

Linja AS

► Trollheim-Surna

Konsekvensutredning Friluftsliv

Oppdragsnr.: Dokumentnr.: **R04** Versjon: **A01** Dato: **27.03.2026**



Oppdragsgiver: Linja
Oppdragsgivers kontaktperson: Åsmund Kleiva
Rådgiver: Norconsult AS, Kjørboveien 22, NO-1337 Sandvika
Oppdragsleder: Bengt Magne Rønnevig
Fagansvarlig: Amalie Hjorteland

A01	27.03.2026	Til kunde	AmHj	TryNja	AmHj
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Tiltaket omfatter etablering av ny Surna koblingsstasjon på eksisterende stasjonsområde, samt bygging av nye kraftledninger, i Surnadal i Møre og Romsdal. Ny 132 kV-ledning Surna-Ranes (ca. 7 km) etableres mellom Surna stasjon og Mauset, før videreføring på eksisterende linje mot Raner. Eksisterende 132 kV-ledning Trollheim-Ranes rives etter idriftsettelse. Tilkoblingen til Surna stasjon skjer via en ca. 150 m lang jordkabel.

Ny Surna koblingsstasjon blir etablert på stasjonsområdet til eksisterende Surna transformatorstasjon. Stasjonsområdet utvides med om lag 810 m², fra 12 620 m² til 13 430 m². Det er planlagt luftisolert 132 kV-koblingsanlegg, samt et nytt stasjonsbygg med grunnflate 330 m² med byggehøyde på maks 8 m. I tillegg etableres nye forbindelser mellom Trollheim kraftverk, Trollheim transformatorstasjon og Surna stasjon, bestående av en kombinasjon av luftledning og kabel.

Friluftslivet rundt tiltaksområdet er preget av nærtur brukt av lokale, samt innfarts- og ferdselsårer i forbindelse med hytter og lengre turer. Innenfor influensområdet til tiltaket er det vurdert fem delområder. Der ett har fått stor verdi, to har fått middels verdi, og ett har fått noe verdi høyt på skalaen.

De største friluftslivsverdiene målt etter M1941, er friluftslivsaktivitetene knyttet til Surna elva. Elva er en nasjonal lakseelv, med registrert god fangst og bestand, samt god tilrettelegging for bruk av elva langs elva hele dalen, inkludert nær tiltaket her. Påvirkningen for friluftsliv er i hovedsak knyttet til arealbeslag i Delområde 2, som krysser enn innfartsåre til Trollheimen. Det vil være noen negative visuelle virkninger sammenlignet med nullalternativet, men disse vurderes til å være marginale, og ikke påvirke bruken eller opplevelseskvalitetene i delområdet i særlig grad.

Fordi området i dag i stor grad er preget av eksisterende infrastruktur, og fordi de visuelle virkningene ikke vil medføre vesentlig stor negativ påvirkning på opplevelsesverdien, og dermed ikke forventet å påvirke friluftslivet i særlig grad, vurderes samtlige alternativ til å utgjøre noe negativ konsekvens sammenlignet med nullalternativet.

Surna-Ranes							
	0-alternativet	Alt. 1.0	Alt. 1.0-1.1-1.0	Alt. 1.0-1.2-3.0	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0	Alt. 3.0	Alt. 3.0-3.1.1.0
Konsekvens	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering		4	4	3	3	1	2
Begrunnelse rangering		Alt. 1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.1-1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0 går bak Grythaugen som skjærer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0-3.1-1.0 går bak Grythaugen som skjærer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.

Oppsummering konsekvens							
	0-alternativet	Trasé 4.0	Trasé 5.0	Trasé 6.0	Trasé 7.0	Trasé 8.0	Surna stasjon
Konsekvens	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens

Innhold

1	Innledning	7
2	Tiltaksbeskrivelse	8
2.1	Luftledning	9
2.2	Kabelanlegg	10
2.3	Koblingsstasjon	10
2.3.1	<i>Beskrivelse av ny Surna koblingsstasjon</i>	10
2.3.2	<i>Beskrivelse av endring Surna stasjon</i>	10
2.3.3	<i>Beskrivelse av permanent hjelpeanlegg</i>	10
2.4	Anleggsarbeid	11
2.4.1	<i>Kraftledningene</i>	11
2.4.2	<i>Koblingsstasjonen</i>	11
2.4.3	<i>Riving</i>	11
3	Metode	12
3.1	Utredningsprogram	12
3.2	Metodikk	12
3.3	Kunnskapsgrunnlag	14
3.3.1	<i>Befaring</i>	14
3.3.2	<i>Ekstern kontakt</i>	14
3.4	Usikkerhet ved metodikk/utredning	14
3.5	Nullalternativet	14
4	Områdebeskrivelse og delområder	15
4.1	Delområde 1: Surnaেলা	16
4.2	Delområde 2: Vindøldalen	18
4.3	Delområde 3: Fjorderuta	20
4.4	Delområde 4: Holtamoen skianlegg	22
4.5	Delområde 5: Moen	23
4.6	Sammenstilling av verdivurdering	25
5	Påvirkning og konsekvens	26
5.1	Generelt om utredningen	26
5.2	Generelt om påvirkning	27
5.3	Ny 132 kV Ranes-Surna	27
5.3.1	<i>Alt. 1.0</i>	27
5.3.2	<i>Alt. 1.0-1.1-1.0</i>	31

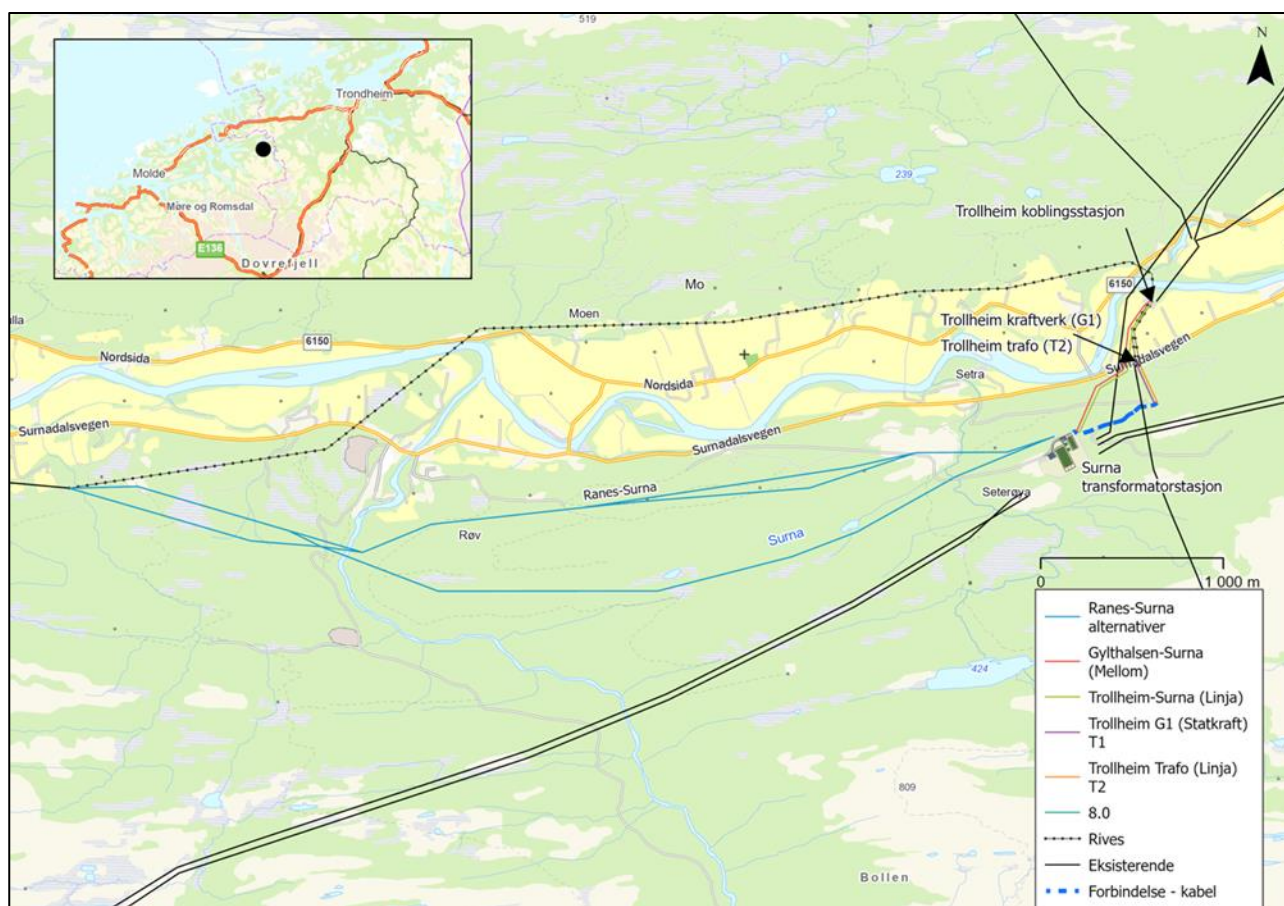
5.3.3	<i>Alt. 1.0-1.2-3.0</i>	33
5.3.4	<i>Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0</i>	34
5.3.5	<i>Alt. 3.0</i>	35
5.3.6	<i>Alt. 3.0-3.1-1.0</i>	37
5.3.7	<i>Rangering av alternativer ny 132 kV Raner-Surna</i>	39
5.4	Omlegging 132 kV Gylthalsen-Trollheim (Trasé 4.0)	39
5.5	Omlegging 132 kV Hemne-Trollheim (Trasé 5.0)	41
5.6	Omlegging 132 kV Trollheim T1 (Trasé 6.0)	41
5.7	Omlegging av 132 kV Trollheim T2 (Trasé 7.0)	41
5.8	Kabeltrasé (Alt. 8.0)	41
5.9	Surna stasjon	41
5.10	Samlet konsekvens for friluftslivet	41
6	Virkninger i anleggsfase	43
6.1	Avbøtende tiltak	43
7	Oppsummering	44

1 Innledning

Trollheim koblingsstasjon (eier Linja AS) ble bygget i forbindelse med byggingen av Trollheim kraftverk (eier Statkraft) på 1960-tallet. Stasjonen er i dag ett sentralt knutepunkt for flere regionalnettleddninger, med tilknytning til stasjonene på Ranes, Gylthalsen, Hemne og Orkdal.

For å styrke nettkapasitet og forsyningssikkerhet i regionen har Statnett i samarbeid med regionalnettsaktørene planer om å utvide sin 420 kV stasjon Surna. Linja AS skal knytte sitt 132 kV regionalnett opp mot den utvidede Statnett-stasjonen, og koordinerer også omlegging av 132 kV ledningsanlegg tilhørende Mellom AS og Statkraft Energi AS mot utvidet stasjon Surna.

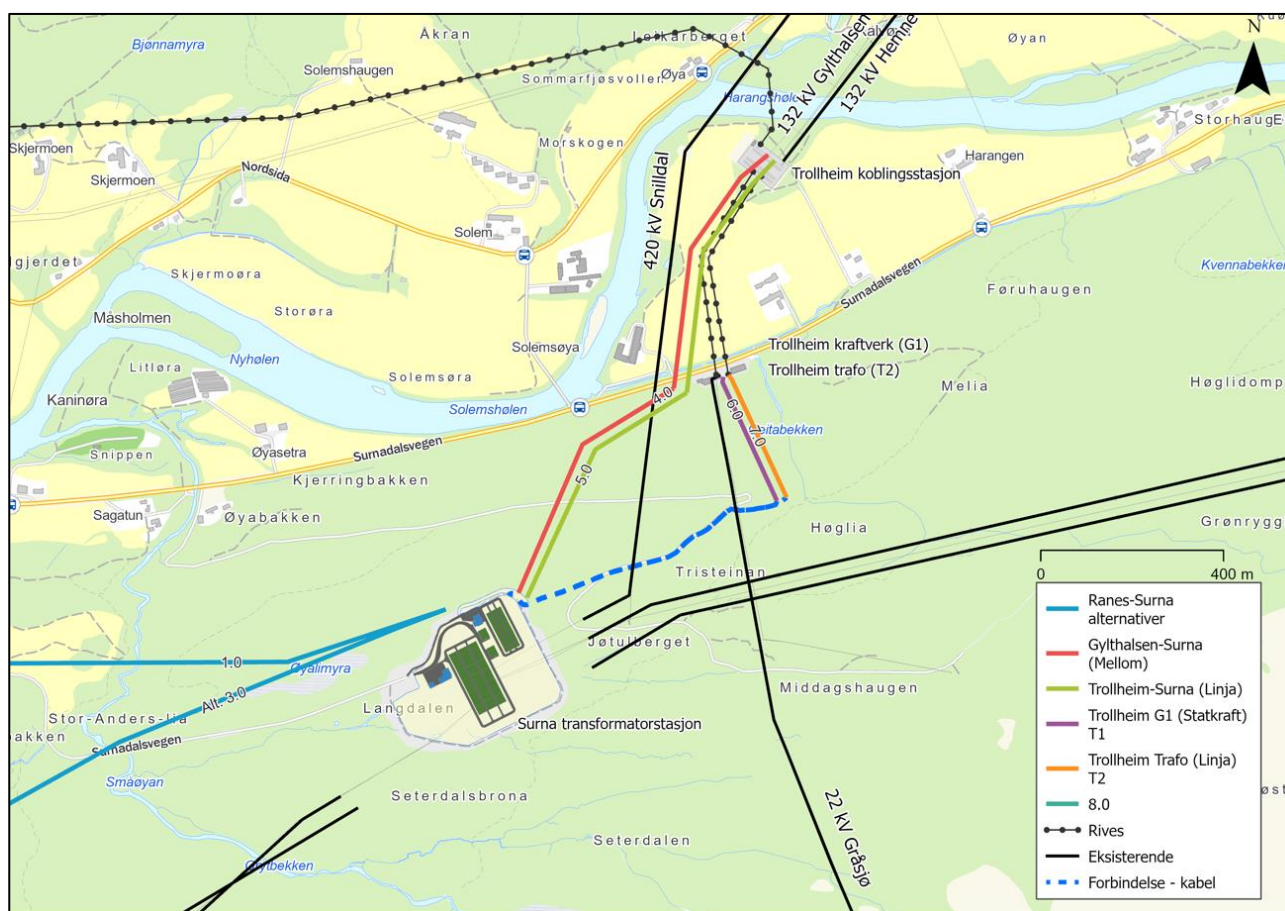
I etterkant av omleggingene er planen at eksisterende koblingsanlegg Trollheim tas ut av drift og rives, men det er utenfor denne konsesjonssøknaden og konsekvensutredningen.



