

 Statnett SF Nydalen alle 33 Postboks 4904 Nydalen 0423 OSLO		Miljø-, transport- og anleggsplan (MTA)			
		Dokumenttittel MTA-plan for Marka transformatorstasjon			
Gradering Åpen	Prosjektnummer 44356	Arkivkode --			
Ansvarlig enhet BPTA	Dokumentnummer 17/0001545-7	Antall sider + vedlegg 21 + 3 vedlegg			
Oppdragsgiver BPP	Oppdragsgivers kontakt Torkel Eggen (prosjektleder)	Bestillingsnummer --			
Sammendrag, resultat <p>Foreliggende miljø-, transport- og anleggsplan (MTA-plan) gjelder for planlagt utbygging ved Marka transformatorstasjon.</p> <p>Hensikten med MTA-planen er å sikre at det blir tatt nødvendige miljøhensyn i prosjektgjennomføringen. Utarbeidelse og implementering av MTA planen inngår som en del av konsesjonsvilkårene fra NVE.</p> <p>MTA-planen svarer på kravene i NVE sine retningslinjer og er den offentlige delen av MTA-planen rettet mot myndigheter, berørte og andre interesser. Den redegjør for hvordan anleggsarbeid skal gjennomføres, hvilken hensyn som skal tas og hvilke arealer som skal berøres. Planen må være godkjent av NVE før anleggsstart.</p> <p>I tillegg til denne MTA-planen utarbeidet for myndighetene, er det utarbeidet en MTA-plan som rettes mot entreprenøren og anleggsgjennomføring. Denne beskriver konkrete krav om hvordan anleggsarbeid skal gjennomføres og følges opp, og sikrer etterlevelse av føringer gitt i denne MTA-planen. MTA-planen inngår i kontrakten med entreprenøren.</p>					
Distribusjon NVE					
Versjon. 3	Dato: 16.01.2018	Revisjonsbeskrivelse -	Utarbeidet: Gunn Frilund Areal og miljørådgiver Miljø og tillatelser	Kontrollert: <input checked="" type="checkbox"/> Pernille Dørstad <input checked="" type="checkbox"/> Torkel Eggen	Godkjent: <input checked="" type="checkbox"/> Ingrid Myrtveit

INNHold

1. INNLEDNING	3
1.1 Mål og hensikt med MTA-plan.....	3
1.2 Oppbygging av MTA-planen.....	3
1.3 Bakgrunn og avgrensning.....	3
1.4 Prosess og formelle krav.....	4
1.5 Forarbeid.....	5
2. MILJØSTYRING I PROSJEKTET	6
2.1 Implementering	6
2.2 Oppfølging og kontroll	6
2.3 Varslingsrutiner og endringshåndtering	6
2.4 Informasjon og kommunikasjon.....	6
3. PROSJEKTBEKRIVELSE	7
4. ENDRINGER ETTER KONSESJONSGITT TILTAK	8
4.1 Endringer på parkeringsplass og plassering kontrollhus	8
4.2 Sikkerhetstiltak.....	9
4.3 Endringer i riggarealer og anleggsvei	9
5. ANLEGG SARBEID OG AREALBRUK	11
5.1 Ledninger	11
5.2 Veianlegg	11
5.3 Massehåndtering.....	13
5.4 Anleggsplasser/ parkeringsplasser.....	13
5.5 Transport.....	14
5.6 Dagens stasjonstomt.....	14
5.7 Tiltak mot skred.....	14
5.8 Forurensning og avfall.....	15
5.9 Hensyn til omgivelsene	17
5.10 Reindrift.....	19
5.1 Friluftsliv.....	20
6. TERRENGINNGREP OG I STANDSETTING	20
7. FREMDRIFTSPLAN	21
VEDLEGG 1. MTA-PLAN KART	22
VEDLEGG 2. SÆRLIGE BESTEMMELSER	23
VEDLEGG 3 FASADETEGNINGER KONTROLLBYGG, ENKEL 3D VISUALISERING	24

1. INNLEDNING

Miljø-, transport-, og anleggsplanen (MTA- plan) er en detaljplan som skal sikre at areal- og miljøkrav blir ivarettatt i prosjektgjennomføringen. Planen beskriver hvilke hensyn som skal tas for at negative konsekvenser for ytre miljø og tredjepart skal begrenses så mye som mulig.

1.1 Mål og hensikt med MTA-plan

Statnett har som tiltakshaver ansvar for at planen følges. Krav i MTA-planen inngår i kontraktene med entreprenørene for alle faser og gjelder forarbeider, gjennomføring og slutføring av hele prosjektet. MTA-planen beskriver også krav til opprydning etter anleggsarbeidet er avsluttet, og hvordan organiseringen av intern kontroll og tilsyn skal gjennomføres under utbyggingen. Relevante krav i planen videreføres deretter til driftsfasen av anleggene.

Statnett benytter MTA-planen som et aktivt verktøy for å sikre at anleggsarbeid gjennomføres med minst mulig ulempe for omgivelser og med best mulige løsninger for ytre miljø.

1.2 Oppbygging av MTA-planen

MTA-planen består av en myndighetsdel (dette dokumentet) og en anleggsdel som er et kontraktokument rettet mot entreprenøren. Myndighetsdelen er utarbeidet i tråd med retningslinjer for MTA-planer, og presenterer detaljer for arealbruk og anleggsgjennomføring. MTA-planen inneholder et bindende arealbrukskart som viser infrastruktur, anleggsområder, veier og restriksjoner. Kartet inneholder alle angitte områder for anleggsarbeid, og det er ikke utarbeidet egne temakart. Kartet er bygd opp slik at det kan benyttes som styrende dokument i felt.

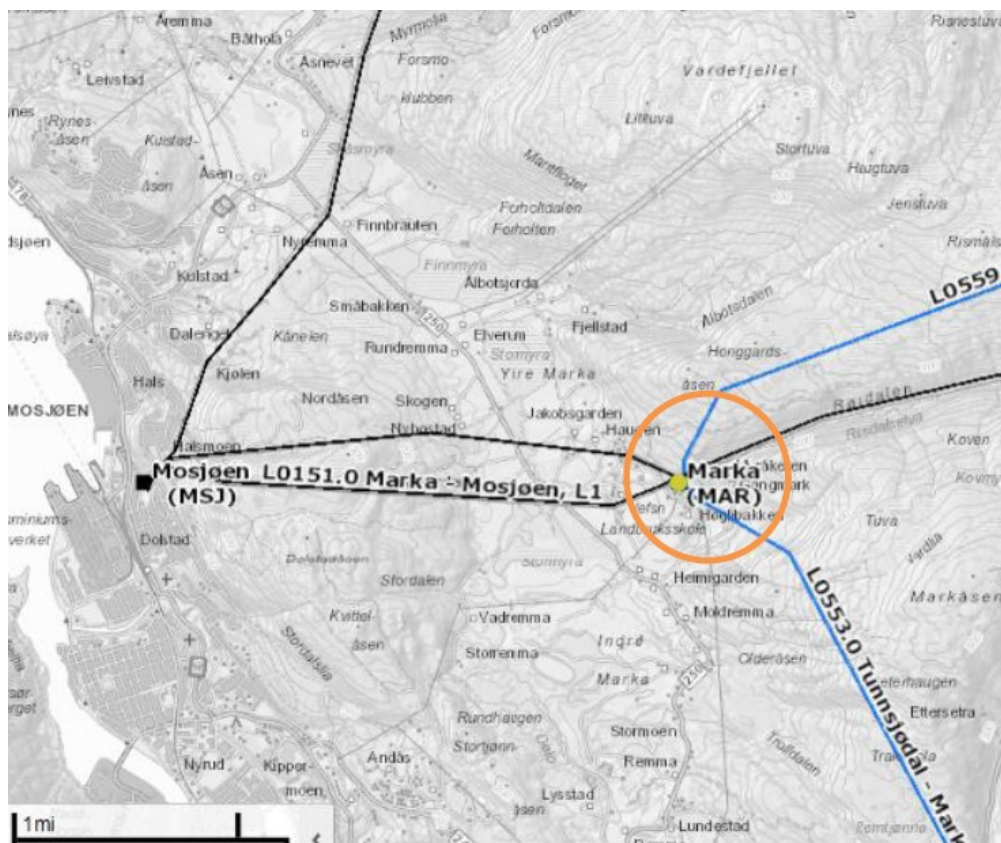
1.3 Bakgrunn og avgrensning

I konsesjonsvedtak for Marka transformatorstasjon, fattet 25.09.2018, har Norges vassdrags- og energidirektoratet (NVE) stilt vilkår om utarbeidelse av en MTA-plan.

