

## Dokumenttittel

MTA for spenningsoppgradering fra 300 til 420 kV for ledningen Klæbu – Namsos og Klæbu, Verdal, Ogndal og Namsos transformatorstasjoner

Gradering Åpen	Prosjektnummer 10191.1	Arkivkode			
Ansvarlig enhet UTMA	Dokumentnummer IFS 1951851	Antall sider + vedlegg 33 +			
Oppdragsgiver BP	Oppdragsgivers kontakt	Bestillingsnummer			
Sammendrag, resultat					
<p>Foreliggende miljø-, transport- og anleggsplan (MTA-plan) gjelder for spenningsoppgradering av 300 kV kraftledning mellom Klæbu og Namsos transformatorstasjoner. MTA-planen omfatter også ombygging av fire transformatorstasjoner – Klæbu, Verdal, Ogndal og Namsos.</p> <p>Utarbeiding og implementering av MTA-planen inngår som en del av konsesjonsvilkårene fra NVE.</p> <p>Hensikt med en MTA-plan er å sikre at det blir tatt nødvendige miljøhensyn i planlegging og oppgradering av ledningen og stasjonene. MTA-planen er anleggsorientert og er utarbeidet slik at den kan benyttes aktivt i anleggsfasen.</p> <p>Denne versjonen av MTA-planen vil bli lagt ved som vedlegg til anbudsforespørselen. MTA-planen skal godkjennes av NVE før anleggsarbeider starter. Planen vil revideres etter behov og i så fall i samråd med NVE. Dersom ny kunnskap gjøres kjent er vi pliktige til å ta hensyn til dette. Tilsvarende kan det oppstå behov underveis (nye baseplasser, veger m.m.) som kan medføre behov for revisjoner.</p>					
Distribusjon.					
Rev. 0	Dato: 22.05.2014	Revisjonsbeskrivelse: Til NVE og anbudsunderlag	Utarbeidet: Lars Størset (UTMA)	Kontrollert: Ingrid Myrtveit (BTMA)	Godkjent Sign: Christian Færø (BP)
1	29.08.2014	Til NVE – justert etter befaring med NVE	Lars Størset (UTMA)	Ingrid Myrtveit (UTMA)	Christian Færø (BP)

## Innhold

1.	INNLEDNING .....	5
1.1	Bakgrunn for prosjektet .....	5
1.2	Mål og hensikt med MTA-plan .....	6
1.3	Struktur og bruk av MTA-plan .....	7
1.4	Beskrivelse av tiltaket.....	7
1.4.1	Arbeid i mastene.....	8
1.4.2	Nye master.....	9
1.4.3	Ny ledning .....	9
1.4.4	Baseplasser og midlertidige lagringsarealer.....	10
1.4.5	Oppgradering av transformatorstasjoner .....	10
1.4.6	Justering av ledningstraséen inn mot transformatorstasjonene .....	10
1.4.7	Arealbruk.....	11
1.4.8	Terrengtilpasninger .....	11
1.4.9	Tekniske endringer etter konsesjonsvedtak.....	12
1.4.10	Gjennomførte utredninger og myndighetskontakt .....	12
1.5	Fremdriftsplan .....	12
1.6	Avgrensning.....	13
2.	MILJØHENSYN UNDER ANLEGG SARBEIDET .....	13
2.1	Overordnede retningslinjer og internkontroll .....	13
2.2	Organisering .....	14
2.3	Informasjon til berørte parter.....	15
2.4	Kontroll og rapportering av avvik .....	15
2.5	Varslingsrutiner og beredskapsplan.....	16
2.6	Sanksjoner .....	16
2.7	Revisjon av MTA .....	16
2.8	Kartserier og andre vedlegg.....	16
2.8.1	Kartseriene .....	16
3.	MTA-PLAN FOR LEDNING OG STASJON.....	17
3.1	Informasjon til berørte parter .....	17
3.2	Transport.....	18
3.2.1	Transport langs ledningen .....	18
3.3	Baseplasser .....	20
3.4	Terrenginngrep og istandsetting .....	20
3.4.1	Senking av terreng.....	21
3.4.2	Massedeponi.....	22

3.4.3	Forurenset grunn .....	24
3.5	Skogrydding.....	24
3.6	Naturmiljø og verneområder .....	24
3.6.1	Lover og reguleringer .....	24
3.6.2	Rødlistede arter .....	25
3.6.3	Vernede områder .....	25
3.6.4	Verdifulle naturtyper .....	26
3.6.5	Flora og vegetasjon .....	27
3.7	Kulturminner .....	27
3.8	Reindrift.....	28
3.9	Boområder og befolkning/støy .....	30
3.10	Friluftsliv .....	30
3.11	Landbruk.....	31
3.12	Vann.....	32
3.12.1	Vernede vassdrag .....	32
3.12.2	Drikkevann .....	33
3.13	Forurensning og avfall.....	34
3.13.1	Avfall.....	35
3.13.2	Forurensning.....	35
4.	FOR- OG ETTERUNDERSØKELSER.....	36
4.1	Kontakt med berørte myndigheter .....	36
4.2	Berørte kommuner .....	36
4.3	Kontakt med berørte grunneiere .....	37
5.	FRIST FOR ISTANDSETTING.....	37
6.	MTA FOR DRIFTSFASEN .....	37
6.1	Transport.....	37
6.2	Hogst, slått og snømåking .....	37
6.3	Vedlikehold .....	38
6.4	Forurensning.....	38
7.	PROSJEKTTILPASSET KONTROLLPLAN.....	38
	VEDLEGG .....	39
	VEDLEGG 0. OVERSIKTSKART A3 .....	40
	VEDLEGG 1. MTA-PLANKART, LEDNING, VEG, RESTRIKSJONER MM .....	41
	VEDLEGG 2A. MTA-PLANKART, TRANSFORMATORSTASJONER.....	42

---

VEDLEGG 2B. SITUASJONSPLANER FOR TRANSFORMATORSTASJONENE. BEGRENSET IHT. BEREDSKAPSFORSKRIFTEN. SENDES KUN TIL NVE. ....	43
VEDLEGG 2C. 3D-MODELLER AV TRANSFORMATORSTASJONENE. ....	44
VEDLEGG 3. MILJØSTYRING I PROSJEKTET .....	45
VEDLEGG 4: BASEPLASSER.....	49
VEDLEGG 5. ADKOMST TIL MASTENE.....	50
VEDLEGG 6. LOVER, FORSKRIFTER OG MYNDIGHETSKRAV .....	57
VEDLEGG 7. FASADESKISSER OG PLANTEGNINGER AV TRANSFORMATORSTASJONENE.....	60
VEDLEGG 8. RESTRIKSJONSOMRÅDER .....	61
VEDLEGG 9. PROSJEKTTILPASSET KONTROLLPLAN .....	64

## 1. INNLEDNING

### 1.1 Bakgrunn for prosjektet

Statnett planlegger å oppgradere eksisterende kraftledning mellom Klæbu og Namsos fra nåværende spenningsnivå på 300 kV til 420 kV. Tiltaket er en del av et større prosjekt for spenningsoppgradering av sentralnettet i Midt-Norge.

Spenningsoppgraderingen i Midt-Norge vil gi en mer rasjonell kraftoverføring og dermed økt overføringskapasitet i bestående traséer. Oppgraderingen medfører bedret driftssituasjon og styrket forsyningsikkerhet til Midt-Norge. Tiltaket vil videre bidra til tilrettelegging for innmating av ny fornybar energi.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) ga den 7. mars 2012 konsesjon- og ekspropriasjonstillatelse for spenningsoppgradering og ombygging av 166 km 300 kV (420 kV) kraftledning mellom Klæbu og Namsos transformatorstasjon (figur 1). Anleggskonsesjonen (NVE 201000662-64) og bakgrunn for vedtak er tilgjengelig på Statnetts og NVE sine hjemmesider [www.statnett.no](http://www.statnett.no) og [www.nve.no](http://www.nve.no).

Spenningsoppgradering og tilhørende anlegg vil berøre kommunene; Klæbu, Trondheim og Malvik i Sør-Trøndelag og Stjørdal, Levanger, Verdal, Steinkjer, Namsos og Overhalla i Nord-Trøndelag.

I vedtaket fra NVE stilles det krav om utarbeidelse av en miljø-, transport- og anleggsplan (MTA-plan). Denne planen er utarbeidet i tråd med NVEs veileder for utarbeidelse av MTA-planer (2011).

Statnett søkte om, og fikk konsesjon til følgende tiltak:

- a) Oppisolering av alle mastene mellom eksisterende Klæbu og Namsos transformatorstasjoner.
- b) Bruk av nødvendig areal for justering av ledningstraséene inn mot stasjonene
- c) Oppgradering og utvidelser av fire transformatorstasjoner:
  - o Klæbu
  - o Verdal
  - o Ogndal
  - o Namsos
- d) Senking av terrenget over en kort strekning for å gi tilstrekkelig bakkeavstand etter oppisolering.
- e) Nødvendig adkomst, ferdsel og transport på offentlige og private veger.
- f) Rett til å etablere nye riggplasser og bruk av eksisterende riggplasser.

Konsesjonen stiller en rekke krav til innhold i MTA-planen, blant annet tiltak for å redusere belastning på verdifull natur, beskrivelse av anleggsarbeid der det er dyrka mark og andre interesser, samt dialog med reindriftsnæringa. Kravene er satt med bakgrunn i miljøvurderinger gjort i forbindelse med konsesjonssøknaden, høringsuttalelser og NVEs bakgrunn for vedtak. I søknaden ble det vurdert hvilke virkninger tiltaket vil få for nærføring og magnetiske felt, støy, landskap og naturmiljø.

NVEs anleggskonsesjon ble påklaget av to grunneiere av en eiendom i Klæbu. Klagen ble avvist av NVE.

Det er innhentet opplysninger fra regionale myndigheter om miljøaspekter. Disse er innarbeidet i MTA-planen.



Figur 1: Oversiktskart over prosjektområdet - ledning og transformatorstasjoner.

## 1.2 Mål og hensikt med MTA-plan

Miljø-, transport-, og anleggsplanen beskriver de hensyn som skal tas av utbygger for å begrense skadene på og ulempene for ytre miljø så mye som mulig. Ytre miljø omfatter naturverdier, kulturminner, infrastruktur, næringsvirksomhet, bomiljøer mm. Planen plasserer ansvar både hos Statnett som byggherre og hos entreprenøren.

Konkrete miljøkrav til anlegget og anleggsvirksomheten er gitt i NVEs konsesjons- og ekspropriasjonsvedtak fra 7. mars 2012 og i Statnetts miljøstrategi (2009). MTA-planen er en operasjonalisering av disse kravene.

MTA-planen belyser de viktigste risikomomenter knyttet til ytre miljø ved gjennomføring av anleggsarbeidet, og stiller krav til hvordan anleggsarbeid skal planlegges, gjennomføres og avsluttes. Den stiller krav til både risikoreducerende tiltak og beredskapsplanlegging.

MTA-planen er en del av kontraktene med entreprenørene. Avvik fra MTA-planen gir grunnlag for sanksjoner etter kontraktens generelle del. Dokumentet plasserer ansvar både hos Statnett og entreprenørene under forarbeider og bygging.

I kap. 2 og vedlegg 3 er det gitt detaljerte beskrivelser av miljøstyringa ved bygging av tiltaket. Både byggherre og entreprenør/leverandør må sette seg godt inn i hvordan miljøstyringa skal foregå.

### 1.3 Struktur og bruk av MTA-plan

MTA-planen er bygd opp med en tekstdel og en kartdel.

Tekstdelen gir informasjon om selve tiltaket som skal gjennomføres, hvilken arealbruk og transport prosjektet vil medføre, miljøverdier som skal ivaretas i byggefasen, miljøstyring i prosjektet, samt detaljer rundt varsling, kontroll og revisjoner. Den omtaler kravene knyttet til anleggsarbeidet, inkludert spesifikke aktiviteter og konkret påvirkning i de ulike anleggsområdene.

Kartdelen gir en oversikt over anleggsområdene og de sentrale kravene og restriksjonene knyttet til arbeidet (se vedlegg 1 og 2). Områder som krever stedsspesifikke hensyn / restriksjoner er illustrert på kart. Kartene er bygd opp slik at de kan benyttes som styrende dokumenter i felt, forutsatt at alle involverte har fått en innføring i MTA-planens prinsipper og kartenes innhold.

Det er knyttet krav til følgende hovedtema i MTA-planen:

- Forurensningskontroll
- Hensyn til omgivelsene
- Baseplasser
- Transport
- Ferdigstilling av anleggsarbeid
- Beredskapsplanlegging.

### 1.4 Beskrivelse av tiltaket

Ledningen skal oppgraderes slik at spenningen kan økes fra 300 til 420 kV. Isolatorkjedene i mastene forlenges, og det må sikres at det er tilstrekkelig avstand mellom strømførende liner og mastestål / barduner og mellom strømførende liner og bakken.

Alle transformatorstasjonene på strekningen skal oppgraderes for å håndtere den økte spenningen, og endret oppsett inne på de enkelte stasjonene medfører en del endringer av ledningsinnføringene inn til stasjonene.

Alle eksisterende master på strekningen beholdes, med unntak av ca. 22 master ved endret innføring av ledningene til Klæbu (3), Verdal (11) og Namsos (6) transformatorstasjoner. Et tilsvarende antall master ved innføring til stasjonene skal fjernes.

Anleggsarbeidene er delt inn i følgende hovedtema:

- Arbeid i mastene (oppisolering og forsterkning)
- Bygging av nye master
- Revolvering, der liner bytter plass ved enkelte av mastene for å redusere tap
- Etablering av baseplasser og midlertidige lager
- Transport (omtalt i eget kapittel)
- Oppgradering og utvidelser av fire transformatorstasjoner
- Justering av ledningstraséen inn mot transformatorstasjonene
- Skogbruk (omtalt i eget kapittel)
- Senking av terreng under ledningen

Arbeidsomfanget er begrenset, og det forventes små virkninger på omgivelsene. Anleggsarbeid og transport er i tillegg planlagt slik at ulempene for ytre miljø og omgivelser skal bli så små som mulig.

#### 1.4.1 Arbeid i mastene

Oppisolering i mastene vil innebære følgende arbeid.

- I de fleste bæremastene vil isolatorkjedene forlenges med 2 – 3 ledd (tilsvarende ca. 0,5 meter). Dersom det viser seg nødvendig vil eksisterende isolatorkjeder erstattes med en annen type isolatorkjede (f.eks. V-kjede).
- Montere vernespiraler på bardunene inne i masten, der dette er nødvendig.
- Flytte dempeløpene lengre ut på linene for å spare plass, evt. bytte til en mer kompakt type.
- Statnett oppisolerer i stor grad ledninger mens de er spenningsatt (arbeid under spenning - AUS). Dette gjelder ikke forankringsmaster.
- Utskifting av flymarkører inkludert toppline på spenn med flymarkører.
- Utskifting av avstandsholdere på strekningen Verdal – Namsos etter behov.

Eksisterende isolatorkjeder vil heises ned fra masten og forlenges eller erstattes, og deretter heises tilbake. Det vil ikke være behov for egen kran ved arbeid på bæremastene. Forankringsmastene kan kun oppgraderes ved utkopling, og det kan være aktuelt å benytte både kranbil (dersom det er veg helt frem) og helikopter.

Arbeidsoperasjonen på den enkelte mast varierer i omfang, og varigheten vil variere fra ca. en dag for bæremastene, to til tre dager for forankringsmastene og en uke pr. revolvering. Dette avhenger bl.a. av om det arbeides under utkopling eller om det er spenning på ledningen.



I forbindelse med anleggsarbeid, kan det også forventes behov for noe skogrydding både i ledningstraséen og ved baseplassene. Dette gjelder spesielt der det skal bygges nye master.

#### 1.4.2 Nye master

##### Klæbu transformatorstasjon

Det skal bygges tre, muligens fire nye master inn mot Klæbu transformatorstasjon fra øst. Traséen her er endret fordi ledningen skal koples inn på et nytt apparatanlegg helt øst i Klæbu transformatorstasjon. Tre (fire) master skal rives.

##### Verdal transformatorstasjon

###### - Klæbu – Namsos-ledningen

Det skal bygges tre nye master inn mot Verdal transformatorstasjon fra sør. Traséen her er endret fordi ledningen skal koples inn på et nytt bryterfelt vest i Verdal transformatorstasjon. Tre master skal rives.

