

Vedlegg 1.

Sammenfatning av høringsuttalelser MTA 420 kV Sogndal – Aurland, Sogndal – Hove til Ramnaberget.

Sogndal kommune (12.05.2021) viser til møte med konsesjonær 17.02.2021 om gjennomføring av den delen av prosjektet som ikke er påklaget av kommunestyret, og som dermed vurderes til å ha gyldig konsesjon. MTA-planen var sentralt på møtet. Kommunen skriver at deres tilbakemeldinger omhandler på planen Fimreitevegen, kai på Fimreite, og ønske om at veistrekninger som blir opparbeidet i forbindelse med prosjektet skal komme lokalsamfunnet til gode i form av rekreasjonsmuligheter og friluftsliv. Kommunen ønsker konkret at anleggsveiene kan bli stående som en permanent sammenhengende sykkel- og turløype fra Haukåsen over Dueskard til Fimreite. Videre skriver kommunen at de ønsker at NVE setter vilkår om av kaia som etableres på Fimreite skal tilbakeføres på en slik måte at den kommer allmenheten til gode i form av friluftsliv/badeplass eller lignende.

MTA-planen legger opp til masseuttak på Vasslihaugen på Fimreite. Kommunen skriver at det i dag er uvisst om eksisterende masseuttak på samme sted er lovlig etablert. Kommunen mener at en utvidelse av dette masseuttaket er problematisk for hensyn knyttet til landskapet siden området er godt synlig fra fjorden, i tillegg vil plasseringen øke transportbehovet på skogsvegen og derav øke klimautslippene. Kommunen ber om at massetaket blir etablert i et skjermet område på plataet, 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 befarung av nevnte innspill for å finne løsninger.

Statnetts kommentar:

Statnett har ikke søkt om å gjøre utbedringer av vei fra Dueskard til Haukåsen, kun om rett til bruk. Statnett erverver kun bruksrett til veier, og det er opp til grunneierne og rettighetshavere å forvalte bruk av veier ut over dette.

Kai på Fimreite vurderes tilrettelagt for å kunne ta imot ferge med lem for leveranser av materiell. Det planlegges en baseplass i umiddelbar nærhet. Området blir tilbakeført etter bruk tilnærmet dagens tilstand. Eventuell etterbruk må avgjøres av grunneiere og rettighetshavere.

Konsesjonsgitt anlegg vil erstatte dagens anlegg. Det omfatter riving av det eksisterende anlegget og dermed frigivelse av arealer. I kontrakter med entreprenører stilles det krav for å begrense terrengskader og om tilbakeføring der skader måtte oppstå. Naturlig revegetering er standard praksis ved tilbakeføring.

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 Statnett bør fravike eksisterende veitrase fra Dueskarstølen og videre inn mot spennet over til Frønningen slik at veien ikke blir så bratt som eksisterende veitrase. Fimreite begrunner dette i fremtidig bruk og vedlikehold av veien.

Fimreite skriver videre 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 sprengre ut stein på Fimreiteåsen i masseuttak B17 eller i ett nytt uttak. Fimreite påpeker at et nytt inngrep kan oppleves skjæmmende og at man vil få mindre Co² utslipp ved å hente stein i steinura istedenfor å sprengre ut stein.

Statnetts kommentar:

Statnett utarbeider nå detaljerte profiler for veier. Det gjøres med hensyn til krav til stigning og kurvatur for de planlagte transportene, og til registrerte naturtyper og verneområder. Statnett vil også holde kontakt med grunneiere og rettighetshavere i planleggingen.

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 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/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.

Naturvernforbundet påpeker at det er uheldig med kraftlinjer i verneområder, da dette svekker statusen til området. De mener videre at Statsforvalteren har gjort en grundig jobb i saken, og ber om at Statsforvalterens foreslåtte tiltak for å redusere skadevirkninger av naturverdier blir fulgt opp.

Statnetts kommentar:

Statnett vurderer 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.

Statnett 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.

Fimreite veglag (12.05.2021) påpeker at veglaget ikke står på høringslista, men at de er eiere av gårds- og skogsveien som Statnett skal bruke for å komme inn i anleggsområdet.

Veglaget skriver at veglinjen Vetlareset-Dueskarstølen (R8) omtrent følger eksisterende traktorspor. Traktorsporet har fire bratte bakker med flate partier eller nedoverbakker mellom de bratte partiene. Veglaget peker på at høydeforskjellen på ca. 100 meter mellom Vetlareset og Dueskarstølen, og at veien blir minst 1 kilometer lang. Videre skriver de at det bør være mulig å legge en veilinje som unngår bratte bakker, og at man da må fravike traktorsporet noe.

Veglaget viser til det må tas hensyn til naturtypen gammel ospeskog og hakkespettkoloni i dette området, og viser til Miljødirektoratets faktaark om Fimreteåsen: Middagshaugen (link: <https://faktaark.naturbase.no/?id=BN00000536>). Veglaget ber om at Statnett avviker fra traktorspor slik at man får en flatere vei og samtidig kommer lengre vekk fra nevnt naturtype. Veglaget skriver at de gjerne blir med på befarings, og ber samtidig om at Statsforvalteren også får mulighet til å delta.

