

**Miljø-, transport- og anleggsplan
(MTA-plan)**

132 kV kraftledning

Kvandal-Kanstadbotn

Reinvestering av dagens ledning

Desember 2020



INNHold

1. INNLEDNING	3
1.1 Kort beskrivelse av prosjektet	3
1.2 Bakgrunn og innholdet i planen	3
1.3 Formål med MTA-planen	4
1.4 Fremdriftsplan	4
2. ANLEGGET, KONSESJONÆREN OG ORGANISERING	5
2.1 Om anlegget og organisering.....	5
2.2 Miljøstyring i prosjektet	5
2.2.1 Implementering og oppfølging av MTA-planen.....	5
2.2.2 Varslingsrutiner og endringshåndtering	6
3. KONSESJONSVILKÅR	6
3.1 Oppsummering av konsesjonsvilkår	6
3.2 Milepæler i prosjektet.....	8
3.3 Involvering ved utarbeidelse av MTA-planen.....	8
3.4 Samordning.....	9
4. AVVIK MELLOM KONSESJON OG MTA-PLAN	10
4.1 Endret valg av løsning i Bogen, ved Vollan, Sauen og i Fiskefjordskardet.....	10
4.2 Fugleavvisere i naturreservatene.....	12
4.3 Endringer i anleggsplasser	12
4.4 Endringer i veier	12
4.5 Myrvatn og Sommervatnet naturreservater – endret anleggsgjennomføring.....	13
4.6 Masseuttak.....	13
4.7 Hensyn til tre rovfugllokaliteter.....	13
4.8 Landskapshensyn	14
5. KUNNSKAPSGRUNNLAGET OG KRAV ETTER ANDRE LOVVERK	14
5.1 Oppdatert kunnskapsgrunnlag.....	14
5.2 Krav etter andre lovverk.....	14
5.2.1 Forurensningsloven	14
5.2.2 Kulturminneloven	15
5.2.3 Reindriftsloven	15
5.2.4 Naturmangfoldloven.....	15
5.2.5 Veglova.....	15
5.2.6 Hamne- og farvannsloven.....	16
5.2.7 Motorferdselsloven	16
5.2.8 Luftfartsloven	16
6. GJENNOMFØRING AV ARBEIDENE	16
6.1 Innledning	16
6.2 Tekniske planer.....	16

6.2.1	Ledningsbygging.....	16
6.2.2	Sanering	17
6.2.3	Transport	17
6.2.4	Anleggsplasser	18
6.2.5	Helikoptertransport	18
6.2.6	Skogrydding.....	18
6.2.7	Masseuttak	18
6.2.8	Restriksjonsområder.....	19
6.3	Kart og tegninger	19
6.4	Beskrivelse av anleggsarbeidet – terrenginngrep og istandsetting.....	19
6.4.1	Motorferdsel utenfor offentlig veg	19
6.4.2	Istandsetting	19
6.5	Avbøtende tiltak i anleggsperioden.....	20
6.5.1	Informasjon	20
6.5.2	Tilgjengelighet.....	20
6.5.3	Naturmangfold	20
6.5.4	Reindrift	20
6.5.5	Kamouflering.....	22
6.5.6	Fugleavvisere og flymarkeringer.....	22
6.5.7	Skogrydding.....	22
6.6	Forurensninger og avfall	22
7.	PROSJEKTTILPASSET KONTROLLPLAN	23
8.	REFERANSER	23
	VEDLEGG 1. MTA-PLANKART	25
	VEDLEGG 2. VISUALISERINGER AV RASFUNDAMENTER I BOGEN OG VOLLAN.....	26
	VEDLEGG 3. DISPENSASJON FRA VERNEFORSKRIFTER MED VILKÅR.....	29
	VEDLEGG 4. TRANSPORTRUTER UTENFOR OFFENTLIG VEG	30
	VEDLEGG 5. OVERSIKT OVER ANLEGGSPLASSE.....	35
	VEDLEGG 6. RESTRIKSJONSOMRÅDER.....	37

1. INNLEDNING

1.1 Kort beskrivelse av prosjektet

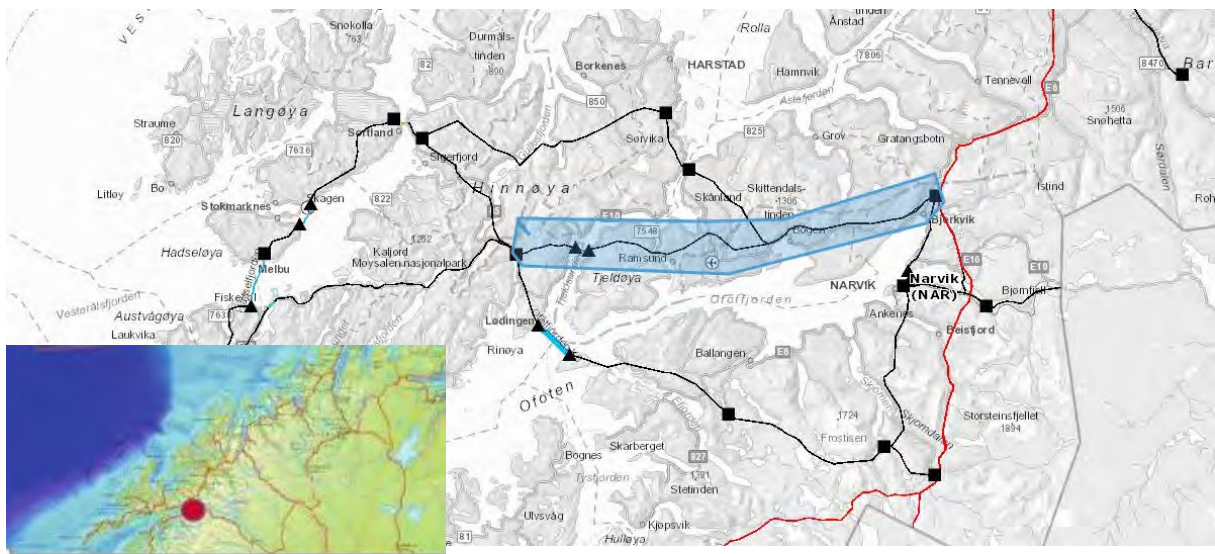
Anleggskonsesjonen gir Statnett rett til å fornye dagens 132 kV ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn, samt drifte ny ledning. Ledningen går gjennom Narvik, Evenes, Tjeldsund og Lødingen kommuner i Troms og Finnmark, samt Nordland fylker.

Dagens 132 kV ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn transformatorstasjoner skal saneres. Dagens ledning er ca. 74 km og går parallelt med ledningen Kvandal og Kvitnes ("Kvitnesledningen") de første 30 km fra Kvandal transformatorstasjon, bortsett fra en kort strekning ved Vollan i Bjerkvik. Ny ledning vil få samme spenningsnivå, men større kapasitet, og bygges i eller ved samme trasé. Ved Vollan vil ny ledning bygges i parallell med Kvitnesledningen. Ledningen mellom Kvandal og Kanstadbotn vil benytte traseen til Kvitnesledningen, mens denne flyttes noen meter høyere i terrenget.

Det planlegges ingen nye veier i prosjektet. Enkelte veier vil bli oppgradert for å tåle tyngre kjøretøy i prosjektperioden, disse vil bli restaurert i etterkant. Anleggsplasser vil også bli tilbakeført.

Det er flere sårbare områder i prosjektområdet, som er beskrevet som restriksjonsområder i MTA-planen. Dette er bl.a. to naturreservater, kulturminner, våtmark, beitemark, reindriftsområder, friluftso- og boligområder. MTA-planen har beskrevet hvordan disse og andre sårbare områder skal hensyntas, for å ivareta tredjepartsinteresser i anleggsperioden, se kap. 6.2.8.

Tiltakets plassering i er vist i figur 1. Kart og situasjonsplan som viser prosjektets omfang vises i figur 2 og vedlegg 1.1.



Figur 1 Oversiktskart som viser ledningen som skal skiftes ut innenfor blåmarkert område. Se vedlegg 1.2 for detaljerte kart med anleggsveier og anleggsområder.

1.2 Bakgrunn og innholdet i planen

Statnett sendte inn melding med oppstart av prosjektet og mulige traséløsninger, samt forslag til utredningsprogram etter forskrift om konsekvensutredninger, våren 2016. Godkjent utredningsprogram ble oversendt fra NVE våren 2017. Konsesjonssøknad med tilhørende konsekvensutredning, ble oversendt NVE våren 2018. Konsesjon ble gitt april 2020, der det ble stilt vilkår om utarbeidelse av dette dokumentet; miljø-, transport- og anleggsplan for arbeidet (MTA-plan).

I perioden mellom melding og konsesjonsvedtak, er det avholdt flere møter og oversendt informasjon til eksterne interessenter som Sametinget, Nordland fylkeskommune, Troms og Finnmark fylkeskommune, fylkesmannen i Troms og Finnmark, fylkesmannen i Nordland, kommunene Lødingen, Tjeldsund (inkl. tidligere Skånland), Evenes og Narvik, reinbeitedistriktene Kanstadfjord/Vestre Hinnøy, Grovfjord, Tjeldøy, og Gielas, andre rettighetshavere og grunneiere.

Interessenter er informert om tiltaket, og hatt mulighet til å gi sine innspill. Statnett har, så langt det har vært mulig, forsøkt å etterkomme ønsker fra disse.

For å redusere arealbruken så langt det anleggsteknisk er mulig, er denne MTA-planen utarbeidet i samarbeid med entreprenører, innenfor satte utkoblingsvindu for ledningen. MTA-planen er deretter diskutert med en rekke interessenter, blant annet egne møter med reindriftsnæringen (Grovfjord, Tjeldøy og Kanstadbotn) for å diskutere hvordan anleggsarbeid og reindriftsnæring kan sameksistere i perioden. Egne vedtak fra forvaltningsmyndighetene for Myrvatn og Sommervatnet naturreservater foreligger. Se kapittel 3.3 og vedlegg 3.

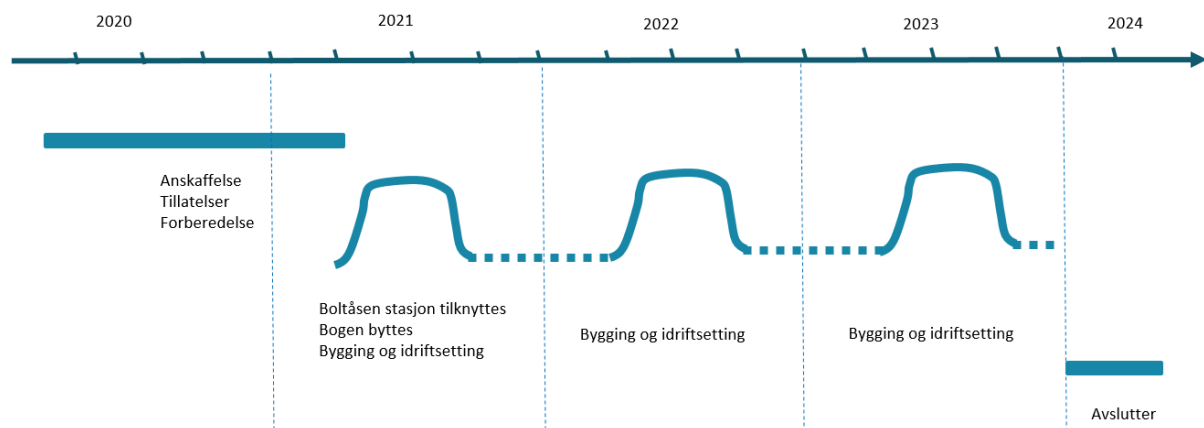
Kopi av konsesjonssøknader og tilhørende dokumenter er tilgjengelig på Statnetts hjemmesider : <https://www.statnett.no/vare-prosjekter/region-nord/kvandal-kanstadbotn/>.

1.3 Formål med MTA-planen

MTA-planen beskriver aktiviteter som skal gjennomføres som en del av prosjektet, dvs. anleggsaktiviteter, transport, arealbruk og utforming av anlegg, samt en beskrivelse av hvordan det skal tas hensyn til de ulike miljøfaktorer som berøres av anleggsarbeidet. Innholdet i MTA-planen baserer på seg på NVE sine retningslinjer for MTA-planer (NVE, 2020). I tillegg er konkrete vilkår fra anleggskonsesjon og notatet "Bakgrunn for vedtak" lagt til grunn for MTA-planen.

