statnett legger opp til at dette oppfylles ut fra det som står beskrevet i MTA. Som påpekt i avsnitt «Middagshaugen» over, er ikke Middagshaugen naturtype markert i MTA. Selv om avstanden mellom veg R8 og Middagshaugen på det nærmeste er 100 meter og at risikoen for at naturtypen skal bli direkte påvirket av anleggsarbeidet derfor er liten, mener vi en med fordel kunne markert området som hensynssone i MTA-kartet.

Kjørespor

I anleggsperioden vil det være behov for å transportere gravemaskin i terrenget inn til og langs ledningstraseen. Statnett har rett til å ta seg fram i rettighetsbelte til kraftledningstraseen, i tillegg til dette har Statnett planlagt å bruke eksisterende veier og kjørespor til dette arbeidet. Men det er også behov for å gå utenfor tidligere opparbeida kjørespor. I MTA kapittel 6.4.1 opplyser Statnett at transportruter er vist i MTA-kart og at alle kjøretøy skal ha montert GPS-sporing. Ved transport i utmark skal eksisterende kjørespor i utgangspunktet følges. Det søkes om å avvike eksisterende kjørespor (vist i MTA kart) innenfor enn korridor på inntil 100 meter, dersom stedlige forhold tilsier at det vil medføre mindre terrengskader enn å følge eksisterende kjørespor. Aurland kommune påpeker det er viktig med dialog med lokalkjente og kulturminnemyndigheten dersom det er aktuelt å foreta justeringer av kjørespor.

NVE viser til vår [veileder for MTA nettanlegg](#), hvor det legges opp til at kjørespor kan vises som en korridor i MTA-kart. Innenfor denne korridoren skal konsesjonær sammen med entreprenør finne det kjøresporet som gir minst virkninger i terrenget, under forutsetning om at det foreligger aksept fra grunneier. MTA-kartet viser kjøresporet som en strek, det vil si at korridoren kan utvides 50 meter til hver side av midtstreken som er vist i MTA-kartet. For å ha kontroll på hvor bred korridoren er i utstrekning, må denne vises på digitale kart. Dersom det er behov for å legge kjøresporet utenfor korridoren, må dette søkes som endring av MTA-plan. Det samme gjelder for eventuelt nye kjørespor, som ikke er vist i MTA-kart som ligger til grunn for dette vedtaket. NVE viser til vår nye [veileder i terrengbehandling](#), hvor blant annet avsnitt 3.3.3 omtaler prinsipper for barmarkskjøring/terrengtransport som reduserer terrenginngrep. Dersom anleggsarbeidet gjennomføres i tråd med disse prinsippene, mener NVE at fleksibiliteten en korridor gir, vil redusere avtrykket fra anleggsarbeidet. Dette ilegger imidlertid Statnett et større ansvar å



følge opp entreprenør, slik at en kontrollerer at entreprenør alltid velger traseer for kjørespor som gir minst mulig terrengskader samtidig som kjøresporet ikke berører områder av viktig verdi.

For å minimere risikoen for terrengskader, understreker NVE at det er en fordel om terrengtransport foregår på frossen mark. Ved kjøring på barmark, mener NVE det er en fordel å benytte beltegående kjøretøy med lavt marktrykk. NVE setter krav til at terrengskader i områder med dårlig bæreevne og slitestyrke skal forebygges. Hvilke avbøtende tiltak som bør benyttes beror på aktuell type kjøretøy. Eventuelle bløte kjørespor må forsterkes umiddelbart slik at ikke sporet utvides. Dere skal tilstrebe at samme kjørespor benyttes ved kjøring på barmark, viftekjøring skal unngås ved at kjøretraseene merkes. Ved etablering av kjørespor i sidebratt terreng, eller ved kryssing av vassdrag og mindre bekker må det påses at dette ikke fører til erosjon.

Villreinnemda er bekymret for at terrengkjørespor skal gjøre det enklere for folk å ta seg inn i landskapsvernområdet. De er særlig bekymret for at området blir mer brukt av terrengsyklister og ATV. På bakgrunn av dette mener villreinnemda på generelt grunnlag at bruken av helikopter må økes for å redusere behov for terrengspor. Dersom det må etableres nye kjørespor, ber Villreinnemda om at disse tilbakeføres til det opprinnelige. Det er spesielt to partier som villreinnemda kommenterer i sin uttalelse til MTA. Det er:

- Eksisterende vei R3 vestover fra nordsiden av Flotvatnet, som Villreinnemda mener må stenges med bom også i fremtiden (MTA kartblad 41). Fra enden av eksisterende vei ved Flotvatn og inn til Soleibakkvotni, skal det etableres et kjørespor R4 og R4A-R4D (MTA kartblad 40, 15-18). Villreinnemda ber om at dette kjøresporet tilbakeføres. Dersom det ikke tilbakeføres, må det som minimum lages et parti i starten av veien som kan fungere som en barriere for terrengsykler og ATV. Terrengsporet bør ikke forlenges i samme standard som eksisterende spor.
- Villreinnemda ber om at terrengspor R5D fra Frønningen og innover i Storebotn landskapsvernområde tilbakeføres (MTA kartblad 11, 12, 13). Også her ber Villreinnemda om at det minimum lages et parti i starten av veien som kan fungere som en barriere for terrengsykler og ATV. Terrengsporet bør ikke forlenges i samme standard som eksisterende spor.