Marka transformatorstasjon er fra 1968, og anleggets tekniske tilstand oppfylder ikke stasjonen gjeldende myndighetskrav i dag (beredskapsforskriften). Det er i tillegg ønskelig å bedre forsyningssikkerheten i regionen samt bedre personsikkerheten i anlegget. Dette utløser behov for fornyelse av kontrollanlegget og deler av stasjonens apparatanlegg. Statnett har med bakgrunn i dette besluttet å bygge et nytt kontrollbygg, samt et nytt kontrollanlegg for 300 kV anlegget med tilhørende IKT- og hjelpeanlegg. Det vil også bli bygd og satt i drift et nytt koblingsfelt for 300 kV, siden dagens løsning ikke oppfyller de krav Statnetts stiller til sikkerhet når det foretas omkoplinger i stasjonen.

Dette prosjektet medfører bygging på 6000 m², hvorav 3000 m² er utenfor dagens stasjonsområde.

Oversiktskart er vist i figur 1. I vedlegg 1 er MTA-kartet som viser detaljert midlertidig og permanent arealbruk.



Figur 1 Oversiktskart.

1.4 Prosess og formelle krav

Innhold i MTA-planen baserer på seg på NVE sine retningslinjer for MTA-planer (NVE, 2011, revidert 7.2.2014). I tillegg er konkrete vilkår fra anleggskonsesjon lagt til grunn i MTA-planen, sammen med Statnetts interne krav.

1.4.1 Anleggskonsesjon

Anleggskonsesjonen og bakgrunn for vedtak er tilgjengelig på Statnetts hjemmesider www.statnett.no.

Informasjon	Marka transformatorstasjon
Konsesjon	Anleggskonsesjon: 201701772-10
Anleggeier	Statnett SF, Nydalen allé 33, Postboks 4904, Nydalen, 0423 OSLO Organisasjonsnr. 962986633
Kontaktperson	Torkel Eggen e-post: torkel.eggen@statnett.no Telefon: 23 90 22 98 / 95 97 17 76
Berørt kommune	Vefsn kommune

1.4.2 Konsesjonsvilkår

Tabellen under oppsummerer de viktigste vilkårene gjeldende for Marka transformatorstasjon.

Konsesjonsvilkår / krav	Relevant kap.
MTA-planen skal beskrive hvordan myke trafikanter skal ivaretas under anleggsarbeidet.	5.9.2
MTA-planen skal beskrive hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres for å minimere avrenning til Resvasselva.	5.8.2
MTA-planen skal beskrive hvordan stasjonen skal etableres i henhold til kravene i TEK 17 for å sikre stasjonen mot snøskred og steinskred.	5.7
MTA-planen skal beskrive hvordan eventuelle overskuddsmasser fra anlegget skal håndteres.	5.3
MTA-planen skal beskrive særskilte behov og muligheter for å tilpasse anleggsvirksomhet til reindriftens bruk av arealene, særlig knyttet til kalving og flytting av rein og andre aktuelle tiltak for å avbøte ulemper for reindriften	5.10
Konsesjonæren skal foreta en forsvarlig opprydding og istandsetting av anleggsområdene, som skal være ferdig senest to år etter at anlegget er satt i drift.	6

1.4.3 Sentralt lovverk

Alt anleggsarbeid skal foregå i henhold til gjeldende lovverk. De mest sentrale lovene er energiloven, forurensningsloven, naturmangfoldloven og kulturminneloven.

1.5 Forarbeid

Konsesjonssøknaden har vært på offentlig høring og naboer/ grunneiere, kommune og reindriftnæring ble tilskrevet og gjort oppmerksom på søknad og høringsfrist.

Det er avholdt en flere møter mellom Vefsn kommune og Statnett i forbindelse med utarbeidelse av konsesjonssøknaden og denne MTA-planen, senest 8.11.18 og 10.1.2019. Det har også vært avholdt eget nabomøte om MTA – planen og kommende anleggsarbeider (9.1.2019), med åtte deltakere fra nabolaget. Det ble gitt pressedekning av møtet i Helgelendingen. Dessverre kunne verken Landbruksskolens Barnehage SA eller reindriftnæringen møte. Statnett har derfor hatt en til en kontakt med disse aktørene for å diskutere de avbøtende tiltakene som er foreslått. I konsesjonssøknadsfasen, var det i tillegg kontakt med fylkesmannen i Nordland (tema: naturmangfold, friluftsliv og forurensning). Vefsn landbruksskole, som er en spesielt berørt nabo, har vært med i dialogen siden oppstart.

Sametinget er kontaktet i forhold til kulturminner, og det har vært dialog med Nordland fylkeskommune både i forhold til kulturminner og eiendom/ landbruksskole. Både Sametinget og Nordland fylkeskommune har allerede frigitt området etter kulturminnelovens §9.

Prosjektet er planlagt i et grensesnitt opp mot Helgelandskrafts anlegg på stasjonen, som både er områdekonsesjonær og eier av enkelte av anleggene på Marka transformatorstasjon. Det har også vært møter med Alcoa, som er en betydelig strømkunde i regionen, og som vil kunne få store konsekvenser ved strømutfall, samt Elous, som har planer om vindkraftutbygging. Offentlige databaser som Kilden, Naturbase og Askeladden er sjekket på nytt (14.11.2018).

2. MILJØSTYRING I PROSJEKTET

Miljøstyring og -kontroll er en integrert del av Statnetts kvalitetssystem. Oppfølging av miljømål er en del av mål- og resultatstyringen i Statnett, der natur og miljø vektlegges på linje med tekniske og økonomiske hensyn i beslutninger.

Som følge av dette gjennomføres det en systematisk planlegging, rapportering og miljøoppfølging av bygging og drift av anleggene. Nødvendige risikoanalyser utføres av de ulike aktivitetene forbundet med utbyggingsprosjekter.

2.1 Implementering

Krav fra MTA-planen og kartet i vedlegg 1 inngår og følges opp som en del av kontrakt mellom Statnett og entreprenøren. Både Statnett og entreprenøren er ansvarlig for at MTA-planen implementeres og følges opp gjennom god miljøstyring i prosjektet.

2.2 Oppfølging og kontroll

Statnett og entreprenøren skal følge norske lover og forskrifter. Både Statnett og entreprenøren skal gjennomføre egne miljøkontrollrunder i byggefasen, dette gjøres gjerne som en del av vernerunder. I byggemøter mellom Statnett og entreprenøren vil MTA-plan og ytre miljø være et fast punkt på dagsorden.

Statnett har et eget avvikshåndteringssystem som benyttes for å registrere og følge opp avvik og uønskede hendelser. Ved større avvik eller avvik fra MTA-planen skal Statnett varsle NVE.

2.3 Varslingsrutiner og endringshåndtering

MTA-planen er et konsesjonsvilkår og skal være godkjent av NVEs miljøtilsyn før anleggsarbeidets oppstart. Statnett skal varsle både NVE og Vefsn kommune når anleggsarbeidet starter opp, og når det er ferdig.

Ved behov for endringer i MTA-planen, skal Statnett varsle NVE og sørge for nødvendig tillatelser fra relevante myndigheter og berørte grunneiere.

2.4 Informasjon og kommunikasjon

Statnett vil fortsette med nødvendig kommunikasjon med berørte gjennom anleggsperioden.