Etter tiltaket er ferdig utbygd skal grunneierne på Fimreite ta over vedlikeholdet av de nye veiene. 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 viser til at det i jordskiftedom av 30.11.2004, sak 10/1997 ved Indre Sogn jordskifterett er det lagt opp til to tømmerplasser på 10mx20m på Vetlareset både ved start av vegen til Dueskarstølen (R8) og ved vegen til Snaueggi (R9). Med denne begrunnelsen ønsker de at deler av B18A skal bli værende som et permanent område som kan benyttes til parkering og tømmer etter endte anleggsarbeider. 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 Co2-utslipp. De ber derfor Statnett om å vurdere et tredje massetak oppe på Fimreteåsen. 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.

Statnetts kommentar:

Statnett utarbeider nå detaljerte profiler for veier. Det gjøres med hensyn til krav til stigning og kurvatur for de planlagte transportene, og til registrerte kulturminner, naturtyper og verneområder. Noen steder vil traséene dermed måtte avvike fra eksisterende spor og traktorvei. Statnett vil også holde kontakt med grunneiere og rettighetshavere i planleggingen. Veiklasse er ikke endelig avgjort, men vil tilfredsstille kravene til transportene Statnett planlegger.

Baseplassen B18 på Vetlareset er omsøkt som midlertidig areal. Dersom grunneiere og rettighetshavere ønsker å beholde plassen permanent må de selv søke kommunen om dette.

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

Vestland fylkeskommune (10.05.2021) skriver at de har gjennomført en kulturhistorisk registrering med mål om å kartlegge eventuell konflikt med automatisk freda kulturminne. Fylkeskommunen viser til brev av 19.11.2019 og brev av 18.12.2020 med tilbakemelding etter arkeologisk registrering. Videre skriver de at alle kulturminnene som er registret nær tiltaket er lagt inn i MTA-kartet og i vedlegg 4 som lister opp kulturminner i terrenget som skal hensyntas i anleggsperioden.

Fylkeskommunen skriver at det i alt er registrert 12 automatisk fredet kulturminner i tiltaksområde, og at det er kulturminner knyttet til førhistorisk jakt, fangst og bruk av utmarksområde i fjellet. Av disse er åtte automatisk fredet kulturminner i direkte konflikt med tiltaket. Dette er kulturminner som ligger i eller inntil linjetrase, hogstbelte eller anleggsveier. Kulturminnene står i fare for å bli skadet i forbindelse med oppføring av ny linje/fjerning av gammel linje, hogst og bruk av anleggsveiene. Videre skriver fylkeskommunen at tiltaket er i

indirekte konflikt med fire automatiske fredet kulturminner som ligger tett på linjetraseen. Disse kulturminnene kommer ikke i direkte konflikt med linjetraseen, men fylkeskommunen skriver at de kan bli utsatt for kjøring i terrenget i forbindelse med anleggsarbeider.

Fylkeskommunen skriver at følgende automatisk fredet kulturminner er i direkte konflikt med tiltaket:

- Id. 263712, Stølsanlegg og hulvei på Fimreiteåsen, ligger i planlagt ledningstrasé.
- Id. 263716, Stølsanlegg (tuft på Fimreiteåsen), ligger i planlagt ledningstrasé.
- Id. 263730, Skålgropstein, ligger i veikanten til anleggsvei på Fimreiteåsen.
- Id. 263734, Bågestille på Aurlandsfjellet, ligger i planlagt ledningstrasé.
- Id. 273466, Kullgrop på Frønningen, ligger i hogstbelte i planlagt ledningstrasé.
- Id. 273467, Kullgrop på Frønningen, ligger i hogstbelte i planlagt ledningstrasé.
- Id. 230963, Fangstgrop og en tuft ved Andisvatnet på Aurlandsfjellet, ligger i ledningstraséen som skal fjernes.
- Id. 263734, Bågestille på Aurlandsfjellet, ligger tett på mast som skal fjernes i eksisterende ledningstrasé og nær planlagt ny ledningstrasé.

Nyere tids kulturminner omfatter kulturminner som er yngre enn reformasjonen og har ikke noen automatisk fredning i kulturminneloven. Fylkeskommunen skriver at de likevel er de mest synlige kulturminnene i landskapet i dag, og at de er viktige kilder til informasjon om vår nære forhistorie. Fylkeskommunen har registret at følgende nyere tids kulturminner ligger tett på eller i linjetraseen:

- Tjøremile – Askeladden-ID. 273449 – Frønningen, like nord for Postmyri – ligg nær planlagt linjetrase.
- Tuft (T4) – Askeladden-ID. 273448 – Frønningen – ligger i planlagt linjetrase
- Sti/Holveg – Sør-sørøst for Vesle Nonhaug, Frønningen
- Eldre mastefeste – Sørlige halvdel av Aurlandsfjellet
- Grunnmur – Vinesstølen, Fimreiteåsen

Vestland fylkeskommune skriver at de råder Statnett til å vurdere justeringer av ledningstraseen slik at de unngår at ny luftlinje går over automatisk freda kulturminne. Tiltakshaver må ta særlig hensyn til nevnte kulturminner ved anleggsarbeider i forbindelse med riving av eksisterende linje, ny linje, master, hogst og ved opparbeidelse av anleggsveier. Fylkeskommunen skriver at dette også gjelder for tiltak som er i indirekte konflikt med kulturminner.