Figur 1-1: Oversiktskart over tiltaksområdet.

2 Tiltaksbeskrivelse

Trollheim kraftverk og Trollheim trafo er i dag tilknyttet Trollheim koblingsstasjon via en ca. 400 m lang dobbeltkurs luftledning med planoppheng. Surna stasjon planlegges tilknyttet Trollheim stasjon via en kombinasjon av luftledninger og kabler. Luftledningene har en lengde på ca. 270 m, mens kablestrekingen er ca. 570 m. For luftledningene benyttes en kombinasjon av H-master i kompositt og stål, mens overgangen fra luft til kabel utføres i 2 stål kabelendemaster.



Figur 2-1: Oversiktskart over tiltaket som skal gjennomføres mellom Surna stasjon og Trollheim stasjon.

Ledningen til Gylthalsen forlenges til Surna via en kombinasjon av H-master i kompositt og stål. Sistnevnte i de kraftigste vinklene. Ledningen strekkes her i luft inn på nytt innstrekkestativ på Surna. I parallell med Gylthalsen bygges en ny forbindelse mellom Trollheim koblingsstasjon og Surna. Ledningene blir ca. 1150 m lange.

Eksisterende linje fra Trollheim koblingsstasjon til Ranes krysser dalføret og elva Surna på 2 steder. For å unngå kryssingen bygges en ny ca. 7 km lang seksjon mellom Surna og ca. til Mauset på sørsiden av dalføret før videreføring på eksisterende linje mot Ranes. Tilkoblingen til Surna skjer via en ca. 100 m lang jordkabel. Foruten en kabelmast i stål er det forutsatt at mastene bygges i kompositt. Vinkler forutsettes stort sett bardunert.

For full tiltaksbeskrivelse, se konsesjonssøknad.

2.1 Luftledning

Luftledningen planlegges i hovedsak utført som H-master med planopphengstraverser (se eksempler under). Det planlegges med å benytte stolper i komposittmateriale i brun utførelse. Traverser utføres i bruneloksert aluminium. For master utsatt for store krefter er det forutsatt bruk av stål. Stål også for kabelendemaster. For Ranes-linja planlegges med gjennomgående underliggende jordline med fiberforbindelse (OPGW). Ca. 1 km inn mot Surna transformatorstasjon vil imidlertid ledningen utføres med 2 stk toppliner som innføringsvern ca. 3 meter over fasene, hvorav den ene vil være OPGW. Dette gjelder også forbindelsene mellom Trollheim kraftverk og Trollheim koblingsstasjon til Surna.



Figur 2-2: Venstre, komposittmast, her vist som H-mast med overliggende toppliner. Høyre, vinkelforankringsmast kompositt, her vist som en 3E-mast med barduner

Mastene dimensjoneres med 5 meter avstand mellom stolpene, og 5 meter avstand mellom hver fase, som gir en total traversbredde på 10 m. Mastene vil normalt være fra ca. 15 – 25 m høye gitt av terrenget de står i, med en gjennomsnittlig høyde målt til travers på ca. 17-18 meter. Det vil være en typisk spennlengde på mellom 200 – 300 m, men denne vil kunne variere både over og under dette ut fra terrengets formasjoner ved f.eks. kryssinger av et høydedrag og kryssing av daler.

For Ranes-linja vil det klausuleres et rettighetsbelte og ryddes skog 10 m målt ut fra ytterfasene, totalt ca. 30 m. Der linjeføringene føres i parallell mellom Trollheim stasjon og Surna vil klausulerings- og ryddebeltet bli ca. 50 m totalt (25 m fra senter).

Kraftledningene bygges som en kombinasjon av 132 kV luftledning og kabler. Luftledningene vil bruke H-master som bæremaster, og bardunerte 3E-master i vinkler og forankringer. Stål H-master er også forutsatt benyttet i de mest påkjente mastepunkt.

Ledningene fra Gylthalsen og den nye ledningen mellom Trollheim stasjon og Surna føres inn til Surna via luftstrekk og inn på innstrekkstativ i kommende koblingsanlegg.

2.2 Kabelanlegg

Kablene fra Trollheim kraftverk og Trollheim trafo legges i felles trase fra kablendemast via oppsiden av eksisterende anlegg og utmark fram til «brøytevegen» som omkranser Surna stasjon. Kablene entrer stasjonsområde i det nordvestre hjørnet av stasjonen og legges i kulvert fram til de kommende koblingsfeltene i stasjonen. Kabeltraseene vil utenfor stasjonsområdet ha ett klausulerings- og ryddebelte av ca. 6-8 m. Rydde- og anleggsbeltet vil være noe bredere i anleggsfasen.

Kablene fra Ranes-linja går fra kablendemast via nevnte brøyteveg og inn kommende port i stasjonsområdets nordside. Inne på stasjonsområdet vil kablene føres i kulvert fram til koblingsfeltet.

2.3 Koblingsstasjon

2.3.1 *Beskrivelse av ny Surna koblingsstasjon*

Ny Surna koblingsstasjon blir etablert i tilknytning til eksisterende Surna stasjon i Surnadal, Møre og Romsdal fylke.

- Stasjonsområde: Inngjerdet stasjonsareal for ny Surna koblingsstasjon blir 13 430 m². Av dette er 12 620 m² del av det innegjerdede arealet til Surna stasjon i dag, og 810 m² er utvidelse utover allerede innegjerdet stasjonsareal.
- Stasjonsbygg: Det etableres et nytt stasjonsbygg med grunnflate 328 m² og høyde 6,3 m². Bygget utformes i samsvar med Statnetts standard for stasjonsbygg. Yttervegger utføres i prefabrikkert, grå betong. Tak tekkes med svart asfaltbelegg.
- Koblingsanlegg: Det etableres 132 kV luftisolert, utendørs koblingsanlegg. Koblingsanlegget får doble samleskinner og det etableres 7 felt i første omgang, med mulighet for utvidelser med flere felt.

2.3.2 *Beskrivelse av endring Surna stasjon*

Eksisterende Surna stasjon i Surna utvides med:

- En 132 kV jordslutningsspole med nominell spenning 138/rot(3) kV, 20 MVA og et strømreguleringsområde på 25-250 A. Spolen får ikke egen spolecelle, men oljeoppsamlingsopplegg.

Som følges av opprettelsen av Surna koblingsstasjon m. tilkomst, reduseres det innegjerdede stasjonsområdet for Surna stasjon fra dagens 66 538 m² til 53 540 m²

2.3.3 *Beskrivelse av permanent hjelpeanlegg*

For tilkomst til ny Surna koblingsstasjon, oppgraderes eksisterende brøytevei langs Surna stasjon over en strekning på 160 meter. Veien utbedres med forsterket/utbedret bærelag og asfaltert kjørelag på 3,5 meter. Total veibredde er 4,75 meter. Langs denne veien flyttes eksisterende stasjonsgjerde noe inn, slik at utbedring av vei ikke fører til nytt arealbeslag utover den inspeksjonsveien som går der i dag.

Berørt/bearbeidet areal som følge av arealutvidelse stasjon i nordvestre hjørne er totalt 2450 m², dette inkluderer inspeksjonsvei med fyllinger og skjæringer, samt areal rundt endemaster.

2.4 Anleggsarbeid

2.4.1 Kraftledningene

Anleggsarbeidene planlegges med oppstart medio 2027 og videre kontinuerlig over en periode av 1,5-2 år. Arbeidene vil utføres parallelt for både bygging av linje/kabel og transformatorstasjon. Anleggenes bygges kystnært lavland Vestlandet slik at vinteropphold anses unødvendig.

Transport vil i stor grad skje på offentlig vei. Utstyr, materiell og maskiner transporteres til og fra og mellom riggplasser og videre fram til terreng. Likeså for personelltransport. Utstyr og materiell opp til ca. 1 tonn vil i stor grad flys direkte fra riggplass og ut til og mellom masteplassene med helikopter.

Nyttbart virke/tømmer vil samles til godkjente lunneplasser evt. riggplasser og befordres videre med tømmertransport. Avvirkningen vil kunne skje både med skogsmaskiner og manuelt.

Etter skogrydding vil anleggsmaskiner av varierende størrelse belte seg fram i klargjort og klausulert linje-/grøftetrase. Avvik fra traseene vil imidlertid kunne forekomme (se kap. 2.4.3). Maskinene vil grave av fjell for etablering av fjellfundament eller grave groper i løsmasser for etablering av løsmassefundamenter. Boring, pigging og sprengning vil være aktuelt i fbm etablering av mastefundamentene. Ditto når det gjelder kabelgrøfter. Avgravde toppmasser og andre masser holdes atskilt og arronderes rundt masteplassene eller kabeltraseen etter ferdigstilt fundamenterings-/grøftearbeid.

Etter fundamenteringen vil selve mastene flys ut med helikopter i hensiktsmessige seksjoner. Deretter flys isolatorer, traverser og annet materiell ut og til sist pilotline for utdrag av selve linene og toppline.

Persontransport i linjetraseene vil skje med ATV/snøscooter der dette er mulig. I øvrig til fots eller også i noen grad med helikopter for de mest utilgjengelige mastepunktene.

Betong til støpte kabelkanaler fraktes på veg med betongbil og pumpes ut til kanalene. For støping av mastefundamenter for stålmaster vil betongen i stor grad flys ut med helikopter.

2.4.2 Koblingsstasjonen

Som allerede nevnt er grunnarbeidet allerede i stor grad gjennomført når byggingen av koblingsstasjonen starter. Koblingsstasjonen vil ha en byggetid på 1-1,5 år og arbeidene vil kunne pågå kontinuerlig. Fundamenter etableres før reising av stasjonsbygg og koblingsanlegg. Transport vil skje med bil.

2.4.3 Riving

Det er stålmaster som skal rives. Dette gjøres ved at traverser og/eller isolatorkjeder frigjøres og senkes forsiktig ned til bakkenivå. Isolatorer ivaretas for å unngå brekkasje i terrenget. Deretter klippes linene før disse blir spolet inn.

Mastene vil deretter frigjøres i seksjoner og flys til riggplass med helikopter. Stål og annet utstyr fraktes videre med bil til godkjent mottak. Løsmasse betongfundamenter fjernes minimum 0,5 m under bakken i utmark, og minimum 1 m i dyrket mark. Fjellfundamenter fjernes helt og bolter og armering kappes ned til fjellet.

3 Metode

3.1 Utredningsprogram

Det foreligger ikke utredningsprogram, da konsesjonssøknaden følger NVEs saksgang A uten melding.