Til dette kommenterer Statnett at de vil istandsette eventuelle skader på anleggsveien R3 fra Flotane etter bruk. Det skal være bom på veien også i anleggsperioden. Restriksjoner på veien ut over dette kommenterer Statnett at er et forhold som må avgjøres mellom veieiere, rettighetshavere og forvaltningen.

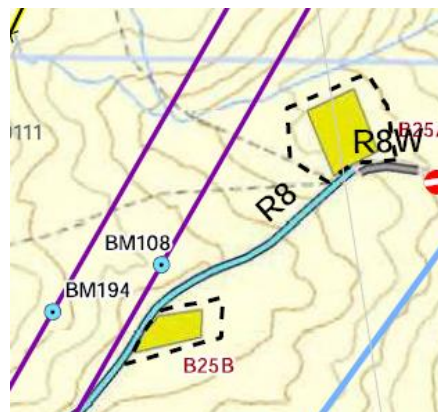
NVE konstaterer at tabell på side 7 i MTA viser at R4, R4A-R4D og R5D er terrengkjørespor for belting av gravemaskin. Til dette kommenterer Statnett at det er behov for belting av gravemaskin langs hele traséen for utgraving av mastepunkt. Terrengskader vil bli istandsatt fortløpende etter som mastepunkt blir ferdigstilt. Utover terrengkjørespor for gravemaskin og eksisterende veier som skal oppgraderes, kommenterer Statnett at det meste av transport vil foregå med helikopter.



NVE påpeker at kjørespor i hovedsak er midlertidige terrenginngrep som skal istandsettes tilbake til det opprinnelige. Dersom det er behov for å gjøre terrengforsterkende tiltak for å forebygge risikoen for terrengskader, må dette gjennomføres. Viftekjøring skal ikke forekomme.

Baseplasser/riggplasser

Tillatelse til å etablere baseplasser/riggplasser er gitt i konsesjonsvedtaket, og er vist som punktmarkeringer i kart vedlagt anleggskonsesjonen. I MTA-prosessen detaljplanlegges anleggsarbeidet, og MTA-kartet viser avgrensningen av arealene som skal tas i bruk til baseplass/riggplass. I MTA-kartet er det ved enkelte baseplasser/riggplasser vist en stiplet linje rundt baseplassen/riggplassen, jf. figur 2. Ifølge Statnett er dette opprinnelig ment som en arealbruksgrense, dersom det eksempelvis skulle være behov for noe utfylling ved opparbeidelse av arealet. I epost datert 16.03.2022 opplyser Statnett at den stiplede linjen fjernes i MTA-kartene. På bakgrunn av tilbakemelding fra Statnett, vil dette godkjenningsvedtaket kun gjelde for baseplasser/riggplasser markert gult og oransje i MTA-kart, uten stiplede linjer..