Kulturminnene som er automatisk fredet og nyere tids kulturminner som ligger i eller tett på tiltaket må merkes i felt før anleggsstart slik at de ikke blir berørt i forbindelse med anleggsarbeider. Dette gjelder også ved framtidig rydding av traseen. Videre skriver de at Statnett er ansvarlige for å gjøre underentreprenører kjent med de kulturminnene som er automatisk fredet. Fylkeskommunen påpeker at entreprenører skal være kjent med de registrerte kulturminnene når det senere er behov for eventuelle vedlikeholdsarbeid og ved trefelling i kraftlinjetraseen. Eventuelle nye eller endret tiltak må sendes til Vestland fylkeskommune.

Kommentar fra Statnett:

Valg av ledningstrase skal ta hensyn til mange faktorer som blant annet topografi, landskap, adkomstmuligheter, klimalaster, kulturminner og verneområder. Nåværende trasé er et kompromiss mellom mange av disse hensynene. En ny trasé som favoriserer kulturminner, vil være mindre gunstig i forhold til enkelte av de andre nevnte faktorene. Traséen er konsesjonsgitt av NVE. Omprosjektering, tilleggssøknad og endring av MTA-planen er en lang prosess og vil føre til ny

usikkerhet, forsinkelser og betydelige tilleggskostnader. Statnett ønsker derfor å holde fast ved konsesjonsgitt trasé.

MTA-planen inngår i kontraktunderlaget til entreprenørene, som også får digitale versjoner av kart som kan brukes i maskiner og helikopter. Kulturminner tett på anleggsområdet merkes i tillegg i terrenget. Data om kulturminner lagres i Statnetts kartdatabaser som brukes ved skogrydding og vedlikehold i driftsfasen.

Statnett utarbeider nå detaljerte profiler for veier. Det gjøres med hensyn til krav til stigning og kurvatur for de planlagte transportene, og til registrerte kulturminner, naturtyper og verneområder. En trasé for omlegging ved de nevnte kulturminnene inngår i dette arbeidet.

Lærdal kommune (05.05.2021) 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 påpeker at det ikke er ønskelig med permanente anleggsveier inn i villreinområdet. Videre skriver de at det er viktig at villreininteressene får uttale seg om MTA-planen. Kommunen viser til Regional plan for Nordfjella villreinområde som legger vekt på viktigheten av at anlegget, tiltak og aktivitet i villreinområde blir så lite som mulig, og at det er viktig at villreininteressene blir hørt i denne type saker for å få best mulig faglig tilnærming. Kommunen viser ellers til Statsforvalterens innspill til MTA-plan angående viktigheten av skånsom anleggsdrift, og viktigheten av opprydding og revegetering etter anleggsperioden.

Kommentar fra Statnett:

Forholdet er omtalt i konsesjonssøknad, kommentarer til konsesjonsvedtaket, og i MTA-planen. Statnett legger opp til dialog med villreinforvaltningen i god tid før tidspunkt for reetablering fastsettes.

Villreinnemnda for Nordfjella, Fjellheimen og Raudafjell (30.04.2021) skriver at det er viktig å følge opp vilkår som gjelder tiltak for å unngå belastning på villreinen når (dersom) det kommer dyr tilbake i sone 1 i Nordfjella før anleggsarbeid er ferdig. Det kan være mulig å gjeninnføre reinstammen høsten 2023, avhengig av friskmeldingsstatus.

For å unngå å skade eller øydelegge fangstminne må det gjennomføres nye arkeologiske undersøkinger i felt før endelig trasé for terrengspor blir bestemt.

Villreinnemnda også om at det legges vekt på følgende, og korrigerer punkt som gjelder transport og terrengspor/kjørespor før MTA-planen blir godkjent:

- Bruken av helikopter må økes for å redusere behov for terrengspor.
- Terrengspor (kjørespor; enkle transportveier for anleggsmaskiner) må tilbakeføres til det opprinnelige. En bør så langt som mulig unngå nye traseer og forlenging av traseer.
- Vei vestover fra nordsiden av Flotvatnet må fortsatt ha bom i fremtiden.
- Terrengspor fra enden av veien fra Flotvatn og inn til Soleibakkvotni bør tilbakeføres. Det må 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.
- Terrengspor fra Frønningen og innover i Storebotn landskapsvernområde bør tilbakeføres. Det må 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.
- Trase for terrengspor må legges utenom kjente kulturminner, også de som er registrert av lokalt fjelloppsyn og spilt inn fra fjellstyret.

I MTA vises det til «Landbruksforskriftens definisjon av ubetydelig terrenginngrep» for opparbeidelse av egnede terrengspor. Villreinnemda peker på at denne forskrifta ikke gjelder i dette tilfellet jfr. forskrifta sin § 1-3, Virkeområde, 4. ledd. Henvisningen må derfor være av praktisk art. Definisjonen det blir vist til står i forskriftens § 1-3, virkeområde, 2. ledd, setning 3 (den refererer til «enkle og midlertidige driftsveger»): «Med ubetydelige terrenginngrep menes planering med samlet omfang på inntil 150 meter eller på areal inntil 450 m², der fylling eller skjæring ikke fører til mer enn 1 meter avvik fra opprinnelig terrengnivå.» Villreinnemda viser til at resultatet etter setningen over er et ganske flatt spor i terrenget, men som ikke fremstår som en vei. Villreinnemda mener en slik veitrasé er lett å følge til fots og kan i mange tilfelle være mulig å kjøre på med traktor, ATV og terrengsykkel.