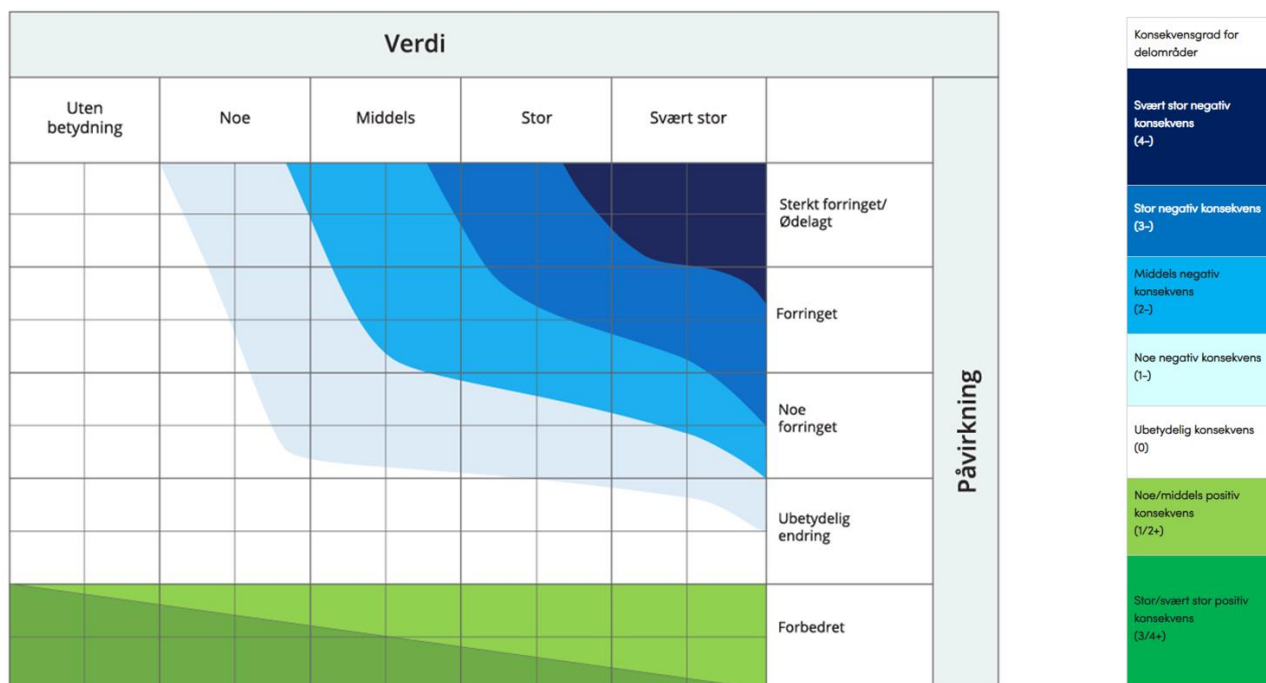
3.2 Metodikk

Konsekvensutredningen for fagtema friluftsliv gjennomføres i henhold til metoden beskrevet i Miljødirektoratets veileder «[Konsekvensutredninger for klima og miljø M-1941](https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger)»¹ med tilpasninger til prosjektets størrelse og omfang.

Metodikken i M-1941 brukes slik: Et influensområde defineres for tiltaket. Innenfor influensområdet kan en vente at tiltaket som planlegges vil medføre virkninger, enten visuelt, gjennom arealbeslag eller andre virkninger som støy eller forurensing. De ulike verdiene som finnes innenfor dette influensområdet tas inn i konsekvensutredningen som delområder. Delområder vurderes deretter enkeltvis ved å sette verdi, vurdere påvirkning og sette en konsekvensgrad.

- **Verdi:** Verdi er en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema. De ulike fagtema har forskjellige verdikriterier.
- **Påvirkning:** Påvirkning er en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Permanente varige virkninger vurderes. Påvirkningen vurderes opp mot et nullalternativ. Nullalternativet for prosjektet er definert i kapittel **Feil! Fant ikke referanse-kilden..**
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i Figur 3-1. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse av et område.

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger>



Figur 3-1: Konsekvensvifta med konsekvensgrader til høyre.

De ulike delområdene sammenstilles, og det settes en konsekvens for tiltaket på en åttedelt skala fra stor positiv til kritisk negativ konsekvens (Figur 3-2).



Figur 3-2: Samla konsekvens for et fagtema for et tiltak.

3.3 Kunnskapsgrunnlag

Det er gjort kommunal kartlegging av friluftslivsområder etter M98-metodikk i Surnadal kommune. Vurderinger fra denne kartleggingen er blant annet brukt som utgangspunkt for delområder og verdibeskrivelse/verdisetting.

Kunnskapsgrunnlaget er ellers hentet fra tilgjengelige databaser, som ut.no, stikkUT!, inatur.no, Strava heatmap, kommunens nettsider, og andre nettsider og blogger som beskriver friluftslivsaktivitet i området.

3.3.1 Befaring

Det ble gjennomført en to-dagers befaring 16.-17. september 2025 sammen med fagutreder for landskap. Fagutreder for friluftsliv har erfaring fra flere kraftledningsprosjekter, og friluftslivsutredninger for flere typer energitiltak.

3.3.2 Ekstern kontakt

Tabell 3-1: Oversikt over aktører som ble kontaktet for innspill under arbeidet med utredningen.

	Kontaktet per e-post	Svart
Kristiansund og Nordmøre turistforening	07.01.2026	Nei
Møre og Romsdal fylkeskommune	07.01.2026	Nei
Friluftsrådet Møre og Romsdal	07.01.2026	Nei
Surnadal kommune	07.01.2026	Nei
Romsdal og Nordmøre krets (speider)	07.01.2026	Nei

3.4 Usikkerhet ved metodikk/utredning

Ved gjennomføring av befaring september 2025, var det noen av befaringsrutene i enkelte delområder som ikke kunne gjennomføres grunnet dårlig vær og tåke. Kunnskapsgrunnlaget for vurderingene vurderes likevel til å være tilstrekkelige.

Det er varierende hvor mye tilgjengelig informasjon det finnes om friluftslivet og spesielt den lokale bruken av dette, og det kan være krevende å vurdere alle verdikriteriene. Interessenter som kan sitte på informasjon om bruk har blitt kontaktet, men har ikke gitt innspill (Tabell 3-1).

3.5 Nullalternativet

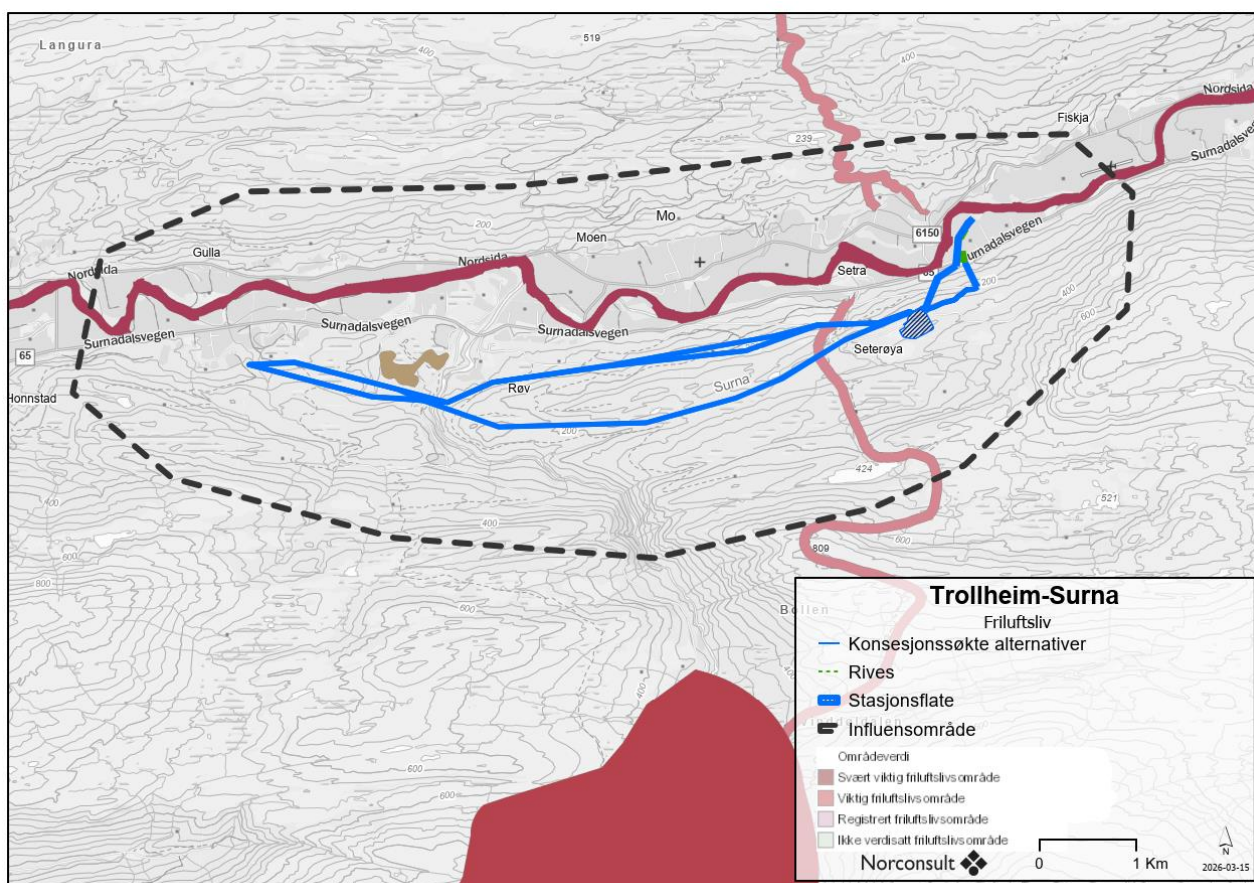
Nullalternativet er beskrivelsen av den alternative bruken og miljøtilstanden til et planområde, skulle tiltaket ikke gjennomføres. Nullalternativet skal presentere en realistisk utvikling av utredningsområdet i et 20-30 års perspektiv, inkludert vedtatte planer og tiltak som sannsynligvis vil utføres. Dette danner sammenligningsgrunnlaget for alle konsekvensvurderinger som gjøres i utredningene som følger.

I utredningen legges det til grunn at nullalternativet er tilsvarende dagens situasjon, der eksisterende linje mellom Trollheim og Raner blir stående.

4 Områdebeskrivelse og delområder

Surnadalen er en naturskjønn dal på Nord-Vestlandet. Surna elva renner midt gjennom dalen, og oppover dalsidene vokser tettvekst barskog. Like sør for dalføret ligger Trollheimen landskapsvernområde. Selve landskapsvernområdet er brukt av nasjonale brukere samt enkelte internasjonale brukere. Surnadalen har flere innfallsporter til Trollheimen. I Trollheimen er vandring populært og det finnes flere turisthytter. Fisking er også populært i fjellområdet, og det selges fiskekort til flere av vannene i området.

Det er gjennomført friluftslivskartlegging av Surnadal kommune etter M-98 i 2017. Figuren under viser områdene som er verdsatt i kommunens kartlegging. Influensområdet er satt til en slik avstand der kraftledningen kan være synlig og ha vesentlige virkninger for friluftslivet. Influensområdet er satt til ca. 1-1,5 km fra tiltaket. Tiltakets influensområde vurderes til å ha en begrenset utstrekning på grunn av tett vegetasjon og bratte skrenter der tiltaket planlegges.



Figur 4-1: Influensområdet og kartlagte friluftslivsområder i Surnadal kommune, etter M98.

Områdene som er vurdert i kommunens kartlegging er brukt som utgangspunkt for inndeling av delområder etter M-1941, men det er gjort en faglig vurdering mot M-1941 på hva som er relevant å ta med. Fem delområder er utredet: Surna elva, Gammelseterdalen, Moen, Holtamoen skianlegg og Sandfjellet. Delområdenes utstrekning er avgrenset av kommunalt kartlagte områder, men er tilpasset naturlige landskapsmessige skillelinjer. Etter metodikk i M-1941 skal hele friluftslivsområder inkluderes i utredningen,

men for Surnaেলা er bare en strekning av elva inkludert, da tiltakets påvirkning i utgangspunktet vil være begrenset.

4.1 Delområde 1: Surnaেলা

Gjennom Surnadalen renner Surnaেলা. Delområdet defineres som områdetype: Strandsone tilhørende sjø og vassdrag.

Surna er den viktigste lakseelva i Møre og Romsdal og har en sentral posisjon som friluftslivsområde i Rindal og Surnadal kommuner. Surna er tatt ut som et friluftslivsområde vurdert etter M98, og delområdet følger kommunal kartleggingens utstrekning, men er avgrenset av tiltakets influensområde. I kommunens kartlegging beskrives elva som et middels godt tilrettelagt friluftslivsområde, med middels opplevelseskvalitet, middels brukfrekvens med regionale og nasjonale brukere. Etter M98-metodikk er Surnaেলা vurdert til Svært viktig friluftslivsområde.

Surna har om lag 78,5 km lakseførende strekning inkludert sidevassdrag. Hovedelva fra Surnadalsøra til Lomundsjøen i Rindal er 55,8 km. Vassdraget er regulert til kraftproduksjon, og mesteparten av fisket foregår rundt 25 km fra fjorden, også i delområdet. I en normalsesong blir det tatt over 1000 laks, med totalfangst rundt 5000 kg. Fiskesesongen er fra 1. juni til og med 31. august, og trekker til seg både lokale, regionale og internasjonale fiskere, og har en særskilt symbolstatus som norsk lakseelv. Det er en rekke informasjonsbokser i området, samt mulighet for overnatting og kjøp av fiskekort.



Figur 4-2: Informasjonstavler om fiske langs elva.



Figur 4-3: Tilrettelagt for fisketurisme langs elva.

Delområdet er svært godt egnet for fiske, og har innslag av både nasjonale og internasjonale brukere. Elva har også en særlig symbolverdi som nasjonal lakseelv. Delområdet er derfor gitt *stor verdi*, i øvre del av skalaen.