Det er avholdt møte med naboer om MTA-plan og kommende anleggsarbeider, og vi vil også senere ta initiativ til møter med beboere og interessenter ved behov. Det er allerede opprettet en egen liste over interessenter som ønsker å bli varslet via SMS om spesielle hendelser, som sprengningsarbeider og andre støyende aktiviteter.

3. PROSJEKTBEKRIVELSE

Anleggskonsesjonen gir Statnett rett til bygging og drift av Marka transformatorstasjon. Konsesjonsdokumentene finnes på www.nve.no/kraftledninger. Tiltakets plassering i regionen er vist i figur 2. MTA-kart som viser prosjektets omfang finnes i vedlegg 1.



Figur 2 Regional plassering av Marka transformatorstasjon (rød sirkel), transmisjonsnettet (rød og blå linje).

Prosjektet omfatter byggeaktiviteter delvis inne på eksisterende stasjon, delvis utenfor på egen eiendom. Nye arealer utgjør 3000 m², og berøres av riggarealer og ny anleggsvei på sørsiden av stasjonen

Følgende tiltak skal bygges på stasjonsområdet:

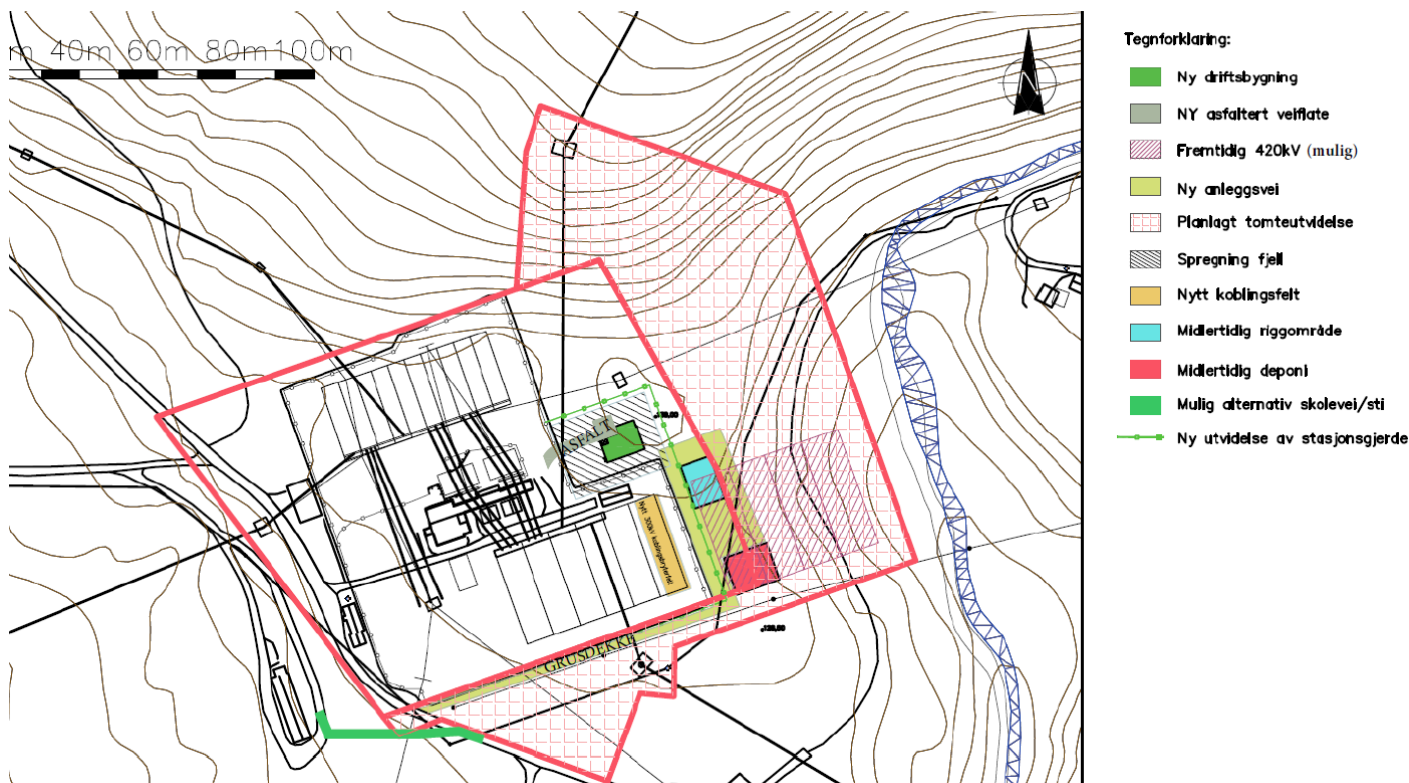
Apparatanlegg

- Revisjoner og enkeltutskiftinger i 300 kV anlegg.
- Nytt koblingsbryterfelt for 300 kV anlegg.
- Nytt 22 kV felt for kraftforsyning for nytt kontrollbygg

Kontrollanlegg og kontrollbygg, inkl. hjelpeanlegg og IKT

- Nytt kontrollbygg.
- Nye feltskap, nye kabelkanaler og kabler.
- Nytt kontrollanlegg for 300 kV anlegget.
- Nytt hjelpekraftanlegg.
- Nytt IKT-anlegg
- Fysisk områdesikring, gjerder, porter
- Veier og plasser som fremgår av MTA-kartet

Eksisterende kontrollbygg skal ha mindre ombygginger for å senere benyttes som servicedel. Byggingen krever også midlertidige anlegg som riggarer og midlertidig massedeponi. Figur 3 viser anlegget slik det er omsøkt. Statnett ønsker en noe endret arealbruk som vist i vedlegg 1.



Figur 3 Stasjonsområdet, veier, midlertidig riggområde og deponi og nytt kontrollhus til Marka transformatorstasjon som omsøkt i konsesjonssøknaden.

Det nye kontrollhuset vil bygges i betong og med saltak i tråd med Statnetts standard for kontrollhus. Vinduer og dører er røde. Se fasadetegninger i vedlegg 3.

4. ENDRINGER ETTER KONSESJONSGITT TILTAK

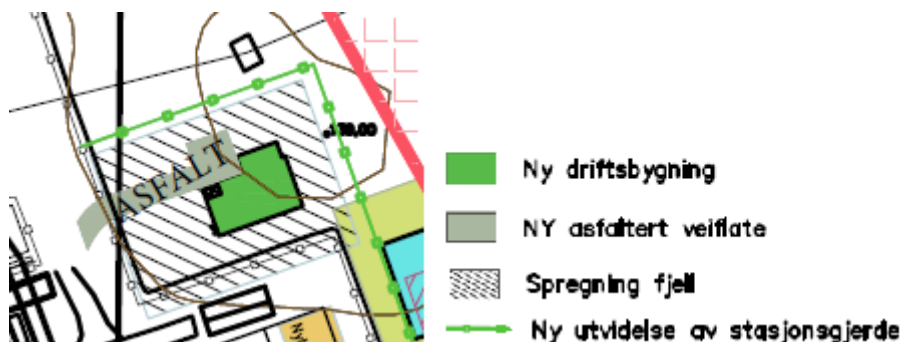
I forbindelse med videre prosjektering har det kommet frem behov for noe endret arealbruk. Statnett har i tillegg sett nytten av at entreprenøren kan komme med forslag til anleggsgjennomføring og plassering av riggområder. Statnett ser derfor behov for å få en arealplan med noe større handlingsrom for midlertidige anlegg, enn omsøkt i konsesjonssøknaden. Flere riggarer plasseres derfor inne på dagens stasjonstomt, som eies i sin helhet av Statnett. Arealbruken vil likevel søkes minimert innenfor disse rammene.

Endringer som foreslås vurderes å være innenfor rammene av konsesjonen, og de beskrives i kap. 5.