1.4 Fremdriftsplan

Prosjektets fremdriftsplan er i hovedsak styrt av tidspunkt Statnett har mulighet til å koble ut strøm på linene, uten å redusere forsynings sikkerheten til Lofoten og Vesterålen. Dette gjør at det meste arbeidet må foregå i sommerperioden, som vist på figuren under. Byggestart er planlagt fra 1. mai 2021, forutsatt godkjent MTA-plan. Prosjektet forventes å være avsluttet i 2024.



Figur 2 Perioder med forventet byggeaktivitet mellom Kvandal og Kanstadbotn transformatorstasjoner.

Arbeidets går ut på å rive eksisterende ledning, bygge nye fundamenter, montere master og strekking av liner. Da det er behov for å ha ledningen på drift hver vintersesong må rekkefølgen på arbeidet delvis avvike fra dette. Det vil bli bygd nye fundamenter før ledningen rives og noen steder vil både fundamenter, master og liner etableres før de eksisterende mastene og fundamentene fjernes. Planlegging og gjennomføring av arbeidet må sikre at det er gjennomgående ledning klar og på drift hver høst. Både materiell og arbeidsfolk vil bli transportert med bil eller helikopter. Noe materiell vil bli fraktet inn/ut om vinteren.

Sannsynlig plan for hvor det skal arbeides ulike år vises i tabellen under. Det kan bli avvik fra denne planen som skyldes uforutsette hendelser som værforhold, etc. Det kan også oppstå andre forsinkelser som følge av problemer i bygging. Det vil være oppdaterte fremdriftsplaner tilgjengelig på Statnetts hjemmesider.

Det vises for øvrig til våre nettsider for oppdaterte fremdriftsplaner: <https://www.statnett.no/vare-prosjekter/region-nord/kvandal-kanstadbotn/>

2. ANLEGGET, KONSESJONÆREN OG ORGANISERING

2.1 Om anlegget og organisering

Opplysninger om anlegget, anleggseier og organisering er vist i tabell 1.

Tabell 1 Opplysninger om konsesjonæren og organisering av bygginga.

Navn på tiltaket:	132 kV ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn transformatorstasjoner	
Kommune(r):	Narvik, Evenes, Tjeldsund, Lødingen	
Fylke(r):	Nordland, Troms og Finnmark	
Navn på konsesjonen:	Reinvestering av 132 kV kraftledning Kvandal-Kanstadbotn	
NVE ref.:	201600512-118	
Innhold i konsesjonen:	Riving av eksisterende og bygging av ny 132 kV ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn, samt endret trase på en kort strekning av 132 kV ledningen mellom Kvandal og Kvitnes transformatorstasjoner.	
Konsesjonær:	Navn: Statnett SF	Tlf. 23 90 30 00
	Kontaktperson: Karianne Prytz	Tlf. 951 79 787
Organisasjonsnummer:	962986633	
Adresse:	Postboks 4904 Nydalen, 0432 Oslo	
Kontaktinformasjon byggefase:	Prosjektleder: Karianne Prytz	Tlf. 951 79 787
	Byggeleder: Ozren Gelo	Tlf. 94 01 72 61
	Grunnerverver: Håvard Bergheim	Tlf. 951 61 307
	Grunneierkontakt: Bengt Olav Johnsen	Tlf. 468 48 555
	Reindriftskontakt / Fagkompetanse miljø og landskap: Gunn Frilund	Tlf. 482 34 137
	Fagkompetanse skogrydding: Alf Roar Eidesmo	Tlf. 975 62 230

2.2 Miljøstyring i prosjektet

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. I energilovforskriften stilles det krav om at konsesjonæren skal sørge for å innføre og praktisere internkontroll knyttet til miljø og landskap.

Som følge av Statnetts egne miljøstyring og kravene stilt gjennom energilovforskriften, gjennomføres det en systematisk planlegging, rapportering og miljøoppfølging av bygging og drift av anleggene. Det gjøres nødvendige risikoanalyser av de ulike aktivitetene forbundet med utbyggingsprosjekter. MTA-planen er en konkretisering av denne internkontrollen.

Regelmessig kommunikasjon med berørte er vesentlig for et vellykket anleggsarbeid. Statnett vil informere omgivelse under anleggsarbeidet. Grunneierkontakt er hovedkontakt mot naboer. Informasjon om prosjektet og den mest oppdaterte versjonen av MTA-planen vil være offentlig tilgjengelig under en egen prosjektside på www.statnett.no.

2.2.1 Implementering og oppfølging av MTA-planen

Statnett, som konsesjonær, har ansvar for at MTA-planen følges. MTA-planen inngår i og følges opp som en del av kontrakten mellom Statnett og entreprenørene. Før oppstart i felt vil MTA-planen bli gjennomgått med entreprenør av Statnett. Entreprenørene vil i tillegg få tilgang til systemer som gjør at MTA-kart er med og brukes i felt. Alle maskiner og helikoptere vil i tillegg bli utstyrt med GPS, for å kunne kontrollere entreprenørens arealbruk.

Statnett har et eget avvikshåndteringssystem som benyttes for å registrere og følge opp avvik og uønskede hendelser. Statnett stiller også krav om at entreprenøren har egne avvikshåndteringssystemer som en del av sin internkontroll. Det stilles krav til at entreprenøren formidler og følger opp MTA-planen med sine underleverandører, og Statnett vil følge opp at de har systemer som håndterer dette.

2.2.2 Varslingsrutiner og endringshåndtering

Utarbeidelse av MTA-planen er et konsesjonsvilkår og planen skal være godkjent av NVEs miljøtilsyn før anleggsarbeidet starter. Ved behov for endringer i MTA-planen, skal Statnett innhente eventuelle tillatelser fra relevante myndigheter og berørte grunneiere før saken sendes over til NVE for behandling.

3. KONSESJONSVILKÅR

3.1 Oppsummering av konsesjonsvilkår

I anleggskonsesjon er det stilt konkrete vilkår. Disse er oppsummert i tabell 2. I tabellen er det vist til de kapittel senere i MTA-planen der temaet er utdypet.

Tabell 2 Oversikt over konsesjonsvilkår

Vilkår	Innhold i vilkåret	Kommentar / avbøtende tiltak	Relevant kap. / vedlegg i MTA-planen
Istandsetting	Hvordan opprydding etter anleggsarbeidet skal gjøres og området tilbakeføres til opprinnelig tilstand. Istandsetting skal være ferdig senest to år etter at anlegget eller deler av anlegget er satt i drift.		6.4.2
Mastevalg	En detaljert beskrivelse av hvor det skal benyttes hhv. stål- eller komposittmaster. Vurdere muligheten for å benytte så lave master som mulig samtidig som man oppnår så få mastepunkter i naturreservatene som det lar seg gjøre.	Rasfundamenter og annet mastevalg i Bogen. Rasfundamenter ved Vollan, Sauen og Fiskefjordskardet/ Kanstadjellet	4.1 4.5, vedlegg 1
Kulturminner	Hvilke tiltak som skal gjøres for å forhindre skader på kulturminner.		5.2.2
Naturmangfold	Hvordan man kan unngå avrenning til kalksjøene i Myrvatn og Sommervatn naturreservater.	Egne vilkår er også satt i dispensasjon fra Fylkesmannen i Troms / Finnmark og Fylkesmannen i Nordland	4.5 5.2.4 Vedlegg 3
Naturmangfold	Hvordan tiltaket kan minimere skader på vegetasjon og terreng i Myrvatn og Sommervatn naturreservater. Dette inkluderer vurdering av anleggsarbeid på frossen mark og bruk av høyere master for å få færre mastepunkt i reservatene.	Egne vilkår er også satt i dispensasjon fra Fylkesmannen i Troms / Finnmark og Fylkesmannen i Nordland	4.5 5.2.4 Vedlegg 3
Naturmangfold	Hvordan anleggsarbeidet så langt det er mulig, kan hensynta hekkeperioden til følgende rovfugllokaliteter: <ul style="list-style-type: none"> • En dvergalklokalitet ved Bogen • En kongeørnlokalitet på Tjeldøya 		4.6

	<ul style="list-style-type: none"> • En jaktfalklokalitet på Hinnøya 		
Vei og baseplass	<p>Hvilke veier og baseplasser det er behov for, hvordan disse skal bygges eller utbedres, samt hvordan disse skal tilbakeføres til opprinnelig tilstand.</p> <p>Hvorvidt det er mulig med en alternativ løsning for vei T53 og baseplass B36a ved Trollvann. En slik løsning skal utarbeides i dialog med reinbeitedistriktet og kommunen.</p>		<p>4.3</p> <p>6.2.3</p> <p>6.2.4</p> <p>6.4.2</p> <p>6.5.4</p>
Koordinering	Hvordan anleggsarbeidet så langt det lar seg gjøre kan koordineres med Hålogaland Kraft Netts arbeid på Niingen og Boltåsen transformatorstasjoner anleggsarbeid		3.4
Kamuflering	Kraftledningen skal bygges med matte liner. Det skal benyttes master i mørk grønn/brun farge og kompositt- eller silikonbelagte glassisolatorer ved Vollan og på strekningen Snaufjellet til Ramsund. Endelig områdeavgrensning, farge- og komponentvalg skal legges fram i ovennevnte miljø-, transport- og anleggsplan.		<p>6.2.1</p> <p>6.5.5</p> <p>Vedlegg 1</p>
Traserydding	Gjensetting av vegetasjon bør prioriteres på de strekningene hvor traseen krysser prioriterte naturtyper, der det er satt vilkår om kamuflerende tiltak og i krysningspunkter med vei og merkede turstier.	Tre områder ønskes spesiell landskapshogst.	<p>4.7</p> <p>6.5.6</p>
Naturmangfold	<p>Det skal vurderes og eventuell gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere risikoen for fuglekollisjoner i områder med rikt eller sårbart fugleliv. Det skal monteres fugleavvisere i følgende områder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved kryssing av Sommervatn og Myrvatn naturreservater • Ved kryssing av Ramsundet 	Egne vilkår er også satt i dispensasjon fra Fylkesmannen i Troms / Finnmark og Fylkesmannen i Nordland	<p>4.2</p> <p>4.6</p> <p>Vedlegg 3</p>
Reindrift	Miljø-, transport- og anleggsplanen skal beskrive særskilte behov og muligheter for å tilpasse anleggsvirksomheten til reindriften bruk av arealene, særlig knyttet til kalving og flytting av rein. Det skal vurderes tiltak for å avbøte ulemper av anleggsarbeidet for reindriften. Tiltakshaver skal involvere berørte reinbeitedistrikt i arbeidet med miljø-, transport- og anleggsplanen og i detaljprosjekteringen av kraftledningen i viktige funksjonsområder for reindriften. Statnett skal så langt det lar seg gjøre hensynte samlede virkninger av eget og andres prosjekters anleggsperiode når de vurderer virkningen av anleggsperioden for reindriften.		<p>3.4</p> <p>6.2.8</p> <p>6.5.4</p> <p>Vedlegg 1</p>
Kulturminner	Eksisterende kraftledning som kulturminne skal dokumenteres i henhold til NVEs veileder. Planen for hvordan dokumentasjonen skal gjennomføres skal godkjennes av NVE. Dokumentasjonen skal oversendes NVE.		5.2.2

3.2 Milepæler i prosjektet

I tabell 3 er det gitt en oversikt over milepæler i prosjektet og frister/bestemmelser i konsesjonen.

Tabell 3 Oversikt over milepæler i prosjektet.

Tema	Frist
Konsesjonens varighet	15.03.2050
Bygging	Byggestart planlegges senest 01.05.2021
Planlagt ferdigstilling	01.01.2024
Frist for idriftsettelse	12.03.2025
Frist for istandsetting/rydding	Senest to år etter at anlegget eller deler av anlegget er satt i drift.

3.3 Involvering ved utarbeidelse av MTA-planen

Ledningens 74 km passerer mange ulike interesseområder, bl.a. naturreservater, Harstad og Evenes lufthavn, mobil – og TV master, ny E10, regionalnettere, drikkevann, kulturminner, naturmangfold, reindrift, beitemark, hytte- og utfartsområder, forsvarets anlegg, i tillegg til grunneierinteresser. Planleggingen av prosjektet har pågått i mange år og det har allerede vært mye dialog med berørte parter, for å få innspill til spesielle hensyn.