4.2 Delområde 2: Vindøldalen

Delområdet ligger sør for Surnaelva, og defineres som «utfartsområde»

Friluftslivsområdene sør for Surnaelva, inkludert strekningen Hermannhytta–Sætersetra–Vindølbu som er verdivurdert i kommunens kartlegging etter M98, fungerer primært som en etablert innfartsåre inn mot Trollheimen. Kommunen vurderer området som et viktig friluftslivsområde, i hovedsak knyttet til områdets funksjon som ferdselsåre. Området inngår i Kristiansund og Nordmøre Turistforening sitt rutenett og har en registrert «noe» brukerfrekvens med middels andel regionale og nasjonale brukere.

Delområdet består i hovedsak av skog, vekselvis gammel skog og produksjonsskog/hogstfelt og det er flere traktorveier som går gjennom skogen i delområdet. Vurderingen. Stien til Sætersetra går fra Fv65 Surnadalsvegen, samt traktorvegen rett sør med samme navn. Det er noe aktivitet på de øvrige stiene og traktorveiene i området.

Langs stien til Sætersetra er det mellom 2022-2025 gjennomført flatehogst og anleggsarbeid (Figur 4-4), og attraktiviteten til området har blitt vesentlig redusert. Korridoren inn til Trollheimen er bevart, men med reduserte opplevelseskvaliteter.



Figur 4-4: Deler av skogen i delområdet er hugget og brukes til skogsproduksjon.

Sætersetra ligger fint til inne i skogen, litt over 1 km fra Fv65, skjermet fra folk og infrastruktur. Den tidligere privateide hytta har sjarmerende preg, og benyttes til overnatting og dagsbesøk. Hytteboka viser jevnlig besøk av lokale gjennom sommermånedene. Noen tar også turen videre til fjelltoppen Bollen, som ligger noe lengre inne i dalen.



Figur 4-5: Skilting fra veien, og eksteriøret til hytta.

Innover Vindølen er det mulighet for å kjøpe jaktkort, og det drives noe jakt på rype og hare.

Brukerfrekvensen til delområdet er i hovedsak lokale. Trollheimen har en symbolverdi og trekker også regionale og nasjonale brukere, så det er derfor trolig at det også er innslag av slike brukergrupper også. Funksjonen til som adkomstsone til et stort sammenhengende friluftslivsområde vektlegges i verdisettingen.

Delområdet vurderes å ha *middels verdi*, noe høyere på skalaen.

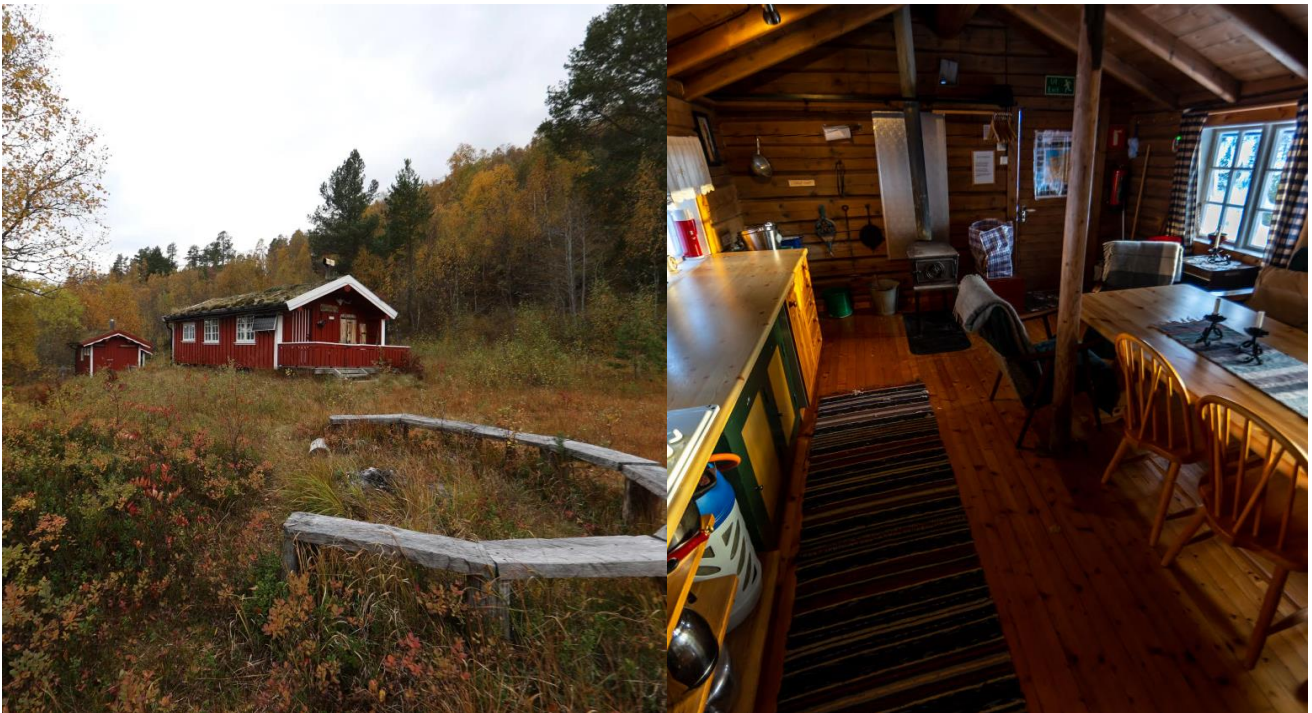


4.3 Delområde 3: Fjorderuta

Delområdet ligger nord for Surnaelva, og er definert som «utfartsområde».

I skogsområdet nord for Surnaelva går stien opp til Hermannshytta og videre innover Fjorderuta. Denne ferdselsåren er vurdert etter M98 til å ha stor verdi. Hermannshytta er en selvbetjent DNT-hytte med ti sengeplasser og inngår i Fjorderuta samt i rutenettet som knytter Surnadal til Trollheimen. Området har

merkede ruter mot både Sætersetra og Grytbakksetra og fungerer som et ledd i et regionalt sammenhengende ferdselsnett. Bruken er i hovedsak knyttet til turer av lengre varighet og brukere av DNT hyttenettverk².



Figur 4-6: Hermannshytta utenfra, og interiør. Bilder hentet fra UT.no.

Delområdet har en viktig funksjon som adkomstzone mellom andre større friluftslivsområder, som Nordmarka i Surnadal og Vaulen. Området brukes i hovedsak av lokale, med innslag av regionale brukere.

Delområde gis med bakgrunn i disse kriteriene *middels verdi*.



² <https://ut.no/hytte/10819/hermannshytta>

4.4 Delområde 4: Holtamoen skianlegg

Delområdet ligger ved inngangen til Vindølen, vest i influensområdet, og defineres som et «leke- og rekreasjonsområde».

Holtamoen skianlegg er registrert som viktig friluftslivsområde i kommunal kartlegging, og er en ca. 2 km lang lysløype for langrenn (Figur 4-7). Det er tilrettelagt for bruk av både barn og voksne, og løypa prepareres ukentlig vinterstid. Det er også en turkasse fra StikkUT!-konseptet i løypa.³



Figur 4-7: Lysløypa ved Holtamoen skianlegg. Bilde lånt fra morotur.no.

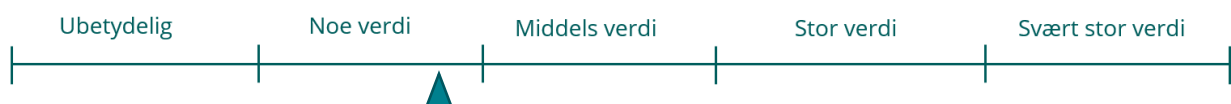
Utklipp fra Strava heatmap (Figur 4-8) viser at det er en god del aktivitet i løypenettverket.

³ <https://mоротur.no/tur/holtamoan-lysloeypa>



Figur 4-8: Utklipp fra Strava heat map viser aktivitet i løypene. Filtrert på vinteraktivitet.

Delområdet er godt egnet til for langrenn. Det finnes imidlertid anlegg med større løypenettverk og tilrettlegging i nærområdet, som Nordmarka skisenter, Rindal og løyper i Tørsetmarka. Delområdet har derfor størst verdi for lokale. Delområdet gis med grunnlag i dette *noe verdi*, høyt på skalaen.



4.5 Delområde 5: Moen

Delområde 5 ligger nord for Surnaelva og defineres som et «nærturområde».

Skogen nord for Moen oppvekstsenter brukes som turområde i skolesammenheng, og det er etablert gapahuk og satt opp gjerder for å holde kyr unna (Figur 4-9).

Eksisterende nett krysser sør for delområde 3, og forringer utsikten mot, og fra skogen. Denne linjen skal rives ved utbygging av ny Ranes-Surna forbindelse.



Figur 4-9: Gapahuk brukt av Moen oppvekstsenter t.v., og utsikt sørover mot tiltaksområdet t.h..

Delområdet er en sentral del av Moen oppvekstsenters bruk i skolehverdagen, og brukes hyppig, i hovedsak av lokale brukere. Området er egnet til bruk i undervisningssammenheng, som trekker opp verdien. Delområdet gis høyt på *noe verdi*.

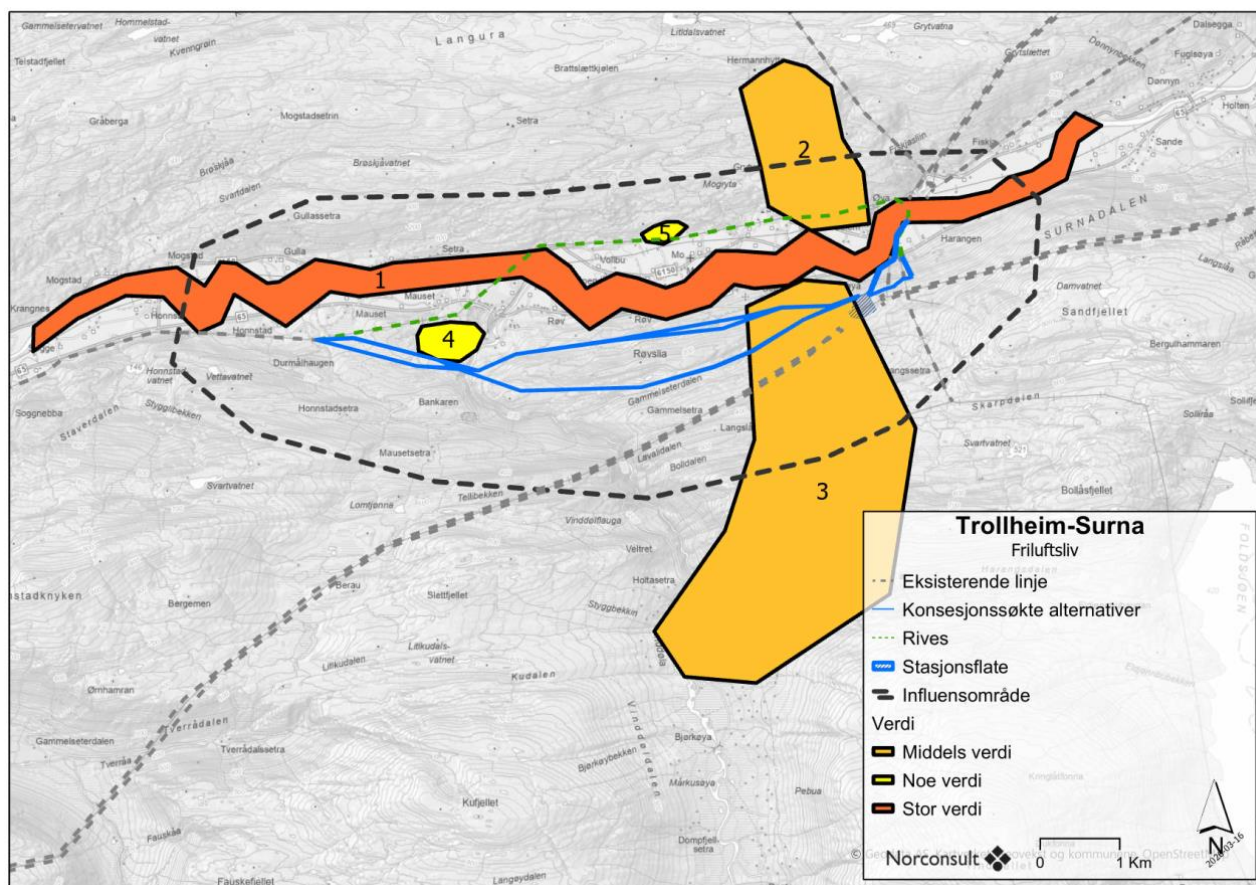


4.6 Sammenstilling av verdivurdering

Fem delområder er vurdert (Tabell 4-1, Figur 4-10). Surna elva er nasjonal lakseelv, og får stor verdi. To delområder får middels verdi, mens to delområder for noe verdi.

Tabell 4-1: Oversikt over delområder og verdivurdering for fagtema friluftsliv.