###### - Eidum – Verdal-ledningen

Ledningen bygges om slik at den går rett nord mot Verdal transformatorstasjon. Ledningen skal føres midlertidig østover i retning eksisterende apparatanlegg. På sikt skal ledningen føres inn på nytt 420 kV-anlegg. To master skal rives, mens forankringsmasta der traséen endres vil bli gjenbrukt. Det vil bli bygd en midlertidig tversgående ledning inn til det gamle bryterfeltet. Her vil det bygges to nye master.

###### - Verdal – Fiborgtangen-ledningen

Ledningstraséen må legges om inn mot Verdal transformatorstasjon på grunn av ombygging i Verdal transformatorstasjon. Det bygges to nye master, og ledningen legges i kabel inn mot Ballhallan transformatorstasjon. To master rives.

###### - Ørin – Verdal

Ledningstraséen bygges om inn mot Ballhallan transformatorstasjon. Ledningen tas ned i kabel. Det bygges en ny mast for nedstrekk. En mast rives.

###### - Levanger – Verdal

Ledningstraséen bygges om inn mot Ballhallan transformatorstasjon. Ledningen tas ned i kabel. Det bygges en ny mast for nedstrekk. En mast rives.

Et tilsvarende antall master skal rives.

##### Namsos transformatorstasjon

Det skal bygges nye bryterfelt øst i Namsos transformatorstasjon, og det må i den forbindelse bygges tre nye master inn mot stasjonen fra sør. Tre master skal rives.

#### 1.4.3 Ny ledning

Det skal strekkes ny ledning inn mot stasjonene, og det skal strekkes midlertidig ny ledning forbi Ogdal transformatorstasjon i den perioden ombyggingsarbeidet pågår.

#### 1.4.4 Baseplasser og midlertidige lagringsarealer

Hovedlager for anleggsarbeid vil være lokalisert ved transformatorstasjonene i Verdal og Namsos. Hovedlager materiell er planlagt til Russervegen i Verdal (verksted, kontor mv for Ledning).

Baseplasser er areal avsatt til lager, montasje/riggerarbeider, plassering av eventuell vinsj/brems/trommel, deponering av masser eller annen anleggsrelatert virksomhet. Arealene som skal brukes vises med unik ID i kartserien.

Alle baseplassene kan bli brukt som landingsplass for helikopter hvis ikke annet framkommer av ID for baseplasser i kart i vedlegg 1 og tabell i vedlegg 4.

#### 1.4.5 Oppgradering av transformatorstasjoner

Oppgradering av dupleksledningen berører Klæbu, Verdal, Ogdal og Namsos transformatorstasjon. Ved alle transformatorstasjonene er det allerede store anlegg, og omgivelsene er til en stor grad tilpasset store tekniske installasjoner i nærområdet. Kartutsnitt som viser situasjonsplaner for transformatorstasjonene er vist i vedlegg 2.

Klæbu transformatorstasjon vil utvides i nordøstlig retning med to nye bryterfelt. Dette vil skje i forlengelsen av eksisterende 420 kV-anlegg. I tillegg vil kontroll- og hjelpeanlegg i eksisterende kontrollhus bli utvidet. Kjørevei og gjerdet rundt anlegget flyttes, og det etableres et massedeponi innenfor gjerdet rett øst for ny veg.

I Verdal transformatorstasjon vil det bli bygd et nytt 420 kV-anlegg rett vest for eksisterende 300 kV-anlegg. Her vil det bli montert doble samleskinner, fire 420 kV bryterfelt, kontroll- og hjelpeanlegg i nytt kontrollhus og autotransformator med ytelse på 1000 MVA. Det vil bli etablert ny vei og snuplass sør for anlegget.

Ogdal transformatorstasjon skal bygges om til et 420 kV-anlegg på eksisterende tomt. Gammelt anlegg skal fjernes, og det nye skal bygges opp noe lenger øst. Det skal bygges et midlertidig anlegg for påkobling av eksisterende 300 kV-ledning under ombygging av stasjonen. Det etableres ny vei øst for anlegget som en kompensasjon til grunneier. Det vil bli hogd ut skog på hele stasjonsarealet.

Namsos transformatorstasjon utvides med et nytt 420 kV-anlegg bestående av tre bryterfelt. Det bygges et nytt teknisk kontrollhus. Det skal sprenges ut masser i forbindelse med utvidelsen, og disse foreslås deponert to ulike steder innenfor gjerdet til det nye anlegget. Det bygges en ny vei rundt anlegget med en snuplass i enden.

#### 1.4.6 Justering av ledningstraséen inn mot transformatorstasjonene

Ledningsinnføringene inn til transformatorstasjonene må tilpasses den nye utformingen av anleggene, samt fremtidige planer om utvidelser i stasjonene. Det vil derfor bli behov for traséjusteringer inn til alle de fire stasjonene. Dette er vist på kart i vedlegg 2.

Ved bygging av de nye mastene og trekking av ledning mellom dem, vil det bli behov for etablering av noen nye veger og skogsbilveger i det som skal bli de nye traséene.

Det må påregnes hogst i nye traséer (se kap. om skogsdrift). Nye ledningstraséer ryddes normalt i 40 m bredde, med mulige utvidelser for skrått terreng og/eller høy skog.

#### 1.4.7 Arealbruk

Tiltaket vil gi en begrenset arealbruk. Eksisterende veger benyttes til adkomst, og arealer som allerede er eller har vært i bruk benyttes til baseplasser.

Hensynssonen og ryddebeltet rundt eksisterende ledning vil bli som i dag. På strekningene inn mot stasjonene, der det skal bygges nye master, vil det bli ryddet ut skog i et belte på normalt 40 meters bredde, med mulige utvidelser for skrått terreng og/eller høy skog.

Arealbruken knyttet til utvidelser av transformatorstasjonene er vist i tabell 1.

Tabell 1 Arealbruk knyttet til utvidelser av transformatorstasjonene.

Transformatorstasjon	Ny arealbruk, dekar	Formål
Klæbu	0,4	Bygging av nytt 420 kV-anlegg øst for eksisterende areal. Det vil bli etablert et massedeponi over et areal på ca. 1,5 daa innenfor tomtearealet.
Verdal	16,9 Erverv ca. 33 daa	Bygging av nytt 420 kV-anlegg vest for eksisterende areal. Det vil bli etablert et massedeponi over et areal på ca. 2 daa innenfor tomtearealet.
Ogndal	2,8 Erverv ca. 28 daa	Bygging av nytt 420 kV-anlegg, i hovedsak innenfor eksisterende areal. Det er satt av et areal på ca. 1,5 daa til deponering av masser innenfor tomtearealet.
Namsos	56,4 Erverv ca. 55 daa	Bygging av nytt 420 kV-anlegg rett sør for eksisterende anlegg. Det vil bli etablert et massedeponi over et areal på ca. 7 daa innenfor tomtearealet.

Det aller meste av arealbruken er knyttet til utvidelser av eiendommene. Det skal i forbindelse med andre prosjekter skje flere utvidelser av flere av stasjonene i nær fremtid, og dette er årsaken til at det er ervervet arealer som er større enn den reelle arealbruken skulle tilsi.

#### 1.4.8 Terrengtilpasninger

Når ledningen er oppgradert vil den bærende stålkjernen i linen utvides på grunn av økt temperatur, og dette gjør at linene vil sige noe nærmere bakken i perioder med høy linetemperatur. Der avstanden blir for lav må terrenget senkes.

På en strekning ved Svarteberget på grensen mellom Steinkjer og Verdal (mellom mast 2-52 og 2-53) er det nødvendig å øke avstanden mellom bakken og de strømførende linene på to steder. Her vil terrenget sprenges ned. Da avstanden allerede i dag er 5,5 meter på det minste, er dette et tiltak som uansett ville bli gjennomført.

Overskuddsmasser vil bli plassert på egnede steder i terrenget, hele det berørte arealet vil bli arrondert og tilpasset omgivelsene.

#### **1.4.9 Tekniske endringer etter konsesjonsvedtak**

Det er ikke gjennomført tekniske endringer av ledningstraséen etter at konsesjonsvedtaket ble gitt fra NVE. Det jobbes kontinuerlig med optimalisering av stasjonsløsningen for å tilrettelegge for videre utvikling og oppgradering av stasjonene, og at dette kan medføre mindre tilpasning/flytting av komponenter innenfor stasjonsområdene.

#### **1.4.10 Gjennomførte utredninger og myndighetskontakt**

Tiltaket er ikke konsekvensutredningspliktig og det er følgelig ikke gjennomført konsekvensutredning av tiltaket. I konsesjonssøknaden fra juni 2010 ble det vurdert hvilke virkninger tiltaket kan medføre for ulike interesser.

I tillegg til konsesjonssøknaden og NVEs bakgrunn for vedtak, er MTA-planen basert på opplysninger fra offentlige databaser som f.eks. Naturbasen, Askeladden, artskart m.fl.

Det er innhentet opplysninger om rødlistede arter fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag (møte 11.02.2014 med Ø. Lorentsen), Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (B. Rangbru). § 9-undersøkelser utføres av Sametinget og Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylkeskommuner våren og sommeren 2014. Det er gjennomført møter med det mest berørte reindistriktet Tjåehkere / Østre Namdal. Distriktene Skæhkere (Skjækerfjell) og Gaasken-Laante (Færen) er informert i form av oversendelse av brev med informasjon om prosjektet og kartvedlegg. Det har vært telefonkontakt med Skjækerfjella reinbeitedistrikt, og det vil bli avholdt møter for å diskutere tiltak i anleggsfasen. Både Skæhkere og Gaasken-Laante reinbeitedistrikter blir påvirket i mindre grad enn Tjåehkere. Det er vinterbeiteområder som kan bli direkte berørt av anleggsperioden også i disse distriktene.

22. og 23. juli 2014 ble det gjennomført en befaringsreise av prosjektet med to representanter fra miljøtilsynet i NVE.

Det er ikke gjennomført særskilte fagutredninger knyttet til ytre miljø verken i forbindelse med konsesjonssøknaden eller etter den tid.

### **1.5 Fremdriftsplan**

Byggearbeidet forventes å igangsettes høsten 2014. Fremdriftsplanen er tentativ og til orientering (tabell 2).

Detaljert fremdriftsplan er et grunnlag for kontrakten, og endelig fremdrift er avhengig av inngåelse av kontrakt.

Tabell 2 Fremdriftsplan for prosjektet.

Aktivitet	2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
Anbudsforespørsel		●						
Kontrakt			●					
Hogst				—				
Arbeider i Ogndal og oppisolering (ikke AUS)				—		—		
Oppisolering (AUS)						—	—	—

## 1.6 Avgrensning

MTA-planen omfatter alle aktiviteter knyttet til planlegging og oppisolering av ledningen mellom eksisterende Klæbu og Namsos transformatorstasjoner, samt aktiviteter knyttet til oppgraderinger og utvidelser av disse og de to andre transformatorstasjonene på strekningen (Ogndal og Verdal).

MTA-planen omfatter ikke forhold og krav knyttet til helse og sikkerhet. Det er utarbeidet en egen SHA-plan for tiltaket, som styrer hensynet til arbeidsmiljø og sikkerhet for 3. person.

## 2. MILJØHENSYN UNDER ANLEGG SARBEIDET

En mer detaljert beskrivelse av miljøstyringen i prosjektet er vist i vedlegg 3.

### 2.1 Overordnede retningslinjer og internkontroll

Entreprenøren plikter å gjøre seg kjent med og følge norske lover og forskrifter av relevans for utbyggingsprosjektet.

Det er viktig å sikre at det blir tatt hensyn til natur og miljø i alle faser av utbyggingsprosjektet. Det legges derfor opp til en systematisk planlegging, rapportering og miljøoppfølging av utbyggingen. Det vil også bli inkludert nødvendige risikoanalyser av de ulike aktivitetene forbundet med prosjektet.

Miljøoppfølging er en integrert del av byggherrens kvalitetssikringssystem som er sertifisert i henhold til PAS 55, og miljøsertifisering i henhold til NS-EN-ISO 14001.

MTA-planen beskriver hvordan miljøhensyn skal følges opp i anleggsfasen på denne strekningen. Dokumentet plasserer ansvar både hos Statnett som byggherre og hos

entreprenør ved oppgradering av 420 kV-ledningen og transformatorstasjonene. MTA-planen beskriver også krav til opprydding etter anleggsarbeidet er avsluttet.

MTA-planen presenterer vedtatte miljømål for de enkelte fagtema. Videre beskrives viktige problemstillinger, krav definert av myndigheter eller byggherre, og tiltak for oppfølging av mål og krav.

Dette dokumentet beskriver vesentlige miljøforhold, men gir ikke en uttømmende oversikt over de miljøhensyn som må tas ved bygging av anlegget. Planen fokuserer på de viktigste miljøspørsmålene i prosjektet, og gir nærmere beskrivelse av hvordan man skal opptre i områder med restriksjoner.

MTA-planen setter krav og restriksjoner til hvordan anleggsarbeidet skal gjennomføres, slik at skadene på og ulempene for ytre miljø begrenses så mye som mulig. Ytre miljø omfatter naturverdier, kulturminner, infrastruktur, næringsvirksomhet, bomiljøer med mer.

MTA-planen inngår i kontraktene med entreprenørene og må følges av disse. Kravene skal videreføres til eventuelle underleverandører. Avvik fra MTA-planen gir grunnlag for sanksjoner etter kontraktens generelle del. Dokumentet plasserer ansvar både hos Statnett og entreprenørene under forarbeider, skogrydding og bygging. MTA-planen beskriver hvordan organiseringen av intern kontroll og tilsyn skal gjennomføres under utbyggingen.

## 2.2 Organisering

Som byggherre har Statnett det overordnede ansvaret for at prosjektet planlegges, samordnes og utføres i samsvar med miljølovgivning, konsesjon og godkjent MTA-plan.

Prosjektleder har det overordnede ansvar for miljø i utbygging, herunder ansvar for at:

- vilkårene for konsesjon er oppfylt ved oppstart av anleggsarbeidene og godkjent MTA foreligger
- ressurser for miljøoppfølging planlegges, miljørådgiver og miljøkontroller(e) utpekes

Prosjektspesifikk kontrollplan for miljø og transport etableres for oppfølging av entreprenør og underleverandører i henhold til krav gitt i MTA. Planen er under utarbeidelse.

Byggherre skal utpeke en miljørådgiver med særlig ansvar for forholdet til det ytre miljø/omgivelsene og lokalbefolkningen. Disse forhold skal være fast tema på sakslisten for byggemøter.

Byggherren skal ha en miljøkontroller som rapporterer til prosjektleder. Miljøkontroller skal stå for oppfølging av de miljømessige krav i kontrakter og utførelse på anlegget. Byggherren sin stedlige grunneierkontakt håndterer spørsmål vedrørende ervervet grunn og vegrettigheter.

Entreprenøren har ansvaret for å følge opp mål og krav i MTA. Krav skal videreføres til underleverandører og –entreprenører gjennom avtaler og entreprenørens kvalitetssystem og HMS-plan.

Entreprenørens og underentreprenørers ansatte som skal jobbe på anlegget plikter å delta på en gjennomgang av MTA som gis av byggherren ved oppstart på anlegget.

MTA vil bli fulgt opp som en del av kontrakten og vil være på agendaen på hvert byggemøte. Entreprenøren skal ha en HMS-plan som beskriver miljøoppfølgingen hos entreprenør/underleverandør. Entreprenøren er ansvarlig for straks å informere byggherren ved miljøhendelser som kan resultere i kontraktmessige og etterfølgende konsekvenser.

Byggherren kan gjennomføre miljøkontroller og revisjoner.

### **2.3 Informasjon til berørte parter**

Byggherren har hovedansvaret for å sørge for god informasjon til lokale myndigheter, grunneiere og øvrige lokalbefolkning nær anlegget før og under anleggsvirksomheten. Informasjonen vil bli gitt gjennom stedlige representanter og prosjektorganisasjonen.

Byggherren skal ved behov sette opp informasjonstavler på sentralt plasserte steder langs linja. Informasjonstavlene skal inneholde informasjon om anleggsarbeidet og eventuelle restriksjoner arbeidet vil medføre for allmennheten. I tillegg skal informasjon om arbeidet legges ut på Statnetts hjemmesider. Entreprenøren skal bidra med nødvendig informasjon.