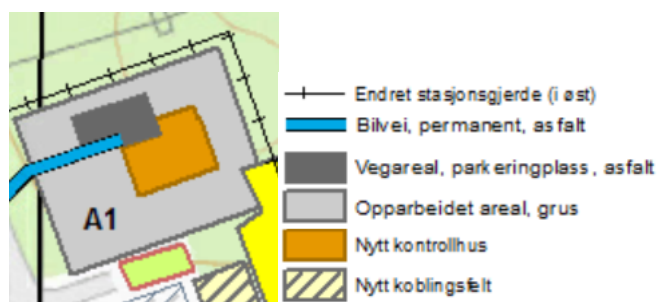
4.1 Endringer på parkeringsplass og plassering kontrollhus

I konsesjonen er et areal rundt kontrollhuset omtalt som "sprengning i fjell". Det er hensiktsmessig for Statnett at dette blir kombinert asfaltert/gruslagt areal, hvor det er parkerings-, og lagringsmuligheter i driftsfasen.

Konsesjonsgitt



Endring



4.2 Sikkerhetstiltak

Dagens transformatorer mangler sjakter som hindrer innsyn. Det er derfor planlagt en 3 m høy betongvegg for å skjerme anlegget. En slik skjerming vil også kunne virke visuelt dempende for omgivelsene, og vil få tilsatt pigment som gjør den mindre synlig. Veggene er enkelt visualisert på foto under.



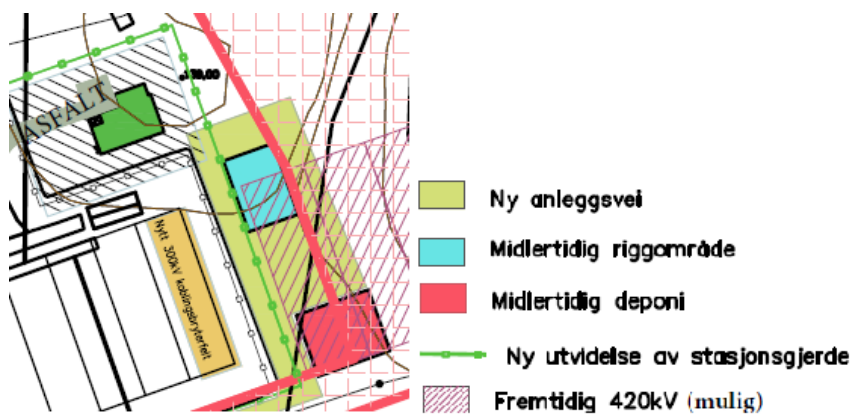
4.3 Endringer i riggarealer og anleggsvei

Konsesjonsgitt løsning har få riggområder i anleggsfasen. Grunnundersøkelser har vist at det er fornuftig å ha enkelte forholdsregler på hvilken bruk man tillater på deler av arealene. Statnett ønsker derfor en noe justert plassering på knuseverk/masselager og brakkerigg. Knuseverket er fortsatt plassert slik at det er til minst mulig sjenanse for naboer. Statnett

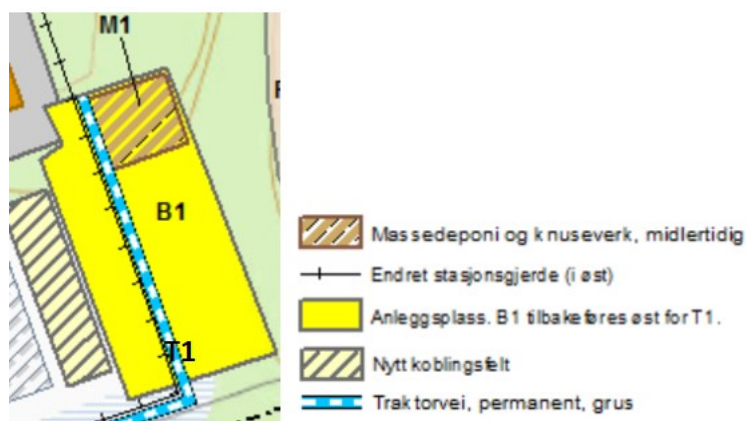
ønsker også å markere flere mulige midlertidige riggarealer inne på stasjonen, slik at det er nødvendig fleksibilitet om midlertidig arealbruk må endres.

Konsesjonssøkt og -gitt løsning har også unyansert bruk av kategori "anleggsvei". Det er ønskelig å differensiere veien fra riggområdet. Anleggsveien/ traktorveien og riggarealet B1 vest for denne veien (innenfor gjerdet), ønskes fortsatt permanent, mens riggområdet B1 øst for veien vil bli tilbakeført.

Konsesjonsgitt

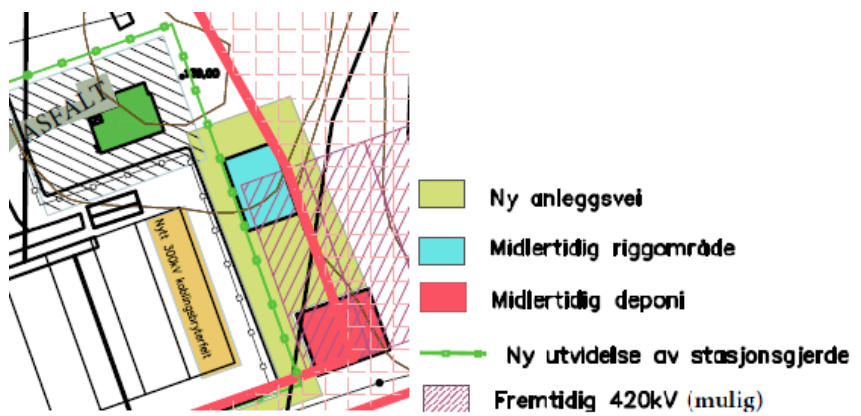


Endring

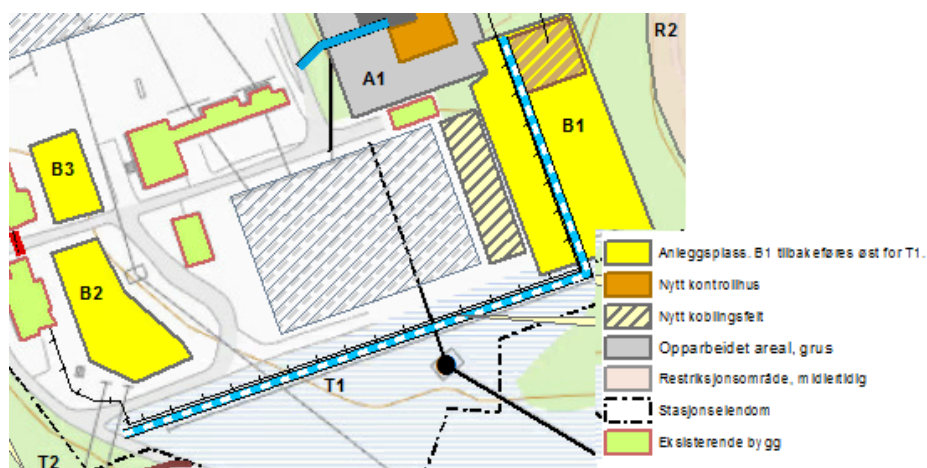


Av hensyn til fleksibilitet i prosjektgjennomføringen, foreslås at det gis tillatelse til midlertidig lagring og annen bruk av ytterligere to arealer, inne på dagens stasjonsområde. Statnett vil uavhengig av dette tilstrebe minst mulig arealbruk.

Konsesjonsgitt



Endring



5. ANLEGGSSARBEID OG AREALBRUK

5.1 Ledninger

Det skal ikke foretas ledningsarbeider utenfor transformatorstasjonen. Det forventes ingen lineskjøtinger, men det må likevel tas høyde for slike behov (beredskapssammenheng). Slik skjøting / avspenning skjer med sprengladning, og dette gir kraftige smell. Naboer vil i så fall bli orientert på samme måte som ved sprengning før det settes i gang arbeid med lineskjøting.