Delområde	Navn	Verdi
1	Surnaelva	Stor verdi
2	Vindøldalen	Middels verdi
3	Fjorderuta	Middels verdi
4	Holtamoen skianlegg	Noe verdi
5	Moen	Noe verdi

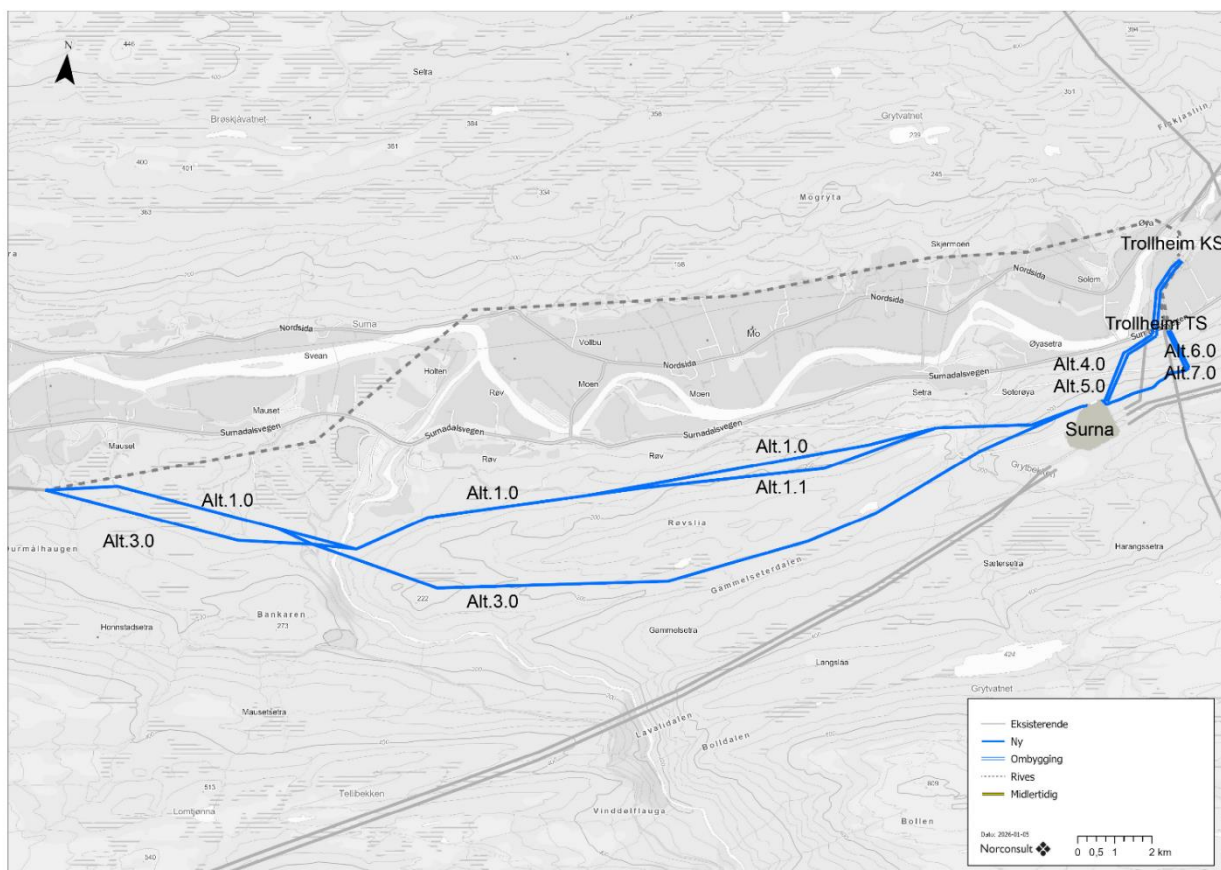


Figur 4-10: Verdikart for fagtema friluftsliv, Trollheim-Surna

5 Påvirkning og konsekvens

5.1 Generelt om utredningen

Påvirkning og konsekvens vurderes for hvert alternativ gjennom de verdisatte delområdene (Figur 5-1).



Figur 5-1: Oversiktskart over traseene som utredes.

Vurderingene er delt i to; én del som fanger opp påvirkning og konsekvens for alternativene for Ranes-Surna-linja for å vurdere virkningene mellom de ulike alternativene, da bare ett av disse skal bygges (kap. 5.3).

- Alt. 1.0
- Alt. 1.0-1.1-1.0
- Alt. 1.0-1.2-3.0
- Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0
- Alt. 3.0
- Alt. 3.0-3.1-3.0

Del to viser til vurderingene gjort for traseene og stasjonsutvidelsen som omsøkes (kap. 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9). Disse traseene har ingen alternativer, og skal ikke vurderes opp mot hverandre.

- Trase 4.0

- Trasé 5.0
- Trasé 6.0
- Trasé 7.0
- Kabeltrasé 8.0
- Surna stasjon

De to delene presenteres i to samletabeller i oppsummeringen for å best vise konsekvensene av tiltaket.

5.2 Generelt om påvirkning

Virkningene kraftledninger har på friluftslivet er en del av de ikke-prissatte virkningene som vurderes ved en utbygging. Verdien av tilgang på urørt natur, turstier og stillhet kan ikke beskrives i kroner og øre. Gode vurderinger og beskrivelser av hvordan friluftslivet blir påvirket er derfor viktig for å kunne argumentere for avbøtende tiltak som f.eks. andre mastetyper, kabling eller omlegging av traséer.

For å kunne beskrive hvordan friluftslivet blir påvirket er det derfor viktig å kunne si noe om hva som vil kunne oppleves som negativt, f.eks. synlighet og terrenginngrep i ulike landskap. Hvordan turgåere opplever kraftledninger og hvor inngripende den enkelte vil oppleve det kan være subjektivt, og vil variere. Generelt vil imidlertid inngrep i områder som er uberørt eller lite preget av tekniske inngrep oppleves som mer negativt enn inngrep i områder med mye eksisterende infrastruktur. Tilsvarende gjelder også inngrep i områder hvor naturopplevelse har stor betydning sammenliknet med områder som er spesifikt rettet mot utøvelse av en bestemt aktivitet.

5.3 Ny 132 kV Ranese-Surna

For ny 132 kV Ranese-Surna er det to hovedalternativ, alt. 1.0 og 3.0, med tilhørende tilleggs- og kryssalternativer 1.1, 1.2 og 3.1, som til sammen utgjør 6 ulike mulige traseer (Figur 5-1).

Traseen går fra Surna stasjon i en vestlig retning på sørsiden av dalen i en helt ny trase, er ca. 7 km, for begge alternativ) og ender vest av Mauset hvor tilknyttes eksisterende linje videre mot Ranese. Kraftledningen er i hovedsak en luftledning, men tilknyttes Surna stasjon via en ca. 150 m jordkabel.

5.3.1 Alt. 1.0

Alt. 1.0 går ut fra nordsiden av Surna stasjon og krysser Surnadalsvegen før den går rett vestover gjennom skogen og over Trondørstoen (elv), før den krysser Orrmyra og kobles på eksisterende 132 kV ved Ranese.

Delområde 1: Surnaelva

Ny kraftledning vil gå ca. 500 m sør for Surnaelva. Det kan bli utsikt mot ledningen fra enkelte steder langs elva, men avstanden vil være på flere hundre meter. Hovedaktiviteten langs elva knytter seg til fiske, og da vil brukere stå ved og i elva, og kantvegetasjonen vil trolig begrense utsynet noe. Eksisterende Ranese-Surna kraftledning nord for elva vil rives der den krysser Surnaelva i dag. De samla virkningene for friluftsliv blir derfor små. Tiltakene vil medføre *ubetydelig endring* for delområdet.



Et delområde med stor verdi og ubetydelig endring gir ubetydelig konsekvens.

Delområde 2: Vinddøldalen

Ny kraftledning vil krysse turstien opp til Sætersetra, samt traktor/grusveien som fungerer delvis som adkomst til stien. Kryssingen av turstien er like nedenfor veien som går opp til Surna stasjon. Her følger stien Grytbekken, og ny kraftledning vil derfor trolig henge høyt over hodene på de som går på stien. I dette området har det også vært stor hogstaktivitet de senere årene, men dette er ventet å gro til. Det er ikke sikkert det blir behov for ryddegate dersom ledningen blir hengende veldig høyt over stien. I fuktig vær kan likevel turgåere høre koronastøy fra ledningen. Videre oppover i terrenget vil ledningen bare bli synlig et kort stykke før den forsvinner vestover bak Grythaugen. De visuelle virkningene er derfor ventet å være små for delområdet.

Det at ledningen krysser på nedsiden av veien til transformatorstasjonen er også bedre for friluftslivet enn om ledningen hadde gått høyere i terrenget og lengre inn i friluftslivsområdet.

Virkningene av ny kraftledning knytter seg til noe redusert attraktivitet som følge av noen visuelle virkninger og noe koronastøy. Delområdet vurderes å bli *noe forringet*, lavt på skalaen.



Delområde med noe verdi og noe forringet gir ubetydelig konsekvens.

Delområde 3: Fjorderuta

Alt. 1.0 går ca. 900 meter sør for Delområde 3, og vil ikke ha noe arealbeslag på delområdet. Siden eksisterende linje som går i delområdet skal rives, vil delområdet oppleve mindre arealbeslag ved ny alt. 1.0. Funksjonen og tilgjengeligheten vil forbli uendret, og det vil ikke være noe økt forurensning fra alt. 1.0 i driftsfase. Fjerning av ryddegate og flytting av infrastruktur lengre bort fra delområdet vil gjøre attraktiviteten i området noe bedre.

Delområde 3 vurderes derfor til å ha *ubetydelig endring*, mot forbedring.



Delområde med middels verdi og ubetydelig endring gir ubetydelig konsekvens.

Delområde 4: Holtamoen skianlegg

Alt. 1.0 går tett på Delområde 4, så tiltaket vil være synlig fra delområdet, og redusere attraktiviteten for delområdet noe sammenlignet med dagens situasjon, der skogen blir stående. Funksjonen til skianlegget, og tilgjengeligheten til dette vil være uendret, og det vil ikke være noen økning i forurensning i driftsfase.

Alt. 1.0 vurderes derfor til å ha *ubetydelig endring* for Delområde 4.



Delområde med noe verdi og ubetydelig endring vil gi ubetydelig konsekvens.

Delområde 5: Moen

Alt. 1.0 går ca. 1 km sør for Delområde 5 og vil ikke ha noen arealbeslag på området. Virkningene vil derfor være knyttet til synlighet. Delområdet har utsikt mot alt. 1.0, se Figur 5-2. Eksisterende Raner-Surna-trasé er godt synlig fra delområdet, så påvirkning fra synlighet vurderes til å bli noe forbedret sammenlignet med nullalternativet, der eksisterende trasé rives. Dette øker attraktiviteten noe.



Figur 5-2: Kryss viser hvilken linje som skal rives, og turkis viser omtrentlig plassering av alt. 1.0.

Funksjonen og tilgjengeligheten vil forbli uendret, det blir ingen økning i forurensning, og ingen reduksjon i areal. Det vurderes som positivt at eksisterende kraftledning fjernes, men det slår lite ut på påvirkningsskalaen

Delområde 3 vurderes til å få *ubetydelig endring*, ned mot forbedret.



Delområde med noe verdi og ubetydelig endring gir ubetydelig konsekvens.

Tabell 5-1 viser påvirkning og konsekvens for de vurderte delområdene.