Entreprenøren er ansvarlig for straks å informere byggherren ved avvik fra MTA-planen og miljøhendelser i henhold til varslingsplan.

Ved observasjon av rein, i eller i nærheten av anlegget eller der det drives anleggsvirksomhet, skal Statnett (v/miljøkontroller) varsle det aktuelle reinbeitedistriktet uten ugrunnet opphold.

Byggherren har ansvar for varsling av NVEs miljøtilsyn og andre berørte myndigheter og parter ved vesentlige avvik fra MTA-planen.

### **2.4 Kontroll og rapportering av avvik**

Brudd på krav beskrevet i MTA skal betraktes som avvik, og skal meldes og behandles i henhold til avtalte rutiner for dokumentasjon, rapportering og behandling av avvik.

Byggherren gjennomfører miljøkontroller og revisjoner i anleggsfasen. Kontrollene utføres av miljørådgiver og miljøkontrollere i prosjektet, eller andre Statnett utpeker til dette.

MTA-planen vil bli fulgt opp som en del av kontrakten. Rapportering skal skje i månedsrapporten og status tas opp i byggemøter eller egne møter. Avvik fra MTA-planen skal rapporteres omgående i henhold til varslingsplan i prosjektet. Til byggherren sin kontroll med ytre miljø benyttes en kontrollplan med kontrollskjema som byggherrens miljørådgiver er ansvarlig for å utarbeide. Kontrollskjemaet benyttes i felles kontrollrunder og kontrollplanen benyttes som grunnlag for entreprenørens rapportering. Utkast til kontrollskjema er vist i vedlegg 9.

NVEs miljøtilsyn godkjenner MTA-planen. Miljøtilsynet kan gjennomføre tilsyn og kontroll på anleggsplassene etter egen vurdering av behovet, og kan kreve å få framlagt dokumentasjon på at kravene i MTA-planen er fulgt. Entreprenør skal delta på kontroller og framlegge etterspurt dokumentasjon dersom NVE ønsker det.

## **2.5 Varslingsrutiner og beredskapsplan**

MTA-planen stiller en rekke krav for å begrense risiko for skade av ytre miljø og ulempe til omgivelser. Utforutsatte hendelser kan allikevel skje, som for eksempel oljelekkasje, og det stilles derfor krav om utarbeidelse og implementering av en beredskapsplan, jf. Forskrift om håndtering av farlig avfall, § 14.

## **2.6 Sanksjoner**

Statnett forbeholder seg retten til å ta i bruk sanksjoner ved avvik eller der avvik ikke behandles i henhold til avtalte rutiner. For sanksjoner knyttet til avvik henvises det til kontraktens generelle del.

NVE og andre forvaltningsmyndigheter kan stoppe arbeidene ved avvik fra MTA-planen som berører deres myndighetsområder.

Statnett vil sanksjonere der avvik ikke behandles i henhold til avtalte rutiner og avtalte korrigerende tiltak ikke iverksettes. Sanksjoner knyttet til avvik er beskrevet i kontrakten. Frister for gjenoppretting av skader på ytre miljø er beskrevet under de aktuelle temaene.

## **2.7 Revisjon av MTA**

MTA-planen er basert på den informasjon som er tilgjengelig pr. dato. Det kan dukke opp endringer som medfører behov for revisjon av planene.

MTA-planen vil bli revidert ved behov.

## **2.8 Kartserier og andre vedlegg**

### **2.8.1 Kartseriene**

De vedlagte kartseriene viser ledningen og stasjonene og viktige elementer i ytre miljø som skal hensyntas under bygging og drift av installasjonene. Det fremgår av



kartene hvor det er geografiske områder der særskilte hensyn må tas, for eksempel områder hvor det er tidsbegrenset adgang for ferdsel og anleggsarbeid.

Alle relevante objekter er gitt en unik ID i kartene.

Kartseriene:

- Vedlegg 0. Oversiktskart i målestokk 1:100 000 i A3 – 5 stk
- Vedlegg 1. Kartutsnitt med ledningstrasé, veier, baseplasser og restriksjonsområder i målestokk 1:10 000 i A3 – 49 stk
- Vedlegg 2a. Kart som viser transformatorstasjonene og ledningene inn til stasjonene i målestokk 1:3 000 / 1:4 000 i A3 – 4 stk
- Vedlegg 2b. Situasjonsplaner for transformatorstasjonene (u.off. iht. beredskapsforskriften – sendes kun til NVE)
- Vedlegg 2c. 3d-modeller over transformatorstasjonene

### 3. MTA-PLAN FOR LEDNING OG STASJON

#### 3.1 Informasjon til berørte parter

*Mål for anlegget*

Den primære kilden for informasjon om prosjektet er Statnetts hjemmesider, der det fortløpende vil bli lagt ut informasjon. Kommunene, fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkeskommunen, samt berørte beboere og grunneiere vil bli orientert etter behov.

*Mål for anleggsperioden*

Kommunen, fylkesmannens miljøvernavdeling, beboere og grunneiere vil bli holdt orientert etter behov. I anleggsperioden kan beboere, grunneiere og andre brukergrupper oppleve forskjellige ulemper ved utbyggingen. God informasjon i form av skilting og informasjon kan forebygge konflikter.

*Generelle krav*

Miljørådgiver ivaretar kommunikasjon mot berørte offentlige myndigheter. Byggherren vil ha grunneierkontakter som ivaretar kommunikasjon med berørte grunn- og rettighetshavere.

Byggherren skal sette opp informasjonstavler på sentralt plasser langs linja (i kommunene). Informasjonstavlene skal inneholde informasjon om anleggsarbeidet og eventuelle restriksjoner arbeidet vil medføre for allmennheten, aktuelle kontaktpersoner mm. I tillegg skal informasjon om arbeidet legges ut på Statnetts hjemmesider, og kan legges ut på kommunenes hjemmesider om ønskelig. Entreprenøren skal bidra med nødvendig informasjon.

Byggherren skal benytte media og sin egen hjemmeside aktivt for å informere om utbyggingen.

Eventuelle henvendelser fra publikum og berørte parter skal henvises videre til Byggherren.

## 3.2 Transport

### 3.2.1 Transport langs ledningen

#### *Mål for anlegget og anleggsperioden*

All transport på bakken og i luften skal foregå så skånsomt som mulig for omgivelsene, og ikke medføre vesentlig fare for ferdsel i området.

#### *Generelle krav*

Kraftledningen mellom Klæbu og Verdal har eksistert i flere tiår, og det eksisterer ulike former for veger og barmarksløyper inn til de aller fleste mastepunktene og i ryddebeltet. I kartvedleggene er alle kjente veger og barmarksløyper tegnet inn. Barmarksløypene skal ikke benyttes til ordinær transport av personell, utstyr og materialer inn til mastene. De er markert på kartene av hensyn til personsikkerhet, og slik at de skal være kjent for både byggherre og entreprenør dersom det skjer arbeidsulykker som krever umiddelbare transportbehov, eller dersom det skulle bli værforhold som gjør at f.eks. helikopter ikke kommer seg inn for å hente ut mannskap som arbeider ved mastene.

Arbeidet foregår i utgangspunktet hele året, men må tilpasses utkoplingsperiodene. Ved arbeid om vinteren vil det kunne brukes snøscooter som transportmiddel.

Byggherren har inngått avtaler med grunneierne for bruk av aktuelle veier fra offentlig vei inn til mastepunktene og baseplasser, inkludert aktuelle landingsarealer og baseplasser. For barmarksløyper er det ikke nødvendig å inngå avtaler med grunneier.

I vedlegg 5 er det angitt hvilken transportmåte/transportmiddel som kan benyttes inn til hver enkelt mast. For adkomst til enkelte av mastene er det kun en type transportmiddel som er tillatt. Til andre master er det åpnet for alternativ transport.

Helikopter er angitt som transportmiddel eller alternativt transportmiddel til alle master. Mange steder kan det være aktuelt å benytte begge de angitte transportmåtene, f.eks. ved at materiell og utstyr transporteres inn med helikopter, mens personell kommer seg inn på andre måter.

- Barmarksløyper skal kun benyttes dersom det oppstår situasjoner som krever akutt uttransport av personell.
- Ved bruk av snøscooter skal kjøring skje i de kartfestede barmarksløypene og i klausuleringsbeltet under ledningen, men løypene kan fravikes dersom de ikke er fremkommelige pga. snøforhold.

I MTA-planen benyttes begrepet "adkomstpunkt" for avkjøring fra offentlig vei. For hver enkelt mast er det i vedlegg 5 angitt ett eller flere adkomstpunkt fra offentlig veg.

#### *Beskrivelse av transport langs ledningen*

Før anleggsstart skal entreprenøren utarbeide sin egen transportplan med utgangspunkt i byggherrens MTA-plan. I transportplanen skal entreprenøren beskrive hvilke type kjøretøy og utstyr som skal benyttes, samt hvilke transportruter som ønskes benyttet inn til og i ledningstraséen (40 metersbeltet). Dersom entreprenøren ønsker å benytte transportruter som avviker fra MTA-planen skal dette diskuteres med Statnett, som eventuelt kan bistå med å skaffe nødvendige tillatelser fra grunneiere og myndigheter. All risiko i forbindelse med kostnader, tidsforbruk, eventuelle forsinkelser eller ikke oppnådd tillatelse til nye transportruter må da bæres av entreprenøren.

De godkjente transportveiene er delt inn i tre kategorier. Disse er i kartene navngitt som Vei, Traktorvei og Barmarksløype:

- Kategorien Vei refererer til offentlige eller private veier som kan brukes til transport med biler og tyngre kjøretøy. Offentlig vei og skogsbilveg tilhører denne kategorien.
- Traktorveiene har ulik standard og det vil variere hvor tunge kjøretøy som kan brukes på den enkelte vei. I forbindelse med spenningsoppgradering vurderes traktorveiene til å ha en god nok standard.
- Barmarksløype er enten eksisterende kjørespor eller traséer for etablering av nye kjørespor i terrenget. Det er et generelt forbud mot bruk av ATV og muskeg, bortsett fra til de mastene som er angitt i vedlegg 5.

Om vinteren kan det kjøres med snøscooter. Det skal i så fall kjøres i de kartfestede barmarksløypene og i klausuleringsbeltet under ledningen, men løypene kan fravikes dersom de ikke er fremkommelige pga. snøforhold.

#### *Beskrivelse bruk av transportveiene*

- Ved transport på skogsveier/traktorveier/barmarksløyper med grunder, skal det påses at alle grunder lukkes etter passering.
- Bomveier som skal benyttes er avmerket i kartet med kontaktinformasjon til ansvarlig grunneier/organisasjon.
- Bruk av eksisterende veier og parkeringsplasser skal normalt ikke være til vesentlig ulempe for allmenn ferdsel. Der byggherren har inngått egne avtaler med grunneier eller veilag med erstatning for bruksrett, har byggherren rett til å stenge vei/areal for allmenn eller ikke avtalt ferdsel.
- Entreprenøren må påregne lokale restriksjoner i bruk av vei knyttet til teleløyving og andre forhold.

#### *Beskrivelse, transport og anleggsarbeid på dyrket mark*

I konsesjonsvedtaket er det stilt krav om at Statnett skal beskrive og drøfte hvordan transport og anleggsarbeid skal foregå der det er dyrket mark.

Flere av mastene ligger ute på dyrket mark, og det er et mål å unngå skade på avling i forbindelse med anleggsarbeidet i slike områder. Utkoplingsperiodene er ikke fastsatt. Grunneiere vil bli holdt oppdatert om hvilke perioder det skal jobbes på deres områder, for å sikre best mulig forutsigbarhet. I den grad Statnett skader avlinger vil tapet bli kompensert i ettertid.

#### *Beskrivelse helikoptertransport*

- I MTA-plankartene er det anvist områder hvor det i tidsbegrensede perioder skal unngås overflyvninger på grunn av hensyn til naturverdier eller reindrift.
- Baseplasser som skal benyttes som landingsplass for helikopter fremgår av vedlegg 4. Baseplassene med helikopterlanding er markert med H i MTA-plankartene (vedlegg 1). Det er gjennomført overflyging av alle baseplassene med firmaet Heliscan med tanke på muligheter for landing og inn-/uttransport av materialer og personell.
- Byggherren sørger for tillatelse fra Luftfartstilsynet for nødvendig helikoptertransport, i den grad det blir behov for dette.

#### *Beskrivelse tunge transportere*

Transport av tungt materiell skal foregå med skip så langt som mulig. Dette gjelder transformatorer og transformatorkomponenter. ISPS-godkjente havner i det aktuelle området er Trondheim, Stjørdal, Levanger, Steinkjer, Namsos (Spillum Nord og Namsos). Statnett kan bidra med kontaktinformasjon til havnene.

Søknad om dispensasjon for transport av transformatorer til de tre transformatorstasjonene avklares med Statens vegvesen. Ved Reinbjør bru må det gjennomføres oppstempling eller forsterkning for å kunne transportere transformatoren fra havna i Namsos til Namsos transformatorstasjon.

### **3.3 Baseplasser**

Oversikt over baseplasser er gitt i vedlegg 4, og plassene er illustrert på kart i vedlegg 1 og 2.

#### *Mål for anlegget og anleggsperioden*

Baseplasser skal etableres der det allerede eksisterer slike, eller der det ligger til rette i form av allerede opparbeidede arealer.

#### *Generelle krav*

Byggherren er ansvarlig for avtaler med grunneiere om bruk av arealer til baseplasser.

Det planlagte anleggsarbeidet vil ikke føre til behov for store anleggsplasser, men heller mindre baseplasser langs ledningstraséen. Plassene vil i hovedsak brukes over en kort periode. Avsatt areal til baseplasser vil bli markert i terrenget.

- Baseplasser som kan benyttes som helikopterlandingsplass er merket med H i MTA-plankartene i vedlegg 1.
- Det vil være behov for kortvarige lagringsplasser mens arbeid pågår i nærområdet, og materiell vil flys med helikopter fra disse lagringsplassene. Det er også behov for parkering av biler og terrengkjøretøy.
- Anleggsområdet rundt hver mast forventes å være begrenset i areal og omfang. Det meste av arbeidet vil foregå i masta, og kun i korte perioder.

### **3.4 Terrenginngrep og istandsetting**

#### *Mål for anlegget*

Virksomheten knyttet til anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at varige sår i terrenget minimaliseres. Det skal tilrettelegges for naturlig gjenvekst av berørte arealer.

#### *Generelle krav*

Det skal tilrettelegges for naturlig gjenvekst for berørte arealer. Entreprenør skal ta vare på toppmasser (jord og vegetasjon) og tilbakeføre dette etter gravearbeider, i den grad dette vil bli gjort i dette prosjektet.

#### *Beskrivelse, tilrettelegging for terrengrestaurering*

Entreprenør har ansvaret for at terrengskader repareres. Terrenginngrep skal restaureres når forholdene ligger til rette for denne typen arbeid, og så fort som mulig etter at skaden har oppstått

- Entreprenør skal istandsette berørte arealer før området forlates. Dersom vær- eller føreforhold forhindrer dette, skal istandsetting skje så snart det lar seg gjøre.
- Der det er mulig skal toppmasser (vegetasjon og jord) legges til side før inngrep, og lagres under forhold som begrenser uttørring.
- Toppmassene legges tilbake som topplag for å sikre rask gjengroing. Massene skal ikke komprimeres eller gattes, men ha en løs og variert overflate med myk overgang til eksisterende terreng.
- Tilsåing som del av terrengrestaurering skal skje med stedegne arter i samarbeid med Statnetts miljøkontroller og miljørådgiver. Naturlig revegetering tilstrebes.

I områder med myr skal det utvises ekstra forsiktighet ved fundamentering, veibygging og etablering av riggområder og transport.

Statnetts håndbok i terrengbehandling (Statnett 2014) gir nyttig informasjon om hvordan arbeidet kan gjennomføres for å få et godt resultat.

#### *Beskrivelse, opprydding/avvikling*

Entreprenør er ansvarlig for kontinuerlig opprydding etter egen virksomhet. Se også kap. om forurensning og avfall. Byggherren er ansvarlig for å sette frist for og å kvalitetssikre istandsetting.

Rigg- og anleggsområdene (baseplassene) og benyttede veger skal så langt det er mulig bli tilbakeført til opprinnelig tilstand før området forlates, hvis ikke annet er avtalt med grunneier eller lokale myndigheter. Byggherre har ansvar for eventuelle avtaler om andre løsninger med grunneier eller lokale myndigheter.