Kommentar fra Statnett:

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 dette vil det meste av transport foregå med helikopter. Statnett istandsetter eventuelle skader på anleggsveien fra Flotane etter bruk. Det skal være bom på veien i anleggsperioden. Restriksjoner på veien ut over dette er et forhold som må avgjøres mellom veieiere, rettighetshavere og forvaltningen. Registrerte kulturminner er lagt inn i MTA-kart. I tillegg blir kulturminner Aurland fjellstyre har opplyst bli lagt inn i MTA-kartene. Plassering og utstrekningen av disse er imidlertid ikke formelt registrert og omfanget kan dermed være vanskelig å avgjøre.

Aurland kommune (15.04.2021) minner om at det er mye kunnskap hos grunneiere og lokalkjente i området. Dialogen er viktig ettersom store deler av tiltaksområdet er i dag brukt aktivt til jakt, friluftsliv, landbruksdrift, fiske og beiteområde. Kommunen skriver at de i ikke sitter med all kunnskapen om aktiviteten i området selv, men at de kan bidra med å formidle kontakt til de som sitter på lokalkunnskapen.

Kommunen påpeker at det er bra at tungtransport opp i området skal gå via fv. 5627 fra Lærdalssiden, ettersom fremkommeligheten fra Aurland og opp på fjellet er vanskeligere. I MTA-planen åpnes det for at traseer for transport kan avvikes med inntil 100 meter. Kommunen mener at det er viktig med dialog med lokalkjente og kulturminnemyndigheten for å unngå skader i disse tilfellene. Videre skriver kommunene at Statnett bør ta hensyn til villrein ved å unngå å etablere skjæringer og murer på permanente anlegg.

Kommentar fra Statnett:

Statnett har etablert kontakt med grunneiere og berørte og er åpne for innspill i gjennomføringen av anleggsarbeidet.

Statsforvaltaren i Vestland (28.04.2021) skriver at de legger til grunn at alle naturinngrepene i MTA-planen er sjekket ut i Naturbase. Videre minner Statsforvaltaren om at det må være en høy terskel for permanente inngrep i urørt natur.

Statsforvalteren presiserer at inngrepene i Fimreiteåsen naturreservat krever dispensasjon etter verneforskriften, og at de ikke kan avklare dette før de har mottatt en søknad fra Statnett. Videre skriver de at dette også gjelder for skogryddinga for fjordspennlinjene og viser til punkt 6.2.8 i MTA. Statsforvaltaren skriver at traséen vist i MTA-planen vil føre til omfattende inngrep i verdifulle deler av Fimreiteåsen naturreservat. MTA viser til en skogryddeplan. Statsforvaltaren skriver at denne ikke er vedlagt planen, og at denne må legges frem for å søke dispensasjon etter verneforskriften. Statsforvaltaren skriver at prosessen med dispensasjonssøknaden og MTA-planen burde foregått samtidig ettersom ferdigstillelsen av MTA og gjennomføringen av prosjektet er avhengig av dispensasjonen.

Verneforskriften ble vurdert i konsesjonsbehandlingen. Statsforvaltaren viser til NVEs notat «bakgrunn for vedtak» s. 73 og kommenterer på bruken av Forskrift om vern av Fimreiteåsen naturreservat § 4 pkt. k. Statsforvaltaren konstanterer at den fullstendige ordlyden i paragrafen er «*Oppgradering og fornying av kraftledninger for heving av spenningsnivå og auke av linetverrsnitt når dette ikke føreset vesentlige fysiske endringer i høve til verneformålet*». Statsforvaltaren mener at paragrafen omhandler bagatellmessige fornyelser som ikke endrer verneformålet, at det derfor ikke er denne reglen som er relevant i denne saken. Statsforvaltaren viser til at § 7 b, i samme forskrift, gir forvaltningsmakten hjemmel til, etter søknad, å gi dispensasjon til «*Oppgradering og fornying av kraftledninger som ikke fell inn under § 4*».

Statsforvaltaren viser til veien som er planlagt ut fra det vestgående fjordspenne, og at dette tiltaket faller utenfor de spesifiserte dispensasjonshjemlene i verneforskriften (ser avsnitt ovenfor om § 7 b). Dette tiltaket må derfor behandles etter naturmangfoldloven § 48 første ledd. Videre skriver de at siden formålet med veien er knyttet til vedlikehold og fornyelse av kraftlinja, så vil det være mest hensiktsmessig at alle inngrepene i forbindelse med fornyelsesarbeidet blir behandlet etter naturmangfoldloven § 48. Statsforvaltaren skriver at naturmangfoldloven § 48, 1 l har tre hjemler som åpner opp for å gi dispensasjon.

Den fremtidige fornyelsen av kraftledningen på Fimreiteåsen var et tema allerede i høringen av vernesaken. Statsforvaltaren skriver at Statnett, i tillegg til å sikre seg tilgang til ordinært vedlikehold m.m, ønsket at det ble avsatt areal til fornyelse av ledningen. Det var usikkert hvor mye areal som var skulle settes av til dette. Statsforvaltaren viser til at Fylkesmannen anbefalte å verne alt som grunneierne ville tilby, og at man heller skulle revidere grensa og/eller forskriften når kraftledningen skulle fornyes, og det ble avklart hvor mye areal det var behov for til dette. Statsforvaltaren skriver at Miljødirektoratet vurderte at det ikke var behov for en særskilt hjemmel for dette, ettersom det var dekket av standardreglene i forskriften. Statsforvaltaren viser til at det ut ifra sakshistorikken over virker opplagt at naturreservatet ikke skal hindre fremføringen av kraftledningen over Fimreiteåsen, men at det er viktig at ledningen blir plassert der den gjør minst skade på verneverdiene. En søknad må inneholde argumenter for valg av trase, og greie ut om hvorfor man ikke i større grad har unngått de områdene som er vernet. Ettersom det går frem av naturmangfoldloven § 48 at det er ulike krav og forutsetninger knyttet til de ulike hjemlene, ber Statsforvaltaren om at Statnett gjør rede for alle enkelttiltakene som trenger dispensasjon, hva de skal gjøre for å møte de ulike kravene, og hvilke hjemler de mener er mest relevant å vurdere søknaden etter. Videre skriver Statsforvaltaren at søknaden bør gjøre rede for alle planlagte eller enkelttiltak som inngår i arbeidet, hva tiltakene fysisk går ut på, og hvordan de kommer frem i terrenget (med kart og skildring) og avbøtende tiltak/tilpasninger, eventuelt hvorfor det ikke er mulig med tilpasninger.