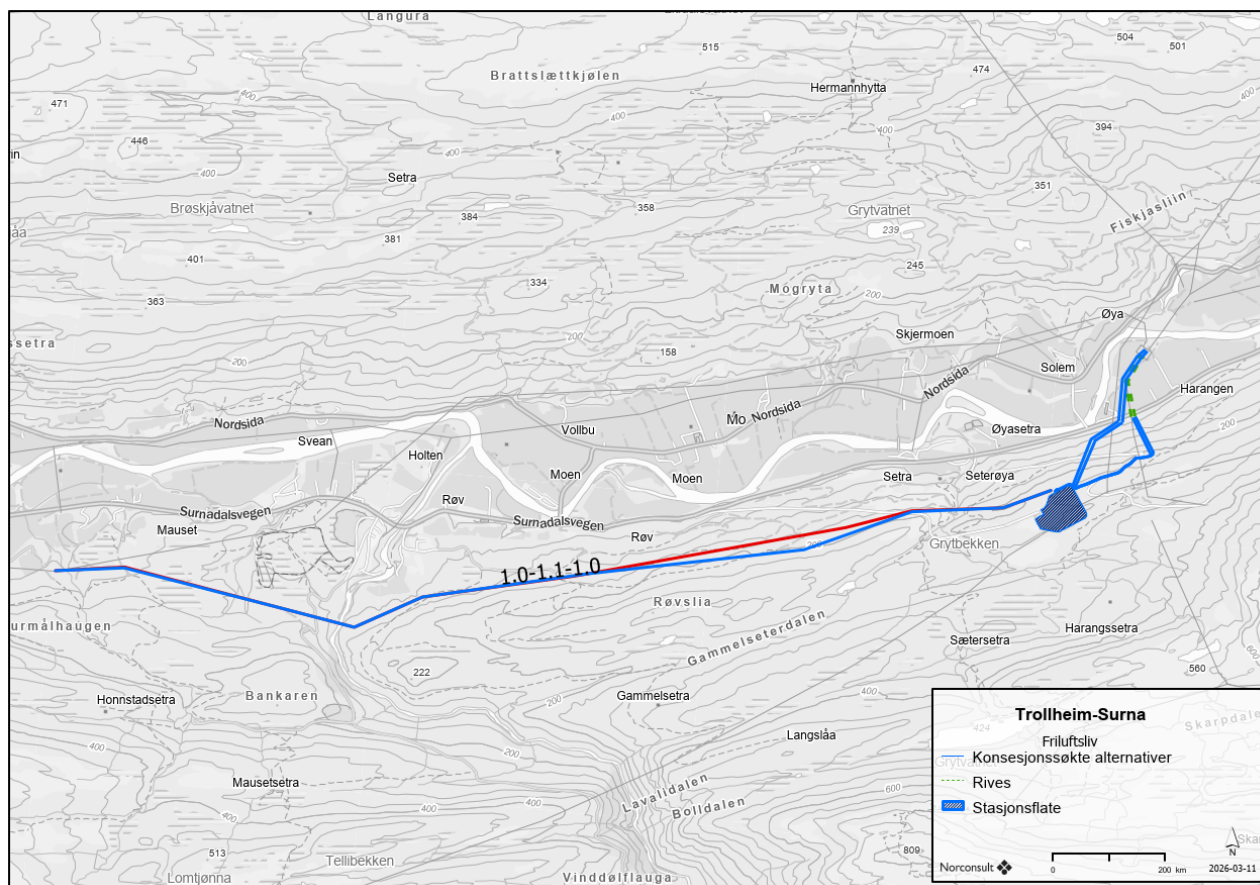
Tabell 5-1: Samlet konsekvens for alt. 1.0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 1.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 1.0 til å ha *noe negativ konsekvens* for friluftslivet.

5.3.2 Alt. 1.0-1.1-1.0

Alt. 1.1 ble laget som et alternativ til deler av alt. 1.0 for å unngå et område med store naturverdier. Traséalternativet går ca. 50 m sør, og lengre opp på åsen, for alt. 1.0. Vurdering av påvirkning for alt. 1.0-1.1-1.0 vil være tilnærmet lik vurderingene for alt. 1.0, se derfor vurderingene i kap. 5.3.1.



Figur 5-3: Oversiktskart over alternativ 1.0-1.1-1.0. Rødt viser 1.0 til sammenligning.

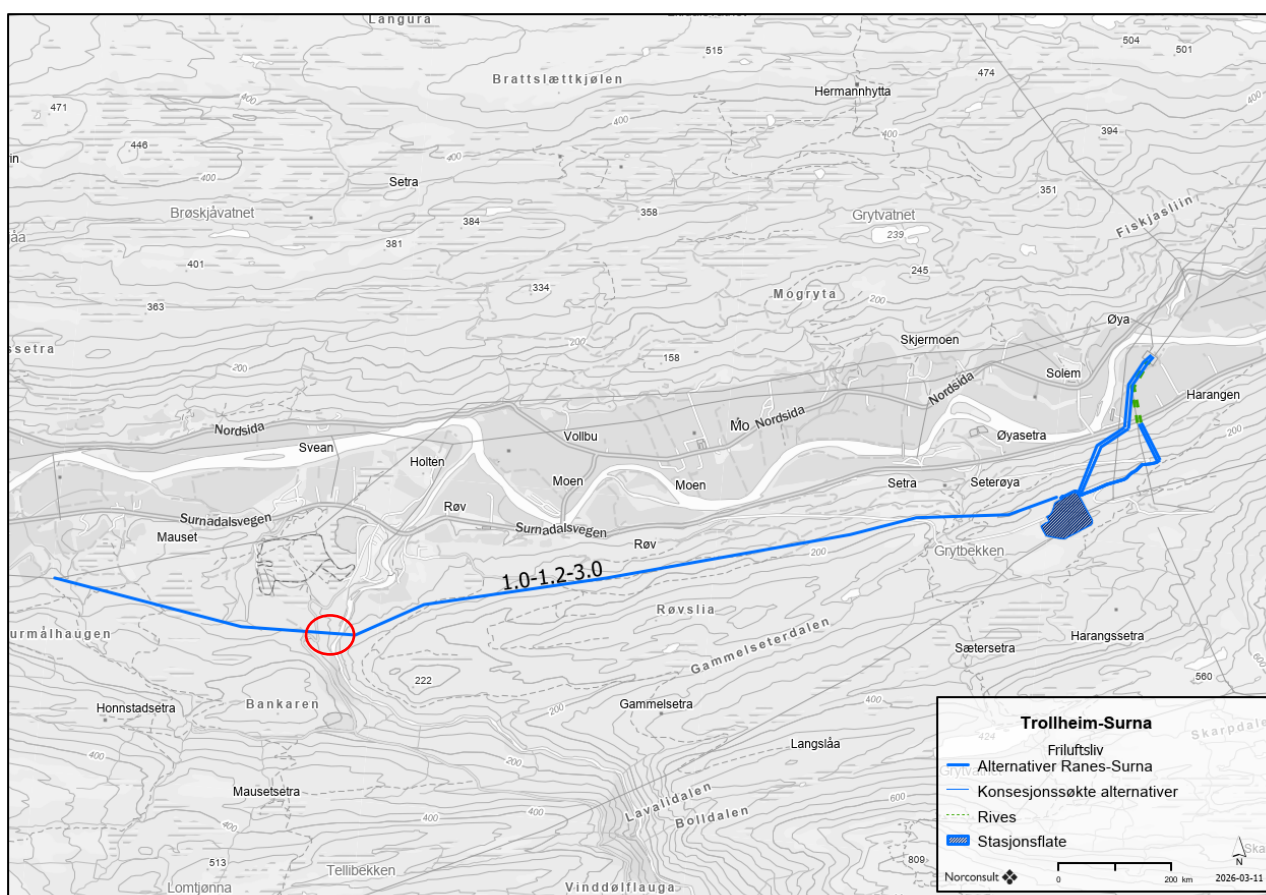
Tabell 5-2: Samlet konsekvens for alt. 1.0-1.1-1.0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 1.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 1.0-1.1-1.0 til å ha *noe negativ konsekvens* på friluftslivet.

5.3.3 Alt. 1.0-1.2-3.0

Alt. 1.0-1.2-3.0 bruker kryssalternativet som bruker traseen for alt. 1.0 i øst og traseen for alt. 3.0 i vest. Alt. 1.2 er kun et kort strekke (rød sirkel) som forbinder de to alternativene. Kryssalternativet er laget som et forslag for å kunne vekte ulike naturverdier for alt. 1.0 og 3.0, og komme frem til beste alternativ for å minimere påvirkning. Vurdering av påvirkning for alt. 1.0-1.2-3.0 vil være tilnærmet lik vurderingene for alt. 1.0, se derfor vurderingene i kap. 5.3.1. Eventuelle forskjeller i påvirkning på delområdene beskrives under.



Figur 5-4: Oversiktskart over alt. 1.0-1.2-3.0. Rød sirkel viser kryssningsalternativet.

Tabell 5-3: Samlet konsekvens for alt. 1.0-1.2-3.0

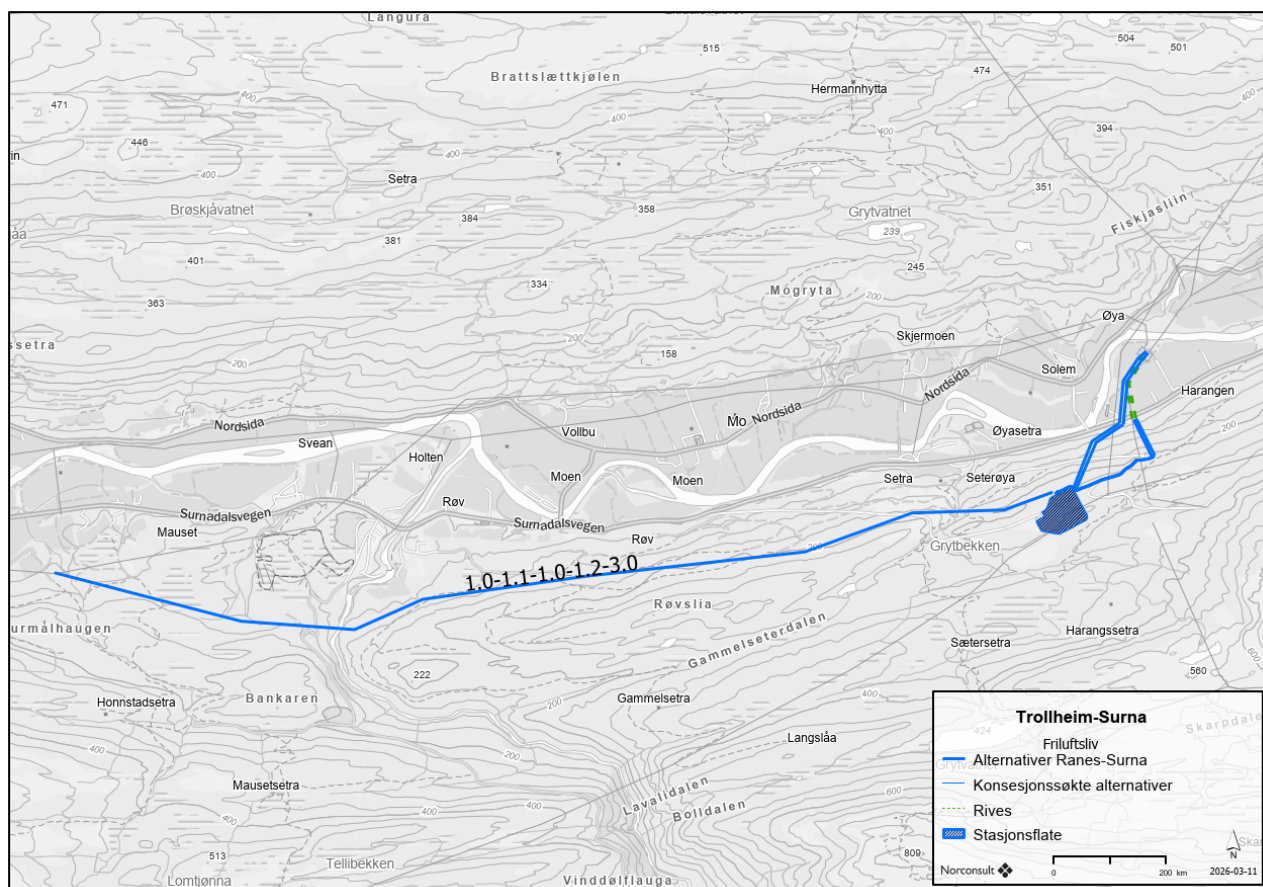
Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)

Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 1.0-1.2-3.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 1.0-1.2-3.0 å ha *noe negativ konsekvens* på friluftslivet.

5.3.4 Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0

Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 er en blanding av hensyn til naturverdier i alt. 1.0 og kryssalternativer mellom 1.0 i øst og alt. 3.0 vest.



Figur 5-5: Oversiktskart over alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0

Delområde 1:

Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 vil gå noe lengre opp i terrenget, og gi noen flere vinkler. Forskjellene i synlighet vil være små, men alt. 1.0 vurderes til å være marginalt bedre.

Delområde 2:

Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 vil gå noe lengre opp i terrenget, og gi noen flere vinkler. Traseen kommer lengre inn på stien, og det vil ta lengre tid før man kommer bort fra infrastruktur. Forskjellene mellom alt. 1.0-1.1-1.0 er marginale, og vil ikke føre til endring i konsekvensgrad, men det vurderes at 1.0 er marginalt bedre.

Delområde 3:

Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 vil gå noe lengre opp i terrenget, og gi noen flere vinkler. Forskjellene i synlighet vil være små, men alt. 1.0 vurderes til å være marginalt bedre.

Delområde 4:

Det er ingen forskjell mellom alternativene for Delområde 4.

Delområde 5:

Alt. 1.0-1.1-1.0 vil gå noe lengre opp i terrenget, og gi noen flere vinkler. Forskjellene i synlighet vil være små, men alt. 1.0 vurderes til å være marginalt bedre.

Summen av påvirkning vurderes på bakgrunn av vurderingene knyttet til alt. 1.0-1.1-1.0 og alt. 1.0-1.2-3.0.

Tabell 5-4: Samlet konsekvens for alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Svært stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 til å ha *noe negativ konsekvens* på friluftslivet.