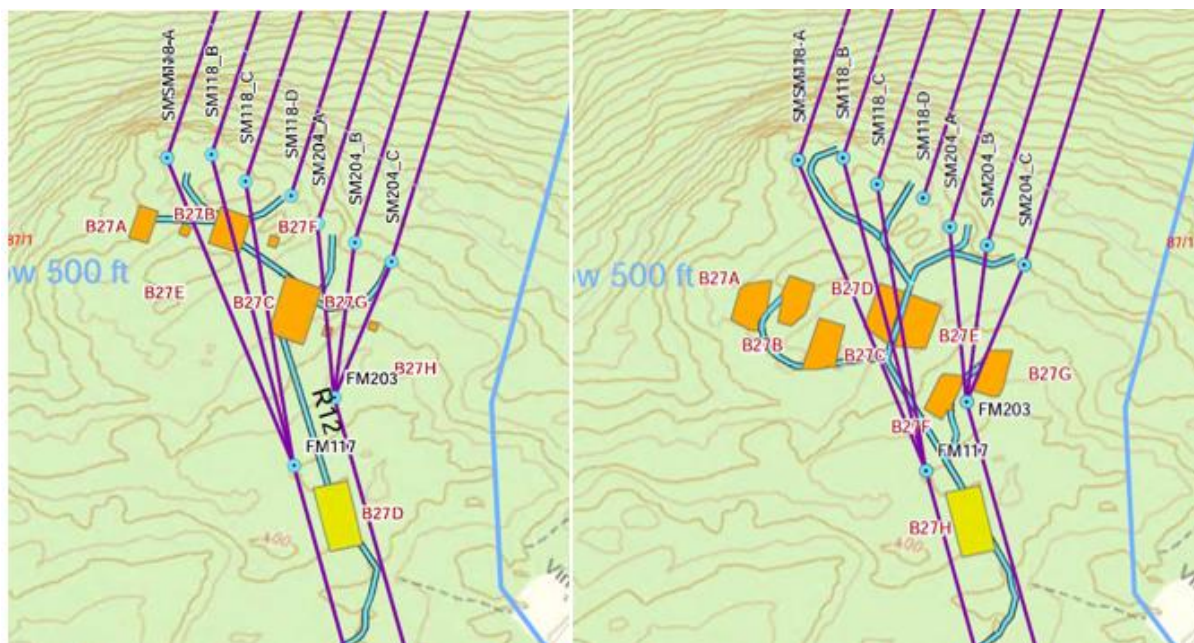


Figur 2 viser eksempel på baseplasser hvor inngrepsgrensen er vist med stiplet linje (utsnitt fra MTA-kart 4)

I MTA kapittel 4 har Statnett i tabell 5 samlet en oversikt over hvilke endringer som er gjort fra den løsningen som ble meddelt konsesjon. I denne tabellen går det fram at det er behov for flere midlertidige baseplasser/riggplasser sammenlignet med det som lå til grunn for anleggskonsesjonen. Det søkes om tillatelse til å etablere disse gjennom MTA-planen.

NVE legger til grunn at Statnett følger prinsipper som forklart i Statnetts terrenghåndbok og NVEs veileder for terrengbehandling, ved opparbeidelse og istandsetting av baseplasser/riggplasser. NVE konstaterer at baseplasser/riggplasser som hovedregel er midlertidig arealbruk, som skal tilbakeføres til det opprinnelige etter bruk. For at baseplasser/riggplasser skal kunne være permanent arealbruk, må Statnett ha behov for arealet i driftsfase.

I konsesjonen er det gitt tillatelse til at det opparbeides permanente baseplasser/riggplasser ved hvert fjordspenn med et areal på inntil 60 dekar (jf. MTA-kart 3, 5, 8 og 32). Begrunnelsen for at disse kan etableres permanent, var etter en vurdering av at et eventuelt utfall på fjordspennene i driftsfase vil være kritisk for forsyningssikkerheten. Det er derfor viktig at Statnett raskt kan komme til for å rette feilen, uten å måtte gjøre omfattende anleggsarbeid. I forbindelse med utarbeidelse av MTA-plan har Statnett i samarbeid med entreprenør spesifisert størrelsen på arealene. Nærmere detaljplanlegging i løpet av behandlingen av MTA har imidlertid økt arealbehov for baseplassene/riggplassene ved fjordspennene, dette ble omsøkt i søknad datert 17.03.2022. Nedenfor vises et eksempel av hvordan baseplassen ved Vinestølen har endret seg fra opprinnelig MTA til søknad 17.03.2022:



Figur 3 viser baseplasser/riggplasser som skal etableres ved fjordspennet sør for Sognefjorden, på Vinestølen. Kartet til venstre viser hvordan baseplassene/riggplassene opprinnelig var omsøkt i MTA, mens kartet til høyre viser justert løsning, omsøkt i søknad datert 17.03.2022. Permanente baseplasser/riggplasser er merket oransje, mens midlertidige er merket gult.

NVE konstaterer at permanente baseplasser/riggplasser ved fjordspennene innebærer store terrenginngrep. Justert løsning, slik som omsøkt i søknad datert 17.03.2022, vil innebære et enda mer omfattende inngrep enn hva som var den opprinnelige planen. Totalt vil inngrepet for de permanente baseplassene/riggplassene være 385 m² større for løsningen vist i kartet til høyre i figur 3, sammenlignet med løsning skissert til venstre. Vi konstaterer imidlertid at det totale arealbruket er på 2345 m², dvs. 2,3 dekar, og godt innenfor det konsesjonsgitte arealet som var på 60 dekar. Tilsvarende endring er omsøkt for baseplassene/riggplassene tilknyttet de andre fjordspennene i søknad 17.03.2022.

Statnett har begrunnet endringen av baseplasser/riggplasser ved fjordspennene med at arealene er nødvendig fordi linene som strekker over fjordene er tyngre enn vanlige fjordspennlinjer. De krever derfor tyngre utstyr og større avstander mellom spennmaster og strekkeutstyret. I tillegg er også veitraseene fram til baseplassene/riggplassene tilpasset baseplassene/riggplassene.