I anleggskonsesjon av 9.juli 2020 er det satt vilkår om hakkespettlokaliteten Middagshaugen. Statsforvaltaren viser til at ny veitrase skal følge en eksisterende traktorvei som går like i utkanten av naturtypelokaliteten BN00000536 Middagshaugen, og påpeker at det er viktig at den nye veien følger eksisterende traktorvei nøyaktig. Videre skriver de at ved transport i myrterreng må det vises varsomhet for å unngå at myra drenerer.

Statsforvaltaren at de midlertidige baseplassene B8C og B8D ved mast FM71 er planlagt respektive 640 meter og 580 meter fra en hekkeplass for kongeørn. Statsforvaltaren skriver videre at det er mulig plasseringen for reirplassen ikke er helt nøyaktig, men presiserer at de midlertidige baseplassene er uheldig plassert, og vil føre til at hekkeplassen ikke kan brukes. Statsforvaltaren påpeker at fugler har hekketid og aktivitet i mai og juni (juni/juli i fjellet) og skriver at det bør unngås å gjøre fysiske inngrep og støyende arbeider ved hekkelokaliteter i denne perioden.

På Fimreiteåsen er det mye gammel furuskog, både i og utenfor Fimreiteåsen naturreservat. Statsforvaltaren viser til samarbeid med Sunnfjord Energi og Lærdal Energi om rydding i kraftledningstraséer i andre furuskogområder, og ber om at Statnett følger samme tilnærming for å unngå skade på gammel skog og unødvendige utgifter til skogrydding. Statsforvaltaren anbefaler følgende tilnærming:

- 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.

Statsforvaltaren skriver at de legger til grunn at det blir tatt hensyn til dyrket mark og beiteareal som blir påvirket av anleggsarbeidet, og viser til gjeldene praksis. Det legges også til grunn at tekniske installasjoner blir plassert slik at de er best mulig vernet mot skred og flom. Statsforvaltaren minner om den generelle plikten til å unngå forurensning.

Kommentar fra Statnett:

Statnett vil søke om dispensasjon fra verneforskriften for Fimreiteåsen naturreservat, og om tillatelse til nødvendig motorferdsel, inkludert helikopterflyvning.

Skogryddeplanen var ikke ferdigstilt på tidspunktet MTA-planen ble sendt på høring, men er nå ferdigstilt og oversendt NVE og Statsforvalteren. Skogrydding er basert på skånsom hogst.

Konsekvensutredningen for tiltaket har ikke vist forekomst av hekkelokaliteter av truede arter tett på anleggsområdene. MTA-planen 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.

Vik kommune (23.04.2021) har ingen merknader til MTA-planen.

Statens vegvesen (27.04.2021) skriver at det tidligere har vært dialog med seksjon for Nasjonale turistvegar om turistveien over Aurlandsfjellet. Videre skriver de at det er behov for å ruste opp rasteplassen Flotane. Statens vegvesen viser til at MTA-planen, i tråd med deres ønske, legger til rette for at eksisterende avkjørsel kan benyttes ved Flotane.

Statens vegvesen legger til grunn at videre arbeid koordineres med Werner Harstad ved seksjon for Nasjonale turistvegar ved og Vestland fylkeskommune som er veieier.

Kommentar fra Statnett:

Statnett vil fortsette dialogen rundt bruk av avkjøringen ved Flotane og andre aktuelle avkjøringer.

Nærøyfjorden verneområdestyre (26.04.2021) skriver at dagens kraftlinje mellom Aurland og Sogndal ble bygd samtidig som Bleia-Storebotn landskapsvernområde ble vernet, og viser til at kraftlinja er omtalt i Forskrift om Bleia-Storebotnen LV-område, kapittel 1, § 3. Forskriftens § 3, punkt 1.1 verner området «mot alle inngrep eller tiltak som vesentleg kan endre eller verke inn på landskapets art eller karakter». Verneområdestyret mener at bygging av ny kraftledning med nye og større master vil medføre vesentlige fysiske endringer, og at tiltaket må søkes og håndteres etter verneforskriften § 3, pkt. 1.3. Videre skriver de at følgende punkter i verneforskriften er relevant for MTA-planen:

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

4.1 All ferdsel skal skje varsamt og ta omsyn til vegetasjon, dyreliv og kulturminne.

5.1 Motorferdsel på land og i vatn/vassdrag er forbode, likeins lågtflyging under 300 meter over bakken og landing. Henting og bringing av passasjerar og gods der luftfartøyet ikkje kommer i direkte i kontakt med bakken, er også forbode.