### **3.4.1 Senking av terreng**

På en strekning ved Svarteberget på grensen mellom Steinkjer og Verdal (mellom mast 2-52 og 2-53) er det nødvendig å øke avstanden mellom bakken og de strømførende linene på to steder. Her vil terrenget senkes med ca. 3 meter på det meste. Det er fjell med tynt toppdekke i området, og det må derfor sprenses.



Figur 2 Området der terrenget må senkes. Innfelt bilde viser fjellnubben der avstanden mellom lina og bakken er for kort.

Det vil bli sprengt ut ca. 20 m<sup>3</sup> med masser. Disse vil bli plassert på egnede steder i terrenget. Det er en del småkløfter i området der det er plass til å legge massene. Hele det berørte arealet vil bli arrondert, og toppdekket vil bli lagt på toppen for å sikre revegetering. Toppdekket er tynt, og det er derfor usikkert om det er mulig å dekke til hele det utsprengte arealet med løsmasser. Hvis ikke skal det lages jevne overganger og unngås bratte kanter der det er sprengt. Det er ikke aktuelt å tilføre løsmasser/vekstmasser eller frakte bort steinmasser på grunn av fare for unødvendige terrengskader.

Det skal utøves varsomhet ved transport inn til området for å unngå skader i terrenget.

Byggherre skal merke opp det området som skal senkes før arbeidet starter opp.

### 3.4.2 Massedeponi

#### *Mål for anlegget*

Det skal søkes massebalanse på stasjonsområder og andre større anleggsområder. Ved behov for deponering, skal dette fortrinnsvis skje i nærområdene for å få minsket transportbelastningen.

Planlagte deponi er tegnet inn på kart i vedlegg 2a og i situasjonsplanene i vedlegg 2b.

Både midlertidige og permanente deponi skal prosjekteres og bygges med et volum, profil, stabilisering og terrengform som begrenser avrenning og påvirkning på nærliggende terreng.

Godkjente arealer til både midlertidige og permanente deponier vil bli merket i terreng av byggeherren.

#### Midlertidige deponi

Ved Namsos transformatorstasjon er det i dag deponert betydelige masser midlertidig. Massene ble sprengt ut i forbindelse med utbygging av en transformator i 2013/14 og utspregning av tomta til kontrollhuset. Tanken er at massene skal i sin helhet benyttes som fyllmasser under det nye apparatanlegget. Dersom det blir igjen overskuddsmasser, skal disse deponeres som illustrert i kart og situasjonsplaner (se beskrivelse i kap. om permanente deponi).

Før anleggsarbeidet avsluttes, skal alle arealer som har vært benyttet som midlertidige deponi arronderes, det skal tilføres toppdekke og reetableres vegetasjon.

Ved Verdal transformatorstasjon skal det bygges tre nye bryterfelt i et 420 kV apparatanlegg. Det skal imidlertid settes av plass til et fjerde bryterfelt rett vest for de tre andre. Dette feltet er satt av med tanke på at det kan bli aktuelt å oppgradere eksisterende 300 kV simpleksledning mellom Strinda og Verdal.

Grunnen noe ustabil der dette feltet er planlagt, og det er ønske om å benytte overskuddsmasser for å forhåndsstabilisere arealet. Massene må ligge i minst ett år for å oppnå tiltenkt effekt. Massene skal flyttes til arealet som er avsatt til massedeponi før anleggsarbeidet på stasjonen avsluttes (se kart og situasjoner, samt kapittelet under om permanente deponi).

#### Permanente deponi

Alle permanente massedeponi skal arronderes, det skal tilføres vekstmasser og reetableres vegetasjon.

Ved Namsos transformatorstasjon er det satt av arealer til deponi helt nordøst på stasjonstomta. Det er beregnet et masseoverskudd på ca. 2 000 m<sup>3</sup> sprengstein og 3500 m<sup>3</sup> løs-/skrotmasser som skal deponeres på et areal på ca. 7 dekar. Det er sannsynlig at behovet for deponi blir mindre enn dette da mye sprengstein skal benyttes på tomte og kan benyttes til ny veg rundt stasjonen. Løsmassene vil bli benyttet ved arrondering og som toppdekke.

Ved Ogdal transformatorstasjon er det forventet et lite masseoverskudd, og det er satt av et areal på ca. 1,5 dekar til 2 500 m<sup>3</sup> sprengstein og 3 500 m<sup>3</sup> løs- og skrotmasser til massedeponi. Det er sannsynlig at behovet for deponi blir mindre, da sprengstein kan benyttes til riggområder på stasjonen og til bygging av veg rundt stasjonen. Løs- og skrotmassene benyttes til arrondering og som toppdekke ulike steder på stasjonsområdet.

Ved Verdal transformatorstasjon er det satt av arealer til et deponi nordvest på stasjonstomta. Det er beregnet et masseoverskudd på ca. 1 000 m<sup>3</sup> sprengstein og 4000 m<sup>3</sup> løs- og skrotmasser som skal deponeres på et areal på ca. 2 dekar. Mye av løs- og skrotmassene vil bli benyttet til arrondering og som toppdekke ulike steder på stasjonsområdet.

Ved Klæbu transformatorstasjon er det satt av arealer til deponi helt øst på stasjonstomta. Det er beregnet et masseoverskudd på ca. 1 000 m<sup>3</sup> sprengstein og 5500 m<sup>3</sup> løs- og skrotmasser som skal deponeres på et areal på ca. 1,5 dekar. Det meste av løsmassene vil bli benyttet til arrondering og som toppdekke ulike steder på stasjonsområdet.

### 3.4.3 Forurenset grunn

Dersom grunnen er forurenset skal massene fraktes til egnet mottak.

I planlegging av prosjektet er det ikke identifisert forurenset grunn på noen av stasjonsarealene.

## 3.5 Skogrydding

### *Mål for anlegget*

Virksomheten knyttet til anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at ulempene for land- og skogbruket i anleggsfasen begrenses.

### *Generelle krav*

Ny hogst vil begrense seg til arealene der ledningen inn- og ut mot transformatorstasjonene skal endres, og der det opparbeides nye arealer for utvidelse av transformatorstasjoner. I tillegg må det påregnes noe rydding av skog langs enkelte av transportveiene inn til mastene.

Terrennskader som følge av anleggsarbeidet skal utbedres så snart som overhode mulig og bekostes av entreprenør (se kap.3.4.1). Med terrennskader i denne sammenheng menes alle spor etter skogsmaskiner, og eventuelt andre kjøretøy som er benyttet i skogryddingen, uavhengig av lengde/dybde på sporene. Det er spesielt viktig at terrennskader som kan føre til erosjon utbedres umiddelbart, om nødvendig må slike skader utbedres også mens arbeidet pågår. Spor etter nødvendig graving/planering i traséen planeres til, entreprenør skal ta vare på toppmasser (jord og vegetasjon) og bruke dette til tildekking av skjærings- og fyllingsskråninger.

Det vil kun være på nye traséer ved inn- og utføring av stasjoner det vil være nødvendig med skogrydding, skogryddingen får derfor et begrenset omfang, og vi ser ingen grunn til å utarbeide en egen rydde- og skjøtselsplan. I driftsfasen vil vedlikeholdet langs ledningen bli som i dag.

## 3.6 Naturmiljø og verneområder

### 3.6.1 Lover og reguleringer

#### *Mål for anlegget*

Under planlegging av anleggsarbeidet, skogrydding og transport skal både byggherren og kontraktør/entreprenør finne løsninger som reduserer de negative påvirkninger på viktig vilt, med spesiell fokus på rødlistearter.



### 3.6.2 Røddlistede arter

Fylkesmannen har gitt Statnett eksakt informasjon om røddlistede arter (rovfugl og pattedyr) i prosjektområdet.

I Nord-Trøndelag er det noen få observasjoner av fjellvåk, hønsehauk og hubro, men ingen av observasjonene er så nært tiltaket at det kreves særskilte tiltak i anleggsfasen.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag har sendt over observasjoner av rovfugl. Det er to registreringer av fjellvåk som er lagt inn som restriksjoner i vedlegg 8.

#### *Generelle krav*

Entreprenøren skal så langt som mulig avgrense anleggstrafikken i kjente reiområder i hekketiden for røddlistearter hvor slike er angitt i MTA. Dette skal ivaretas i entreprenørens transportplan og informasjon gis til berørte førere hos entreprenør og underentreprenør/leverandør.

#### *Spesielle krav*

Aktuelle hekkesteder overvåkes i hekkeperioden for å sjekke om de benytter lokaliteten. Dersom det ikke forekommer hekking, kan vil det bli åpnet for anleggsaktivitet i området.

### 3.6.3 Vernede områder

Ledningen går gjennom/passerer to naturreservat, Måsøra-Hofstadmyra i Stjørdal kommune og Bågåmyra i Steinkjer kommune (figur 3).

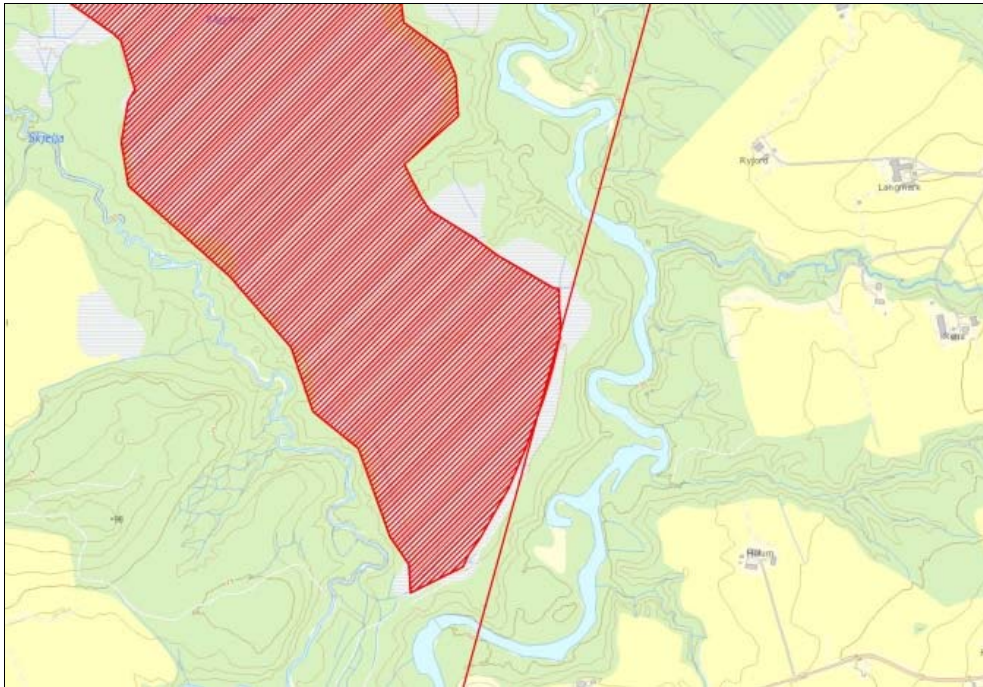
For Måsøra-Hofstadmyra vil det ikke bli gjennomført arbeid som del av spenningsoppgraderingen. De nødvendige tiltakene i mastene som går forbi reservatet er allerede gjennomført.

To eksisterende master står rett utenfor Bågåmyra naturreservat. Det vil ikke bli nye naturinngrep i reservatet som følge av prosjektet.

#### *Spesielle krav*

I anleggsfasen skal det tas hensyn til verneformålet i Bågåmyra, som er å bevare et stort og velutvikla høgmyrskompleks. Det går et opparbeidet barmarksløyper inn til mast 2-0028, og det er fullt mulig å benytte rydebeltet videre til mast 2-0027 og 2-0026. Det er ikke tillatt å kjøre på bakken innenfor grensene til reservatet. Eksisterende barmarksløype går langs grensen til reservatet, og det er derfor lett å se hvor det er tillatt å kjøre og ikke nødvendig å merke opp vernegrensene.

Restriksjonsområdet er grensen til naturreservatet, som er lagt inn på kart.



Figur 3 Kart som viser avgrensningen av Bågåmyra naturreservat, som ledningen (rød strek) passerer.

Figgaoset fuglefredningsområde ligger ca. 1500 meter i luftlinje øst for ledningen. Formålet med vernet er å bevare det rike fuglelivet og fuglenes livsmiljø i området, særlig i forbindelse med trekket vår og høst. Det vil bli en del helikoptertrafikk, og det vil kunne påvirke fuglelivet i og ved verneområdet. Det er derfor lagt inn en generell restriksjon på overflygning over reservatet hele året (se vedlegg 8).

#### 3.6.4 Verdifulle naturtyper

Ledningen passerer flere lokaliteter avmerket som verdifulle naturtyper i Miljødirektoratets Naturbase. Noen steder går traséen rett gjennom slike lokaliteter. Naturtypene er verdisatt i tre kategorier:

- Nasjonalt viktig – A-verdi
- Regionalt viktig – B-verdi
- Lokalt viktig – C-verdi

Alle naturtyper som ligger innenfor en avstand på 100 m på hver side av fra kraftledningen eller anleggsvegene er markert på kartvedleggene, og verdien er illustrert med ulike farger.

Naturtyper som ligger rett under kraftledningen eller som blir berørt av veger, er omtalt særskilt i kartene og i vedlegg 8. Det er kun foreslått restriksjoner der det er vurdert som nødvendig på bakgrunn av de verdiene som ligger i den enkelte lokalitet. Det er kun i noen få lokaliteter det er innført restriksjoner.

Områder med restriksjoner er lagt inn på kart med kort tekst om hva restriksjonen innebærer.

Naturtypen "Bågåmyra sør" ligger rett sør for naturreservatet beskrevet i kap. 3.6.3, og er i Naturbase avmerket som en svært viktig kystgranskog. Naturtypen er

imidlertid hogd ut i sin helhet, sannsynligvis pga. vindfall etter en storm, og er slik vi vurderer det uten verdi som naturtype i dag. Det var opprinnelig tenkt å innføre restriksjoner på bruk av barmarksløypa gjennom lokaliteten, men dette er ikke lenger aktuelt.

#### *Mål*

Entreprenøren skal så langt som mulig avgrense terrenginngrep og fjerning av vegetasjon i områder avgrenset som verdifulle naturtyper i henhold til illustrasjon i MTA-plankartene og i tabell over restriksjoner (vedlegg 8). Se også generelle krav under terrenginngrep.

### **3.6.5 Flora og vegetasjon**

#### *Generelle krav*

Entreprenøren skal så langt som mulig avgrense terrenginngrep og fjerning av vegetasjon i områder med sårbar vegetasjon i henhold til MTA-plankartet. Se også generelle krav under terrenginngrep.

### **3.7 Kulturminner**

Det skal utvises stor forsiktighet i områder med kulturminner/ kulturmiljøer. All transport, lagring av materiale og opphold av personal skal foregå utenom kulturminner og kulturmiljøer. Slike kulturminner/miljøer vil bli avmerket av byggherren fysisk i terrenget for å unngå direkte konflikt. Entreprenøren har likevel en plikt til å ha kontroll med hvor det er kulturminner som kommer i konflikt med anleggsaktiviteten.

Kjente kulturminner i en avstand på inntil 50 meter på hver side av ledningstraséen eller veger/barmarksløyper som vil bli benyttet er avmerket i kart i vedlegg 1 og 2.

Riksantikvaren har frigitt et kulturminne (kullmile i Klæbu) som ville bli skadet/ødelagt som følge av bygging av Klæbu transformatorstasjon (brev fra Riksantikvaren datert 1. juli 2014).

#### *Mål*

Virksomheten knyttet til anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at inngrep i kulturminner unngås.

#### *Generelle krav*

Entreprenøren må ta hensyn til og påregne justeringer av transportplanen i sin virksomhet.

Entreprenøren plikter å unngå transport over og skade på kjente kulturminner og kulturmiljø. Slike skader er forbundet med straffeansvar i henhold til norsk lov. Ingen aktivitet skal foregå innenfor avmerkede områder.

Dersom entreprenøren under anleggsarbeidet støter på ukjente kulturminner plikter han å varsle byggherren umiddelbart som igjen varsler kulturminnemyndighetene (fylkeskommunen og/eller Sametinget), og i samråd med byggherren stanse arbeidene dersom kulturminnet kan bli skadet.