NVE har forelagt endringene for Sogndal kommune, som ikke har merknader til endringen i baseplasser/riggplasser. Men de påpeker at større inngrep vil ha større landskapsvirkninger og dermed også virkning for friluftsliv. De viser derfor til at det er viktig å begrense terrenginngrepet til et minimum, at det er fokus på massebalanse i disse områdene, at anleggsarbeid/istandsetting gjøres etter «beste praksis». NVE støtter innspillene fra Sogndal kommune. Spesielt er vi opptatt av at vekstmasser legges opp på bærelaget, for å legge til rette for naturlig revegetering. På sikt, når vegetasjon har etablert seg, vil ikke arealinngrepet fremstå like markant, samtidig som man sørger for at bærelaget ligger tilgjengelig dersom det skulle være behov i driftsfase. På en annen side bemerker NVE at det er forholdsvis skrint med vekstmasser i disse områdene. Det vil derfor trolig ikke være mulig å dekke hele baseplassen/riggplassen med vekstmasser. Et mulig



tiltak for å øke tilgangen på vekstmasser, som også er påpekt av Sogndal kommune, er at vekstmasser fra veitraseene som opparbeides i nærheten benyttes som tildekking av baseplassene/riggplassene. Ettersom det er lite vekstmasser tilgjengelig, understreker NVE viktigheten av at vekstmasser skaves av og lagres slik at frøbanken ikke dør. NVE vil sette vilkår om dette.

Dersom det er andre arealer hvor grunneiere eller andre ønsker at areal som opparbeides som baseplasser/riggplasser skal beholdes permanent, men hvor Statnett ikke har behov i driftsfase, må dette søkes kommunen i medhold av plan og bygningsloven. Et eksempel på dette er Fimreite veglag som ønsker at baseplass/riggplass B18A blir permanent parkeringsplass/lunneplass etter endte anleggsarbeider, og Sogndal kommune som i sin høringsuttalelse har bedt om at baseplassen ved kaia på Fimreite tilbakeføres på en slik måte at den kommer allmennheten til gode i form av friluftsliv/badeplass eller lignende. Dersom dette skal tilbakeføres til et annet formål enn slik det opprinnelige var, er dette en privatrettslig avtale mellom Statnett og grunneier, i tillegg til at arealbruken må godkjennes etter rett lovverk.

Det er viktig at inngrep vurderes med tanke på naturfare, både om de kan bli skadet av skred eller om anleggsarbeidene i seg selv kan utløse skred. Ved opparbeidelse av baseplasser/riggplasser, både midlertidige og permanente, understreker NVE at det er viktig å gjøre nødvendige tiltak for å sørge for at de hydrologiske forholdene ikke blir påvirket.

Massetak og masselager

I MTA opplyses det at vil være behov for fem massetak i forbindelse med bygging av veier og riggplasser. I MTA-kartene er disse merket B7A og B7B på Kaldeklettane (MTA-kart 41), B12A på Frønningen (MTA-kart 40), B17 ved Vetlareset (MTA-kart 33), MF1, MF2 og MF3 ved Fimreitevegen R10 (MTA-kart 33), og M1, M2, M3 Venesveien R11 (MTA-kart 36, 37). Massetakene langs Fimreitevegen R10 og Venesveien R11 ble behandlet i NVEs delvedtak datert 07.07.2021 og omtales ikke nærmere her.

Plasseringen av massetakene er vist i MTA-kart og volum (m³) er oppgitt i MTA-planen. Men nøyaktig utforming av massetakene er ikke oppgitt.

NVE viser til at lokaliseringen av massetak er godkjent i konsesjonsbehandlingen. Men ettersom massetak er et permanent tiltak som skal istandsettes, vil NVE sette vilkår om at det skal utarbeides detaljerte planer for etablering og istandsetting av massetak. Planene skal inneholde detaljkart av hvert massetak med visualiseringer. Planene skal forelegges grunneier og kommunen, og godkjennes av NVE før arbeidene starter. NVE viser for øvrig til at det går fram av MTA at Statnett er i dialog med direktoratet for mineralforvaltning vedrørende behov for driftstillatelse av uttak av masser for volum over 10.000 m³.

NVE konstaterer at permanent masselager ikke er omtalt i MTA, men vi påpeker at dersom det skulle være behov for permanent masselager må dette godkjennes av NVE før arealet tas i bruk.



Oppsummering arealbruk

NVE vil tillate at Statnett benytter seg av veiene som er justert etter konsesjonsbehandling, under forutsetning av det foreligger minnelige avtaler med berørte grunneiere.

Innenfor en 100 meter bred korridor, vist i MTA-kart, kan konsesjonær etablere et terrengkjørespør ut fra en vurdering av hva som gir minst virkninger. Det vil si at korridoren strekker seg 50 meter til hver side av den streken som vises i godkjent MTA-kart. For å minimere risikoen for terrengskader, understreker NVE at det er en fordel om terrengtransport foregår på frossen mark. Ved kjøring på barmark, mener NVE det er en fordel å benytte beltegående kjøretøy med lavt marktrykk. NVE setter krav til at terrengskader i områder med dårlig bæreevne og slitestyrke skal forebygges.