Fylkesmennene i Nordland og Troms / Finnmark har vært involvert i egne prosesser for verneområdene Sommervatnet og Myrvatn naturreservater, hvor presenterte løsninger har fått dispensasjon fra gjeldene verneforskrifter. Vilkår fra dispensasjonen ble oversendt Statnett oktober 2020 og er innarbeidet i denne MTA-planen.

Kulturminnemyndighetene inkludert Sametinget, har vært involvert gjennom hele planprosessen. Tre hytter må rives på grunn av nærhet til ledningen, og hytteeierne har vært direkte involvert i denne prosessen.

Det har vært avholdt egne møter 10.11.2020 med de tre mest berørte reinbeitedistriktene, for å innarbeide hensyn til næringen i anleggsperioden. Gielas reinbeitedistrikt er berørt i begrenset grad, men er informert om arbeidet i august og november 2020. Se ellers tabellen under for kontaktpunkter i forbindelse med planlegging av prosjektet og utarbeidelse av MTA-plan.

Etter Covid – 19 ble alle møter før innsending av MTA avholdt elektronisk på Teams, med unntak av møter med de tre mest berørte reinbeitedistriktene, som ble kombinert fysisk tilstedeværelse og Teams møte. Tabell 3 oppsummerer involvering av tredjeparter for å utarbeide denne MTA-planen.

Tabell 4 Involvering ved utarbeidelse av MTA-plan.

Hvem	Type involvering (møte, befaring, skriftlig uttalelse)	Dato møter
Kommunene	Separate e-møter, gjentatt dialog på e-post, telefonsamtaler. Egne møter om rasfundamenter for Evenes og Narvik.	16.06.2020 18.06.2020 20.08.2020 02.11.2020 04.11.2020
Grunneiere, hytteeiere jf. ekspropriasjonsvedtak	Grunneiere og rettighetshavere er informert gjennom utsendelse av konsesjonsvedtaket fra NVE. For hyttene som skal innløses er det inngått minnelig avtale om innløsningen. Forhandlinger ble gjennomført over telefon. Statnett har over telefon knyttet kontakt med representanter for alle veier som planlegges brukt. På grunn av COVID-19, ble det ikke avholdt åpen kontordag som ønsket. Statnett vil tilby minnelige avtaler om tiltredelse og senere erstatning for aktuelle grunneiere og rettighetshavere som omfattes av konsesjonsvedtaket.	13.03.2020 10.06.2020 15.09.2020
Reindrift	Dialog i konsesjonsprosessen og avtale om oppfølging før og under anleggsperioden. Særmøter er avholdt med Grovfjord, Tjeldøy og Kanstadfjord / Vestre Hinnøy. Statnett er i forhandlinger med berørte reinbeitedistrikt om minnelige løsninger for anleggsperioden. Gielas har vært underrettet flere ganger i prosjektperioden.	10.11.2020 26.11.2020 Uke 49 Uke 50
Fylkesmannen i Troms/ Finnmark og Fylkesmannen i Nordland	Felles e- møte og gjentatt dialog på telefon.	14.08.2020
Fylkeskommunen i Troms/ Finnmark og Fylkeskommunen i Nordland	Separate e- møter på Skype og gjentatt dialog på telefon og e-post	12.12.2019 07.01.2020
Sametinget	E- møter og gjentatt dialog på e-post og telefon	02.10.2019
Luffartstilsynet	Dialog på e-post; avklart at landingsplasser for helikopter som skal benyttes i mindre enn 1 år ikke er konsesjonspliktige. I tilfeller der det er i bruk mer enn 1 år, vil det bli søkt konsesjon til Luffartstilsynet.	02.05.2019
Statens vegvesen, øvrige veieiere	Statnetts entreprenør har ansvaret for å søke om midlertidig avkjøringer og andre tiltak som rever søknad, før oppstart av prosjektet. Det har vært gjensidig informasjon i konsesjonssøknadsfasen.	SVV: 22.01.20
Kystverket	Informasjon på e-post, i forbindelse med et samtidig prosjekt (legging av fiber) på sjøbunnen langs dagens sjøkabel mellom Tjeldøya og Fiskøya	26.11.20
Tilbydere av rypejakt, jaktledere, grunneierlag	Oversendt brev om MTA-planen med ønske om innspill	01.10. og 19.10.2020
Forsvaret	Orienteret i flere omganger konsesjonsprosessen, uten spesielle merknader. Heller ingen høringskommentar.	-
Telenor og Telia	Dialog på e-post. Statnett er i ferd med å avtale hva som er nødvendig av tiltak.	29.10.20

3.4 Samordning

Områdekonsesjonær HålogalandKraft Nett AS (HLK) har fått konsesjon til to transformatorstasjoner, Boltåsen og Niingen, som skal knyttes til 132 kV ledningen mellom Kvandal og Kanstadbotn. Boltåsen har fått godkjent MTA-plan og er i gang med bygging. Statnett har hatt tett kontakt med HLK i hele

prosessen, og MTA for Boltåsen er samordnet med denne MTA-planen for best mulig utnyttelse av arealer.

Selve ledningsbyggingen er også samordnet med HLK, som vil overta deler av eksisterende 132 kV ledning mellom Boltås og Ramsund, noe som muliggjør rivning av eksisterende regionalnett. HLK er ansvarlig for myndighetskontakt for denne overtakelsen.

Det er mange tilgrensende prosjekter i denne regionen samtidig med Statnetts byggeperiode. Statens vegvesen er i ferd med å bygge ny E10, og det er dialog bla. for å unngå at man planlegger anleggsaktiviteter på samme arealer til samme tid. Det er byggeaktiviteter på Evenes lufthavn, og Forsvarsbygg bygger fremskutt jagerflybase ved Evenes, samt at det er konsesjonsgitt kraftverk (Jotind 1 og 2). Statnett har vært i kontakt med alle disse aktørene for å unngå uheldige samtidigheter. Forsvarets arbeid skal skje inne på deres eget areal og vil ikke være i konflikt med Statnetts byggearbeider. Det har ikke vært så langt planlagt militære øvelser vi kjenner til i området.

4. AVVIK MELLOM KONSESJON OG MTA-PLAN

Statnett har gjennom dialog med involverte parter, gjort noen justeringer i forhold til konsesjonsgitt løsning. Behov for justeringer har kommet både på grunn av teknisk karakter, og for å redusere eventuelle negative konsekvenser for involverte parter.

4.1 Endret valg av løsning i Bogen, ved Vollan, Sauen og i Fiskefjordskardet

Returtid på skred er etter nye vurderinger, lagt til 150 år, mot tidligere 1000 år. Ny returtid er valgt på bakgrunn av vurdering av kostnadsvurderinger og dimensjoner på mastene mot gevinst ved svært høy returtid. I konsesjonsvedtaket tillates det bruk av spesialtilpassede rasmaster (gaffelmast / Y-mast) på grunn av skredfare i Bogen (Evenes). I vedtaket begrunnes en endring av mastebildet med samfunnssikkerhet. Ved å bygge høyere, runde rasfundamenter, kan man ha en noe kraftigere, standard portalmast. Dette gjør at dagens mastebile beholdes i større grad, uten at det går utover forsyningssikkerheten.

Rasvurderinger viser at det også er behov for denne typen fundamenter på enkelte master ved Vollan (Narvik), Sauen (Evenes) og i Fiskefjordskardet (Lødingen). Med forbehold om mindre justeringer i prosjekteringsgrunnlaget, er det kraftigste fundamentet 7 meter høyt (mast 88 i Bogen).

Tabell 5 Fundament høyder og total mastehøyde på fundamenter som må ha rassikring. Mastenummerne korresponderer med mastenummer i MTA-kartene i vedlegg 1.2.

Hvor	Mast nr	Fundament høyde, ca. (m)	Mastehøyde, ca. (m)	Totalt (m)	Mastefarge
BOGEN					
	87	5	28	33	Stål
	88	7	20	27	Stål
	89	6	21	27	Stål
	90	6	25	31	Stål
	91	6	21	27	Stål
	92	5	24	29	Stål
VOLLAN					
Kva Kan	11	3	20	23	Grønn
(nederst)	12	5	21	26	Grønn
	14	4	20	24	Grønn
Kva Kvi	11	3	17	20	Grønn
(øverst)	12	5	21	26	Grønn
	14	4	25	29	Grønn
FISKEFJORD-SKARDET	226	4	17	21	Stål
	240	4	22	26	Stål
	241	5	19	24	Stål
	242	5	16	21	Stål
	243	5	19	24	Stål
	244	3	12	15	Stål
SAUEN	67	3	14	17	Stål

Det har vært dialog med NVEs konsesjonsavdeling forut for dette, som åpnet for muligheten til å behandle dette i MTA-prosessen. Statnett har hatt møter med Evenes og Narvik kommuner. Det er utarbeidet visualiseringer (Sweco) for Bogen og ved Vollan, for å se førsituasjon mot mulig ny situasjon. Evenes og Narvik kommune er presentert løsningene, uten innvendinger mot endringen. Begge kommunene ønsket at Statnett vurderer fargetilsetning til betongen.

Statnett har i etterkant vurdert tilsetningsstoffer i betongen for å farge den. Det er foreløpig betydelige usikkerheter med tanke på om betongkvaliteten blir svekket, og Statnett ønsker derfor ikke å gjennomføre dette. En annen mulighet som er vurdert, er å male fundamentene. Dette vil kreve jevnlig vedlikehold, noe som øker driftskostnadene for ledningen. Statnett planlegger derfor prosjektet uten å farge betongen.

Fiskefjordskardet ligger langt fra allfarvei, og virkningen for allmenne interesser er vurdert av Statnett å være mindre vesentlig. Det er derfor ikke laget visualiseringer for diskusjon med Lødingen kommune for dette området.

Vedlegg 2 viser visualiseringer som er diskutert med Evenes og Narvik.

4.2 Fugleavvisere i naturreservatene

Det er satt konsesjonsvilkår om fugleavvisere på én av topplinene på to strekninger; over Myrvatn og Sommervatn naturreservater, samt over Ramsund. Nå monteres det i stedet fugleavvisere på begge topplinene der ledningen går gjennom naturreservatene Sommervatn og Myrvatn, mellom mast 128 og mast 130. Kravet er gitt som vilkår for fylkesmannens tillatelse for arbeid i naturreservatene.

4.3 Endringer i anleggsplasser

En rekke anleggsplasser er behandlet i konsesjonsprosessen. Dette gav entreprenøren en fleksibilitet i sin planlegging, som sikrer Statnett minst mulig arealkrevende anleggsgjennomføring og mest mulig effektiv bygging. Planen har nå ca. 65 % av de konsesjonsgitte baseplassene med videre, og det er sannsynlig at flere av disse ikke heller vil bli benyttet. Plassene fremkommer av MTA-kartet i vedlegg 1.2. I tillegg kan det bli behov for mindre, midlertidige plasser i klausulert belte.

Det er behov for fem nye, midlertidige anleggsplasser; B1A, B5A, B38A, B42A og B50. Disse er ikke omsøkt, men vi ber om at disse blir behandlet gjennom MTA-planen. Statnett har orientert grunneier og kommunen om disse plassene og ønsker å inngå minnelig avtale med grunneierne dersom plassene skal tas i bruk. Plassene er innenfor buffersonen hvor kulturminnemyndighetene har frigitt områdene. B50 er avsatt areal i Myrvatnet naturreservat, etter avtale med fylkesmannen i Troms og Finnmark. Det skal i tillegg utarbeides en egen riggplan for B50, som viser detaljene for arbeidene med fundamentet i naturreservatet.

Plassene vises på MTA-kartet i vedlegg 1.2. Se kap.6.2.4 for nærmere beskrivelse av plassene.

Det er behov for å anlegge en enkel fjellcamp nord for baseplass B41 (mot Kanstadbotn), hvor personell kan overnatte. Det vil bli lukket septik og brakker og utstyr vil flys inn og ut. Brakkene vil stå i området i perioden 2022 – 2023. Dette øker sikkerheten, og det minsker behovet for transport. Dette er markert på vedlagte MTA kart, som Camp1. Området er innenfor kulturminnemyndighetenes frigitte område, og er plassert omtrentlig på kartet.