5.2 Veianlegg

5.2.1 Bruk av eksisterende veier

Selve tiltaket berører ikke offentlige veier, men maskiner og lastebiler vil benytte offentlig veinett for atkomst til Marka transformatorstasjon. Statnett vil ta hensyn til lokale telerestriksjoner på offentlige veier og vil kun benytte kjøretøy tillatt på den enkelte veien (bl.a. lengde, akselvekt og totalvekt), og ha dialog med veimyndigheten på berørt veistrekning ved behov for tillatelser utover dette. Det skal tas hensyn til gjeldende

fartsgrense og eventuelle lokale telerestriksjoner. Ved avkjøring fra offentlige veier vil Statnett koordinere med veieier om eventuelle behov for midlertidig tillatelse for avkjøring.

Det er veier og stier i nærområdet som benyttes av myke trafikanter. Dette omtales nærmere i kap. 5.9.

Vefsn kommune har opplyst at kommunal vei 6640 (Honggardsvegen) kan ha dårligere standard enn gjeldende veiklasse tilsier. Statnett vil diskutere dette direkte med kommunen. Statnett vil også invitere Vefsn kommune til en felles befarings- og tilstandsvurdering av kommunal vei før og etter anleggsperioden.

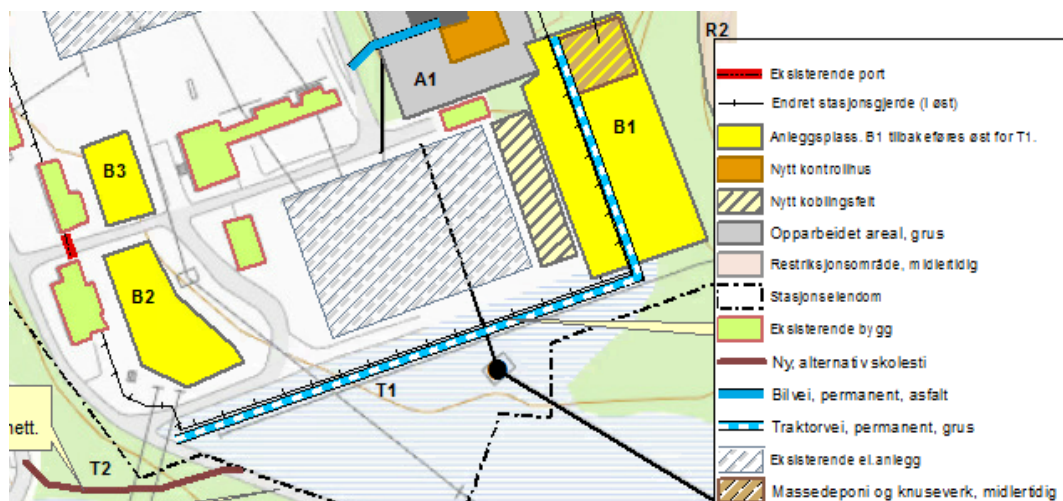
Veier skal holdes åpen for fri ferdsel, og spesielle tiltak skal gjøres for å sikre tredjepart, se kap. 5.9. Veien kan bare stenges i korte tidsrom, men på nåværende tidspunkt er det ikke mulig å fastslå om og i hvilke tidsrom veien eventuelt kan bli stengt.

5.2.2 Nye veier og terrengkjøring

Det skal etableres en inntil 5 m bred, gruslagt, permanent anleggsvei på utsiden av gjerdet i sør og sør-øst (se kap. 4.2). Veien vises som T1 på Figur 4. Veien vil bli stengt med bom i vest etter anleggsslutt, men Vefsn landbruksskole vil få nøkkel slik at de kan benytte den i skolesammenheng. Veien vil ikke bli vinterbrøytet annet enn når Statnett har behov for dette.

Etter ønske fra omgivelsene, vil Statnett opparbeide en enkel, permanent sti for å sikre tilkomst til friluftsområder og boliger sør og øst for stasjonen, forutsatt avtale med grunneier. Stien vises som T2 på Figur 4, og evt. vedlikehold med stien må besørges av grunneier etter anleggsslutt.

Foruten dette vil det ikke bli anlagt nye permanente eller midlertidige veier utenfor anleggsgjerdet.



Figur 4 Etablering av anleggsvei T1 (stiplet blå) og mulig permanent sti T2 (brun). I vest vil T1 avsluttes med en bredere påkjøring av hensyn til trafiksikkerhet.

Det kan bli behov for å etablere interne veier på og mellom de ulike anleggsplassene.

Det skal ryddes noe skog, bl.a. der anleggsområde B1 skal plasseres (se MTA kart vedlegg 1). Terrengskade som følge av slik kjøring skal istandsettes så fort som mulig, for å sikre at det ikke oppstår erosjonsskader. Se kap. 6 for omtale av istandsetting.

5.3 Massehåndtering

Statnetts mål: Det skal søkes massebalanse på stasjonsområder og andre større anleggsområder. Ved behov for deponering, skal dette fortrinnsvis skje i nærområdene vil for å minsket transportbelastning.

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: MTA-planen skal beskrive hvordan eventuelle overskuddsmasser fra anleggsarbeidet skal håndteres.

Det er gjort grove masseberegninger, og massebalansen i prosjektet er vist i tabell 1. Det er usikkerhet knyttet til beregningene, og det er tatt høyde for at det kan bli noen endringer både i behovet for tilførsel av masser utenfra og permanent og midlertidig deponering.

Tabell 1 Oversikt over massehåndtering, se vedlegg 1 for kartfesting av arealene.

Fraksjon	Opprinnelse	Mengde (m ³)	Mellomlagring	Sluttløsning
Vekstmasser (15 cm toppsjikt)	Hovedsakelig anleggsplass B1, noe fra A1	4 500	B1/ B2/ B3	Brukes hovedsakelig til istandsetting av B1 øst for veien, T1.
Rene, stedlige masser	Anleggsplass B1, vei T1	5 500	B1/ B2/ B3	Brukes til istandsetting
Rene, stedlige steinmasser	Sprengningsmasser fra A1	11 000	M1	1 500 m ³ brukes til egen tomt / 9 500 m ³ kjøres til godkjent deponi*
Stedlige masser, potensielt lettere forurenset	Stasjonstomt	Foreløpig ukjent. Undersøkelser foretas før graving.	B2, B3, avhenger av forurensningsgrad**	Kjøres bort til godkjent deponi / benyttes på steder med tilsvarende forurensningsgrad

* Løsningsvalg for overskuddsmasser er opp til entreprenør, så lenge løsningen ikke går ut over arealbruk og håndtering beskrevet i denne MTA-planen.

** Ved funn av forurenset grunn, lages en tiltaksplan før oppstart av anleggsarbeid, som viser massehåndteringen. Denne oversendes Vefsn kommune for godkjenning.

5.4 Anleggsplasser/ parkeringsplasser

Statnetts mål: Anleggsplasser skal så langt om mulig etableres der det ligger til rette i form av allerede opparbeidede arealer.

Det er tre anleggsområder (B1, B2, B3), vist i MTA-plankart i vedlegg 1, arealstørrelser vises i tabell 2.

Anleggsplasser er arealer avsatt til diverse anleggsrelatert virksomhet. Midlertidige riggplasser settes i stand etter ferdigstilling av anleggsarbeidet. Allerede tilrettelagte plasser eller tillatte permanente plasser beholdes.

Et eller flere av riggområdene vil fungere som hovedlager, mest sannsynlig B1. B1 vil trolig også benyttes til anleggskontor. Entreprenøren vil imidlertid selv vurdere mest hensiktsmessig arealbruk innenfor sin riggplan, som skal godkjennes av Statnett før oppstart. Riggområdene varierer før anleggsstart mellom naturlig terreng og ferdig opparbeidet. Deler av B1 skal tilbakeføres.

Totalt ca. 2 dekar med skog må hogges for å tilrettelegge riggområde B1 og kontrollhustomta.