Baseplasser/riggplasser er nødvendige hjelpeanlegg for å gjennomføre anleggsarbeidet, og tillatelse til å etablere disse ble gitt i konsesjonsvedtaket. Statnett har søkt om noen endringer av baseplasser/riggplasser i MTA-planen, NVE godkjenner herved de omsøkte justeringene under forutsetning om at det foreligger minnelige avtaler med berørte grunneiere. NVE understreker at midlertidig arealbruk, skal tilbakeføres til det opprinnelige. Når det gjelder permanente baseplasser/riggplasser ved fjordspennene, skal det så langt det er mulig, påføres et lag med stedlige vekstmasser oppå bærelaget for å redusere visuelle virkninger. Dersom det er behov for andre baseplasser/riggplasser enn det som fremgår av MTA-kartet som legges til grunn for denne godkjenningen, skal dette behandles av NVE før arealene tas i bruk.

Det er gitt tillatelse til etablering av massetak i anleggskonsesjonen. Ettersom massetak er et permanent tiltak som skal istandsettes, setter NVE vilkår om at det skal utarbeides detaljerte planer for etablering og istandsetting av massetak. Planene skal inneholde detaljkart av hvert massetak med visualiseringer. Planene skal forelegges grunneier og kommunen, og godkjennes av NVE før arbeidene starter.

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, baseplasser, massetak mv. NVE vil også vise til vår egen veileder⁶ for terrengbehandling, som tydeliggjør våre krav og forventninger knyttet til terrenginngrep og istandsetting, og forutsetter at denne også benyttes i arbeidet.

NVE konstaterer at vegetasjonsrydding, mellomlagring av masser i ranker og separering av ulike massefraksjoner er omtalt i Statnetts Håndbok i terrengbehandling. 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

⁶ [NVE Veileder for terrengbehandling ved bygging av vassdrags- og energianlegg \(Nr. 2/2021\)](#)



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.

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/vekstjord 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.

Det er viktig at arealinngrep vurderes med tanke på naturfare, både om de kan bli skadet av skred eller om anleggsarbeidene i seg selv kan utløse skred. Spesielt er det viktig at de hydrologiske forholdene ikke blir påvirket.

Friluftsliv

Aurland fjellstyre har påpekt at hensynet til friluftsliv, beiteinteresser, jakt og fiske ikke er nevnt i MTA. De mener at omfattende anleggstrafikk og helikopterflyging tidlig i jaktperioden for hjort og elg vil være uheldig. Aurland kommune har påpekt at grunneiere og lokalkjente i området har mye informasjon vedrørende jakt, friluftsliv, landbruksdrift, fiske og beiteområde.

Til dette kommenterer Statnett at hensyn til beiteinteresser, jakt og fiske blir inkludert i kravene Statnett stiller til entreprenører. Tilpasning til beite, jakt og fiske vil variere i henhold til aktiviteten i de ulike områdene og avtalene som inngås med grunneiere og rettighetshavere.

Når det gjelder hvordan hensynet til friluftsliv skal ivaretas i anleggsperioden, er NVE enig i at dette kunne vært bedre omtalt i MTA. NVE har derfor i epost datert 25.01.2022 bedt om mer utfyllende informasjon om temaet, samt en tilbakemelding på om det er aktuelt å sette ut informasjonsskilt i viktige utfartsområder.

I epost datert 26.01.2022 orienterer Statnett at de vanligvis setter opp informasjonsskilt i utfartsområder og ved alle adkomstveier og riggarealer der det blir anleggsvirksomhet. Det er også aktuelt å informere i lokalpresse. Når det gjelder hensynet til jakt, fiske og beiteinteresser, påpeker Statnett at det avhenger av hva som avtales med den enkelte grunneier, ettersom det er de som har den beste oversikten over jakt og fiske, når det er dyr på beite, og hvilke særskilte hensyn de ønsker at Statnett tar med tanke på grunder, ferister, tidspunkt for slipp og sinking av dyr etc. Statnett opplyser at disse avtalene er ikke endelig inngått. For å få med dette utarbeider Statnett en egen MTA-plan for entreprenørene der slike ting er spesifisert, men hvor også vilkårene fra NVE er inkludert.

Med den utfyllende informasjonen NVE har fått i forbindelse med behandlingen av MTA, vurderer NVE at temaet friluftsliv er tilstrekkelig ivaretatt. NVE mener det ikke er grunnlag for å sette vilkår som begrenser anleggsvirksomheten for å hensynta friluftsliv, beiteinteresser, jakt og fiske. Men for å sikre at brukere av friluftsområder



blir kjent med aktiviteten som foregår, vil NVE vil sette vilkår om at Statnett setter opp informasjonsskilt som informerer allmenheten ved kjente utfartsområder, og andre relevante områder.

Kulturminner

I anleggskonsesjonens punkt 9 om Miljø- transport- og anleggsplan er det satt følgende vilkår:

«Konsesjonæren skal avklare undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 før miljø-, transport- og anleggsplanen blir godkjent.»

Vestland fylkeskommune har gjennomført kulturhistorisk registrering, og alle kulturminnene som er registrert nær tiltaket er lagt inn i MTA-kartet som restriksjonsområder og listet opp i vedlegg 4 til MTA. I alt er det registrert 12 automatisk fredet kulturminner i tiltaksområdet. Av disse er tiltaket i direkte konflikt med åtte automatisk fredet kulturminner.