Etter innspill fra reindriftsnæringen er baseplass B41C justert noe. Ønsket om å flytte den ned mot Kobbeldalsvatnet lot seg ikke gjøre på grunn av topografiske utfordringer.

Konsesjonsvedtaket viser til at baseplass 37 er uheldig for reindriftsnæringen. Det er forsøkt å unngå denne, men den må benyttes i anleggsperioden. Dette er presentert til reindriftsnæringen i møte og telefonsamtale, og planering og bruk er akseptert så lenge området lett kan forseres av dyr og mennesker.

Det er planlagt flere små, midlertidige lunneplasser i prosjektområdet, se vedlegg 1 og vedlegg 5. Disse er ikke konsesjonssøkt, men er klarert med kulturminnemyndighetene, og innenfor ekspropriasjonstillatelsen. Vi ber om at også disse behandles i MTA-planen.

4.4 Endringer i veier

Det er ønskelig med to nye, midlertidige transportruter som ikke er konsesjonssøkt; TK_038 og MV_060A.

TK_038 foreslås i samråd med fylkesmannen i Troms og Finnmark, for transport inn til Myrvatn naturreservat. Det er ønskelig at transport skjer på frossen mark, og traseen vil da avvike fra kartet, siden det da er best å kjøre på frossen myr, fremfor å hogge skog. Det vises til dispensasjon fra verneforskrift, vedlegg 3, og MTA kart, vedlegg1.

En ny, midlertidig vei er planlagt etter innspill fra entreprenør; MV_060A, ved Kanstadbotn stasjon. Veien er innenfor buffersonen hvor kulturminnemyndighetene har frigitt området. Berørt grunneier er orientert. Veien vises på MTA-kartet i vedlegg 1.2.

I konsesjonsvedtaket ble det åpnet for å ha en permanent vei på Tjeldøya, om det ble oppnådd enighet med kommunen og reinbeitedistriktet. Statnett har selv valgt bort denne løsningen. Ingen nye, permanente veier er derfor planlagt i dette prosjektet.

Se MTA kart vedlegg 1.2. Se kap. 6.2.3 for nærmere omtale.

4.5 Myrvatn og Sommervatnet naturreservater – endret anleggsgjennomføring

Det har vært tett dialog med fylkesmennene i hhv. Troms / Finnmark og Nordland, samtidig som muligheter er diskutert med entreprenørene, for å få best mulig løsning. Det er nå gitt dispensasjon til å rive to master i hhv. Sommervatn naturreservat og Myrvatn naturreservat, samt bygge en ny mast i Myrvatn naturreservat, strekke liner over begge reservatene og montere fugleavvisere. Dette arbeidet krever anleggsarbeid i begge naturreservatene, men i ulik grad.

Det er behov for stålmast i reservatet, for å sikre at man tåler lengden på spennet, som øker når det går fra to til en mast i reservatene.

Vilkårene er nå satt for begge reservater, og omhandler naturverdier både på land og i ferskvann. Vilkårene ligger vedlagt (vedlegg 3). Arbeidet blir gjennomført i tråd med gitte dispensasjoner. Hovedaktivitetene planlegges innenfor følgende tidsrammer:

- Vintertransport av materiell: Ca. 20.2.2022 – 15.04.2022
- Fundamentering av mast 129 inne i Myrvatn naturreservat: Ca. 1.3.2022 – 15.4. 2022.
- Montering og riving: 01.08.2022 – 18.08.2022.
- Linestrekking: Ca. 18.8 2022 – 01.9.2022

Denne tidsplanen tilsvarer fylkesmennenes beskrevne Scenario 2, som var deres mest ønskede scenario.

Det skal utarbeides en egen riggplan for B50, som viser detaljene for arbeidene med fundamentet i naturreservatet. Vernemyndighetene skal delta på oppstartsbeifaring med entreprenør og Statnett. Det er gitt særskilte instruksjoner om arbeidet for å sikre skånsom arealbruk og god beredskap til entreprenør.

4.6 Masseuttak

Det har blitt identifisert flere eksisterende masseuttak i prosjektområdet, og Statnett ønsker å inngå minnelige avtaler med eiere av aktuelle masseuttak. De aktuelle masseuttakene er vist i kart, vedlegg 1.2. se også kap. 6.2.7.

4.7 Hensyn til tre rovfugllokalteter

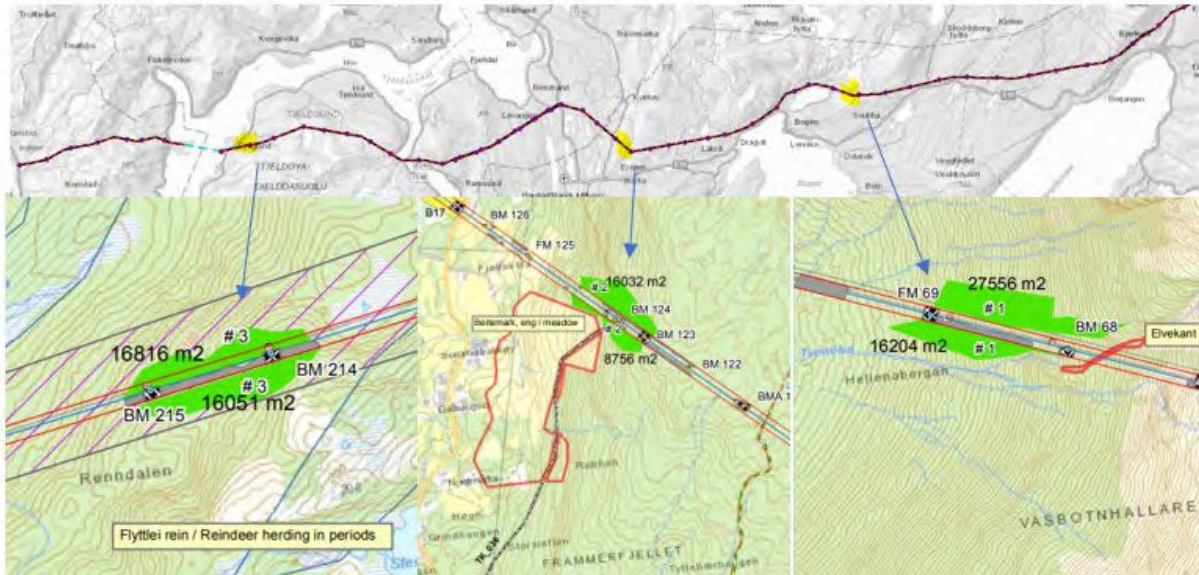
Ledningen mellom Kvandal og Kanstadbotn er en av tre ledninger som forsyner nordre Nordland og Sør-Troms, kalt Sørnettet. Uten forbindelsen er det i dag ikke mulig å dekke forbruket i området vinterstid. Statnett må utnytte de utkoblingsperioder vi har fått for ledningsarbeidet for å opprettholde forsyningssikkerheten. Utkoblingen er fra 1.5. – 1.10. og dermed i konflikt med hekkesesongen for rovfugl. Prosjektområdet har også andre viktige tredjepartshensyn som reindriftsnæringen. Entreprenørene må videre jobbe i strekkeseksjoner, som gir en ytterligere begrensende faktor for å kunne være fleksibel i valg av arbeidsområder. Hekkelokalitetene (dvergfalk, kongeørn og jaktfalk) er på tre ulike steder (Bogen, Tjeldøya og Kanstadjellet).

Det er ingen anledning til å endre utkoblingsperioden, det er derfor vanskelig å etterkomme vilkåret om hensyn til de tre rovfugllokaltetene. Våre egne vurderinger tilsier at konsekvensene for bestandene er meget små, og trolig også for enkeltindividene. Ifølge Norsk Ornitologisk Forening har jaktfalk ofte flere alternative reirplasseringer innenfor sitt leveområde. Det samme gjelder kongeørn. Dvergfalk er rovfuglen med klart størst utbredelse i Norge, og finnes også på nesten hele nordlige halvkule (<https://www.birdlife.no/fuglekunnskap/fugleatlas/>).

4.8 Landskapshensyn

Konsesjonen fremhever behov for begrenset hogst spesielt i områder med kamuflerte master. I konsesjonssøknaden beskrev utreder av landskap at det var ønskelig med justering av ryddebeltets bredde enkelte steder, for å unngå et tydelig hogstbelte. Dersom det oppnås enighet med grunneierne, ønsker Statnett derfor å foreta justering av hogstbeltet i tre områder som er svært synlig og som har kamuflerte master. Dette vises på kartutsnittet under og gjelder områdene

- Ned fra Sauen, mot Strandvatnet
- Ned fra Snaufjellet, mot Evenes
- Ned fra Trollfjellet, mot Fiskøya



Figur 3 tre områder hvor det ønskes landskapshogst: Ved strandvatnet, Ved Evenes og mot Fiskøya.

Her ønskes det en tynning av skog tilstøtende ledningstraséen, for å redusere den visuelle virkningen av. Tynningen skal utføres manuelt, og felte trær kvistes, kappes og dras sammen/lunnes i reis på stedet. Det tynnes sterkest nærmest ledningstraséen, hvor 60-80 % av trærne fjernes, 50 % fjernes i midten og svakere i økende avstand fra traseen ned til ingen tynning.

5. KUNNSKAPSGRUNNLAGET OG KRAV ETTER ANDRE LOVERK

5.1 Oppdatert kunnskapsgrunnlag

MTA-planen baserer seg på opplysninger i konsesjonssøknad med miljøvurderinger. I tillegg er offentlige databaser som NVE Atlas, Naturbasen og Askeladden m.fl. sjekket på nytt. Statnetts prosjektgruppe har gjennomført flere miljørisikovurderinger av prosjektet. Disse vurderingene er lagt til grunn i MTA-planen, samt gitt videre til vår entreprenør.

Det er lagt stor vekt på tredjepartshensyn i hele melding- /konsesjons- og MTA-prosessen. Se kapittel 3.3 for oversikt over involvering av ulike aktører.

5.2 Krav etter andre lover

Statnett har innhentet rettigheter etter annet lovverk, for å kunne bygge og drifte energianlegget. Konkrete lover der det er innhentet tillatelser er vist under, med referanse til sted.

5.2.1 Forurensningsloven

Det er ikke registrert forurenset grunn i prosjektområdet. Bygging av anlegget og tilhørende transport skal gjennomføres slik at forurensning unngås, men entreprenørene vil ha med absorbenter på stedet i tilfelle uhell. Risiko for forurensning og preventive tiltak er en viktig del av entreprenørens risikovurdering, samt inngår som en hoveddel av beredskapsplanen.

5.2.2 Kulturminneloven

Statnett har i regi av Sametinget og Nordland fylkeskommune, samt Troms og Finnmark fylkeskommune, fått gjennomført nødvendige kulturminneundersøkelser for prosjektet. Nordland fylkeskommune ønsket spesifikt å være med på vurdering av arealbruk på Fiskøya (Lødingen), og de fikk oversendt kart med planlagt arealbruk våren 2020. De har ikke kommet med motforestillinger mot arealbruken som er presentert i denne MTA - planen. Sametinget og Troms og Finnmark fylkeskommune har foretatt nødvendige undersøkelser i marken, for å kunne frigi områdene. Områdene som presenteres i denne planen (inkl 100 meter buffer til hver side) er derfor enten frigitt av kulturminnemyndighetene, eller de har akseptert presenterte løsninger for ivaretagelse av kulturminnene. **Unntaket er B38A**, som krever ny vurdering av kulturminnemyndighetene. Anleggsplassen vil kun bli brukt dersom det ikke er i strid med kulturminneloven. Foruten dette, vises det til generell aktsomhetsplikt.