Tabell 2 Anleggsområder/parkeringsplasser ved Marka transformatorstasjon

Nr	Areal (jfr vedlegg 1)	Str ca.(daa)	Midlertidig /permanent
A1	Lagring, parkering, kontrollhus	2,1	Permanent
B1	Lagring, mulig brakkerigg	3,2	Midlertidig: 1,8 / permanent:1,4
B2	Lagring	1,0	Midlertidig
B3	Lagring	0,5	Midlertidig
M1	Knuseverk massedeponi stein	0,4	Midlertidig

5.5 Transport

Statnetts mål: *All transport skal foregå så skånsomt som mulig for omgivelsene og ikke medføre vesentlig fare for ferdsel i området.*

I anleggsfasen vil det være behov for transport av utstyr, materiell og mannskap inn til Marka transformatorstasjon. Dette vil transporteres primært ved bruk lastebiler og personbiler. Omfanget vil klarlegges ytterligere i entreprenørens transportplan.

Mengde anleggstrafikk på veiene vil variere, og avhenger hovedsakelig av massebalansen. Det må imidlertid påregnes tungtrafikk langs den kommunal veien (Honggardveien) og fylkesveien. Det er ikke klart hvor endelig deponering av masser blir, da entreprenøren fristilles med tanke på valg av løsning. Alle overskuddsmasser skal imidlertid fraktes til godkjente mottak. Trafikkbelastningen for tredjepart vil uansett løsning trolig bli lik, og trafiksikringstiltak vil bli avklart med veieiere (kap. 5.9). Grovt anslått er det ca. 9 500 m³ masser skal fjernes, noe som gir ca. 950 lastebillass. En etablering av sti som vist i Figur 4 vil skape en mulighet til å lede myke trafikanter bort fra store deler av denne anleggstrafikken.

Foruten dette, må det forventes anleggskjøretøy / persontransport også på andre veier i nærheten, men da i mindre utstrekning. Se eget kapittel om hensyn til omgivelsene for vurderinger rundt trafiksikkerhet (5.9).

5.6 Dagens stasjonstomt

Det vil bli foretatt undersøkelser i forkant av oppstart av gravearbeider for å avdekke eventuell forurenset grunn. I så tilfelle vil det bli laget en tiltaksplan for forurenset grunn, som vil bli sendt til Vefsn kommune for godkjenning før gravearbeidene starter.

5.7 Tiltak mot skred

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: *MTA-planen skal beskrive hvordan skal stasjonen etableres i henhold til kravene i TEK17 for å sikre stasjonen mot snøskred og steinskred*

Det kreves en klassifisering av tiltaket i sikkerhetsklasse mot naturpåkjenninger dersom tiltaket er plassert innenfor grensene for aktsomhetsområder (jfr. TEK). Aktsomhetsområdet dekker imidlertid ikke planlagt nytt kontrollhus og dette kravet ble da ikke relevant. Det ble likevel utarbeidet en vurdering av naturfare før Statnett søkte konsesjon, da etter TEK 10 (NorConsult: *Skredfarevurdering Marka stasjon i Vefsn kommune, 2016*, også referert i konsesjonssøknaden).

Det er det nye kontrollhuset som vil bli plassert på området nærmest bratt terreng. I den geologiske rapporten, er følgende konklusjon vedrørende fare for steinskred og snøskred:

Steinsprang

"Søkket danner en naturlig voll mellom planlagt plassering av kontrollhuset og det bratte terreng. Terrengtet og horisontalavstanden fra lia til aktuell tomt er så stor at sannsynligheten for at steinsprang når fram til tomten til kontrollhuset er liten. Med bakgrunn i dette vurderes området for kontrollhuset å ha tilstrekkelig sikkerhet mot steinsprang" (kap 3.2, steinsprang)

Jord- og flomskred

"Lia har helning som anses som bratt nok til å være et potensielt løsnemråde for jord- og flomskred, men basert på at det er lite løsmasser, kombinert med vegetasjon, begrenset potensiale for vanntilførsel og terrengformasjoner som leder bort fra tomten, vurderes det at området for kontrollhuset har tilstrekkelig sikkerhet mot jord- og flomskred." (kap. 3.3 Jord- og flomskred).

Snø- og sørpeskred

"Terrengtet i kartlagt området er ujevnt på grunn av undulerende topografi og steinblokker, noe som bidrar til at snødekke får god heft mot terrengbunnen. Mindre utglidninger av snø kan imidlertid ikke utelukkes. Terrengryggen som danner et søkk mellom lia og planlagt plassering til kontrollhuset vil bidra til å fange eventuelle utglidninger av snømasser, og vil bidra til å lede massen i en retning bort fra kontrollhuset. Horisontalavstanden fra lia og bort til planlagt plassering av kontrollhuset er så stor at det vurderes at det er ikke er sannsynlig at det kan utløses tilstrekkelig mengder snømasser i lia til at en utglidning kan få utløp helt til kontrollhuset. Med dette vurderes det at planlagt plassering av kontrollhuset har tilstrekkelig sikkerhet mot snø- og sørpeskred."

Det er ikke endrede krav til skredsikring fra TEK 10 til TEK 17. På bakgrunn av dette, mener Statnett at det ikke er grunnlag for å iverksette spesielle tiltak mot skred ved Marka transformatorstasjon.

5.8 Forurensning og avfall

Statnetts mål: *Virksomheten skal planlegges og gjennomføres slik at alvorlig forurensning til grunn, vassdrag og sjø unngås. Risiko for utslipp skal minimaliseres. Avfall skal håndteres forsvarlig og leveres godkjent mottak.*

Statnett og entreprenør skal sørge for å minimere risiko for lekkasje og søl fra kjøretøy, anleggsmaskiner og annet utstyr. Det settes krav til forsvarlig lagring og håndtering av kjemikalier som oljeprodukter og alle typer drivstoff, blant annet plassering av tanker, tankenes tilstand og bruk.

Akutt forurensning er forurensning som inntreffer plutselig, for eksempel ved et uhell eller en ulykke. Entreprenøren skal sørge for nødvendig beredskap for å hindre, oppdage, stanse,

fjerne og begrense virkningene av eventuelle akutte utslipp. Det kreves forebyggende tiltak for å redusere konsekvenser ved eventuelle uhell som medfører utslipp fra entreprenør, eksempelvis lett tilgang til og bruk av absorbenter.

5.8.1 Avfallshåndtering

Alt avfall skal lagres og håndteres på en forsvarlig måte uten fare for forurensning. Avfall skal sorteres og leveres til godkjent mottak. Anleggsområdet skal til enhver tid fremstå som ryddig og oversiktlig. Det skal utarbeides en avfallsplan i henhold til gjeldende regelverk.t.

Deler av eksisterende bygg skal renoveres. Det er derfor laget en miljøsaneringsrapport.

5.8.2 Resvasselva

Statnetts mål: *Virksomheten skal planlegges og gjennomføres slik at alvorlig forurensning til grunn, vassdrag og sjø unngås. Risiko for utslipp skal minimaliseres og tiltak og rutiner skal iverksettes for å unngå forurensning av vassdrag*

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: *MTA-planen skal beskrive hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres for å minimere avrenning til Resvasselva.*

Det er prioritert å unngå anleggsarbeid og hogst øst for anleggsområde B1. Fra B1 til Resvasselva er det 100 meter. Bildet under viser vegetasjon og terreng på denne strekningen. Det er hovedsakelig støvflukt fra knuseverk og utslipp tilknyttet lagring som kan gi fare for forurensning i dette området. Statnetts tiltak mot dette er å pålegge entreprenør beredskap mot forurensning og at kjemikalier og drivstoff lagres lengst mulig unna Resvasselva. I tillegg vil entreprenøren bli pålagt å ha rutiner for å hindre støvflukt, både for Resvasselva og for beboere i nærheten. Det vil bli montert støvmålere i perioden med knuseverket, for å sikre at arbeidet skjer innenfor tillatte grenseverdier.