Vestland fylkeskommune anbefaler Statnett til å vurdere justering av ledningstraseen for å unngå at en luftlinje går over automatisk freda kulturminne. NVE konstaterer at det er meddelt konsesjon til den traseen som fremgår av MTA-planen, og at trasévalg ikke er et tema i den fasen vi er i nå. NVE er imidlertid enig i innspillet fra Vestland fylkeskommune som går på at kulturminner som ligger i eller tett på tiltaket må merkes i felt før anleggsstart, slik at de ikke blir skadet i forbindelse med anleggsarbeidet. I forbindelse med merking av kulturminner i terreng, vil NVE sette vilkår om at Statnett benytter et materiale som ikke forvitrer, for å redusere risikoen for materialet som brukes til merking ender som søppel i naturen. I tillegg kommenterer Statnett at kulturminner vises i digitale kart som brukes av entreprenørene i maskiner og helikopter i anleggsfase.

Villreinnemda er opptatt av at terrengspor legges utenom kulturminner som er registrert av lokalt fjelloppsyn og spilt inn fra fjellstyret. Statnett opplyser om at automatisk freda kulturminner registrert av Vestland fylkeskommune er lagt inn i MTA-kart. I tillegg er kulturminner som Aurland fjellstyre har opplyst om, lagt inn i MTA-kartene. Plassering og utstrekningen av disse er imidlertid ikke formelt registrert og omfanget kan dermed være vanskelig å avgjøre.

Vestland fylkeskommune påpeker at det også i driftsfase er viktig at kulturminner ikke berøres i forbindelse med vedlikeholdsarbeid og trefelling. Statnett opplyser at data om kulturminner lagres i Statnetts kartdatabaser, som brukes ved skogrydding og vedlikehold i driftsfase. NVE legger til grunn at informasjon om kulturminner inkluderes i internkontrollsystemet for prosjektet.

NVE vurderer at MTA ivaretar konsesjonens vilkår om kulturminner. Ved merking av kulturminner i terreng er det viktig å benytte materiale som har god holdbarhet og som ikke forvitrer.



Naturfare

Tiltak for å redusere faren for hendelser ved naturfare, som skred- og flom, er ikke omtalt i MTA-planen. NVE registrerer at ledningen stedvis vil gå gjennom områder hvor det potensielt kan gå snøskred, steinsprang, jord- og flomskred (kilde: NVE Atlas).

Temaet ble omtalt i kap 4.11 i konsesjonssøknaden datert 01.03.2019 (NVE ref: 201305024-80), hvor det går fram at Statnett har planlagt traseer og veier som tar hensyn til kartlagt naturfare i NVE Atlas og skrednett.no. Når det gjelder fare for steinskred går det fram av konsesjonssøknaden at utsatte steder er vurdert av NGI.

NVE vil påpeke at aktsomhetskart fra NVE Atlas er basert på en teoretisk modell for vurdering av skred, og at de reelle fareområdene for skred kan ha annen utstrekning enn det som går fram av kartene.

NVE konstaterer at den nye ledningen i hovedsak skal følge parallelt med eksisterende ledningstrasé. Vi antar at det ikke ble utført noen geoteknisk vurdering av eksisterende trasé da disse kraftledningene ble etablert i sin tid. Selv om det ikke har vært noen hendelser knyttet til skred for eksisterende ledninger, kan det være at noen av mastene står utsatt til også i dag. Nye inngrep, selv om det er i eksisterende trasé, bør vurderes med tanke på naturfare enten om de kan bli skadet av skred, eller om anleggsarbeidene i seg selv kan utløse skred. For sistnevnte er det særlig grave- og fyllingsarbeider som er kritisk, men også kjøretraseer i terreng. NVE understreker viktigheten av å gjøre nødvendige tiltak for å sørge for at de hydrologiske forholdene ikke blir påvirket i anleggsarbeidene.

NVE legger til grunn at Statnett ivaretar den reelle skredfaren i planleggings-, anleggs og driftsfase.

Luftspenn

Kystverket har i sin uttalelse bedt om å få avklart høyden på luftspennene, av hensyn til skipstrafikken inn Sognefjorden og Aurlandsfjorden. Til dette kommenterer Statnett at de vil oversende profiler som viser høyder for liner ved HAT for de tre krysningene. Statnett vil også søke om tillatelser for krysning etter havne- og farvannsloven. NVE har ingen merknader til dette.

NVE konstaterer at Statnett vil søke korrekt myndighet om nødvendige tillatelser for krysning av Sognefjorden og Aurlandsfjorden.

Avfall

Nærøyfjorden verneområdestyre har i uttalelsen påpekt at følgende punkt i verneforskriften for Bleia-Storebotn landskapsvernområde er relevant for MTA-planen:

«6.1 Forureining og forsøpling er forbode samt bruk av kjemiske midlar som kan påverke naturmiljøet.»