Spesielle avtaler:

- Sametinget skal være til stede når veien som berører sikringszone til tuftene i Osmarken (Askeladden ID 244284), skal tas i bruk.
- Kulturminnet "Kvilesteinen" (Askeladden ID 214112-1) pluss sikringszone skal merkes i felt av kjentmann. Ved berøring av denne, skal Statnett søke dispensasjon. Dersom traseen legges utenom Kvilesteinen, vil søknad om dispensasjon for denne falle bort
- Det er avklart at anleggsplassen B38 på Tjeldøya, krever egen dispensasjonssøknad før bruk. Bruk av denne anleggsplassen vil derfor ikke skje før plassen er endelig avklart med kulturminnemyndighetene.
- Ledningen er et statlig listeført kulturminne, og NVE har fastsatt dokumentasjonskrav som vil bli innfridd, før rivning av denne ledningen. Dokumentasjonsprosessen er allerede igangsatt, med NIKU som ansvarlig utfører. NVE vil bli involvert underveis i dette arbeidet. Rapport for status før sanering forventes januar 2021.

5.2.3 Reindriftsloven

Statnett har god og jevnlig dialog med reinbeitedistriktene og minnelige løsninger drøftes. Dialogen vil fortsette igjennom hele anleggsperioden. Statnett har fortløpende informert om endringer i prosjektets utvikling, samt varslet dersom det har vært behov for befaringer som kunne forstyrret reindriften. Møter ble sist avholdt i midten av november 2020. I disse møtene er fremdriftsplan og anleggsarbeid presentert og avbøtende tiltak diskutert, inkludert hvordan man skal sikre at flytteleier skal være åpne i konsentrerte perioder. Det er ikke behov for spesielle tillatelser etter reindriftsloven.

5.2.4 Naturmangfoldloven

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-10 er håndtert i konsesjonssøknaden. Det legges frem kunnskapsgrunnlag om naturmangfoldet i det berørte området som grunnlag for en beslutning, det er foreslåtte avbøtende tiltak som skal sørge for at føre-var-prinsippet overholdes og det er vurdert om tiltaket vil øke den samlede belastningen på økosystemene som blir berørt.

Innsigelsesvarsel ble mottatt for Statnetts foretrukne alternativ utenfor reservatene. Konsesjonsgitt løsning er i eksisterende trasé, og passerer to naturreservater. Det er søkt og fått dispensasjon for løsningen vist i kart. Dispensasjonene finnes i vedlegg 3. Samtlige vilkår er presentert entreprenøren og vil overholdes, dette er også omtalt i kapittel 4.6. Dette inkluderer tilstedeværelse fra forvaltningsmyndigheten ved oppstart i reservatene. Det kan bli endringer i dispensasjonsvilkårene etter nærmere dialog med forvaltningsmyndighetene. Eventuelle endringer vil bli oversendt NVE til orientering.

5.2.5 Veglova

Parallelt med NVEs behandling av MTA-planen, vil Statnett vil søke om tillatelse for midlertidig bruksendring på eksisterende avkjøringer og arbeid ved vei fra relevante offentlige veieiere.

5.2.6 Hamne- og farvannsloven

Det skal legges IKT-kabel i sjøen mellom Ramsund og Fiskøya, i samme trase som sjøkabelen. Dette vil medføre bruk av et fartøy som jobber på tvers av farleden. Etter avklaring med NVE, omfattes ikke IKT-kabelen av konsesjonen eller MTA-planen. Statnett har sendt henvendelse til Kystverket for å avklare behov for nødvendige tillatelser til legging av fiber, utover tillatelsene som allerede foreligger for sjøkabelen.

5.2.7 Motorferdselsloven

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 første ledd bokstav e, gir Statnett tillatelse til motorferdsel i utmark i forbindelse med bygging og drift av ledningsanlegg. Oppmerkede transportruter på kart og klausulert belte, har en korridor på inntil 100 meter fra kjøreløyper for terrengtransport og vei senterlinje og anleggsplassenes omkrets, som beskrevet i konsesjonssøknad fra april 2018. Dette for å få nødvendig fleksibilitet til anleggsperioden, slik at kjøreruter kan legges der det er til minst ulempe. Grunneiere er varslet om vår planlagte virksomhet, jfr. §10. All motorferdsel i utmark vil foregå med aktsomhet, jfr § 8.

5.2.8 Luftfartsloven

Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1), § 4 bokstav d gir Statnett unntak fra konsesjonsplikt for landingsplasser ifm. anleggsprosjekter hvor landingsplassene ikke blir benyttet i mer enn ett år. Dette er i ferd med å bli avklart i samråd med entreprenør, og Statnett vil i så fall søke om konsesjon, evt. dispensasjon fra kravet, til Luftfartstilsynet.

6. GJENNOMFØRING AV ARBEIDENE

6.1 Innledning

Kartene i vedlegg 1 gir viser arealbruksgrenser for anleggsarbeidet. I tillegg til de planlagte anlegget, viser kartene også hva som er midlertidige hjelpeanlegg. Det etableres ingen permanente hjelpeanlegg. Kartene viser også restriksjoner i form av områder der det skal tas spesielle hensyn.

6.2 Tekniske planer

6.2.1 Ledningsbygging

Konsesjonsgitt ledningstrase er vist i kartene i Vedlegg 1, MTA plan kartet. Planlagte mastetyper er vist i konsesjonssøknaden (tilgjengelig på www.statnett.no og www.nve.no). En endring fra dette er at det ikke vil bli benyttet y-master/gaffelmaster som konsesjonsgitt, i Bogen. Se omtale av dette under endringer, kap. 4. Her vil det heller bli benyttet rasfundamenter i betong, med samme mastetype (noe forsterket), også dette omtalt i kap. 4. Rasfundamenter vil også måtte benyttes ved Vollan, ved fjellet Sauen og ved Fiskefjordskaret.

Mastetyper

I konsesjonsvilkår bes det angitt hvilke mastetyper som skal benyttes ulike steder.

Totalt antall master er 263. Statnetts standard portalmast i stål (bæremaster og forankringsmaster/endemaster): 192 stk. Komposittmaster: 71 stk.

På strekningen mellom Kvandal transformatorstasjon og Laksåvatnet, benyttes stålmaster, standard portalmast. Fra Laksåmarka til Ramsund benyttes komposittmaster, med enkelte unntak. Fra Ramsund blir det stålmaster.

På komposittstrekningen vil vinkelmaster/forankringsmaster være i stål. Det samme vil mastene i og ved Myrvatn naturreservat. Årsaken til dette er at disse mastene vil få høye laster, som gjør at det er behov for sterkere mast.

Stålmast: Mastenummer 1 – 94 og 175 – 256

Komposittmast: Mastenummer 95-174. *Unntak:* Stålmaster på mastenummer: 120, 129-130, 135, 140, 143, 144, 162.

Kartene i vedlegg 1.2 viser hvilke master som vil bli i kompositt (samtlige er farget), kamuflert og ukamuflert stål. Kamuflerte og flymarkerte master er angitt i kap. 6.5.5. Ledningsstrekk med flymarkeringer eller fugleavvisere er angitt i vedlegg 1.2. og beskrevet i kap. 6.5.5

Fundamenter

Statnett benytter to hovedtyper av fundamenter til ledningsbygging med stålmaster, jordfundament og fjellfundament. Valg av fundamenttype gjøres enten etter en prøvegraving på mastepunktet, eller etter at mastepunktet er gravd ut. Enkelte områder krever rasfundamenter, se kap. 4.1.

For komposittmaster på fjell er det enten sprenging av fjell eller kjerneboring som er aktuelt. Statnett har valgt å prioritere kjerneboring, for å unngå store sår i terrenget som vanskelig kan la seg avbøte. Det må likevel tas høyde for at det kan bli behov for å sprengte enkelte steder. Håndtering av avgravde masser og tilbakeføring følger prinsippene i Statnetts håndbok i terrengbehandling.

Jording

Jording etableres innenfor klausulert areal. På partier der jordingen ikke kan graves ned, festes den til fjell slik at den følger terrenget frem til der den kan graves ned.

6.2.2 Sanering

Dagens ledning skal saneres. Master vil bli felt på stedet, deretter kappet opp og flydd ut fra området. Det er 215 master som vil bli sanert. Mastestålet og linene gjenvinnes fortrinnsvis. Fundamenter vil bli pigget opp til 20 cm under terreng i naturområder, 70 cm i jordbruksområder. I fundamenter eldre enn 1980, kan det finnes PCB og seksverdig krom. Det vil bli tatt kjerneprøver av årsklassene. Dersom det gir funn av PCB/seksverdig krom, vil fundamentene bli levert til godkjent mottak. Ren betong vil kunne bli benyttet som fyllmasse ved behov.

6.2.3 Transport

All arealbruk er planlagt som midlertidig, i tråd med Statnetts egen miljøpolicy om redusert arealbruk.

Transportvirksomhet skal foregå så skånsomt som mulig for omgivelsene, og ikke medføre vesentlig fare for ferdsel i området. Bruk av eksisterende veger og parkeringsplasser skal ikke være til vesentlig ulempe for allmenn ferdsel. Eventuelle mindre forsterkinger av terrenget langs eksisterende ATV-løyper / traktorveier, kan bli liggende i samråd med reindriftsnæring og grunneier.

Det vil kunne bli enkle opprustinger av eksisterende veier som ikke medfører endring av veiklasse i samsvar med normaler for landbruksveier. Denne typen opprusting vil kunne bli beholdt etter prosjektet er ferdigstilt.

I områder der Statnett har behov for å komme inn med tyngre utstyr enn det eksisterende tilkomst tilsier, er det behov for å utbedre forsterkningslaget slik at det gir tilstrekkelig bæring. Veiene som kan bli aktuelle for vesentlig forsterking av bærelaget, kommer fram av tabell i vedlegg 4, som korresponderer med kart i vedlegg 1.2. Veiene vil bli tilbakeført til opprinnelig veiklasse.

Konsesjonsvedtaket åpner for fire midlertidige veier for bil (benevnt som MV i vedlegg 4). Ved istandsetting vil bærelaget bli beholdt, men toppmasser tilbakeføres som topplag for naturlig revegetering. På denne måten har man mulighet til å benytte dem i driftsperioden dersom det skulle komme uforutsette hendelser som krever tyngre maskiner.

Vedlegg 4 viser liste over de veger og transportruter utenfor offentlig veg, som entreprenøren mener det kan være behov for, med eventuelle planlagte tiltak, og spesielle restriksjoner. Tabellen gir også referanse til tilhørende MTA-kart. Bruk og bruksintensitet på veiene vil bli klart senere. Dette avhenger av værforhold og eventuelle uforutsette hendelser underveis i prosjektperioden. Der det foreligger avgrensninger i form av tidsavgrenset bruk, spesielle hensyn eller lignende, vises også referanse til tilhørende restriksjon (vedlegg 6). Det vil også bli behov for terrengtransport i og langs klausuleringsbeltet, men kjøreløypene må bestemmes i terrenget, og er derfor ikke angitt på kart/ i tabell.

Det er behov for en korridor på inntil 100 meter fra kjøreløyper og klausulert belte for terrengtransport og vei senterlinje, for å få nødvendig fleksibilitet til anleggsperioden. Årsak til avvik er eksempelvis terrengets beskaffenhet. Bufferen og arbeid i klausuleringsbeltet er også avklart med kulturminnemyndighetene.

6.2.4 Anleggsplasser

Statnett planlegger å etablere to anleggsplasser der det kan etableres lager/kontorrigg/boligrigg; B27 og B28 (se vedlegg 1). Der det etableres rigg for innkvartering og/eller kontor, skal nødvendige tillatelser om vann / kloakk m.v. hentes inn fra kommunen. På Kanstadfjellet er det behov for mannskapsrigg i fjellet. Dette er fullverdige innkvarteringer, som øker sikkerheten til mannskapet, samt gjør at prosjektgjennomføringen blir mer effektiv, og ferdsel i terrenget blir mindre. Det kommer fram av tabellen hvilke anleggsplasser som vil bli benyttet til dette.

Prosjektområdet er i et lite tilgjengelig og tidvis værhardt terreng. Entreprenøren har derfor også behov for enkle beredskapsbuer som settes på fjellet. Kommunene vil bli orientert om plasseringen etter nærmere vurdering av sted. Buene vil bli fløyet inn / ut, og vil ha lukket tank for septik.

I tillegg etableres det en rekke anleggsområder der det vil foregå premontering av master, utkjøring av linemateriell, utplassering av trommel eller vinsj mm. Alle anleggsplasser som krever tilrettelegging med eks. fiberduk og puk, vil bli tilbakeført til opprinnelig terreng ved anleggs slutt.