Figur 5 Det er ca. 100 meter fra nærmeste anleggsplass B1 (grønn) til Resvasselva, med tett barskog mellom.

Det er ingen andre elver i området.

5.9 Hensyn til omgivelsene

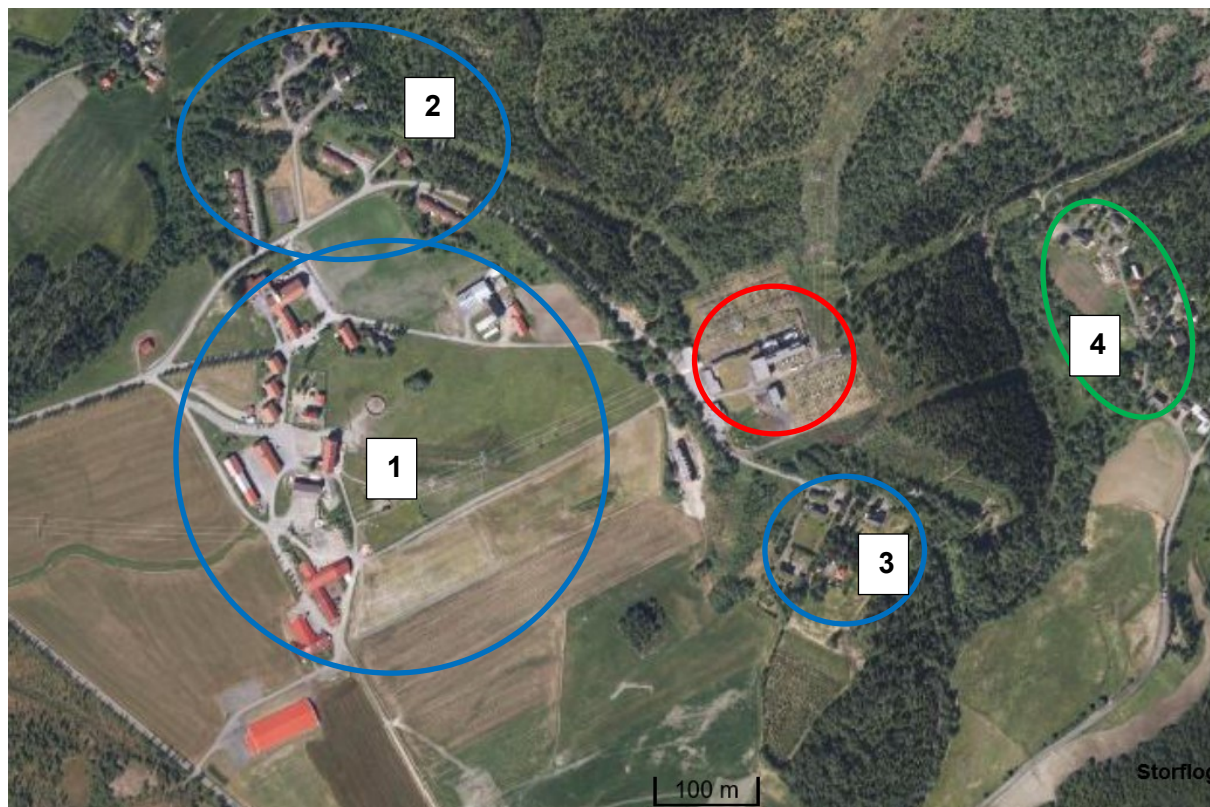
Statnetts mål: Det skal utvises hensynsfull atferd i boligområder, nærmiljø (skoler, barnehager osv.) samt ved enkelte former for næringsvirksomhet som er sårbare for støy. Nærområdene som blir berørt av anleggsvirksomhet skal beholdes som attraktive for friluftslivsaktiviteter, så langt dette er mulig.

5.9.1 Særlige fokusområder

Følgende områder vies spesiell oppmerksomhet i anleggsperioden, se bilde i Figur 6:

1. Vefsn landbruksskole og Landbruksskolens Barnehage SA, samt deres bruk av nærområdet
2. Boligområder ved Honggardsvegen
3. Boligområder ved Marka

På motsatt side av Resvasselva, finnes det et boligområdet (4). Disse vil bli mindre berørt av anleggstrafikken, men kan i perioder høre anleggsstøy i prosjektperioden selv om terrenget og skogen forventes å dempe mye av dette.



Figur 6 Særlige fokusområder ved Marka transformatorstasjon (rød) vises innenfor blå sirkler. Boliger innenfor grønn sirkel forventes å bli noe mindre berørt på grunn av vegetasjonsbildet.

5.9.2 Trafikksikkerhet

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: MTA-planen skal beskrive hvordan myke trafikanter skal ivaretas under anleggsarbeidet

Statnett vil sørge for informasjon til omgivelsene underveis om anleggsaktiviteter. Før oppstart av anleggsarbeid skal entreprenøren utarbeide en transportplan. Planen skal som minimum hvordan anleggstrafikk skal koordineres, trafikksikringstiltak og hensyn til andre brukere.

Overskuddsmasser skal kjøres bort til godkjent mottak, og Statnett overlater valg av sted til entreprenøren (se kap. 5.5). Dette vil uansett medføre massetransport langs Honggardsveien og deretter FV 250 og E6.

Vefsn landbruksskole benytter disse lokale veiene for hesteevipasjer med elever. I tillegg benytter en barnehage Honggardsveien når de er på tur, da særlig forbi Marka transformatorstasjon mot stien langs Resvasselva. Honggardsveien er også skolevei, i tillegg til eneste vei til enkelte boliger. Det er i tillegg planlagt etablert en snøscooterløype i restriksjonsområdet, markert som R1

Statnett har lenge hatt diskusjoner med både skolen og kommunen for å få gode, forebyggende rutiner for å unngå uønskede hendelser. Det er viktig med dialog underveis i anleggsgjennomføringen. Statnett diskuterte derfor konkrete trafikksikringstiltak i folkemøtet 9.1.19. På bakgrunn av dette, er det nå besluttet at minimum følgende tiltak innføres langs Honggardsveien (kommunal vei nr 6440) fra fylkesvei 250:

- Etablering av permanent sti ved stasjonen, som vil gi myke trafikanter en attraktiv alternativ ferdselsåre til Honggardsvegen. Stien vises som T2 på Figur 4.
- Fartsdempere etter behov ¹
- Vurdere lysregulering av fotgjengere ved kysning av Honggardsveien mellom område 1 og 2 på Figur 6¹
- Montering av gatelys ved Marka transformatorstasjon.
- Trafikksikkerhetsdag(er) vil bli hold for både Vefsn landbruksskole og barnehagen. Her skal bl.a. entreprenør stille med lastebil.

Tiltak som berører offentlige veier, forutsetter godkjenning av veimyndighetene. Tiltakene vil derfor kun bli gjennomført dersom veimyndigheten godkjenner søknad om gjennomføring av tiltak. Tiltakene listet over er allerede diskutert med kommunen, som er eier av Honggardsvegen.

5.9.3 Støy og støv

Statnetts mål: *Støybelastningen ved støyfølsom bebyggelse skal begrenses, og normalt ikke overstige anbefalte nivåer for anleggsvirksomhet i retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442.*

Støvflukt fra anleggsarbeid og veitransport skal begrenses. Særlige hensyn skal tas nær bebyggelse. Tiltak for å begrense luftforurensing fra anleggsarbeid skal vurderes i henhold til retningslinje for luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520.

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: *[Det skal] beskrives hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres med tanke på å minimere støy for naboer.*

¹ Det er 30 km/t langs Honggardsvegen, og behovet for fartsdempere og lysregulering må vurderes når man ser konfliktnivået etter at andre tiltak er satt inn.