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

Verneområdestyret skriver at bygging av ny kraftlinje ikke faller innenfor unntak i forbudet mot motorferdsel, eller det verkeforskriftloven åpner for at forvaltningsstyremakta kan gi tillatelse til. Tillatelse til motorisert ferdsel i forbindelse med arbeidene må derfor søkes om og håndteres etter § 48 i naturmangfoldloven. Videre skriver Verneområdestyret at det vil være aktuelt å stille strenge vilkår til gjennomføring av arbeidet, for å sørge for at den negative påvirkningen på landskapsvernområdet blir så liten som mulig.

I MTA kapittel 6.5.4 om rovfugl står det at det bare finnes registreringer av eldre dato. Verneområdestyret ber derfor om at Statnett gjennomfører nye registreringer av både fugleliv og andre arter i området, slik at man har oppdatert kunnskap om hekkeområde og eventuelt viktige biotoper som skal hensyntas. Videre skriver verneområdestyret at de i forbindelse med høring av konsesjonssøknaden påpekte at det ikke er gjort tilstrekkelige undersøkelser av naturtyper og arter. Verneområdestyret skriver at de ba om at det ble gjennomført nye registreringer av naturverdier i landskapsvernområdet. De ber nå om at disse registreringene blir lagt frem i søknaden om tillatelse etter verneforskriften, eventuelt at disse registreringene gjennomføres hvis det ikke er gjort.

Verneområdestyret ber om at opprydding og istandsetting i Bleia-Storebotn landskapsvernområde skjer med en gang denne delen av ledningen er ferdig bygd. De skriver at det er spesielt viktig at alle arbeider i dette området blir fort ferdig ettersom det er her villreinen skal reintroduceres. Videre påpeker verneområdestyret at det bare skal brukes stedlig vegetasjon, slik at en unngår spredning av nye arter.

Det er lagt opp til omfattende bruk av helikopter i MTA-plan, og Verneområdestyret skriver at det på grunn av hensyn til rovfugl kan være at det på enkelt deler av traseen må tas ekstra hensyn i enkelte perioder av året. Videre skriver de at det i «*Forvaltningsplanen for Vestnorsk fjordlandskap delområde Nærøyfjorden*» er et mål om å holde motorferdselen i verneområdet på et så lavt nivå som mulig, og at landing med transport av personer i verneområdet i utgangspunktet er forbudt. De ber derfor om at Statnett planlegger bruk av helikoptertransport nøye. Verneområdestyret ber Statnett og underentreprenører om å vurdere muligheten for at arbeidslag kan bo i området i flere dager istedenfor å fly arbeidslagene inn og ut av verneområdet. Verneområdestyret mener at dette tiltaket også vil sørge for at arbeidene blir gjennomført raskere.

Kommentar fra Statnett:

Statnett vil søke om nødvendige tillatelser for bygging og for motorisert ferdsel i verneområdet.

Kunnskap om naturmangfold til konsekvensutredningen for konsesjonssøknader skal i hovedsak baseres på eksisterende dokumentasjon. Statnett har i tillegg til informasjon som er innhentet gjennom konsekvensutredning av tiltaket, søkt informasjon hos Statsforvalteren i Vestland fylke, uten at det der kom frem ny informasjon. Konsesjonsvedtaket fra NVE inneholder ikke vilkår om å fremskaffe tilleggsinformasjon.

Det er ikke planlagt å tilføre masser for revegetering i verneområdet. Det kan være behov for å tilføre graderte masser som pukk eller grus for fundamentering. Det vil være masser uten organisk materiale.

Helikoptertransport dimensjoneres etter behov for material- og persontransport. Byggentreprenøren er ansvarlig for å leie inn helikoptertjenester til sine aktiviteter. Helikoptertransport utgjør en betydelig utgiftspost, og det er dermed et sterkt incentiv for å begrense flyvning til det som er nødvendig for effektiv gjennomføring. Alternativet til helikopterdrift er motorisert ferdsel i terrenget.

Statnett vil vurdere muligheten for ferdigstilling av alt arbeid inkludert riving så raskt som mulig etter ferdig bygging. Dersom det blir aktuelt med reintroduksjon av villrein i anleggsperioden vil Statnett kontakte villreinforvaltning i forkant av reetableringen for å avklare behovet for avbøtende tiltak.

Kystverket (07.04.2021) kommenterer at de ønsker å få avklart høyden på luftspennene som inngår i MTA-planen. I 2019 var det høyeste skipet inn i Sognefjorden og Aurlandsfjorden på 72 meter.

Eksisterende luftspenn over fjordene er gamle og av varierende høyder. Kystverket sin instruks for planlegging av hoved- og bileier setter et minimum vertikal klaring på 75 meter for de største cruiseskipa og 65 meter vertikal klaring for store cruiseskip.

Kystverket mener det er viktig at nye luftspenn ikke fører til ytterligere høydeavgrensning i farvannet, og ber om tilbakemelding på høyden på luftspenna over fjordene, ut fra høyeste astronomiske tidevann.

Kystverket minner om at luftspenn er tiltak som krever tillatelse etter havne- og farvannsloven §14, tredje ledd, bokstav e).