Det er foreløpig ikke klart hvilke havneområder som vil bli benyttet, her vil det inngås egne avtaler med havnemyndighet. Det er allerede opprettet kontakt med havnemyndighetene. Mulige havner og havnelager er vist i MTA-kartet, vedlegg 1, benevnt som H1 – H3 og HB1.

Det er behov for en buffer på inntil 100 meter fra plasser merket i kart, for å få nødvendig fleksibilitet til anleggsperioden. Bufferen har ingen innvirkning på størrelsen på anleggsplassene, det er kun for å kunne justere plasseringen, og årsak til avvik er eksempelvis terrengets beskaffenhet. Bufferen er også avklart med kulturminnemyndighetene

Alle planlagte anleggsplasser og lunneplasser er vist i kart, vedlegg 1 og beskrevet i vedlegg 5.

6.2.5 Helikoptertransport

Det vil bli utstrakt helikopterbruk, også i områder som kan gi negativ påvirkning på reindriftsnæringen, lokalbefolkning og friluftsliv. Der det etablert egne flyvningskorridorer for å redusere påvirkningen. Disse er vist i kartene i MTA-kartene i vedlegg 1.2.plankart I slike områder, skal helikoptrene ha en flyhøyde på > 300 m utenfor korridorene.

Statnett har behov for å kunne lande med helikopter i nærheten av master som ikke har tilkomst med veg. De mest brukte stedene er omtrentlig markert på MTA-plankartet (vedlegg 1.2), men det kan også bli behov for å lande ved andre mastepunkter. Der det er skog/vegetasjon på landingssteder vil dette bli fjernet fra nødvendig landingsareal og håndtert som ved normal hogst (se kap. 6.2.6). I tillegg vil det være mulig for helikopter, ved behov, å lande på alle anleggsplasser knyttet til konsesjonen dersom det ikke foreligger konkret restriksjon mot lavflygning med helikopter.

I skrånende / vanskelig terreng, vil det kunne bli bygd opp en treplattung for landing. Slike vil bli fjernet etter bruk. Statnetts helikopterplasser er av sikkerhetshensyn, minimum 30 x 30 meter.

6.2.6 Skogrydding

En del tiltak og drift på ledningen, krever at Statnett gjennomfører nødvendig hogst. Der nedlagt virke ikke fører til vesentlig ulempe for folk og natur, eller det ikke kan fjernes uten vesentlig kostnad for Statnett, vil nedfelt skog enten dras sammen og legges i reis eller kappes opp i rundt to meters lengder og legges bakkenært. Hogstavfall skal ikke legges i eller langs bekker eller bekkedar. Eksisterende turstier skal opprettholdes.

I kap. 4.7. er det beskrevet tre områder hvor det planlegges spesialhogst av hensyn til landskap. Dette skal redusere det skarpe skillet mellom skog og ryddebeltet i disse områdene.

6.2.7 Masseuttak

Det er ikke planlagt nye masseuttak i prosjektet. Det vil kunne bli tatt masser fra eksisterende grustak som deretter fraktes til bruksområdet. Statnett vil prioritere å få til minnelige avtaler med eierne av masseuttak. De aktuelle masseuttakene er vist på MTA-kartet, vedlegg 1.

Innen klausulerte arealer kan det bli tatt ut noe masser som mindre terrenginngrep i forbindelse med etablering av mastepunkt, midlertidige veger og anleggsplasser. Mindre terrenginngrep følger

definisjonen etter [Landbruksforskriftens beskrivelse av ubetydelige terrenginngrep](#). Disse vil ved avvikling bli tilbakeført og istandsatt etter prinsippene i Statnetts håndbok i terrengbehandling.

6.2.8 Restriksjonsområder

Det er markert en rekke restriksjonsområder i MTA-kartet. De fleste av disse er våtmark (ulike myrtyper), elvekryssinger, eller enkeltpunkter som kulturminner og drikkevannskilder. I disse områdene har Statnett som krav at de i første rekke skal søkes unngått. Dette kan medføre at entreprenøren kan finne en rute utenfor klausulert belte med tørrere terreng for å forhindre kjøreskader. Dette skal i så fall avtales spesielt med Statnett. I tvilstilfeller vil Statnett først avklare transportruten med NVE. Om et restriksjonsområde må krysses, skal man avbøte situasjonen og begrense skadepotensialet. Aktuelle tiltak må vurderes på hvert enkelt sted, men vil eksempelvis være transport på frossen mark / på ulike typer kjørematter, stokker / greiner, bruk av brede belter, geonett, eventuelt en kombinasjon av flere slike tiltak. Dersom det likevel oppstår skade, skal det restaureres, som i andre områder. Elementer vernet etter lov / forskrift skal ikke berøres uten særskilt tillatelse fra myndighetene.

Det er opprettet flykorridorer for lavtflyging i spesielt sårbare området for reindriften. Disse er presentert i møter med næringen.

Restriksjonsområdene finnes i tabell i vedlegg 6, arealavgrensningene finnes i MTA-plankartene i vedlegg 1.2.

6.3 Kart og tegninger

MTA-kartene i vedlegg 1 viser de arealer som stilles til rådighet (arealbruksgrense) for tiltaket, hensynsområder og planlagte transportruter eller transportkorridorer. I kartene vises også hva som er planlagt permanent arealbruk og hvilke arealer som skal tilbakeføres til opprinnelig bruk.

6.4 Beskrivelse av anleggsarbeidet – terrenginngrep og istandsetting

Det skal ikke gjennomføres arbeid utenfor de definerte arealbruksgrensene i MTA-kartene. Arealbruk er regulert både i tid og rom, gjennom restriksjoner. Ved terrenginngrep skal vegetasjonslaget tas av og sikres der det er mulig slik at terrenget kan tilbakeføres ved istandsetting.

Der det gjennomføres terrenginngrep, skal det sikres at vann ikke danner nye vannveier, eller at avrenning medfører utilsiktede negative konsekvenser for naturmiljø.

6.4.1 Motorferdsel utenfor offentlig veg

Godkjente transportruter fra offentlig til konsesjonsobjekt er vist som transportruter/kjørespor eller som transportkorridorer i Vedlegg 1. Ved transport i utmark skal eksisterende kjørespor i utgangspunktet følges. Dersom de stedlige forholdene tilsier at et avvik fra eksisterende kjørespor vil gi mindre terrengskade, kan transporten avvike med inntil 100 meter til begge sider fra eksisterende spor og klausulert belte etter avtale mellom entreprenør og Statnett.

Ved kryssing av elver/bekker vil elvebredder/bekkeside sikres mot erosjon, og elvekanter er avmerket i MTA-kartet. Det vil bli valgt krysningspunkter som gir minst mulig skade på randvegetasjon så lenge dette ikke går ut over personsikkerheten. Spesielt fokus er gitt bekker som munner ut i det anadrome vassdraget Strandvatnet.

For terrengtransport kan det iverksettes planering med samlet omfang på inntil 150 meter eller på areal inntil 450 m², der fylling eller skjæring ikke fører til mer enn 1 meter avvik fra opprinnelig terrengnivå. Dette er tilsvarende [Landbruksforskriftens definisjon av ubetydelige terrenginngrep](#). Tiltakene skal ikke føre til endring i vannveier eller medføre fare for varig negativ påvirkning på sårbare naturressurser.

Kjente områder som bør unngås eller som der det er nødvendig å iverksette tiltak for å redusere terrengskade, er vist som restriksjoner i vedlegg 1.2 og omtalt i vedlegg 6.

Alle kjøreskader og terrenginngrep istandsettes etter prinsippene i Statnetts håndbok i terrengbehandling.

6.4.2 Istandsetting

Toppmasser skaves av og legges i ranker på maks to meters høyde langs traseen eller på angitte områder. Hele torver skal tas vare på, samt større naturstein skal brukes for variasjon i overflaten

ved istandsetting. Toppmassene har en frøbank, som sammen med røtter tilrettelegger for naturlig revegetering.

Anleggsarealer istandsettes etter prinsippene i [Statnetts håndbok i terrengbehandling](#). Midlertidige arealer tilbakeføres til opprinnelig bruk, med naturlig revegetering. Arealer der en kan forvente så langsam revegetering at det oppstår erosjonsfare, vil en vurdere andre tiltak, eksempelvis bruk av kokosmatter / flytting av torv. Dette vil benyttes kun der erfaring tilsier at det er nyttige tiltak. Det skal som hovedprinsipp ikke benyttes frøblandinger, med mindre det er stedstilpasset.

Alle objekter som ikke inngår som en del av konsesjonen fjernes. Arealer der det er gjennomført midlertidig terrengforsterkning der forsterkningen ikke fjernes, landskapstilpasses og tildekkes med naturlige masser. Arealene merkes i Statnetts interne kart som terrengforsterkede arealer, slik at de kan benyttes ved under eventuelle driftsutfall og ved en fremtidig sanering.

6.5 Avbøtende tiltak i anleggsperioden

6.5.1 Informasjon

Prosjektområdet strekker seg gjennom store friluftsområder. Statnett prioriterer god informasjon til omgivelsene, og steder for informasjonsskilt er avtalt med kommunene. Informasjonen skal holdes oppdatert. Det vil også bli anledning til å melde seg på en SMS-varslings, og melde seg på nyhetsbrev. Det er avtalt med kommunene Narvik, Tjeldsund, Lødingen og Evenes, at de bidrar til å spre informasjon i deres kanaler.

6.5.2 Tilgjengelighet

Det er satt som krav til entreprenøren at alle stier og veier skal være tilgjengelig for tredjepart. Dette medfører at eventuelle terrengskader som hindrer ferdsel, skal utbedres så raskt som mulig og ingen maskiner skal sperre for ferdsel i anleggsperioden. Der det er behov for det, vil stier som krysser kjørespor også bli forsterket, for å lette ferdsel over mye brukte transportruter.

Beiteland og beitedyr

Det er store arealer med beitedyr (bl.a. kyr og sau) i prosjektområdet. Prosjektet skal ikke medføre at gjerder får dårligere forfatning enn ved oppstart, og gjerder som må legges ned skal reises igjen uten opphold. Grunder skal holdes lukket.

6.5.3 Naturmangfold

Rovfugler hekker stort sett i gamle trær, og reirstedet brukes i mange år. Det er ikke kjente reirtrær i prosjektområdet, men om dette oppdages i anleggsfasen, skal det så langt det er mulig unngås å hugge slike reirtrær.

Det er kalksjø i naturreservatene i Evenes, og områdene er svært viktige for fugl og vegetasjon. Tiltak er diskutert med forvaltningsmyndighetene, som har fastsatt detaljerte vilkår for områdene, se vedlegg 3 og kapittel 4.6.

NVE ønsket at det ble vurdert å benytte kun en mast i naturreservatene, hvor det i dag er to stk. Dette er videreført i prosjekteringen. Ny situasjon vil derfor ha kun en mast i Myrvatn naturreservat, og ingen i Sommervatnet naturreservat.

6.5.4 Reindrifft

Det er tre reinbeitedistrikter som blir betydelig berørt av anleggsperioden, Grovfjord, Tjeldøy og Kanstadfjord / Vestre Hinnøya. Gielas berøres i liten grad, med ca. 1 km av kraftledningen ved Kvandal transformatorstasjon.

I dialogmøter med reinbeitedistriktene har det kommet forslag til flere mulige tiltak som kan avhjelpe situasjonen for næringen. Aktuelle tiltak er stans av arbeid ved flytting, bistand til flytting med helikopter, utsette anleggsstart til 1.6. i kalvingsområder, bruk av e-bjeller, flytte merkegjerder m.v. Tiltakene vil bli drøftet videre med næringen og konkretisert i gjensidig forpliktende avtaler.

Tabell 6 viser de restriksjoner som planlegges i forbindelse med reindriftnæringen, dersom ikke andre avtaler oppnås. Dette skal sikre at reindrifft kan utføre sine primæraktiviteter i prosjektperioden, samtidig som Statnett kan få gjennomført ledningsarbeidene innenfor utkoblingsperioden. Restriksjonene har tatt utgangspunkt i opplysninger som driftsenhetene har formidlet til Statnett

gjennom møter om avbøtende tiltak. Avtaler som senere inngås med næringen, vil bli implementert i MTA-planen.

I kalvingsområder er det også etablert korridorer for lavtflygende helikoptertrafikk, se kap. 6.2.5. Utenfor disse korridorene må entreprenøren fly høyere enn 300 m over bakken.