Byggherren vil fysisk merke kjente kulturminner som ligger i traséen eller nær transportveier med sperrebånd i terrenget i anleggsfasen for å unngå skade. Den geografiske plasseringen av kulturminnene er avmerket i kartseriene. MTA-planen er utarbeidet med tanke på at all transport, lagring av materiale og opphold av personale skal foregå uten konflikt med kulturminner og kulturmiljøer.

### 3.8 Reindrift

Det drives tamreindrift langs nesten hele ledningsstrekningen (figur 4). Det er i hovedsak reindistrikten Færen og Østre Namdal som kan bli berørt av prosjektet, og da på grunn av økt aktivitetsnivå og forstyrrelser i anleggsfasen. Ledningen går gjennom området i dag, og oppgraderingen vil ikke medføre nye og permanente arealbeslag.

Essand reinbeitedistrikt har uttalt at tiltaket ikke er i konflikt med deres beiteområder.

Det er gjennomført møter med det mest berørte reindistriktet Tjåehkere (Østre Namdal) for å fremskaffe detaljert informasjon om bruken av det berørte området. Distriktene Skæhkere (Skjækerfjell) og Gaasken-Laante (Færen) er informert i form av oversendelse av brev med informasjon om prosjektet og kartvedlegg, og det har i ettertid vært samtaler med Skæhkere distrikt. De to distriktene blir berørt i liten grad av spenningsoppgraderingen, men tiltaket vil berøre områder som benyttes til vinterbeiteområder.

#### *Mål*

Anleggsarbeidet skal så langt det lar seg gjøre tilpasses slik at det tas hensyn til villreinens beiteområder, kalvingsområder og drivleier.

#### *Generelle krav*

Statnett som byggherre står ansvarlig for å inngå avtaler med reinbeitedistriktene i den grad dette blir nødvendig. Slike avtaler vil bli inngått før anleggsarbeidet starter, for å gi forutsigbarhet for entreprenøren. Restriksjonene som er nevnt under vil bli endelig avklart i form av skriftlige avtaler med de tre berørte reinbeitedistriktene før anleggsarbeidet starter.

#### *Aktuelle restriksjoner*

Tjåehkere - Østre Namdal reinbeitedistrikt:

- Det skal ikke foregå anleggsaktivitet i området mellom ledningens kryssing av Namsen (mast 3- 0017) og ledningens kryssing av fylkesveg 296 (mast 3-0104) i perioden 1. desember til 1. mai uten avtale med reinbeitedistriktet.
- Det diskuteres med distriktet om det kan være aktuelt å innføre ekstraordinært oppsyn i anleggsfasen, dersom det blir aktuelt å gjennomføre arbeid om vinteren.
- Dersom det skulle bli aktuelt å gjennomføre arbeid på strekningen som går gjennom reinbeitedistriktet, skal dette skje i nær dialog med reinbeitedistriktet. Byggherre har ansvar for kontakt med reindistriktet.

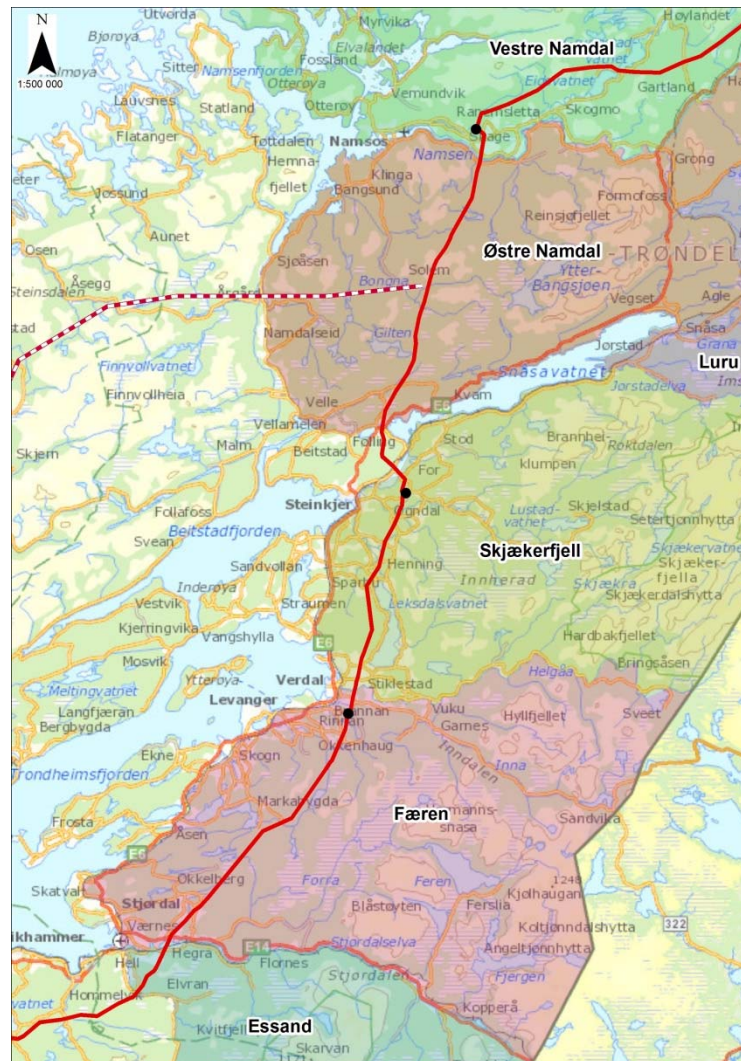
- Dersom det observeres rein der det foregår arbeid utenfor den angitte perioden over, skal det aktuelle reinbeitedistrikt kontaktes. Byggherre ved miljørådgiver eller miljøkontroller står for denne kontakten.

Skæhkere - Skjækerfjella reinbeitedistrikt:

- Mellom Ogdal transformatorstasjon (mast 2-0002) og Leksdalsvatnet (mast 2-0039) skal det ikke foregå anleggsaktivitet i perioden 1. desember til 1. mai uten avtale med reinbeitedistriktet.
- Dersom det observeres tamrein der det arbeides, skal det aktuelle reinbeitedistrikt kontaktes. Byggherre ved miljørådgiver eller miljøkontroller står for denne kontakten.

Gaasken-Laante - Færen reinbeitedistrikt:

- Mellom Verdal transformatorstasjon (1-0003) og Skjelstadmark (1-0075) skal det ikke foregå anleggsaktivitet i perioden 1. desember til 1. mai uten avtale med reinbeitedistriktet.
- Dersom det observeres rein der det foregår arbeid utenfor den angitte perioden over, skal det aktuelle reinbeitedistrikt kontaktes. Byggherre ved miljørådgiver eller miljøkontroller står for denne kontakten.



Figur 4 Berørte reinbeitedistrikter mellom Klæbu og Namsos.

### 3.9 Boområder og befolkning/støy

Boområder krever særlige hensyn til trafikk og hensynsfull adferd. Bomiljøer, nærmiljøer (skoler o.l.) og enkelte former for næringsvirksomhet er sårbare for støy. Anleggsarbeidene vil medføre økt transport på offentlige og private veier og bruk av helikopter. Byggherre skal informere løpende om aktiviteter for å varsle perioder med økt belastning.

- Anleggsaktivitet skal unngås etter klokka 23.00 og før 07.00 alle dager i nærheten av bo- eller friluftsområder.
- Arbeider som innebærer sprengning skal varsles byggherre senest 1 uke i forkant slik at beboere og andre berørte i området om nødvendig kan varsles.

### 3.10 Friluftsliv

#### Mål

Ved skånsom terrengbehandling og riktig anleggsutforming skal nærområdene fortsatt kunne benyttes til friluftslivsaktiviteter.

#### *Generelle krav*

Transport i eksisterende turstier og løypetraséer skal unngås. Dersom dette likevel er nødvendig skal byggherre på forhånd godkjenne slik bruk og entreprenøren skal sørge for at stier/løyper istandsettes og ryddes så raskt som mulig etter bruk.

Lokale jaktinteresser skal hensynstas så langt det er økonomisk og praktisk forsvarlig.

Det er svært liten konflikt med friluftsliv i de berørte områdene. Spenningsoppgraderingen vil heller ikke endre situasjonen i de berørte områdene, bortsett fra ved støypåvirkning i anleggsfasen.

Det ligger ei lysløype rett sør for Namsos transformatorstasjon. Dagens ledning og transformatorstasjon ligger i umiddelbar nærhet til lysløypa. Ny ledningsføring inn mot transformatorstasjonen vil komme lenger vest, og dermed i konflikt med lysløypa slik den er i dag. Det vil bli nødvendig med traséendringer i lysløypa. Dette er diskutert med idrettslaget (Overhalla idrettslag) og Overhalla kommune. Lysløypa trenger oppgradering etter at en storm har ødelagt flere master. Dette gjelder spesielt den østlige sløyfa rett øst for der ledningene vil krysse traséen. Idrettslaget vurderer å kutte ut hele den østlige delen av traséen, noe som vil påvirke konflikten mellom kraftledningen og lysløypetraséen.

Lysløypa er omtalt i kommunedelplan for idrett, friluftsliv og kulturbygg 2011 – 2014:

*"Skage lysløype og skileikanlegg eies og drives av Overhalla idrettslag. Bygd i 1982-1984. Idrettslagets hovedanlegg for langrenn, 2 km, 3 km og 5 km løype. Sterkt behov for rehabilitering; grøfting av hele løypa, rydding, stikkrenner, kulverter, noe barklegging og en del nye stolper. Spillemidler til renovering innvilget i 2011. Skileikanlegg bygd 1995-1996. En del årviss rydding. Egen tråkkemaskin kjøpt 2005/2006. Kr. 30-40 000 i årlige løypekostnader, etter snøforhold.*

*Ujevn, men periodevis bra aktivitet, avhengig av snøforhold ellers i bygda. Må ha noe snø før kjøring kan begynne. Skileikanlegget kunne vært brukt mer, men krever mye tilrettelegging. Behøver rehabilitering snarest."*

### **3.11 Landbruk**

#### *Mål*

Virksomheten skal planlegges og gjennomføres slik at skade på jord- og skogbruksarealer blir så liten som mulig.

#### *Generelle krav*

Utbyggingen vil ifølge konsesjonssøknaden i svært liten grad berøre dyrket mark. Enkelte midlertidige baseplasser vil bli anlagt på dyrket mark etter avtale med grunneier.

- Entreprenørene skal sikre anleggsområdet og byggegroper mot skade på husdyr og mennesker.
- Eksisterende gjerding/stengsel for husdyr skal opprettholdes under anleggsarbeidet, og eventuelle skader skal varsles byggherre og repareres umiddelbart.
- Enkelte master ligger ute på dyrkbar mark. Det skal tas hensyn til drifta på marka i den grad det er mulig.

### 3.12 Vann

For håndtering av akutt forurensning av bekker, elver og vann gjelder samme rutiner som beskrevet i kap. 7.8 Forurensning og avfall.

#### 3.12.1 Vernede vassdrag

##### *Mål*

Vernede vassdrag og deres nedbørfelter, samt nasjonale laksevassdrag skal berøres i så liten grad som mulig.

##### *Generelle krav*

Entreprenøren skal utøve spesiell forsiktighet ved arbeid i og ved vernede vassdrag og nasjonale laksevassdrag. Se generelle krav under kap. om terrenginngrep

Tiltaket berører, men gir ifølge konsekvensutredningene ubetydelig konsekvens for samtlige berørte vassdrag i verneplan for vassdrag (figur 5). Dette gjelder i denne sammenheng følgende vassdrag:

- Aursundavassdraget,
- Ognavassdraget,
- Verdalsvassdraget,
- Forravassdraget,
- Homlavassdraget og
- Vikelvassdraget.

Kraftledningen går kun gjennom nedbørfeltet til enkelte av vassdragene, mens de i enkelte tilfeller krysser hovedelvene. Stjørdalssvassdraget og Namsenvassdraget er nasjonale laksevassdrag, og omfattes av et noe strengere forvaltningsregime enn andre vassdrag, utelukkende knyttet til tiltak som kan skade laks (*Salmo salar*).

Videre anleggsplanlegging har ikke avdekket forventede negative konsekvenser for vernede vassdrag eller nasjonale laksevassdrag, og informasjon om vassdragene er derfor utelatt i kartseriene. Vassdrag, vassdragsavsnitt eller vassdragsobjekter der det skal tas særlige hensyn er avmerket i kartene.





Figur 5 Nedbørfeltene til de vernede vassdragene langs ledningstraséen. I tillegg til disse er Namsenvassdraget og Stjørdalsvassdraget nasjonale laksevassdrag med bestemmelser knyttet til laks.

### 3.12.2 Drikkevann

#### Mål

Virksomheten knyttet til anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at forurensning av vannkilder skal unngås.

#### Krav overflatevann

Anleggsarbeidene vil foregå i flere nedbørfelt for drikkevann som er markert i kartseriene. I disse områdene er kravene til skånsomhet mot omgivelsene skjerpet i forhold til resten av området. Dette gjelder følgende vassdrag:

- Vikelvassdraget/Jonsvatnet (drikkevannsforsyning til Trondheim og Malvik)
- Movatnet/Hoklingen (drikkevannsforsyning til Åsen og Levanger)
- Reinsvatnet (drikkevannsforsyning til Steinkjer)
- Leksdalsvatnet (drikkevannsforsyning til Verdal)

I nedbørfeltene til disse vassdragene gjelder følgende (de to første punktene er generelle og gjelder hele tiltaket, men tas uansett med fordi denne typen utslipp er spesielt kritiske for vannkilder):

- Utslipp av kloakk og/eller spillvann er forbudt.
- Enhver henlegging av avfall er forbudt.
- Tanker for olje- og drivstoffprodukter skal lagres slik at hele volumet til enhver tid kan samles opp ved lekkasje fra tank. Kravet gjelder også for helikopterdrivstoff.
- Det er ønskelig at det benyttes doble tanker for drivstoff, slik at Forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen. Det vises i den forbindelse til §14. Risiko og risikovurdering, som omfatter krav som stilles til slikt utstyr.

Alle vannkildene er markert med skratur i MTA-plankartene.

#### *Krav grunnvannsbrønner*

I NGUs database GRANADA er det registrert 10 grunnvannsbrønner som benyttes som vannforsyning. Av disse er det 9 fjellbrønner og en løsmassebrønn. En av brønnene forsyner flere husstander, mens de resterende forsyner enkelthusholdninger eller gardsbruk.

Brønnene er avmerket i MTA-plankartene med en buffer på 50 meter. Det skal utøves varsomhet innenfor det avmerkede området, slik at forurensning unngås.

#### *Generelle krav*

Det eksisterer flere lokale vannkilder enn de som ligger inne i NGUs databaser.

- Entreprenøren skal ta spesielt hensyn til lokale brønner og vannforsyningsanlegg, og plikter å erstatte eventuelle skader på slike. De største vannkildene er avmerket i kartserien, men det kan framkomme opplysninger om private grunnvannsbrønner som må hensynstas underveis i anleggsperioden.

### **3.13 Forurensning og avfall**

#### *Mål*

Virksomheten knyttet til anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at varig forurensning til grunn, vassdrag og sjø unngås.

#### *Generelle krav*

Entreprenøren plikter å følge MTA-plan, SHA-plan, norske lover, regler og forskrifter for håndtering av avfall og miljøfarlige produkter, og for å unngå forurensning.

### 3.13.1 Avfall

Avfallshåndtering skal beskrives i en egen avfallsplan, og denne skal basere seg på bestemmelsene nevnt over. Miljødirektoratet (tidligere KLIF) har utarbeidet veiledere som kan benyttes i arbeidet med avfallsplanen.

Byggherren skal før oppstart av anlegget utarbeide en miljøsaneringsbeskrivelse som grunnlag for utarbeidelse av avfallsplanen. Dette er knyttet til riving av anlegg ved stasjonene.

Krav for å forebygge forurensing:

- Alt avfall skal sorteres og leveres til godkjente mottak.
- Entreprenøren skal sørge for at farlig avfall ikke blandes sammen med annet avfall. Farlig avfall skal lagres i låste spesialtilpassede containere. Ulike typer farlig avfall skal ikke sammenblandes dersom dette kan medføre fare for forurensning, eller skape problemer for den videre håndteringen av avfallet.
- Entreprenørene skal ta forhåndsregler for å hindre spredning av flygeavfall fra anleggsplassen ut i terrenget.
- Brenning av avfall på anleggsplassen eller i terrenget er ikke tillatt. Dette gjelder også papir- og matavfall, samt trematerialer.
- Beskyttelsesbehov mot hærverk må vurderes på stedet i samarbeid med Statnetts miljøkontroller.