Stasjonsområdet er i dag ca. 65 meter nord for nærmeste bolighus på Høglbakken, og ca. 220 meter fra nærmeste bolighus i østover. Vestover ligger Vefsn landbruksskole (Mosjøen videregående skole), og nærmeste bygning er ca. 35 meter unna anlegget. Se Figur 6. Det planlegges normal anleggsdrift mandag til fredag mellom kl. 7 og 19, og hoveddelen av sprengning, steinknusing, pigging og liknende støyende aktiviteter skal søkes utført mellom 7 og 16. Det skal normalt ikke arbeides helger og helligdager, og særlig støyende aktiviteter (knusing, sprengning, pigging/hamring/spunting) skal ikke skje i helger og helligdager.

Støy reguleres i hoveddelen av perioden gjennom retningslinjer for støy i arealplanleggingen (TA-1442). Arbeidet er av en slik art at grensene på dagtid (07-19) ikke skal overstige 60 dBa. Ved langvarig impulslyd (jfr. pigging etc.) skjerpes grensene til 55 dBa.

Anleggsarbeidet vil medføre bruk av knuseverk, som er meldt til fylkesmannen i Nordland. Knuseverket vil bli benyttet i ca. 1,5 -3 mnd, noe som avhenger bl.a. av fjellets beskaffenhet. Støv og støy i forbindelse med dette, reguleres av forurensningsforskriftens kap. 30. I henhold til forskriften, skal samlet anleggsstøy ved nærmeste bolighus ikke overstige 55 dBa midlet over døgnet når knuseverket er i drift. Ved langvarig impulslyd sammen med knuseverk, skjerpes kravene til 50 dBa. Akkumulert støvutslipp skal ikke overstige 5 g/m² over en 30 dagers periode. Det vil bli iverksatt måling av støv og støy i tråd med krav hjemlet i forurensningsforskriften.

Beboere vil få informasjon om sprenging og andre plutselige lyder via sms og det vil bli arrangert beboermøter ved behov.

5.10 Reindrift

Statnetts mål: *Anleggsarbeid skal planlegges og gjennomføres slik at ulempene for reindriften i anleggsfasen begrenses så langt det lar seg gjøre. Det skal vurderes avbøtende og kompenserende tiltak.*

Knyttet til vilkår i konsesjonsdokumentet: *Miljø-, transport- og anleggsplanen skal beskrive særskilte behov og muligheter for å tilpasse anleggsvirksomheten til reindriften bruks av arealene, særlig knyttet til kalving og flytting av rein, og andre aktuelle tiltak for å avbøte ulemper for reindriften. Tiltakshaver skal involvere berørte reinbeitedistrikt i arbeidet med miljø-, transport- og anleggsplanen [...].*

Prosjektområdet er like innenfor grensene markert som tidlig høstland og intensivt brukte tidlige høstvinterbeiter for Njillen Jaarke reinbeitedistrikt. Det er en flyttelei i nærheten (Figur 7). Det er særlig flyttingen som Statnett anser som mest utfordrende med tanke på anleggsarbeidet i området, men det kan også bli forstyrrelser på beitende dyr i utkanten av beiteområdet.

Flytteleien krysser veier som vil bli benyttet til anleggstrafikk. Statnetts byggeleder og reindriftnæringens kontaktperson (Torstein Appfjell) vil ha dialog underveis i prosjektet. Reindriftnæringen vil varsle Statnett når det er planer om flytting av rein, slik at partene kan enes om tiltak, f.eks å stanse anleggstrafikken (inntil en dag), samt søke å unngå plutselige lyder/smell i slike flytteperioder. Statnett vil invitere til møter om driften underveis ved behov, samt varsle reindriftnæringen om det skulle observeres rein i nærheten av anlegget.

Dessverre har ikke reindriftsnæringen hatt anledning til å delta på møter som er avholdt, men de har fått tilsendt forslag til MTA-plan på mail, for å sikre at de har mulighet til å komme med innspill til avbøtende tiltak.



Figur 7 Reindriftsområder ved anlegget (rød sirkel).

5.1 Friluftsliv

Statnetts mål: Nærområdene som blir berørt av anleggsvirksomhet skal beholdes som attraktive for friluftslivsaktiviteter, så langt dette er mulig.

Statnett skal holde ulempene for friluftslivsutøvere til et minimum gjennom god anleggsplanlegging og informasjon. Det må likevel forventes at støy fra anleggsarbeidet kan oppfattes som negativt for folk som ferdes langs to turstier ved stasjonen. Disse områdene er spesielt merket av som restriksjonsområder på MTA kartet, for å sikre at disse ikke blir fysisk berørt av prosjektet (se vedlegg 1). Om det likevel blir skader til ulempe for friluftsliv, skal dette istandsettes så fort som mulig.

Vefsn kommune avholder årlig "Fjelltrimmen", som er turposter ulike steder. Kommunen vil søke å unngå plassering av slike poster i nærheten av Marka transformatorstasjon i prosjektperioden.

Statnett vil skilte pågående aktiviteter på relevante steder ved anleggsområdet.

6. TERRENGINNGREP OG ISTANDSETTING

Statnetts mål: Anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at varige sår i terrenget minimaliseres. Det skal tilrettelegges for naturlig revegetering av berørte arealer.

Anleggsområdet B1 utenfor veien T1 i vedlegg 1, skal ved prosjektslutt så langt det er mulig tilbakeføres slik at det kan revegeteres naturlig. Toppmasser (vekstlag med frøbank) skal derfor tas vare på i 2-3 meter høyre ranker på det riggområdet entreprenøren finner mest hensiktsmessig.

Statnetts håndbok for terrengbehandling gir veiledning for hvordan terrenginngrep og istandsetting skal gjennomføres. Håndboken finnes på www.statnett.no.

Øvrige anleggsarealer er innenfor dagens stasjonsgjerde, og disse er hovedsakelig grusbeltet allerede. Slike områder beholdes.

7. FREMDRIFTSPLAN

Anleggsarbeidet planlegges med oppstart i Q2 2019, forutsatt at MTA-planen blir godkjent. Det fleste av bygge- og anleggsarbeidene som påvirker tredjepart, forventes avsluttet innen sommeren 2020.

Resterende arbeider (apparater / kontrollanlegg m.v., istandsetting) vil bli ferdigstilt senest i løpet av 2021.

En mulig fremdriftsplan vises under.

Aktivitet	2019	2020	2021
MTA sendes NVE	■		
Grunnarbeider	■		
Byggearbeider	■		
Apparat/kontrollanlegg		■	
Ferdigstillelse/opprydding			■

VEDLEGG 1. MTA-PLAN KART

Målestokk 1:2000

VEDLEGG 2. SÆRLIGE BESTEMMELSER

ID på arealer er avmerket i MTA-plankartet

Navn	Type	Restriksjon (NO)
A1	Areal må opparbeides. Delvis grus, delvis asfalt.	Permanent
B1 B2 B3	Område for rigg og lagring, maskinoppstilling etc. Areal må opparbeides delvis midlertidig for B1. Grus. B2 og B3 er eksisterende områder.	B1: Midlertidig arealbruk øst for T1/gjerde, permanent vest for T1/gjerde
M1	Område for midlertidig masselagring og eventuelt knuseverk	Midlertidig
R1, R2	Restriksjonsområder. Ingen aktivitet.	-
T1	Traktorvei med grusdekke, som stenges med bom i vest ved anleggsslutt	Permanent
T2	Mulig alternativ skolesti for barn. Skal etableres først etter avtale med Statnett.	Permanent

VEDLEGG 3 FASADETEGNINGER KONTROLLBYGG, ENKEL 3D VISUALISERING

Plan 1:200

02	Rev. 1:03.01.19	YH	TE	PD	TE	03.01.19
	Prosjekt / Kontrakt: 44356	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent	STN	Godkjent
Tittel: MARKA TRANSFORMATORSTASJON MAR - KONTROLLHUS PLAN OG FASADER						
Eggenes		Skala		Målestokk		
Stalnett		1:100		Kontrollskisse		
Åpen		UTSE		Målestokk		
Erstatte skisse		UTSE		Målestokk		
24.68906		A3		Blad		