Baseplass 37 (tidligere 36b) må benyttes i anleggsperioden. Dette er presentert til reindriftnæringen i møte og telefonsamtale. Se også kap. 4.3.

Tabell 6 Restriksjoner for de ulike reinbeitedistriktene i de tilfeller minnelige avtaler ikke oppnås/ skjønn er fastsatt.

Distrikt	Aktivitet	Restriksjonsområde f.o.m.-t.o.m. masteptnr., veinr., baseplassnr.	Restriksjons- periode f.o.m. – t.o.m.	Restriksjon (samlet pr restriksjonsområde)	Varsling fra reinbeitedistrikt
Grovfjord	Flytting	28-33, 40-44, 49-51	1.11-15.12 1.3. – 20.4.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil tre dager to ganger pr år, medregnet helg	Senest en uke før flytting
Grovfjord	Flytting	158-162	15.2.-30.3.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil en dag to ganger pr år, medregnet helg	Senest en uke før flytting
Grovfjord	Kalving	22-33, 98-106	1.4.-1.6.	Ingen sprengingsaktivitet/smell. Ingen helikoptertrafikk < 300 m. over bakken	
Tjeldøya	Kalving	192-198, 206-214	1.4.-1.6.	Ingen sprengingsaktivitet/smell. Ingen helikoptertrafikk < 300 m. over bakken	
Tjeldøya	Merking	206-208	15.7-10.8.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil to dager, medregnet helg. Maskiner ved de to masteptene nærmest merkeanlegget flyttes.	Senest en uke før merking
Tjeldøya	Flytting	185-208, 212-213, 216-217, TK_054, TK_054A, TK_054B	10.10. -1.11. Veier: 15.7.-10.8.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil en dag tre ganger/ år, medregnet helg	Senest en uke før flytting
Kanstadfjord	Flytting (til vinterbeite og til slakting)	224-226	5.9-15.9, 1.10-1.11	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil en dag to ganger/ år, medregnet helg	Senest en uke før flytting
Kanstadfjord	Flytting (til vinterbeite og til merking)	238-253	Flytting: 1.10.-1.11, Merking: 10.7.-15.7., 30.7.-5.8., 15.8.-30.8.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil en dag tre ganger/år i merkeperioden, medregnet helg, en dag / år for flytting	Senest en uke før flytting/merking
Kanstadfjord	Flytting til sommerbeiter	TK_061	10.7.-30.8.	Ingen transport eller helikopterbruk i inntil en dag tre ganger/år, medregnet helg	Senest en uke før flytting
Kanstadfjord	Merking	243-246	10.7.-15.7., 30.7.-5.8., 15.8.-30.8.	Ingen anleggsaktivitet eller helikopterbruk i inntil to dager pr merkeperiode,	Senest en uke før merking

				medregnet helg. Maskiner ved de to mastepunktene nærmest merkeanlegget flyttes, og evt. revet gjerder reetableres	
--	--	--	--	---	--

Det er nødvendig med tett dialog mellom reindriften og Statnetts reindriftskoordinator, for å sikre tilstrekkelig hensyn. Dersom det blir behov for det, vil Statnett utstyre reinbeitedistriktene med en satellitt-telefon for å sikre rask og effektiv kommunikasjon.

6.5.5 Kamouflering

Totalt antall master er 263, antallet med brun / grønn farge er 100.

Ved Vollan, Bjerkvik, skal det være kamouflerte master både på ledningen mellom Kvandal – Kanstadbotn og Kvandal – Kvitnes (inkl. kamouflerte isolatorskåler / armaturer). Fra Snaufjellet mot Ramsund benyttes kamouflerte komposittmaster (inkl. kamouflert travers, isolatorskåler og armaturer). Ved Ramsund blir det igjen normale stålmaster. Kamouflerte master/ mastetyper angis under.

Vollan

Stålmaster: Kvandal – Kvitnes: Mastenummer: 12-18,
Stålmaster: Kvandal – Kanstadbotn: Mastenummer: 12-18

Laksåmarka – Ramsund

Komposittmaster: Mastenummer: 95-174.

Unntak: Kamouflerte stålmaster på mastenummer: 129-130, 135, 140, 143, 144, 162.

På Snaufjellet: ukamouflert stålmast, mastenummer 120 (grønnfarge vil synes mer enn stål).

Ramsund

Stålmaster: Mastenummer 175-181.

Både mastetyper og kamouflerte strekninger er angitt i vedlagte MTA-kart (vedlegg 1.2).

6.5.6 Fugleavvisere og flymarkeringer

Myrvatn og Sommervatnet naturreservater

Det monteres fugleavvisere på begge topplinene gjennom naturreservatene, mellom mast 128 og mast 130. Kravet er satt som vilkår for fylkesmannens tillatelse for arbeid i naturreservatene.

Ramsund

Det monteres fugleavvisere på en av topplinene mellom mast 181 og mast 182, etter vilkår fra NVE.

Spannbogen

Flymarkører mellom mast 184 og mast 185, jfr. konsesjonsvilkår.

Flymarkert, røde og hvite master: 184 og 185, jfr. konsesjonsvilkår.

6.5.7 Skogrydding

Skogrydding skal foregå skånsomt og generelt begrenses, i tråd med konsesjonsvedtaket. I kryssingen av Myrvatn og Sommervatnet naturreservater er det særlig prioritert for å sette igjen vegetasjon der det er mulig. Også viktige naturtyper har fått begrensninger, eksempelvis sumpskog ved Boltås og verdifull myr ved Strandvatnet. Se vedlegg 6 hvor restriksjoner er angitt for den enkelte lokalitet. I områder der det er satt vilkår om kamouflerende tiltak, er begrenset hogst prioritert, for å sikre kamouflerende effekt.

6.6 Forurensninger og avfall

I forkant av oppstart med anleggsarbeid skal valgt entreprenør utarbeide en avfallsplan, hvor forventet mengde avfall produsert per fraksjon identifiseres. Statnett har satt krav om at minimum 80 % av avfall

gjenvinnes. I tillegg skal godkjent mottak for avfallet identifiseres. Eventuelt avfall som gjenbrukes lokalt, identifiseres også i avfallsplanen. Statnett stiller krav om at entreprenør skal iverksette tiltak for å hindre at avfall fraktes ut i terrenget med vind.

Anleggsarbeid foregår i nedbørfeltene til to drikkevann (Laksåvatnet og Sandsvatnet). Disse er avmerket i detaljkartene, og det vil bli satt krav til entreprenøren at det verken fylles eller lagres drivstoff i disse områdene.

7. PROSJEKTTILPASSET KONTROLLPLAN

Statnett følger opp miljø og landskapskrav gjennom en egen prosess, med tilhørende internkontroll. Som en del av internkontrollen følges entreprenør opp både i forhold til krav i konsesjon og i forhold til krav gitt av annet lovverk enn energiloven. Internkontrollen tilpasses hvert enkelt prosjekt.

8. REFERANSER

NVE 2020. Anleggskonsesjon NVE 201600512-118

NVE 2020. Fornyelse av 1 32 kV KvandalKanstadbotn. Bakgrunn for vedtak.

NVE 2020. Rettleiar for utarbeiding av miljø- transport- og anleggsplan (MTA) for anlegg med konsesjon etter energilova. NVE veileder 1-2020.

NVE 2019. Veileder til internkontroll for krav til miljø og landskap for energianlegg. NVE veileder 8-2018.

VEDLEGG

Vedlegg 1. MTA-plankart

Vedlegg 1.1. Oversiktskart

Vedlegg 1.2. Detaljkart

Vedlegg 2. Visualiseringer av rasfundamenter i Bogen og Vollan

Vedlegg 3. Dispensasjoner fra verneforskrifter med vilkår

Vedlegg 4 Transportruter utenfor offentlig vei

Vedlegg 5. Oversikt over anleggsplasser

Vedlegg 6. Restriksjonsområder

VEDLEGG 1. MTA-PLANKART

Vedlegg 1.1 Oversiktskart

Vedlegg 1.2 MTA-plankart

VEDLEGG 2. VISUALISERINGER AV RASFUNDAMENTER I BOGEN OG VOLLAN



Visualiseringer fra Vollan (Sweco). Førstusjon øverst, ny situasjon nederst, med zoomet utsnitt.



Visualiseringer fra Bogen (Sweco). Bildet øverst (før) og nederst (etter) viser situasjonen sett mot vest, med zoomet utsnitt.



Visualiseringer fra Bogen (Sweco). Bilde øverst (før) og nederst (etter) viser situasjonen fra øst. Her blir fundamentene dekket av skog i den skrå lia. Det høyeste fundamentet er 8 meter (ring), men vil etter Swecos vurdering bli skjult av trær.

VEDLEGG 3. DISPENSASJON FRA VERNEFORSKRIFTER MED VILKÅR

VEDLEGG 4. TRANSPORTRUTER UTENFOR OFFENTLIG VEG

ID korresponderer med ID på MTA-plankart i vedlegg 1.2. Stjernemarkerte veier viser veier som er beregnet for lastebil, og som vil kunne få forsterket bærelag ved behov.

Vei nr	Type vei	Planlagte tiltak	Merknad	Ny: Permanent / midlertidig	År
EV_003*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
TK_004	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_005A*	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_005C	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_006E*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_006A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold	Skiløype, tråkkemaskin. Skal hensyntas.		2021-2022
TK_006B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold	Skiløype, tråkkemaskin. Skal hensyntas.		2021-2022
TK_006C	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold	Skiløype, tråkkemaskin. Hensyntas.		2021-2022
TK_006D	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold	Skiløype, tråkkemaskin. Skal hensyntas.		2021-2022
EV_007*	Eksisterende bilvei	Oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_007A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_009A	Eksisterende bilvei	Oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_009B*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_010*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022

TK_010B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_011D	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_011E	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_011A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_011	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_011B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_012*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_012A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_012B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_012C	Eksisterende kjøreløype ATV	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_012D	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_013*	Eksisterende bilvei	Oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_013A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_013B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_014	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_015	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_015B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
MV_016	Ny midlertidig bilvei	Etablere bærelag, grus		Ny, midlertidig: kjørelaget beholdes, topplag for revegetering over ved anleggsslutt.	2021-2022
MV_017	Ny midlertidig bilvei	Etablere bærelag, grus		Ny, midlertidig: kjørelaget beholdes, topplag for revegetering over ved anleggsslutt.	2021-2022
TK_018	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_018B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022

EV_018C*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_018D	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_019B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_019C	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_020*	Eksisterende bilvei	Noe hogst		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_022*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_021*	Eksisterende bilvei	Oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
MV_021B	Ny midlertidig bilvei	Etablere bærelag, grus			2021-2022
TK_025	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_026	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_026B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_027	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_028	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_028A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_028B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_028C	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_028D	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_029	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_030*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_031	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_032*	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022

TK_032A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_035	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_036	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_037*	Eksisterende bilvei	Oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_038	Ny midlertidig terrengtransport	Normalt veivedlikehold		Ikke konsesjonssøkt	2021-2022
TK_039A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_042	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022
EV_044A	Eksisterende bilvei	Normalt veivedlikehold		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
TK_044B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
TK_045	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_043	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
EV_046	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_046A	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_046B	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_046C	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2022
EV_047	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
TK_047B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2022
EV_048	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
MV_049	Ny midlertidig bilvei	Etablere bærelag, grus			2021-2023

EV_051	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
TK_050	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2023
TK_051A	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2021-2023
TK_052	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_052A	Ny midlertidig traktorvei	Hogst		Ny, midlertidig	2022-2023
TK_054	Eksisterende kjøreløype ATV	Hogst, forsterking			2022-2023
TK_054A	Eksisterende kjøreløype ATV	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_054B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_056	Ny midlertidig traktorvei	Hogst		Ny, midlertidig	2022-2023
TK_056B	Ny midlertidig traktorvei	Hogst		Ny, midlertidig	2022-2023
EV_057	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2022-2023
EV_058	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2022-2023
EV_059	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
EV_059B	Eksisterende bilvei	IA		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
MV_060A	Forlenging av eksist. bilvei	Hogst, oppgrusing		Mulig oppgradering for lastebil / midlertidig	2021-2023
TK_060	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_60B	Ny midlertidig traktorvei	Normalt veivedlikehold		Ny, midlertidig	2022-2023
TK_061	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_062	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023
TK_062B	Eksisterende traktorvei	Normalt veivedlikehold			2022-2023

VEDLEGG 5. OVERSIKT OVER ANLEGGSPLASSE

ID korresponderer med ID på MTA-plankart i vedlegg 1.2. Røde angir nye anleggsplasser.