NVE påpeker at søppel kontinuerlig skal plukkes for å unngå at det spres med vinden. Dette gjelder generelt for alle arealer som berøres av anleggsarbeidet.



MTA inneholder ingen beskrivelse av hvordan en eventuell forurensingssituasjon skal håndteres, men vi forutsetter at Statnett har innarbeidete rutiner for dette og at det viderefremmes til entreprenør. NVE konstaterer at det er forurensningsmyndigheten som er korrekt myndighet å adressere ved eventuelle hendelser, men NVE ber om å bli satt som kopimottaker for å være orientert.

NVE vil sette vilkår om at søppel kontinuerlig skal plukke for å unngå at det spres med vinden. Dersom det oppstår en hendelse som gjelder forurensing, skal dette adresseres korrekt myndighet som håndterer forurensingssituasjoner. NVE ber om å bli orientert om forholdet.

Riving av eksisterende kraftledninger

I konsesjonens vilkår nr. 12, er det satt følgende vilkår om riving av eksisterende anlegg;

«Følgende ledninger og anlegg skal rives innen 2 år etter at ny 420 kV Aurland-Sogndal er satt i drift:

- *Ca. 47 kilometer av 300 kV ledningen mellom Fardal og Aurland*
- *Ca. 2,5 kilometer av de to 300 kV ledningene mellom Fardal og Alpastølen*
- *Ca. 16,4 kilometer av 300 kV ledningen mellom Fardal og Hove*
- *420/300 kV transformator og tilhørende 300 kV bryterfelt i Aurland I transformatorstasjon.*

Det skal lages en plan for rivingen av ledningene og anleggene. Planen skal også inkludere hvordan fjerning av gamle fundamenter skal gjennomføres for å minske negative virkninger på terrenget. Det skal også vurderes hvorvidt det er hensiktsmessig å la gamle fundamenter bli liggende. Planen skal forelegges NVE før arbeidene igangsettes, og den kan inngå i miljø-, transport- og anleggsplanen.»

I konsesjonens vilkår nr. 11 er det satt følgende vilkår om dokumentasjon av ledningen som kulturminne:

«Før riving av eksisterende 300 kV kraftledning Fardal–Hove, som er utvalgt som et av kraftoverføringens kulturminner, skal Statnett foreta kulturminnefaglig dokumentasjon av ledningen. Dette skal gjøres i tråd med nærmere spesifiserte krav i henhold til NVEs standard for dokumentasjon av sektorens kulturminner, som ble ferdigstilt i 2019.»

I MTA kapittel 6.2.3 beskriver Statnett hvordan arbeidet med riving av eksisterende ledninger skal foregå. Herunder går det fram hvilken metode som skal benyttes ved riving av mastene og hvordan avfallet skal håndteres. Det er beskrevet at fjellfundament skal fjernes til terrengnivå og at jordfundament skal fjernes 20 cm under bakkenivå. NVE konstaterer at dette er vanlig praksis for fundamenter på utmark. For eventuelle fundamenter på dyrket mark, viser NVE til at det er vanlig praksis at jordfundament fjernes 50 cm under bakkenivå. NVE vil derfor sette vilkår om dette.



Når det gjelder 300 kV kraftledningen Fardal-Hove som har status som kraftoverføringens kulturminne, har Statnett i MTA kapittel 6.5.6 kommentert at de vil gjennomføre en kulturminnefaglig dokumentasjon før riving.

NVE mener MTA inneholder en tilstrekkelig beskrivelse av hvordan rivingen skal foregå. NVE konstaterer at mange av temaene som Statnett må ta hensyn til ved bygging av den nye kraftledningen, og som er omtalt i MTA og i dette vedtaket, også vil være aktuelle hensyn som må tas i forbindelse med rivingsarbeidet. Vi legger til grunn at dette gjøres. Videre legger vi til grunn at arealbruk (riggplass/baseplasser, adkomst, terrengkjøring mv.) knyttet til fjerning av eksisterende ledning er den samme som for bygging av 420 kV Aurland-Sogndal.

NVE vurderer at MTA gir en tilfredsstillende beskrivelse av hvordan riving av eksisterende ledninger skal foregå, og vi vurderer at vilkår nr. 12 i anleggskonsesjonen er ivaretatt. Vi vil imidlertid sette vilkår om at eventuelle fundament på dyrket mark, skal fjernes 50 cm under bakkenivå. Når det gjelder vilkår nr. 11, skal dokumentasjon av 300 Fardal – Hove oversendes NVE før riving av ledningen starter.

Konklusjon

NVE vil med de vilkårene og forutsetningene som er gitt i dette vedtaket, godkjenne Statnett sin MTA-plan som gjelder 420 kV Aurland – Sogndal og Sogndal - Hove til Ramnaberget.