Dokumentasjon:

- Entreprenørene skal før oppstart utarbeide avfallsplan for entreprisen som skal godkjennes av byggherren, og sørge for implementering blant egne ansatte og underentreprenør/leverandører.
- Avfallsplanen skal inkludere avfallsfraksjoner og mengder, samt angi firma som transporterer avfallet fra byggeplass og levering til godkjent mottak.
- Entreprenør skal kunne fremlegge kvittering for levert produkt og mengde avfall, samt deklarasjonsskjema for farlig avfall.
- Mengde produsert avfall fordelt på fraksjoner rapporteres sammen med entreprisens månedsrapport til byggherre.

### 3.13.2 Forurensning

Krav for å forebygge forurensing:

- Entreprenørene skal sørge for at maskiner og utstyr er rengjort før ankomst til Norge, og før utstyr transporteres ut av Norge.
- Avfall skal lagres og håndteres forsvarlig og i samsvar med gjeldende forskrifter. Avfall og farlig avfall skal håndteres uten fare for forurensning.
- Entreprenøren har ansvaret for at det ved olje- og drivstofflager finnes lager av oljeabsorberende materiale. Entreprenøren skal ha rutiner/systemer som sikrer at tanker og fat kontrolleres regelmessig, og at oppsamlingskar er plassert under drivstofftanker og lignende.
- Entreprenøren skal presentere et sikkert opplegg for fylling av drivstoff for byggherren før oppstart på anlegget.
- Lagring og fylling av drivstoff, oljeskift mm. skal foregå med minst 10 m avstand til vann og vassdrag, og slik at eventuell avrenning ikke dreneres mot vann/vassdrag.

- Entreprenør skal påse at maskiner og utstyr ikke lekker olje eller drivstoff. Maskiner som ikke tilfredsstiller byggherrens krav vil umiddelbart bli vist bort fra området. Maskiner skal blant annet være utstyrt med utstyr for absorpsjon av oljeprodukter.
- Entreprenøren plikter å etablere mobile sanitærløsninger på sentrale steder med permanent opphold av flere personer over en viss varighet (for eksempel baseplasser). De tette tankene skal tømmes på godkjente mottak.
- Terrenget/området rundt baseplassene skal ikke benyttes som avtrede.

#### Dokumentasjon:

- Entreprenøren skal sørge for at oppdatert oversikt der lagerbeholdning og forbruk av miljøfarlige væsker og materiell fremgår er tilgjengelig. Entreprenør plikter å ha et oversiktlig stoffkartotek med datablad over de kjemikaliene som er i bruk på anlegget. Oversikt over lagerbeholdning og forbruk av miljøfarlige væsker og materiell rapporteres sammen med entreprisens månedsrapport til byggherre.

#### Rutiner ved akutt forurensing:

- Ved akutt forurensning eller utslipp skal Redningssentralen / brannvesen kontaktes umiddelbart. **Ring 110.**
- Utilsiktet søl pga. uhell eller maskinhavari skal samles opp og utslippsstedet gjøres rent umiddelbart. Absorbenter som har vært brukt skal behandles som farlig avfall.
- Entreprenøren skal før oppstart utarbeide en beredskapsplan for akutt forurensning som bl.a. skal omfatte varslingsrutiner, ansvarsavklaring og beskrivelse av aktuelle tiltak. Beredskapsplanen skal også omfatte tiltak ved forurensning av drikkevannskilder og drikkevannskilders nedbørsfelt.

## 4. FOR- OG ETTERUNDERSØKELSER

Det er ikke stilt krav til for- og/eller etterundersøkelser i konsesjonsvilkårene.

Etter at konsesjonssøknaden ble sendt inn til NVE i juni 2010, er det utført detaljprosjektering av omsøkte tiltak inkludert anleggsplanlegging. Dette kapittelet gir en kort oppsummering av arbeid som er gjort i forkant av MTA-planen.

### 4.1 Kontakt med berørte myndigheter

Det har vært kontakt med følgende myndigheter:

- Fylkesmannen i Nord-Trøndelag om naturmiljø (11.02.2014)
- Nord-Trøndelag fylkeskommune om kulturminner (11.02.2014)
- Sør-Trøndelag fylkeskommune om kulturminner (februar 2014)
- Sametinget om kulturminner (11.02.2014)

### 4.2 Berørte kommuner

Prosjektet går gjennom Klæbu, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Steinkjer, Overhalla og Namsos kommuner.

### **4.3 Kontakt med berørte grunneiere**

Det er gjennomført anleggsplanlegging og opprettet kontakt med samtlige grunneiere som er berørt av transportveier og baseplasser.

## **5. FRIST FOR Istandsetting**

NVE krever at konsesjonæren skal foreta en forsvarlig opprydding og istandsetting av anleggsområdene.

Oppryddingen skal være ferdig senest 2 år etter at anlegget eller deler av anlegget er satt i drift. I kap. 3.4 er det beskrevet hvordan istandsetting av terreng skal skje.

## **6. MTA FOR DRIFTSFASEN**

Kraftledningen mellom Klæbu og Namsos har vært i drift siden 1982/84. Ryddebeltet på 38 meter er jevnlig hogd i denne perioden etter fastsatte rutiner.

Transformatorstasjonene har også eksistert like lenge, og det er liten grunn til å tro at driftssituasjonen blir mye endret etter oppgradering. Det beslaglegges noe større arealer i forbindelse med de utvidede stasjonene. Stasjonene skal vedlikeholdes med tanke på det visuelle inntrykket sett fra omgivelsene.

### **6.1 Transport**

Ved ordinært vedlikehold og hogst vil det bli kjørt i barmarksløyper og i ryddebeltet med ATV eller snøscooter. Det skal utøves skånsomhet ved slik transport for å unngå terrengskader.

Dersom det oppstår terrengskader som følge av uhell eller uforutsette hendelser knyttet til transport i barmarksløyper eller i ryddebeltet, skal skadene utbedres så raskt som mulig etter metoder beskrevet i MTA-planen for anleggsfasen.

Det kan også være aktuelt å benytte helikopter for å drive vedlikehold og for å transportere inn personell ved vedlikeholdsbehov. Det vil bli innhentet tillatelse fra Luftfartstilsynet for nødvendig helikoptertransport, i den grad det blir behov for dette.

### **6.2 Hogst, slått og snømåking**

Teknisk standard for skogrydding legges til grunn for hogst i driftsfasen.

Rundt stasjonsgjerdet skal det til enhver tid være mulig å komme til med kjøretøy. Det skal derfor holdes fritt for vegetasjon om sommeren og snø om vinteren i et belte på 3 m utenfor gjerdet.

### 6.3 Vedlikehold

Stasjoner og ledning skal vedlikeholdes med tanke på visuelt inntrykk, sikkerhet og holdbarhet.

### 6.4 Forurensning

Det skal søkes å unngå forurensning i forbindelse med drift av anleggene.

Ved stasjonene er det fare for lekkasje av olje, og det er derfor bygd oljeoppsamlingsystemer der dette kan skje. Ved ordinære tilsyn på stasjonene vil det eventuelle oljelekkasjer avdekkes og tiltak gjennomføres.

- Avfalls- og avløpshåndteringen skal være i tråd med gjeldende lover og forskrifter.
- Statnett plikter å ha et oversiktlig kartotek med produktdatablad over de helsefarlige kjemikaliene som er i bruk på anlegget. Kartoteket skal oppbevares slik at det er lett tilgjengelig. Operatøren er ansvarlig for at kartoteket er oppdatert.
- Statnett er forpliktet til å utarbeide en beredskapsplan for akutt forurensning som blant annet skal omfatte varslingsrutiner, ansvarsavklaring, og beskrivelse av aktuelle tiltak i forbindelse med forurensningen. Beredskapsplanen skal spesielt omfatte tiltak dersom sannsynlighet for forurensning av drikkevannskilde.
- Transformatorstasjonene skal til enhver tid fremstå som ryddig og oversiktlig.

Kjøretøy som benyttes i terrenget ved inspeksjon og vedlikehold av ledningen skal være godt vedlikeholdt for å redusere fare for utslipp av olje og drivstoff.

## 7. PROSJEKTTILPASSET KONTROLLPLAN

Kontrollplanen belyser hvem som har ansvar for identifiserte fokusområder i MTA-planen, med referanse til hvor forholdet er omtalt/dokumentert og tidsfrister for ivaretagelse. Kontrollplanen er et levende dokument, slik at nye forhold kan legges til og aktiviteter som viser seg ikke å være relevante kan lukkes.

Kontrollplan ligger i vedlegg 9.

## **VEDLEGG**

**Vedlegg 0. Oversiktskart, ledning, adkomst og baseplasser, A3, 1:100 000, 5 kart**

**Vedlegg 1. MTA-plankart, ledningstrasé, A3, 1:10 000, 29 kart**

**Vedlegg 2a. MTA-plankart, transformatorstasjoner med nærområder, A3, 4 kart**

**Vedlegg 2b. Situasjonsplaner for transformatorstasjonene, A3, 4 kart.  
Begrenset iht. beredskapsforskriften og sendes kun til NVE**

**Vedlegg 2c. 3d-modeller over transformatorstasjonene**

**Vedlegg 3. Miljøstyring i prosjektet**

**Vedlegg 4. Oversikt over baseplasser**

**Vedlegg 5. Adkomstpunkter til mastene**

**Vedlegg 6. Lover, forskrifter og myndighetskrav**

**Vedlegg 7. Fasadeskisser og plantegninger av transformatorstasjonene**

**Vedlegg 8. Restriksjonsområder**

**Vedlegg 9. Prosjektilpasset kontrollplan**

## Vedlegg 0. Oversiktskart A3

A3 oversiktskart presentert i målestokk 1:100 000. Traséen er delt opp i fire kartblad, der det første starter lengst nord ved Namsos transformatorstasjon.



## **Vedlegg 1. MTA-plankart, ledning, veg, restriksjoner mm**

A3 detaljkart presentert i målestokk 1:10 000. Traséen er delt opp i 49 kartblad, der blad 1 starter lengst nord (Namsos transformatorstasjon).

- Detaljkart (49 kartblad)

## **Vedlegg 2a. MTA-plankart, transformatorstasjoner**

A3 detaljkart for transformatorstasjonene presentert i målestokk 1:3 000/1:4 000.

Namsos stasjon (1:3 000)

Ogndal stasjon (1:3 000)

Verdal stasjon (1:3 000)

Klæbu stasjon (1:4 000)

**Vedlegg 2b. Situasjonsplaner for transformatorstasjonene.  
Begrenset iht. Beredskapsforskriften. Sendes kun til NVE.**

Situasjonsplaner for transformatorstasjonene.

Namsos stasjon

Ogndal stasjon

Verdal stasjon

Klæbu stasjon

### **Vedlegg 2c. 3d-modeller av transformatorstasjonene.**

Namsos stasjon

Ogndal stasjon

Verdal stasjon

Klæbu stasjon

### **Vedlegg 3. Miljøstyring i prosjektet**

### **Implementering og oppfølging**

Både Byggherren og entreprenøren er ansvarlig for at MTA-planen implementeres og følges opp. Kravene i MTA-planen skal implementeres gjennom god miljøstyring i prosjektet.

- Byggherre vil før anleggsstart utarbeide prosjektspesifikk kontrollplan, som vil bli oversendt NVE til orientering.
- Entreprenøren plikter å gjøre seg kjent med og følge norske lover og forskrifter av relevans for utbyggingsprosjektet.
- Entreprenøren skal sikre seg at alle krav i denne MTA-planen implementeres, oppfylles og dokumenteres. Entreprenøren har et selvstendig ansvar for å gjøre seg kjent med miljømålene, krav og tiltak.
- Entreprenøren skal sikre at alle som arbeider på prosjektet, inkludert underleverandør, er kjent med krav i MTA-planen og at dette dokumenteres.
- I byggemøter mellom Byggherre/byggeledelse og entreprenør/leverandør skal ytre miljø være et fast punkt på dagsorden. Ytre miljø skal være en del av HMS-runder på anlegget.
- Entreprenøren / leverandør skal gjennomføre egne kontrollrunder for ytre miljø.
- Byggherren kan foreta egne stikkprøvekontroller og/eller kontrollrunder. Prosjektet vil kunne bli underlagt intern og ekstern miljørevisjon.

### **Avvik og sanksjoner**

- Hovedentreprenøren skal etablere og implementere et avvikshåndteringssystem slik at eventuelle avvik og uønskede hendelser rapporteres og dokumenteres, jf Statnetts prosedyre for behandling av avvik og uønskede hendelser. Systemet skal sørge for at tiltak iverksettes for å redusere sannsynlighet for at hendelsene skjer igjen. Erfaring skal tilbakeføres til opplæringsprosess.
- Ved avvik fra MTA-plan skal entreprenøren melde fra umiddelbart til Byggherre. Dette skal skje gjennom avviksmelding. Årsaken til avvik skal kartlegges og eventuelle avbøtende tiltak foreslås. Gjennomgående tiltak skal implementeres i revisjon av MTA-planen.
- Entreprenøren er ansvarlig for straks å informere byggherren ved miljøhendelser som kan resultere i kontraktmessige og etterfølgende konsekvenser.
- Byggherren har ansvar for varsling av NVEs miljøtilsyn og andre berørte myndigheter og parter ved avvik fra MTA-plan.
- Byggherren og entreprenøren har myndighet til å stanse anleggsarbeid dersom;
  - arbeid ikke foregår i henhold til MTA-planen,
  - det oppdages en vesentlig risiko for ytre miljø
  - værforhold vil kunne føre til en økt risiko for akutt forurensning.Arbeid skal igangsettes igjen etter at risikoen er tilstrekkelig vurdert.
- Statnett forbeholder seg retten til å bruke sanksjoner ved avvik eller der avvik ikke behandles i henhold til avtalte rutiner.

### **Dokumentkontroll**

Innhold i MTA-plan skal være godkjent av Byggherre. Ved behov for revisjon skal MTA-plan oppdateres av Byggherre i samråd med entreprenøren(e).

MTA-plan er et levende dokument og skal revideres ved behov, blant annet ved endringer i arbeidsomfang, eventuelle nye krav og pålegg eller basert på erfaring fra arbeidet.

Den mest oppdaterte versjon av MTA-planen vil være tilgjengelig for allmenheten under prosjektsiden på [www.statnett.no](http://www.statnett.no).

- Byggherren har ansvar for å informere entreprenøren om revisjoner til MTA-planen og eventuelt varsling til NVE, berørte grunneiere og kommuner før endringene iverksettes.
- Entreprenøren er ansvarlig for å informere underleverandører om revisjoner, og for at underleverandørene etterkommer bestemmelsene i MTA-planen.