Plass ID	Maks. str (m2)	Planlagte tiltak	Permanent / Midlertidig	År	Merknad
B1		Hogst, opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B1 A		Hogst, opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	Ikke konsesjonssøkt
B2		Opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B3B		Opprydding, planering, geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B4		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B4B		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B5A		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	Ikke konsesjonssøkt
B7		Opprydding, hogst	Midlertidig	2021 - 2023	
B8		Opprydding, hogst	Midlertidig	2021 - 2023	
B8B		Opprydding	Midlertidig	2021 - 2023	
B9		Rydding av busker	Midlertidig	2021-2022	
B10		Rydding av busker	Midlertidig	2021 - 2023	
B10B		IA	Midlertidig	2021 - 2023	
B11		Opprydding, planering, geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B12		Noe hogst	Midlertidig	2021 - 2023	
B13		IA	Midlertidig	2021 - 2023	
B14		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2022	
B14A		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2022	
B15		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B17		Hogst, opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B17B		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B17C		Opprydding	Midlertidig	2021 - 2023	
B19		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B20		Mulig opprydding, planering, geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B22		Geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	
B22B		Hogst, opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2022	
B23		Opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B27		Opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B28		Opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B29		Rydding av busker, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B30B		Rydding av busker, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B32		IA	Midlertidig	2021 - 2023	

B33		Opprydding, planering	Midlertidig	2021 - 2023	
B34		Rydding av busker, planering	Midlertidig	2022 - 2023	
B37		Planering (bratt)	Midlertidig	2022 - 2023	
B38		Rydding av busker, mulig geotekstil, grus	Midlertidig	2022 - 2023	Ikke frigitt kulturminnel.
B38A		Rydding av busker, mulig geotekstil, grus	Midlertidig	2022 - 2023	Ikke frigitt kulturminnel. Ikke konsesjonssøkt
B39		Geotekstil, grus	Midlertidig	2022 - 2023	
B39C		Opprydding, planering, hogst	Midlertidig	2022 - 2023	
B41		Opprydding, planering	Midlertidig	2022 - 2023	
B41C		Opprydding, planering	Midlertidig	2022 - 2023	
B42A		Mulig planering, geotekstil, grus	Midlertidig	2021 - 2023	Ikke konsesjonssøkt
B43		Rydding av busker	Midlertidig	2022 - 2023	
B50		Rydding av busker	Midlertidig	2021 - 2022	I klausulert belte, tillatelse fra vernemyndighetene foreligger
LUNNE-PLASSER					
L1					Ikke konsesjonssøkt
L2					Ikke konsesjonssøkt
L3					Ikke konsesjonssøkt
L4					Ikke konsesjonssøkt
L5					Ikke konsesjonssøkt
L6					
L7					
L8					Ikke konsesjonssøkt
L9					Ikke konsesjonssøkt
L10					Ikke konsesjonssøkt
L12					Ikke konsesjonssøkt
L13					Ikke konsesjonssøkt
L14					Ikke konsesjonssøkt
L15					Ikke konsesjonssøkt

VEDLEGG 6. RESTRIKSJONSOMRÅDER

ID korresponderer med ID på MTA-plankart i vedlegg 1.2.

No.	Restriction no:	Restriction	Detail	Restriction periode
1	Bog_001	Limited admittance	Brattåsmyra. Wetland Value B http://faktaark.naturbase.no/?id=BN00062853	All year
2	Meadow_002	Admittance requires agreement with Statnett	Pasture. Logging OK. Remove debris. http://faktaark.naturbase.no/?id=BN00062823	Outside frost / winter
3	NaturReserve_003	Admittance requires close dialogue with Statnett	Nature reserves. Sommervatn and Myrvatnet. Wetlands. RAMSAR https://faktaark.naturbase.no/?id=VV00000100 https://faktaark.naturbase.no/?id=VV00000102	All year
4	Forest_004	Admittance requires agreement with Statnett	Skogvoll S. No deforestation outside ROW. No vehicles accepted. Important lichens on trunks. Value A. http://faktaark.naturbase.no/?id=BN00109744	All year
5	Forest_005	Admittance requires agreement with Statnett	Lavangsvatnet N. No deforestation. Woodland.. Value B http://faktaark.naturbase.no/?id=BN00109745	All year
6a	Heritage_006a	Admittance requires agreement with Statnett	Cultural heritage WW2_not protected by law. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
6b	Heritage_006b	Admittance requires agreement with Statnett	WW2_not protected by law. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
7	Estuarine_007	Admittance requires agreement with Statnett	Estuarine, swamp. Value B. http://faktaark.naturbase.no/?id=BN00067843	All year
12	Drinkingwater_012	No activity accepted	Sandsvatnet. No fuel storage in catchment area	All year
13	Reindeer_013	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
14	Reindeer_014	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
15	Reindeer_015	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
16	Reindeer_016	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
17	Reindeer_017	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
18	Reindeer_018	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
19	Reindeer_019	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
20	Reindeer_020	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
21	Reindeer_021	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
22	Reindeer_022	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
23	Reindeer_023	Limited admittance	Reindeer herding.	After agreement
24	Sami cultural heritage_024	No activity accepted	Close to road, may use road	All year
25	Sami cultural heritage_025	No activity accepted	2 markings. Close to construction area	All year
26	Sami cultural heritage_026	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor	All year
27	Sami cultural heritage_027	No activity accepted	Close to construction area. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
28	Sami cultural heritage_028	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
29	Sami cultural heritage_029	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year

30	Sami cultural heritage_030	No activity accepted		All year
31	Sami cultural heritage_031	No activity accepted		All year
32	Sami cultural heritage_032	No activity accepted		All year
33	Sami cultural heritage_033	No activity accepted	Close to construction area	All year
34	Sami cultural heritage_034	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
35	Sami cultural heritage_035	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
36	Sami cultural heritage_036	No activity accepted	Unclearified. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
38	Sami cultural heritage_038	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
39	Sami cultural heritage_039	No activity accepted	Close to construction area	All year
40	Sami cultural heritage_040	No activity accepted	Close to construction area. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
41	Sami cultural heritage_041	No activity accepted	Barn. Close to construction area. To be marked by Constructor.	All year
42	Sami cultural heritage_042	No activity accepted	Close to construction area	All year
43	Sami cultural heritage_043	No activity accepted	Close to construction area	All year
45	Norw. cultural heritage_045	Admittance requires agreement with Statnett	Heritage from WW2. To be marked by Constructor.	All year
46	Sami cultural heritage_046	No activity accepted	Close to construction area. To be marked by Constructor	All year
47	Sami cultural heritage_047	Limited admittance	2 markings. May drive on road, no admittance outside shoulder. To be marked by Constructor	All year
48	Sami cultural heritage_048	Limited admittance	May drive on road, no admittance outside shoulder. To be marked by Constructor	All year
49	Sami cultural heritage_049	Limited admittance	2 heritages. May drive on road, no admittance outside shoulder. To be marked by Constructor	All year
50	Sami cultural heritage_050	No activity accepted	2 markings. Close to construction area	All year
51	Sami cultural heritage_051	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
52	Sami cultural heritage_052	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
53	Sami cultural heritage_053	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
54	Sami cultural heritage_054	No activity accepted	To be marked by Constructor	All year
55	Sami cultural heritage_055	No activity accepted	Close to construction area	All year
56	Sami cultural heritage_056	No activity accepted	Close to construction area	All year
57	Sami cultural heritage_057	No activity accepted	Close to construction area	All year
58	Sami cultural heritage_058	No activity accepted	Close to construction area	All year
59	Sami cultural heritage_059	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
60	Sami cultural heritage_060	No activity accepted	Close to construction area. To be marked by Constructor	All year
61	Sami cultural heritage_061	No activity accepted	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year

62	Norw. cultural heritage_062	Limited admittance	May drive on road, no admittance outside shoulder. To be marked by Constructor.	All year
63	Sami cultural heritage_063	No activity accepted	Close to construction area.	All year
64	Sami cultural heritage_064	No activity accepted	Close to construction area. To be marked by Constructor	All year
65	Sami cultural heritage_065	No activity accepted	Close to construction area	All year
66	Sami cultural heritage_066	Admittance requires agreement with Statnett		All year
67	Norw. cultural heritage_067	No activity accepted	One location, several heritages. Will be marked	All year
68	Sami cultural heritage_068	No activity accepted	Close to construction area	All year
69	Norw. cultural heritage_069	No activity accepted	Close to construction area	All year
70	Sami cultural heritage_070	No activity accepted	Close to construction area	All year
71	Norw. cultural heritage_071	No activity accepted	Settlement. Many markings. Close to construction area. To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
72	Sami cultural heritage_072	Limited admittance	May drive on road, no admittance outside shoulder. To be marked by Constructor	All year
73	Sami cultural heritage_073	No activity accepted	Close to construction area	All year
74	Sami cultural heritage_074	Limited admittance	Stone. To be marked by Constructor	All year
75	Sami cultural heritage_075	No activity accepted	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
76	Sami cultural heritage_076	Admittance requires agreement with Statnett	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
77	Drinking water_Well_077	No activity accepted		All year
78	Drinking water_Well_078	No activity accepted	To be marked by Constructor, if agreed with Statnett	All year
79	Bog_079	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
80	Bog_080	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
81	Bog_081	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
82	Bog_082	Limited admittance	Wetlands	Outside frost / winter
83	River_083	Limited admittance	Riverbed - mind the river sides	All year
84	Bog_084	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
85	Bog_085	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
86	Bog_086	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
88	Bog_088	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
89	Bog_089	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
90	Bog_090	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
91	Bog_091	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
92	Bog_092	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
93	Bog_093	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
94	River_094	Limited admittance	Riverbed - mind the river sides	All year
95	Bog_095	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
97	Bog_097	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
98	Bog_098	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
99	Bog_099	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter

100	Bog_100	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
101	Bog_101	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
102	River_102	Limited admittance	Rivedbed - mind the river sides	All year
103	Bog_103	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
104	River_104	Limited admittance	Rivedbed - mind the river sides	All year
105	River_105	No activity accepted	Riverbed. No driving in riverbed: salmonfish spawning area	All year
106	River_106	No activity accepted	Riverbed. No driving in riverbed: salmonfish spawning area	All year
107	Bog_107	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
108	Bog_108	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
109	Bog_109	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
110	Bog_110	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
111	Bog_111	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
112	Bog_112	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
113	Bog_113	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
114	Bog_114	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
115	Bog_115	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
116	Bog_116	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
117	Bog_117	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
118	Bog_118	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
120	Bog_120	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
121	Highland_121	Limited admittance	Waterbank and highland	All year
122	Bog_122	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
123	Bog_123	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
124	Bog_124	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
125	Bog_125	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
126	Bog_126	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
127	Cultural heritage_127	No activity accepted	Cultural heritage. To be marked by Constructor	All year
128	Bog_128	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
129	Bog_129	Limited admittance	Wetland	Outside frost / winter
130	Highland_130	Limited admittance	Thin soil	All year
131	River_131	Limited admittance	Riverbed - mind the river sides	All year
132	River_132	Limited admittance	River - mind the river sides	All year
133	Sami cultural heritage_133	No activity accepted	Close to road	All year
134	Drinkingwater_134	No activity accepted	Laksåvatnet. No fuel storage in catchment area	All year
135	Norw. cultural heritage_135	No activity accepted		All year
136	Norw. cultural heritage_136	No activity accepted		All year
137	Norw. cultural heritage_137	No activity accepted		All year
138	Reindeer_138	Limited admittance	Area for marking of reindeer.	Spring and / or autumn
139	Reindeer_139	Limited admittance	Area for marking of reindeer.	Spring and / or autumn
140	Reindeer_140	Limited admittance	Area for marking of reindeer.	Spring and / or autumn

141	Drinking water Well_141	No activity accepted	Pool for drinking water supply	All year
142	Pipeline_142	Limited admittance	Be careful not to destroy water pipeline.Ø = 7,5 cm	All year