Sluttrapport

NVE kan følge opp anlegget med tilsyn med hjemmel i energiloven kapittel 10. Som et ledd i oppfølging av anlegget vil NVE stille krav om at det skal utarbeides en sluttrapport, som sendes NVE innen ett år etter at anlegget er satt i drift. Rapporten skal dokumentere at anlegget er bygget i samsvar med konsesjon, godkjent MTA og eventuelle endringer som er godkjent i løpet av byggeprosessen. [Mal for sluttrapport finnes på nve.no.](http://nve.no)

Tidsfrist for opprydding og istandsetting av anleggsområdene er i konsesjonen satt til to år etter at anlegget er satt i drift. Dersom oppryddingen ikke er ferdig når sluttrapporten sendes inn, skal status og fremdrift for dette arbeidet rapporteres til NVE. NVE kan avslutte tilsyn i byggefasen på grunnlag av innsendt sluttrapport.

Tilleggsopplysninger som dere må være oppmerksomme på

Orientering av grunneiere og rettighetshavere

Vi ber om at Statnett, så snart som mulig, orienterer berørte grunneiere og rettighetshavere om dette vedtaket. Orienteringsbrevet finnes vedlagt. 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 (IK-energi) 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. NVE har i dette vedtaket omtalt flere eksempler på temaer som vi forventer at inkluderes i internkontrollsystemet.

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 Statsforvaltaren (anadrome vassdrag) eller fylkeskommunen (øvrige 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. I MTA har Statnett omtalt flere tema hvor det er nødvendig å innhente tillatelser etter annet lovverk. Eksempler på dette er fjordkryssingen hvor det må innhentes tillatelse etter havne- og farvannsloven, og kraftledningstraseen i Fimreiteåsen naturreservat hvor det må søkes om dispensasjon etter verneforskriften. NVE minner om at det er konsesjonær som er ansvarlig for å avklare og innhente nødvendige tillatelser etter annet lovverk.

NVE gjør oppmerksom på at Statens Vegvesen har et forvaltningsansvar for riksvegnett og fylkeskommunen har forvaltningsansvar for fylkesveger. Tiltak som direkte berører nevnte veger, må søkes den aktuelle vegeier.

NVE minner om at anlegget er underlagt kraftberedskapsforskriften (FOR-2018-11-01-1641). NVE har ikke vurdert om tiltaket tilfredsstiller forskriftens krav.

Plan- og bygningsloven

For anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi som har anleggskonsesjon etter energiloven, gjelder ikke plan- og bygningsloven (pbl) med unntak av kapittel 2 og 14. Det betyr at det for gjeldende anlegg verken er nødvendig med dispensasjon fra gjeldende kommunale arealplaner eller kommunal byggesaksbehandling, jf. pbl §1-3.

Når anlegget er ferdig bygget, skal kommunen få tilsendt kartdata i egnet kartformat med alle fysiske anlegg slik at kartdata på enkel måte kan gjøres tilgjengelig, jf. byggesaksforskriften (SAK 10) § 4-3, siste ledd.



Klageadgang

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

Med hilsen

Kristian Markegård
direktør

Anne Johanne Kråkenes
seksjonssjef

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

Mottakerliste:

STATNETT SF

Kopimottakerliste:

Aurland Fjellstyre

Fimreite veglag v/Hans Jørgen Binningsbø

Per Magne Fimreite

Kystverket

Statens vegvesen

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard

VIK KOMMUNE

Aurland kommune

LÆRDAL KOMMUNE

Luftfartstilsynet

Villreinnemnda for Nordfjella, Fjellheimen og Raudafjell

Nærøyfjorden verneområdestyre

Mattilsynet Region Sør og Vest

STATSFORVALTAREN I VESTLAND

Vestland fylkeskommune

Nye Sogndal kommune

Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane v/Jørund Nygård



Orientering om rett til å klage

Frist for å klage	<p>Fristen for å klage på vedtaket er 3 uker fra den dagen vedtaket kom frem til deg. Hvis vedtaket ikke har kommet frem til deg, starter fristen å løpe fra den dagen du fikk eller burde ha fått kjennskap til vedtaket.</p> <p>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</p>
Du kan få begrunnelsen for vedtaket	<p>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.</p>
Hva skal med i klagen?	<p>Klagen bør være skriftlig. I klagen må du:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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. <p>I tillegg bør du begrunne klagen. Dette betyr at du bør forklare hvorfor du mener vedtaket er feil.</p>
Du kan få se dokumentene i saken	<p>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.</p>
Vilkår for å gå til domstolene	<p>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.</p>
Sakskostnader	<p>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.</p>
Hvem kan klage på vedtaket?	<p>Hvis du er part i saken, kan du klage på vedtaket. Du kan også klage på vedtaket hvis du har rettslig klageinteresse i saken.</p>
Hvor skal du sende klagen?	<p>Du må adressere klagen til Olje- og energidepartementet (OED), men sende den til NVE. NVEs -epostadresse er nve@nve.no.</p> <p>NVE vurderer om vedtaket skal endres. Dersom NVE ikke endrer vedtaket, vil vi sende klagen til OED.</p>

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