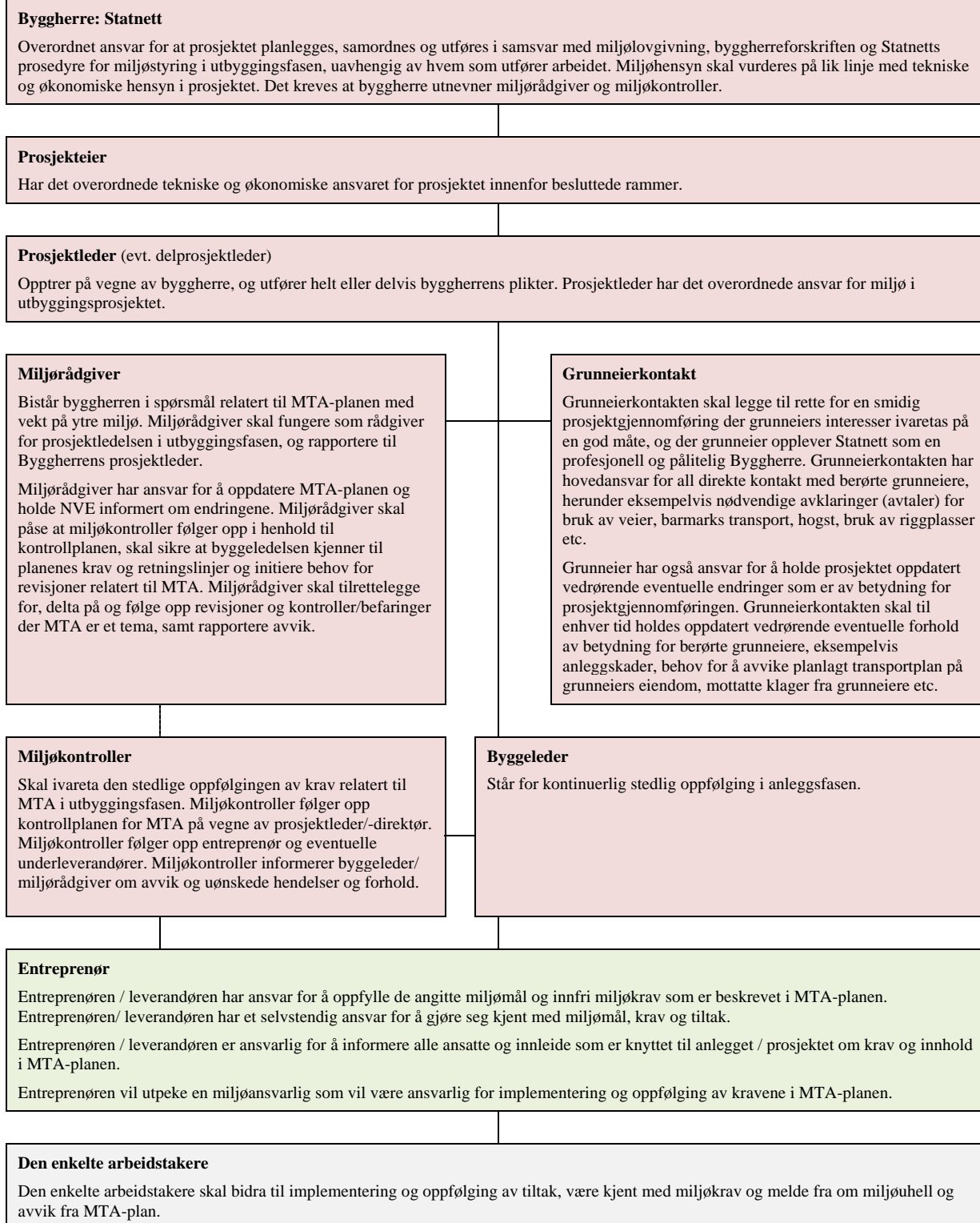
### **Kommunikasjon og varslingsrutiner**

Regelmessig kommunikasjon med berørte er vesentlig for vellykket anleggsarbeid og er ansvar av alle involvert i prosjektet. Byggherrens grunneierkontakt skal kontaktes for oppdatert oversikt over grunneiere.

- Byggherren har hovedansvar for å sørge for informasjonsflyt til myndigheter, grunneiere og andre berørte, og lokalbefolkning for øvrig. Dette gjelder både før, under og etter anleggsarbeid. Grunneierkontakt hos byggherre skal være hovedkontakt mot grunneiere.
- Entreprenøren vil kunne ha daglig kommunikasjon med berørte, hovedsakelig med grunneier. Dialog med berørte grunneier skal skje i samråd med grunneierkontakt. Uenighet og konflikt med berørte skal varsles umiddelbart til grunneierkontakt hos byggherre.
- Byggherren skal sørge for at kontaktliste og grunneieroversikt holdes oppdatert.

### Varsling og kommunikasjonskanaler

- Byggherren skal varsle berørte myndigheter og grunneiere når anleggsprosjektet starter opp.
- Byggherren informerer alle berørte grunneiere når anleggsarbeid er avsluttet.
- Byggherre skal sørge for at gjeldende versjon av MTA-plan ligger tilgjengelig på [www.statnett.no](http://www.statnett.no) i tillegg til en kort oppsummering av prosjektet / anleggsarbeid og en indikativ fremdriftsplan.
- Fremdrift skal være på dagsorden på hvert byggemøte og fremdriftsplan skal holdes oppdatert. Møtereferat og fremdriftsplan skal lagres på felles lagringsmedium (f.eks. e-Room).





## **Vedlegg 4: Baseplasser**

## **Vedlegg 5. Adkomst til mastene**

1. Namsos- Ogndal
2. Ogndal – Verdal
3. Verdal – Klæbu
4. Område der det skal skaves av terreng

## Adkomst:

Helikopter

Veg = skogsbilveg, offentlig veg eller privat veg

Barmarksløype = kjørespor egnet for ATV og beltegående gravemaskin

Snøscooter = snøscooter eller annen transport på snødekt mark

Dyrka mark = Personelladkomst over dyrka mark/åkerkant/åkerveg. Kombineres med helikopter for transport av utstyr og materialer.

- = ingen alternativ transport er tillatt bortsett fra i nødsituasjoner

## Strekning 1. Namsos - Ogndal (N - O)

N - O	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
3	0001	Veg	-	71	345174,1	7154180,0	Adkomst fra Namsos stasjon
3	0002	Veg	Helikopter	71	345410,9	7154099,8	Adkomst fra Namsos stasjon
3	0003	Veg	Helikopter	71	345666,6	7154013,7	Adkomst fra Namsos stasjon
3	0004	Veg/dyrka mark	Helikopter	70/71	345840,9	7153827,8	
3	0005	Veg/dyrka mark	Helikopter	70	346117,6	7153534,7	
3	0006	Veg/dyrka mark	Helikopter	70	346077,7	7153271,6	
3	0007	Veg/dyrka mark	Helikopter	69a/70	346029,3	7152950,2	
3	0008	Veg/dyrka mark	Helikopter	69a	345987,1	7152668,7	
3	0009	Veg/dyrka mark	Helikopter	69a	345934,2	7152317,8	
3	0010	Veg/dyrka mark	Helikopter	69a	345875,7	7151927,6	
3	0011	Veg/dyrka mark	Helikopter	69a	345821,5	7151569,7	
3	0012	Veg/dyrka mark	Helikopter	69	345781,9	7151306,9	
3	0013	Veg	Helikopter	69	345736,9	7151000,8	
3	0014	Veg	Helikopter	69	345680,3	7150621,0	
3	0015	Veg	Helikopter	69	345631,7	7150295,9	
3	0016	Traktorveg/ barmarksløype	Helikopter	66	345555,2	7149784,5	
3	0017	Traktorveg/ barmarksløype	Helikopter	66	345525,3	7149587,7	
3	0018	Traktorveg/ barmarksløype	Helikopter	66	345349,4	7149215,3	
3	0019	Traktorveg/ barmarksløype	Helikopter	66	345209,5	7148781,9	
3	0020	Helikopter	Barmarksløype	66	345110,8	7148471,6	
3	0021	Helikopter	Barmarksløype	66	345061,9	7148104,0	
3	0022	Helikopter	Barmarksløype	66	345007,3	7147688,4	
3	0023	Helikopter	Barmarksløype	67	344968,0	7147392,6	
3	0024	Helikopter	Barmarksløype	67	344922,2	7147102,8	
3	0025	Helikopter	-	67	344862,4	7146728,9	
3	0026	Helikopter	-	67	344820,3	7146465,4	
3	0027	Helikopter	-	67	344768,4	7146140,3	
3	0028	Helikopter	-	67	344720,7	7145839,4	
3	0029	Helikopter	-	67	344668,5	7145512,6	
3	0030	Helikopter	-	67	344625,5	7145243,9	
3	0031	Helikopter	-	67	344563,3	7144851,4	
3	0032	Helikopter	-	67	344352,6	7144499,9	
3	0033	Helikopter	-	67	344194,6	7144235,8	

N - O	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
3	0034	Helikopter	-	67	344103,5	7144083,3	
3	0035	Helikopter	-	67	343961,8	7143827,4	
3	0036	Veg/ barmarksløype	Helikopter	64/65	343787,8	7143512,8	
3	0037	Veg/ barmarksløype	Helikopter	64/65	343600,2	7143173,5	
3	0038	Veg/ barmarksløype	Helikopter	64/65	343377,7	7142771,1	
3	0039	Veg/ barmarksløype	Helikopter	64/65	343240,1	7142522,2	
3	0040	Helikopter	-	64/65	343034,4	7142147,8	
3	0041	Helikopter	-	64/65	342895,7	7141824,1	
3	0042	Helikopter	-	64/65	342771,9	7141533,1	
3	0043	Helikopter	-	64/65	342594,0	7141259,8	
3	0044	Helikopter	-	64/65	342363,3	7140906,1	
3	0045	Helikopter	-	64/65	342099,1	7140527,4	
3	0046	Helikopter	-	64/65	341710,7	7139911,6	
3	0047	Helikopter	-	64/65	341552,2	7139659,6	
3	0048	Helikopter	-	64/65	341461,5	7139457,6	
3	0049	Helikopter	-	64/65	341285,7	7139065,8	
3	0050	Helikopter	-	64/65	341022,2	7138478,1	
3	0051	Helikopter	-	64/65	340777,2	7137932,5	
3	0052	Helikopter	-	64/65	340467,5	7137495,3	
3	0053	Helikopter	-	64/65	340284,8	7137237,4	
3	0054	Helikopter	-	64/65	340116,9	7137000,8	
3	0055	Helikopter	-	64/65	339995,2	7136842,4	
3	0056	Helikopter	-	64/65	339849,3	7136653,0	
3	0057	Helikopter	-	64/65	339692,8	7136450,3	
3	0058	Helikopter	-	64/65	339593,0	7136104,5	
3	0059	Helikopter	-	64/65	339490,8	7135814,3	
3	0060	Helikopter	-	64/65	339428,3	7135637,3	
3	0061	Helikopter	-	64/65	339357,1	7135427,1	
3	0062	Helikopter	-	64/65	339144,9	7134797,4	
3	0063	Helikopter	-	64/65	339073,3	7134584,8	
3	0064	Helikopter	-	64/65	338890,1	7134040,1	
3	0065	Barmarksløype	Helikopter	63	338729,0	7133560,9	
3	0066	Barmarksløype	Helikopter	63	338645,5	7133310,7	
3	0067	Barmarksløype	Helikopter	63	338606,5	7133154,2	
3	0068	Helikopter	Veg	63	338432,7	7132502,9	
3	0069	Helikopter	Veg	63	338331,4	7132122,3	
3	0070	Helikopter	Veg	63	338236,3	7131764,0	
3	0071	Veg	Helikopter	63	338147,1	7131429,8	
3	0072	Veg	Helikopter	63	338038,4	7131075,9	
3	0073	Veg	Helikopter	63	337899,1	7130624,3	
3	0074	Veg	Helikopter	63	337747,3	7130140,5	
3	0075	Veg	Helikopter	63	337591,0	7129644,0	
3	0076	Veg	Helikopter	63	337515,6	7129404,3	
3	0077	Helikopter	-	63	337307,3	7128741,5	
3	0078	Helikopter	-	63	337199,9	7128399,7	
3	0079	Helikopter	-	63	337115,3	7128130,2	
3	0080	Helikopter	-	63	337056,5	7127742,7	
3	0081	Helikopter	-	63	337018,8	7127493,8	
3	0082	Helikopter	-	63	336956,6	7127083,9	
3	0083	Helikopter	-	63	336895,5	7126682,9	
3	0084	Helikopter	-	63	336825,9	7126225,7	

N - O	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomst- punkt jf. kart	X	Y	Kommentar
3	0085	Helikopter	-	63	336790,0	7125983,3	
3	0086	Helikopter	-	63	336777,1	7125789,1	
3	0087	Helikopter	-	63	336749,9	7125345,4	
3	0088	Helikopter	-	63	336728,7	7125001,6	
3	0089	Helikopter	-	63	336698,3	7124656,5	
3	0090	Helikopter	-	63	336651,8	7124132,5	
3	0091	Helikopter	-	63	336585,8	7123393,0	
3	0092	Helikopter	-	63	336561,6	7123122,2	
3	0093	Helikopter	-	62	336528,4	7122744,8	
3	0094	Helikopter	-	62	336304,3	7122293,9	
3	0095	Helikopter	-	62	336144,6	7121972,4	
3	0096	Helikopter	-	62	335960,4	7121600,2	
3	0097	Helikopter	-	62	335777,5	7121233,0	
3	0098	Helikopter	-	62	335633,2	7120944,1	
3	0099	Helikopter	-	62	335516,8	7120740,7	
3	0100	Helikopter	-	62	335310,1	7120436,2	
3	0101	Helikopter	-	62	335085,2	7120106,3	
3	0102	Helikopter	-	62	334774,6	7119648,8	
3	0103	Helikopter	-	62	334635,3	7119369,5	
3	0104	Helikopter	Veg/dyrka mark	62a	334443,6	7118982,4	
3	0105	Helikopter	-	61d	334236,7	7118564,5	
3	0106	Helikopter	-	61d	334071,7	7118231,5	
3	0107	Helikopter	-	61d	333937,6	7117960,9	
3	0108	Helikopter	-	61d	333781,8	7117647,5	
3	0109	Helikopter	-	61d	333657,4	7117429,9	
3	0110	Helikopter	-	61d	333488,0	7117134,5	
3	0111	Helikopter	-	61d	333284,0	7116779,6	
3	0112	Helikopter	-	61d	333091,8	7116444,6	
3	0113	Helikopter	-	61d	332860,6	7116042,4	
3	0114	Helikopter	-	61c	332654,2	7115682,2	
3	0115	Helikopter	-	61b	332576,4	7115289,2	
3	0116	Helikopter	-	61b	332527,5	7115039,0	
3	0117	Helikopter	-	61b	332477,4	7114782,2	
3	0118	Veg/dyrka mark	Helikopter	61a	332370,3	7114237,0	
3	0119	Veg/dyrka mark	Helikopter	61	332277,9	7113765,7	
3	0120	Veg/dyrka mark	Helikopter	61	332211,8	7113428,3	
3	0121	Veg/dyrka mark	Helikopter	60	332134,2	7113033,0	
3	0122	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332347,0	7112412,0	
3	0123	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332441,7	7112135,2	
3	0124	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332582,7	7111723,5	
3	0125	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332480,9	7111341,6	
3	0126	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332395,6	7111019,3	
3	0127	Veg/barmarksløype	Helikopter	60	332292,1	7110625,6	
3	0128	Helikopter	-	60	332243,9	7110337,0	
3	0129	Helikopter	-	60	332207,3	7110111,1	
3	0130	Helikopter	-	60	332171,4	7109887,1	
3	0131	Helikopter	-	59	332177,4	7109465,3	
3	0132	Helikopter	-	59	332534,6	7109149,8	
3	0133	Helikopter	-	59	332816,7	7108889,2	
3	0134	Helikopter	-	59	333116,2	7108613,1	
3	0135	Helikopter	-	59	333288,0	7108458,7	

N - O	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
3	0136	Helikopter	-	59	333670,4	7108117,7	
3	0137	Veg	Helikopter	59	334112,5	7107661,6	
3	0138	Veg	Helikopter	58	334697,7	7107056,0	Rett ved FV763
3	0139	Dyrka mark	Helikopter	58	334937,6	7106806,5	
3	0140	Dyrka mark	Helikopter	58	335159,8	7106577,6	
3	0141	Veg	Helikopter	58	335325,3	7106407,2	
3	0142	Veg	Helikopter	58	335282,6	7106266,7	
3	0143	Helikopter	Barmarksløype	57a	335098,8	7105652,4	
3	0144	Helikopter	Barmarksløype	57a	334983,8	7105268,1	
3	0145	Helikopter	Barmarksløype	57a	334857,9	7104845,6	
3	0146	Veg	Helikopter	57a	334840,3	7104594,3	Adkomst fra Ogdal stasjon