Kommentar fra Statnett:

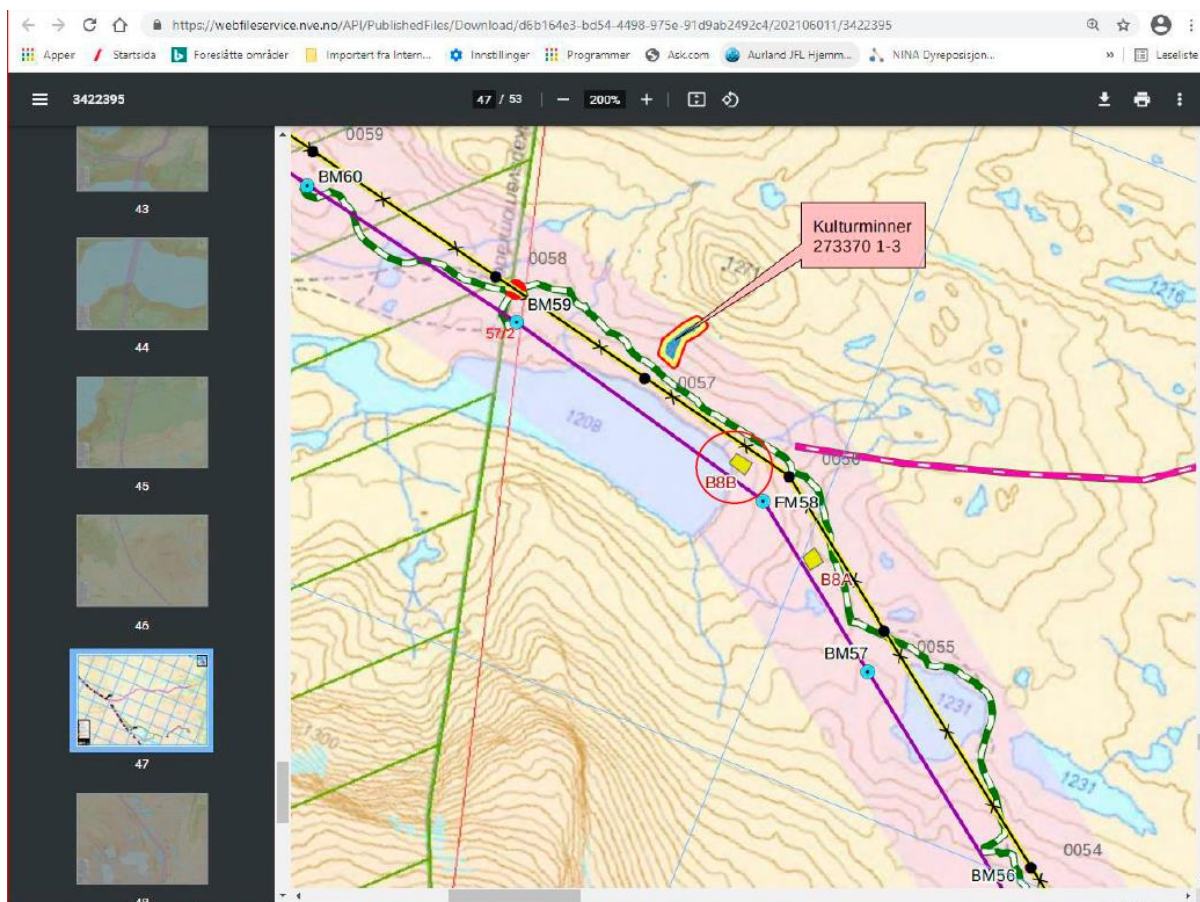
Statnett vil oversende profiler som viser høyder for liner ved HAT for de tre krysningene, og vil søke om tillatelser for krysning etter havne- og farvannsloven.

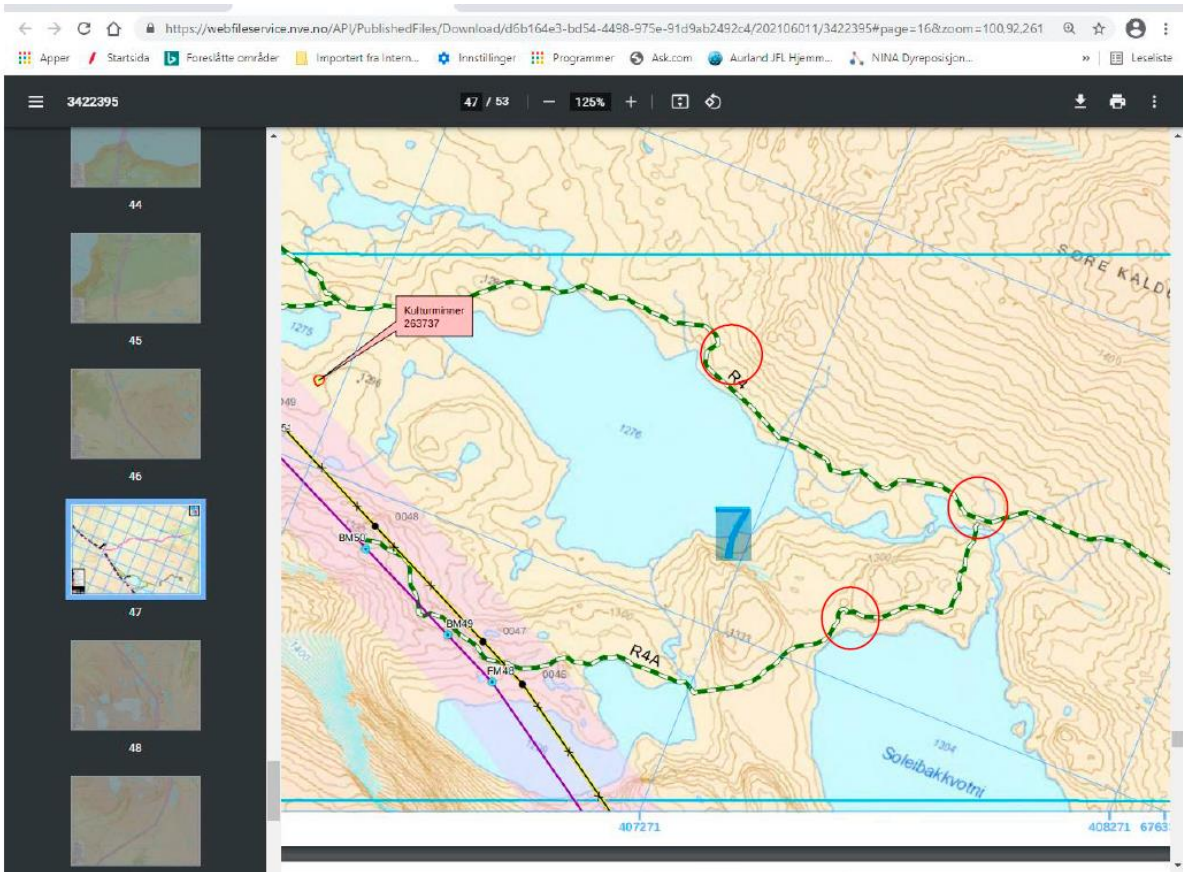
Aurland fjellstyre (14.04.2021) har i møte datert 13.03.2021 vedtatt følgende:

Fjellstyret mener MTA er godt gjennomarbeida på mange områder, men at den har noen mangler:

- Hensynet til friluftliv, beiteinteresser, jakt og fiske er ikke nevnt, og burde ha vært med. Omfattende anleggstrafikk og helikopterflyging tidlig i jaktperioden for hjort og elg (fra 1. september) vil være uheldig.
- For verneområdet Bleia-Storebotnen er det særskilt nevnt at bruken av terrengkjøretøy skal være så lite som mulig og at helikopter skal i stor grad benyttes under byggingen av mastene. Dette bør være et hovedprinsipp for hele linjeprosjektet, for å minimere opparbeiding av varige kjørespor og sår i landskapet.

- Villrein er tema i planen. Det er rett at villreinstammen for tiden er borte fra Nordfjella sone 1, men målsettingen er at reetablering av stammen skal starte opp om noen år, forhåpentligvis innenfor det som er beregna anleggsperiode for prosjektet. I perioden 2024 til 2026, når den gamle kraftlinja skal fjernes, vil det trolig være rein i området. Da er det viktig at målsettingen i planen følges: «Dersom det blir reintroduksjon av villrein i anleggsperioden, vil Statnett vurdere tiltak i samarbeid med villreinforvaltningen».
- Hensynet til kulturminner er nevnt flere steder i planen. Det går fram av teksten at det er gjort registreringer i området. Inntrykket er at det virker litt tilfeldig kva som er registrert. Det er for eksempel ikke tatt kontakt med grunneiere eller lokalt fjelloppsyn i forkant, for å få bedre grunnlag for å gå ut og registrere. Fjelloppsynet til fjellstyret har i «alle år», mer eller mindre systematisk, kartfesta fangstminner som dyregraver, bogastillinger og hellerer som en har kommet over. Etter at GPS ble lansert, er en del av det som først bare var avkryssa på kart blitt koordinatfesta. Det er synd (og trolig ulovlig) om det nye anlegget ødelegger flere slike fangstminner, og viser til at flere gikk tapt under bygginga av 300kV-lina på 1970-talet, da særlig ved oppkjøringa av spor for gravemaskin o.l. Kartskisse med noen av de dyregravene fjelloppsynet har registrert langs linjetrasèen, og som ikke ligg inne som kulturminne på kartvedleggene til planen, er vedlagt høringsuttalelsen.





Kommentar fra Statnett:

Hensyn til beiteinteresser, jakt og fiske blir inkludert i vilkårene som stilles til entreprenører. Tilpassing til beite, jakt og fiske vil variere i henhold til aktiviteten i de ulike områdene og avtalene som inngås med grunneiere og rettighetshavere.

Anleggsarbeidet vil i stor grad være basert på helikopterdrift. På grunn av svært begrenset byggeperiode i de høyereliggende områdene og ved utfordrende værforhold vil det i noen sammenhenger kunne være behov for bakketransport. Beltegående gravemaskin er nødvendig for utgraving av areal til mastefundament.

Statnett følger med på planene for reetablering av villreinstammen i Nordfjella. Statnett vil i god tid kontakte villreinforvaltningen for å orientere om planer og etablere samarbeid om behov for tiltak i anleggsområdet ved eventuell reetablering. Statnett vil også vurdere hvilken mulighet det er for å gjøre perioden med fjerning av gamle anlegg så kort som mulig for å redusere muligheten for konflikt med eventuell reetablering.

Kulturminneregistreringer er gjennomført av Vestland fylkeskommune som også har ansvar for informasjonshenting om eksisterende kulturminner. Statnett har formidlet kontakt mellom Aurland fjellstyret og Fylkeskommunen for koordinering av kunnskap om kulturminner fjellstyret sitter inne med. Statnett vil legge inn disse registreringene i MTA-kartene. Nøyaktig utbredelse og avgrensning er ikke avklart og omfanget i terrenget kan derfor være vanskelig å avgjøre.