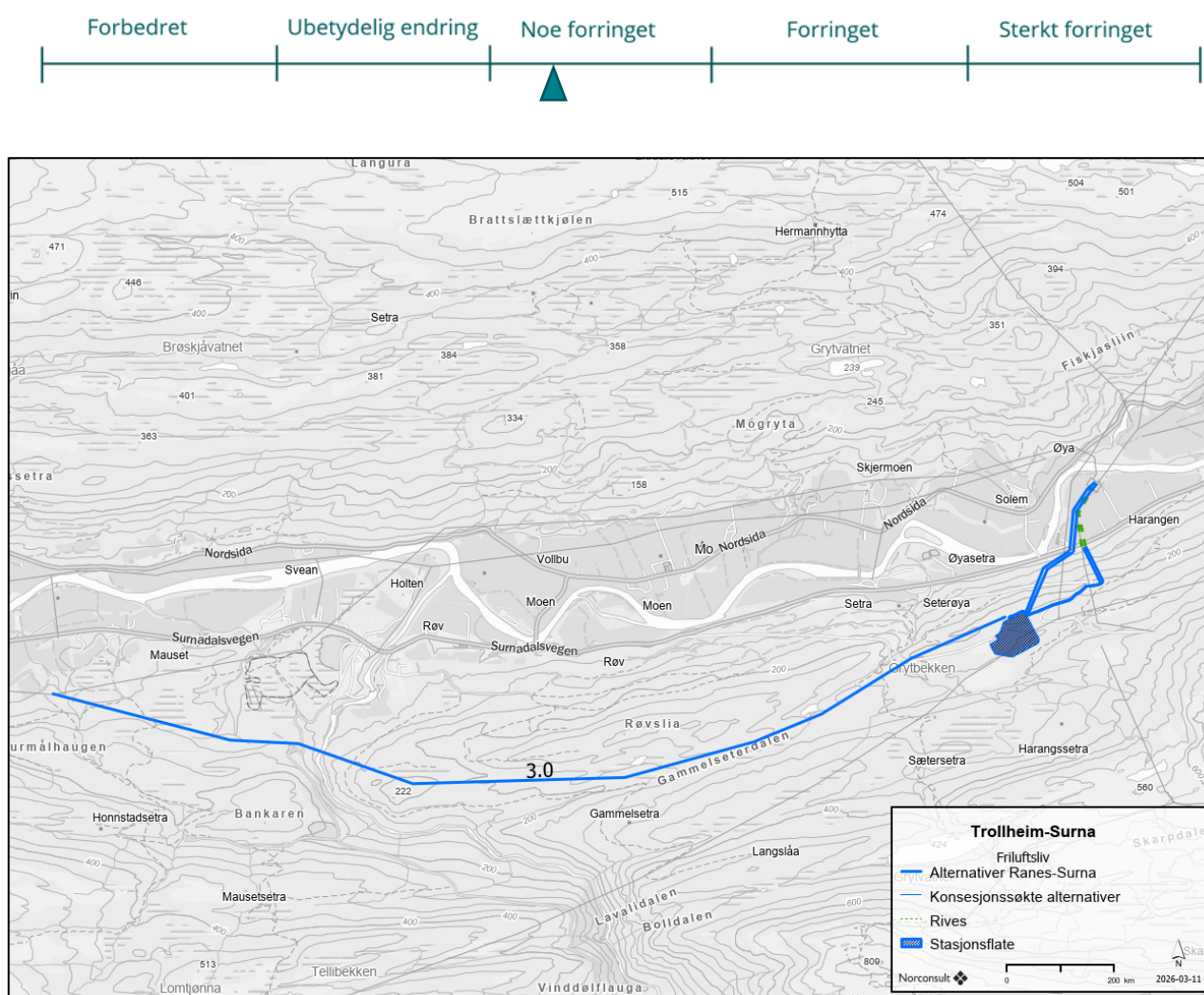
5.3.5 Alt. 3.0

Alt. 3.0 ble laget som et alternativ til alt. 1.0 for å unngå store naturverdier. Beskrivelsene for alt. 1.0 vil i stor grad gjelde for alt. 3.0 også. Som alternativ 1.0 starter alternativ 3.0 ved Surna TS.

Fra kabelendemast går alternativet som luftledning sørvestover. Traseen er planlagt å krysse Grytelva parallelt med veien opp til Surna TS. Selve kryssingen skjer på et lite eksponert parti der elva er smal og uten bebyggelse i umiddelbar nærhet. Det er en god del vegetasjon i området, og sammen med terrenget vil ledningen bli skjult sett fra dalbunnen.

Alternativet vil videre gå innover Lomtjønndalen og bli liggende på baksiden av Grythaugen.

Alternativ 3.0 vil gå noe høyere i terrenget enn alternativ 1.0. Ledningen vil ellers påvirke delområde 1,3,4 og 5 på samme vis som vurdert for alternativ 1.0, der virkninger knytter seg til noen visuelle virkninger, dog på stor avstand. For delområde 3: Vindøldalen vil ledningen gå på sørsiden av Grythaugen, og bli synlig over et lengre stykke for stien som går til Sætersetra. Dette vil medføre noen flere negative visuelle virkninger, og påvirkningspila dras noe lengre opp på skalaen for delområdet enn for alternativ 1.0. Delområdet vurderes å bli noe forringet.



Figur 5-6: Oversiktskart over alt. 3.0.

Delområde 1:

Alt. 3.0 vil i stor grad gå bak Grythaugen, så alt. 3.0 vil være mindre synlig enn alt. 1.0 fra deler av Delområde 1. Siden synlighet utgjør hovedvekten av påvirkningen for Delområde 1, vil alt. 3.0 være et noe bedre alternativ enn alt. 1.0.

Delområde 2:

Stien inn til Sætersetra i delområde 2 vil fortsatt bli berørt ved alt. 3.0, der ryddegaten vil skape en oppstyking av skogsområdet, og området vil bære preg av ytterligere infrastruktur. Kryssingen av stien skjer noe lenger sør enn ved alt. 1.0, og gjør at det tar lengre tid før brukere av stien kommer bort fra infrastruktur. For Delområde 2 vurderes alt. 3.0 til å være marginalt dårligere enn alt. 1.0.

Delområde 3:

Alt. 3.0 vil i stor grad gå bak Grythaugen, så alt. 3.0 vil være mindre synlig enn alt. 1.0 fra deler av Delområde 3. Siden synlighet utgjør hovedvekten av påvirkningen for Delområde 3, vil alt. 3.0 være et noe bedre alternativ enn alt. 1.0.

Delområde 4:

Alt. 3.0 vil gå noe lengre unna Delområde 4 enn alt. 1.0. Ved å holde inngrepet lenge unna, vil attraktiviteten til Delområde 4 reduseres i mindre grad enn ved alt. 1.0 som går nærmere. Alt. 3.0 er derfor marginalt bedre enn alt. 1.0.

Delområde 5:

Påvirkning på friluftslivet vil være tilnærmet like for alt. 3.0 og alt. 1.0. Synligheten for delområde 5 vil bli svært begrenset til sammenligning, siden alt. 3.0 i stor grad går bak Grythaugen. Ellers forventes ikke noen forskjeller i synlighet for delområde 5.

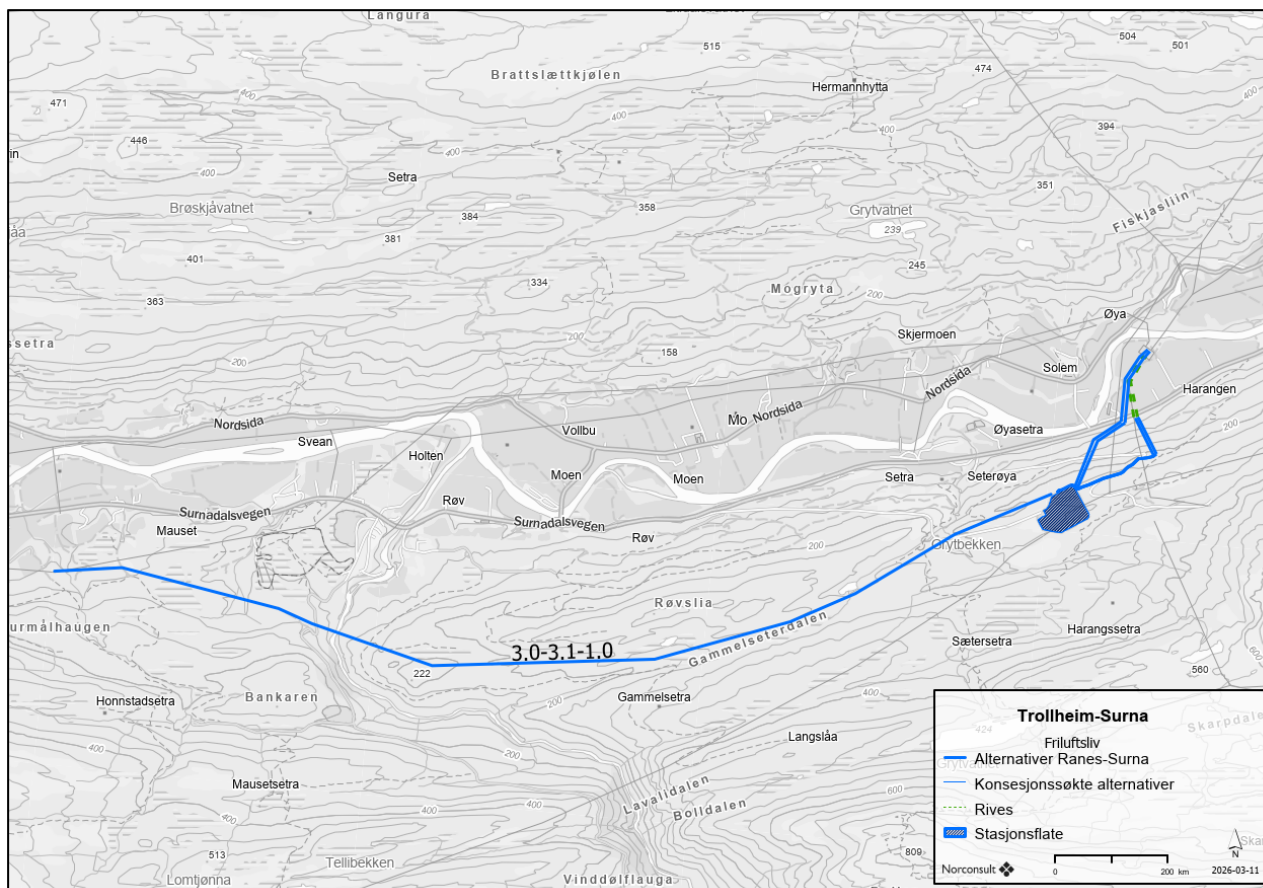
Tabell 5-5: Samlet konsekvens for alt. 3.0.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 3.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 3.0 til å ha *noe negativ konsekvens* på friluftslivet.

5.3.6 Alt. 3.0-3.1-1.0

Alt. 3.0-3.1-1.0 har blitt lagt til som et av kryssalternativene, ved å kombinere alt. 3.0 i øst og alt. 1.0 i vest. Dette av hensyn til ulike naturverdier på hver side av traseene. Vurderingene for alt. 3.0-3.1-1.0 er tilsvarende som for alt. 3.0.



Figur 5-7: Oversiktskart over alt. 3.0-3.1-1.0.

Tabell 5-6: Samlet konsekvens for alt. 3.0-3.1-1.0.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Svært stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	Middels verdi	Noe forringet	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 3	Middels verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	Noe verdi	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet vurdering alt. 3.0-3.1-1.0			Ubetydelig konsekvens

Samlet vurderes alt. 3.0-3.1-1.0 til å ha *noe negativ konsekvens* på friluftslivet