## Strekning 2. Ogdal – Verdal (O – V)

O - V	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
2	0001	Veg	Helikopter	57	334916,2	7104427,7	Adkomst fra Ogdal stasjon
2	0002	Veg	Helikopter	57	334943,6	7104307,5	Usikkert om det er mulig å kjøre
2	0003	Veg	Helikopter	56a	335049,5	7103839,0	
2	0004	Veg	Helikopter	56a	335017,1	7103420,5	
2	0005	Veg	Helikopter	56	334988,8	7103051,2	
2	0006	Veg	Helikopter	56	334966,0	7102758,9	
2	0007	Dyrka mark	Helikopter	56	334761,0	7102386,5	
2	0008	Helikopter	Barmarksløype	55a	334552,5	7102006,8	
2	0009	ATV/dyrka mark	Helikopter	54	334356,9	7101450,5	Kjøring i trasé/åkerkant
2	0010	Veg	Helikopter	54	334196,3	7100993,4	
2	0011	Veg	Helikopter	54	334108,1	7100741,5	
2	0012	ATV	Helikopter	55	334013,2	7100471,7	Kjøring i trasé
2	0013	ATV	Helikopter	55	333950,4	7100292,7	Kjøring i trasé
2	0014	Veg	Helikopter		333866,4	7100053,2	Rett ved FV 263
2	0015	Barmarksløype/ snøscooter	Helikopter	53	333764,9	7099877,3	
2	0016	Barmarksløype/ snøscooter	Helikopter	53	333533,0	7099476,5	
2	0017	Barmarksløype/ snøscooter	Helikopter	53	333351,9	7099163,2	
2	0018	Barmarksløype/ snøscooter	Helikopter	53	333159,7	7098831,1	
2	0019	Barmarksløype/ snøscooter	Helikopter	53	333024,5	7098597,7	
2	0020	Veg	Helikopter	52	332787,2	7098186,8	
2	0021	Dyrka mark	Helikopter	52	332685,9	7097816,1	
2	0022	Veg	Helikopter	51	332551,1	7097320,6	
2	0023	Dyrka mark	Helikopter	51	332444,7	7096928,8	
2	0024	Barmarksløype	Helikopter	51	332345,1	7096562,7	
2	0025	Barmarksløype	Helikopter	51	332248,7	7096208,0	
2	0026	Barmarksløype	Helikopter	49a	332135,6	7095792,2	Kjøring i trasé
2	0027	Barmarksløype	Helikopter	49a	332042,8	7095451,8	Kjøring i trasé
2	0028	Barmarksløype	Helikopter	49a	331971,0	7095188,5	

O - V	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomst- punkt jf. kart	X	Y	Kommentar
2	0029	Veg	Helikopter	50	331891,2	7094895,6	Rett ved FV 258
2	0030	Veg/dyrka mark	Helikopter	50	331769,8	7094451,7	
2	0031	Veg	Helikopter	48	331616,0	7094181,2	
2	0032	Veg	Helikopter	48	331443,1	7093877,2	
2	0033	Veg/dyrka mark	Helikopter	49	331255,7	7093549,3	
2	0034	Veg/dyrka mark	Helikopter	49	331067,2	7093255,2	
2	0035	Veg	Helikopter	46a	330831,5	7092889,8	
2	0036	Veg	Helikopter	46	330641,1	7092594,3	
2	0037	Veg	Helikopter	46	330406,2	7092230,3	
2	0038	Veg	Helikopter	46	330252,6	7091992,2	
2	0039	Veg	Helikopter	46b	330124,5	7091794,1	
2	0040	Veg/dyrka mark	Helikopter	47	330159,7	7091408,4	
2	0041	Veg/dyrka mark	Helikopter	47	330189,8	7091074,5	
2	0042	Helikopter	Barmarksløype	45	330225,9	7090675,8	
2	0043	Helikopter	Vei/ATV	45	330319,0	7090346,1	
2	0044	Helikopter	Vei/ATV	45	330461,6	7089842,3	
2	0045	Helikopter	Vei/ATV	45	330546,9	7089539,8	
2	0046	Barmarksløype	Helikopter	44	330598,9	7089099,2	
2	0047	Barmarksløype	Helikopter	44	330623,1	7088891,3	
2	0048	Barmarksløype	Helikopter	44	330680,9	7088396,7	
2	0049	Helikopter	Traktorveg/bar marksløype	44	330749,4	7087806,2	
2	0050	Helikopter	-	44	330777,7	7087560,6	
2	0051	Helikopter	-	44	330818,1	7087216,0	
2	0052	Helikopter	-	44	330854,5	7086904,5	
2	0053	Helikopter	-	44	330900,3	7086512,3	
2	0054	Helikopter	-	43	330938,0	7086189,2	
2	0055	Helikopter	-	43	330883,1	7086007,2	
2	0056	Helikopter	-	43	330807,7	7085756,9	
2	0057	Helikopter	-	43	330744,1	7085546,2	
2	0058	Helikopter	-	43	330652,8	7085243,1	
2	0059	Helikopter	-	43	330564,6	7084949,7	
2	0060	Helikopter	-	43	330444,1	7084549,5	
2	0061	Helikopter	-	43	330360,4	7084271,8	
2	0062	Helikopter	-	43	330254,9	7083922,3	
2	0063	Helikopter	-	43	330133,3	7083623,0	
2	0064	Helikopter	-	43	329987,9	7083266,4	
2	0065	Helikopter	-	43	329855,6	7082941,3	
2	0066	Barmarksløype	Helikopter	43	329664,1	7082470,4	
2	0067	Dyrka mark	Helikopter	43	329599,9	7082270,1	God adkomst fra veg
2	0068	Dyrka mark	Helikopter	43	329509,2	7081983,9	God adkomst fra veg
2	0069	Dyrka mark	Helikopter	42b	329383,8	7081589,0	God adkomst fra veg
2	0070	Dyrka mark	Helikopter	42b	329309,2	7081353,9	God adkomst fra veg
2	0071	Dyrka mark	Helikopter	42a	329193,5	7080989,4	God adkomst fra veg
2	0072	Dyrka mark	Helikopter	42a	329132,4	7080711,2	God adkomst fra veg
2	0073	Dyrka mark	Helikopter	42a	329037,3	7080275,6	God adkomst fra veg
2	0074	Dyrka mark	Helikopter	42a	328960,5	7079923,9	God adkomst fra veg
2	0075	Dyrka mark	Helikopter	41	328869,2	7079504,0	God adkomst fra veg
2	0076	Dyrka mark	Helikopter	41	328799,3	7079182,3	God adkomst fra veg
2	0077	Dyrka mark	Helikopter	42	328716,3	7078799,6	God adkomst fra veg
2	0078	Dyrka mark	Helikopter	40	328624,5	7078376,7	God adkomst fra veg

O - V	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
2	0079	Dyrka mark	Helikopter	40	328545,4	7078010,2	God adkomst fra veg
2	0080	Dyrka mark	Helikopter	40	328476,5	7077693,0	God adkomst fra veg
2	0081	Dyrka mark	Helikopter	39	328407,8	7077375,4	God adkomst fra veg
2	0082	Dyrka mark	Helikopter	39	328308,1	7076915,2	God adkomst fra veg
2	0083	Dyrka mark	Helikopter	39	328231,5	7076562,1	God adkomst fra veg
2	0084	Dyrka mark	Helikopter	39	328166,0	7076259,2	God adkomst fra veg
2	0085	Dyrka mark	Helikopter	39	328089,0	7075857,6	God adkomst fra veg
2	0086	Dyrka mark	Helikopter	38	327999,2	7075392,7	God adkomst fra veg
2	0087	Dyrka mark	Helikopter	38	327958,5	7075181,3	God adkomst fra veg
2	0088	Kjøring i trasé	Helikopter	36	327859,8	7074663,4	Det må kanskje bygges ny veg til masta
2	0089	Dyrka mark	Helikopter	36	327666,8	7074521,9	I ryddebelte for ny trasé
2	0090	Dyrka mark	Helikopter	35	327491,4	7074297,4	God adkomst fra Verdal st.

### Strekning 3. Verdal – Klæbu (V – K)

V - K	Mast	Transport	Alternativ transport	Adkomstpunkt jf. kart	X	Y	Kommentar
1	0001	Veg	-	35/36	327672,1	7074112,2	God adkomst fra Verdal st
1	0003	Barmarksløype	Helikopter	35/36	327421,2	7073691,3	I ryddebeltet til ny mast
1	0007	Dyrka mark	Helikopter	34a	327184,5	7072170,0	
1	0019	Veg	Helikopter	32	325338,0	7067848,0	
1	0041	Helikopter	Barmarksløype	30	319799,2	7059903,5	Vanskelig adkomst ATV
1	0051	Helikopter	Barmarksløype	25	315864,8	7058186,9	Vanskelig adkomst ATV
1	0076	Veg	Helikopter	23	308572,9	7049266,3	Ligger rett ved baseplass. 6
1	0081	Dyrka mark	Helikopter	22	307207,2	7047756,1	
1	0083	Veg	Helikopter	22	306582,7	7047369,0	
1	0095	Helikopter	-	18	303292,4	7043917,4	Umulig med bakketransport
1	0111	Helikopter	-	13	300028,2	7038224,4	Dårlig barmarksløype
1	0121	Veg	Helikopter	12	298145,9	7035406,9	
1	0138	Veg/barmarksløype	Helikopter	11	293174,2	7032836,2	
1	0160	Barmarksløype	Helikopter	9	285321,1	7031845,9	PS! Restriksjon pga fugl
1	0169	Barmarksløype	Helikopter	8	282400,2	7029636,5	PS! Restriksjon pga fugl
1	0194	Veg	Helikopter	2	271648,1	7030220,1	
1	0195 ny	Veg	-	1	271339,9	7030314,9	Ny mast
1	0196	Veg	-	-	270745,1	7030142,0	Ny mast, adkomst fra Klæbu st

### 4. Område der det skal skaves av terreng – mellom mast 2-0052 og 2-0053, helt sør i Steinkjer kommune

Adkomstpunkt 44.

Bruk av vei/skogsbilveg 41, traktorveg 41a og barmarksløype 40f.

Det er ønskelig at så mye transport som mulig skjer ved bruk av helikopter.



## **Vedlegg 6. Lover, forskrifter og myndighetskrav**

I dette vedlegget gis en oversikt over viktige lover, forskrifter og øvrige dokumenter som gir generelle føringer for gjennomføring av tiltaket. Lovene og forskriftene finnes på [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no). Det forutsettes at entreprenøren selv setter seg inn og holder seg oppdatert omkring krav og føringer i det enkelte lovverk, forskrift osv.

Listen er ikke uttømmende.

### **Lover**

Føringer i de følgende lovene er gjeldende for utbyggingsprosjektet.

- Energiloven
- Forurensningsloven
- Naturmangfoldloven
- Miljøinformasjonsloven
- Viltloven
- Lov om laksefisk og innlandsfisk mv.
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Lov om kulturminner
- Friluftsløven
- Jordloven
- Folkehelseloven
- Vegloven
- Lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag
- Brann- og eksplosjonsvernloven
- Matloven
- Skogbruksloven
- Luftfartsloven

### **Forskrifter**

Føringer i de følgende lovene er gjeldende for utbyggingsprosjektet.

- Forskrift om rammer for vannforvaltningen
- Avfallsforskriften
- Forurensningsforskriften
- Internkontrollforskriften
- Byggeforskriften
- Byggherreforskriften
- Forskrift knyttet til støy
- Forskrift om elektriske forsyningsanlegg

### **Andre nødvendige tillatelser**

Før anleggsoppstart skal følgende tillatelser avklares.

- Aktuelle tillatelse for bruk og landing av helikoptre innhentes av entreprenøren.

### **Miljøpolicy og -mål**

Statnett har etablert en miljøpolicy for egen virksomhet, et utdrag gis under.

*”Vi vil legge en miljøbevisst holdning til grunn i all vår virksomhet. Ved planlegging, bygging og drift av overføringsanlegg vil vi vektlegge natur og miljø på linje med funksjonelle, tekniske og økonomiske hensyn.”*

Miljøoppfølging er en integrert del av byggherrens kvalitetssikringssystem som er sertifisert iht. PAS-55, og miljøsertifisering iht. NS-EN 14001.

MTA-plan utarbeides på bakgrunn av Statnett sin prosedyre for miljøstyring i utbyggingsfasen.

## **Vedlegg 7. Fasadeskisser og plantegninger av transformatorstasjonene**

- 7.1 Klæbu transformatorstasjon
- 7.2 Verdal transformatorstasjon
- 7.3 Ogndal transformatorstasjon
- 7.4 Namsos transformatorstasjon

## Vedlegg 8. Restriksjonsområder

Restriksjonsområder er merket på MTA-kart og oppsummert i tabellen under.

Anleggsarbeid skal ta hensyn til restriksjonsområder i henhold til beskrivelse gitt i tabellen.

Navn	Type	Beskrivelse av restriksjon / hensyn	Tidsbegrensning	Kartblad
Skage	Naturmangfold	Unngå inngrep i verdifull naturtype	Hele året	1
Skage	Friluftsliv	Lysløype legges om på grunn av nye master inn mot Namsos transformatorstasjon		1
Myrelva Midtre	Naturmangfold	Unngå inngrep i verdifull naturtype	Hele året	1
Vestmyr	Naturmangfold	Unngå inngrep i verdifull naturtype	Hele året	1
Bangdalen	Reindrift	Ingen anleggsaktivitet av hensyn til vinterbeite og oppsamling av tamrein	1.des - 1. mai	Temakart reindrift
Stordalsmoen og Rabben	Kulturminner	Unngå skade på kulturminner (gravfelt) ved mastepunkt 3-0013. Ingen aktivitet på bakken i dette området. Kulturminner vurderes å merkes.	Hele året	2
Finntjørmin naturreservat	Naturmangfold	Ingen terrengtransport.	Hele året	4
Semselva	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (43344). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	13
Reinsvatnet	Vannforsyning	Aktsomhet knyttet til akutt forurensning av drikkevannskilde	Hele året	15-16
Område ved Offenåsen	Reindrift	Vinterbeiteområde for tamrein. Ingen anleggsaktivitet uten avtale med Skæhkere / Skjækerfjell reinbeitedistrikt.	1.des – 1.mai	16-20
Bågåmyra naturreservat	Verneområde	Ingen motorisert ferdsel innenfor grensene til naturreservatet.	Hele året	19
Leksdalsvatnet nord	Naturreservat	Begrensninger på helikoptertransport i en buffer rundt naturreservatet av hensyn til fugl.	Hele året	20
Leksdalsvatnet	Vannforsyning	Aktsomhet knyttet til akutt forurensning av drikkevannskilde	Hele året	20-23
Sandsaunet	Kulturminne	Unngå skade på gravminner rett nord for mast 67 mellom Ongdal og Verdal. Nordøst for Sandsaunet	Hele året	23
Lein	Kulturminner	Unngå skade på gravminner og bosetninger rett ved mastene 71 og 72 mellom Ongdal og Verdal.	Hele året	24
Skågset	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (56974). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	26
Reistad	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (54274). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	27
Revhaugen	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (24435). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	27-28
Haugli	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (36742). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	28
Sveåsen	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (29302). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	30
Trettlia	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (35124). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	30
Knipenberg	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (35212). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	30
Knipenberg	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (47513). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	30
Grønningselva	Naturmangfold	Unngå inngrep i verdifull naturtype – bekkekløft og bergvegg	Hele året	31

Navn	Type	Beskrivelse av restriksjon / hensyn	Tidsbegrensning	Kartblad
Movatnet/Hoklingen	Vannforsyning	Aktsomhet knyttet til akutt forurensning av drikkevannskilde. Gjelder spesielt ved aktivitet på baseplass nr. 7.	Hele året	32
Lokningsvatnet	Naturmangfold	Unngå terrengskader i viktig naturtype. Vei 22 går gjennom lokaliteten, og det er viktig å ikke berøre lokaliteten ved ferdsel.	Hele året	33
Meldal	Vannforsyning	Grunnvannskilde i løsmasser (53649). Skånsomhet for å unngå forurensning.	Hele året.	34
Hofstadøra - Måsøra	Verneområde	Ledningen mellom mastene 97 og 98 går så vidt innenfor reservatet. Oppgradering av de to mastene er allerede gjennomført.	Hele året	37
Jervskogen	Naturmangfold	To hekkeplasser for fjellvåk. Lokalitetene skal sjekkes før området åpnes for anleggsaktivitet. Restriksjoner er avmerket som buffer på 1000 m rundt to mastepunkter.	1.april til 1.august	44-45
Jonsvatnet	Vannforsyning	Særskilt aktsomhet knyttet til akutt forurensning av svært viktig drikkevannskilde	Hele året	45-47
Klæbu	Kulturminne	Bosetting/aktivitetsområde øst for Klæbu stasjon. Kulturminnet merkes med sperrebånd før anleggsstart.	Hele året	49
Klæbu	Kulturminne	Kullfremstillingsanlegg innenfor tomtegrensa til Klæbu stasjon og rett ved ny mast 196. Fjerning av kulturminnet klarert av Riksantikvaren, som har frigitt kulturminnet.		49

## **Vedlegg 9. Prosjektilpasset kontrollplan**