5.3.7 Rangering av alternativer ny 132 kV Ranes-Surna

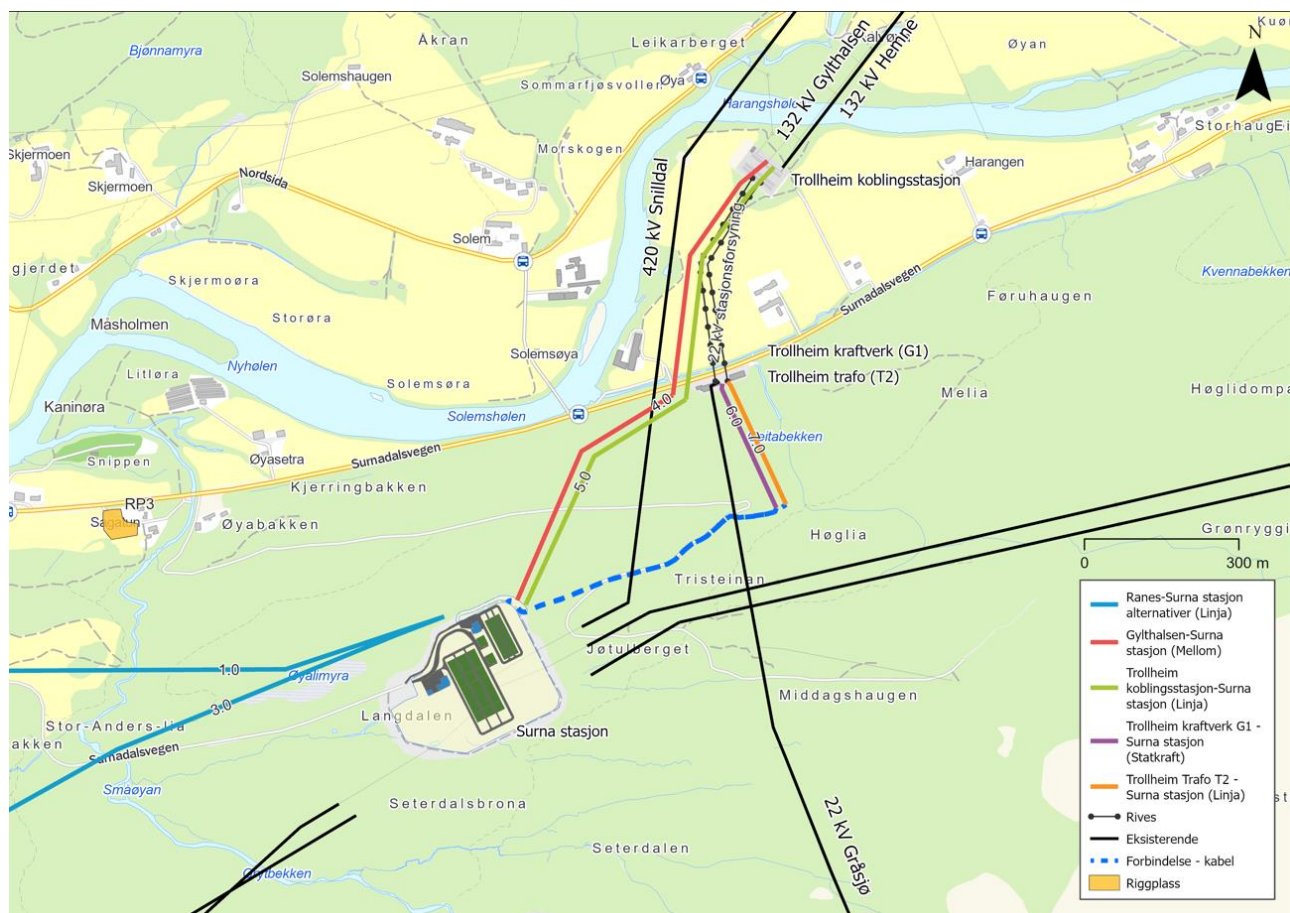
Basert på vurderingen av påvirkning på delområdene for friluftsliv, er alternativene rangert basert på samlet konsekvens for friluftslivet. Se Tabell 5-7.

Tabell 5-7: Samlet konsekvens for 132 Ranes-Surna alternativer

Surna-Ranes							
	0-alternativet	Alt. 1.0	Alt. 1.0-1.1-1.0	Alt. 1.0-1.2-3.0	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0	Alt. 3.0	Alt. 3.0-3.1.1.0
Konsekvens	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering		5	5	3	4	1	2
Begrunnelse rangering		Alt. 1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.1-1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0 går bak Grythaugen som skjermer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3,0 i vest går lengst unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0-3.1-1.0 går bak Grythaugen som skjermer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3,0 i vest går lengst unna delområde 4.

5.4 Omlegging 132 kV Gylthalsen-Trollheim (Trasé 4.0)

Omleggingen innebærer i realiteten en forlengelse til Surna stasjon for dagens ledning Gylthalsen til Trollheim koblingsstasjon. Ledningen føres i en sørvestlig retning ut fra Trollheim koblingsstasjon, passerer rett vest for portal-/driftsbygget til Trollheim kraftstasjon, krysser under Statnetts 420 kV Snildal - Surna før videreføring opp dalsiden og strekkes i luft inn til Surna stasjon. Kraftledningen går i luft hele veien og vil bli ca. 1,1 km lang.



Figur 5-8: Oversiktskart over planlagte ledninger mellom Surna stasjon og Trollheim stasjon.

Trasé 4.0 går langs grensen til Delområde 1 inn mot Trollheim stasjon. Utbygging av luftlinjer i et område med så mye eksisterende infrastruktur vil ikke gi noen nevneverdig påvirkning på friluftslivet eller potensialet for utøvelsen av det. Funksjonen og tilgjengeligheten til Delområde 1 vil bli forbli uendret, samt forventes det ingen økt forurensning til delområdet.



Det vurderes at trasé 4.0 havner på *ubetydelig konsekvens*.

Tabell 5-8: Samlet konsekvens for trasé 4.0.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Svært stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)

5.5 Omlegging 132 kV Hemne-Trollheim (Trasé 5.0)

Trasé 5.0 går parallelt med trasé 4.0, og vil heller ikke ha noen påvirkning på friluftslivet i Delområde 1.

Tabell 5-9: Samlet konsekvens for trasé 5.0.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde 1	Svært stor	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)

Det vurderes at omlegging Hemne-Trollheim vil ha *ubetydelig konsekvens*.

5.6 Omlegging 132 kV Trollheim T1 (Trasé 6.0)

Luftledningen føres fra eksisterende innstrekkestativ på portalbygget til Trollheim kraftverk i en sørøstlig retning opp dalsiden til en liten «slette» hvor kabelendemast plasseres. Luftledningen er ca. 300 m lang. Jordkabelen ledes fra kabelendemast i en vestlig retning og føres inn på Surna stasjons nordøstre hjørne. Kabelen er ca. 700 m lang. Se Figur 5-8.

Omleggingen berører ingen delområder, og det vurderes at omlegging av Trollheim T1 vil føre til *ubetydelig konsekvens*.

5.7 Omlegging av 132 kV Trollheim T2 (Trasé 7.0)

Går parallelt med alt. 6.0, og berører ingen delområder. Det vurderes at omlegging av Trollheim T2 ikke vil ha betydning for friluftslivet.

5.8 Kabeltrasé (Alt. 8.0)

Kabeltraseen berører ingen delområder. Det vurderes at utbygging av kabeltraseen ikke vil ha betydning for friluftslivet.

5.9 Surna stasjon

Det skal bygges et nytt stasjonsbygg på Surna stasjon, samt skje en arealutvidelse konsentrert til stasjonens nordøstre hjørne. Den totale arealutvidelsen inklusive inspeksjonsveger og skjæringer og fyllinger er angitt til ca. 2450 m². Stasjonsområdet innenfor gjerde er på ca. 13400 m². Området består av allerede opparbeidet areal. Framtidig dekke vil være dels asfalt, betong og grus.

Nytt stasjonsbygg vil ha et minimum areal ca. 360 m² og maksimal høyde 8 m. Yttervegger vil bestå av prefabrikkert grå betong.

Endringene som gjøres på Surna stasjon skjer i allerede opparbeidet areal, eller rett ved, og berører ingen delområder for friluftsliv. Det vurderes at utvidelse av Surna stasjon vil medføre ubetydelig konsekvens for fagtema friluftsliv.

5.10 Samlet konsekvens for friluftslivet

Basert på vurderingene gjort for delområdene for friluftslivet så er samlet konsekvens presentert i Tabell 7-1 og Tabell 7-2 under.

Tabell 5-10: Samlet konsekvens for alternativer for 132 kV Ranes-Surna.

132 kV Ranes-Surna							
	0-alternativet	Alt. 1.0	Alt. 1.0-1.1-1.0	Alt. 1.0-1.2-3.0	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0	Alt. 3.0	Alt. 3.0-3.1.1.0
Delområde 1	0	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 2	0	Noe negativ (-)	Noe negativ (-)	Noe negativ (-)	Noe negativ (-)	Noe negativ (-)	Noe negativ (-)
Delområde 3	0	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 4	0	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)
Delområde 5	0	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)
Samlet konsekvens	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering		5	6	3	4	1	2
Begrunnelse rangering		Alt. 1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.1-1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0 går bak Grythaugen som skjermer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0-3.1-1.0 går bak Grythaugen som skjermer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.

Tabell 5-11: Samlet konsekvens for friluftsliv av omleggingene mellom Surna stasjon og Trollheim stasjon.

Omlegging traseer mellom Surna stasjon og Trollheim stasjon.							
	0-alternativet	Trasé 4.0	Trasé 5.0	Trasé 6.0	Trasé 7.0	Trasé 8.0	Surna stasjon
Delområde 1	0	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig konsekvens (0)				
Delområde 2	0						
Delområde 3	0						
Delområde 4	0						
Delområde 5	0						
Konsekvens	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens

Det vurderes at tiltaket samlet vil ha ubetydelig konsekvenser for friluftslivet.

6 Virkninger i anleggsfase

Anleggsarbeidet vil innebære økt aktivitet i og rundt linjetraseen, noe som i perioder kan redusere områdenes tilgjengelighet og opplevelseskvalitet for friluftsliv. Arbeidet omfatter blant annet skogrydding, terrengtransport, etablering av mastepunkter og bruk av riggområder, som blant annet vil foregå inne i Delområde 2. Dette vil kunne medføre midlertidige inngrep, økt ferdsel av anleggsmaskiner og helikoptertrafikk på enkelte strekninger. Slike forhold kan redusere stillhet, naturopplevelse og trygghet for brukere i nærliggende delområder. Det vil være økt trafikk inn til Surna stasjon, som går på vei gjennom Delområde 2.

Støy fra maskiner, sprengningsarbeid og helikopter vil kunne oppleves som sjenerende og redusere områdenes rekreasjonsverdi, særlig i de mest intensive fasene av anleggsarbeidet. For friluftsområder som i dag kjennetegnes av ro og lite tekniske inngrep, kan dette gi en merkbar, men tidsavgrenset forringelse av opplevelseskvaliteten. Effekten vil være størst i områder nær anleggsaktivitet og avta med økende avstand.

Virkningene vurderes som midlertidige, og de fleste friluftaktiviteter vil fortsatt kunne gjennomføres utenfor de mest berørte delområdene. Etter avsluttet anleggsperiode vil riggområder og mastepunkter bli istandsatt så langt det er praktisk mulig, og ferdselsårer vil igjen kunne benyttes som før. Det forventes derfor at friluftslivets langsiktige funksjon og tilgjengelighet i hovedsak opprettholdes, selv om anleggsperioden vil medføre merkbare, men forbigående ulemper.

Det vil være viktig å opprettholde innfartsårenes funksjon, selv når deler av stinettverket vil bli forringet for en periode. Det bør vurderes muligheter for å legge om stier midlertidig, og det skal varsles på en grundig og synlig måte, ved skilting og informasjonskanaler på nett angående anleggsarbeidet osv.

6.1 Avbøtende tiltak

Oppdatert informasjonsflyt om prosjektet og varighet for anleggsarbeidet bør formidles så tidlig som mulig til berørte friluftsutøvere. Det bør skiltes ved innfarten til Sætersetra for å gi synlig informasjon for brukere av området. Planlegging av anleggsarbeidet bør skje i dialog med friluftaktører som bruker området for å sikre tryggest mulig avvikling.

7 Oppsummering

Friluftslivet rundt tiltaksområdet er preget av nærtur brukt av lokale, samt innfarts- og ferdselsårer i forbindelse med hytter og lengre turer. Innenfor influensområdet til tiltaket er det vurdert fem delområder. Der ett har fått stor verdi, to har fått middels verdi, og ett har fått noe verdi høyt på skalaen.

De største friluftslivsverdiene målt etter M1941, er friluftslivsaktivitetene knyttet til Surnaelva. Elva er en nasjonal lakseelv, med registrert god fangst og bestand, samt god tilrettelegging for bruk av elva langs elva hele dalen, inkludert nær tiltaket her. Påvirkningen for friluftsliv er i hovedsak knyttet til arealbeslag i Delområde 2, som krysser enn innfartsåre til Trollheimen. Det vil være noen negative visuelle virkninger sammenlignet med nullalternativet, men disse vurderes til å være marginale, og ikke påvirke bruken eller opplevelseskvalitetene i delområdet i særlig grad.

Fordi området i dag i stor grad er preget av eksisterende infrastruktur, og fordi de visuelle virkningene ikke vil medføre vesentlig stor negativ påvirkning på opplevelsesverdien, og dermed ikke forventet å påvirke friluftslivet i særlig grad, vurderes samtlige alternativ til å utgjøre noe negativ konsekvens sammenlignet med nullalternativet.

Tabell 7-1: Samletabell for fagtema friluftsliv, alternativer Raner-Surna.

Surna-Raner							
	0-alternativet	Alt. 1.0	Alt. 1.0-1.1-1.0	Alt. 1.0-1.2-3.0	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0	Alt. 3.0	Alt. 3.0-3.1.1.0
Konsekvens	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering		5	6	3	4	1	2
Begrunnelse rangering		Alt. 1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.1-1.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0.	Alt. 1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Alt. 1.0-1.1-1.0-1.2-3.0 er marginalt mer synlig enn alt. 3.0. Berører delområde 2 nesten tilsvarende som alt. 3.0. Alt. 3.0 i vest går lengre unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0 går bak Grythaugen som skjærer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.	Marginale forskjeller, men 3.0-3.1-1.0 går bak Grythaugen som skjærer traseen fra flere delområder. Delområde 2 berøres tilnærmet likt for alle alternativ. Alt. 3.0 i vest går lengst unna delområde 4.

Tabell 7-2: Samletabell traseer mellom Surna stasjon og Trollheim stasjon.

Oppsummering konsekvens							
	0-alternativet	Trasé 4.0	Trasé 5.0	Trasé 6.0	Trasé 7.0	Trasé 8.0	Surna stasjon
Konsekvens	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens